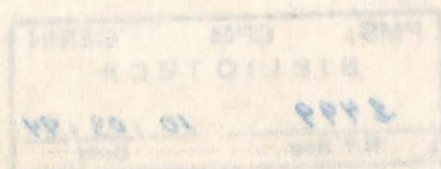


Digitalização não foi feita na íntegra. Contém anotação a lápis, provavelmente sugerindo correção ou revisão. 08 plantas de dimensão não compatíveis com scanner não puderam ser digitalizadas

SELEÇÃO COMPLEMENTAR DE ÁREAS, PARA
IMPLANTAÇÃO DAS UOTTS NORTE E SUL



ISP-8

PMS	CPM	GERIN
BIBLIOTECA		
2499	10 / 03 / 94	
N.º Reg.	Data	

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR

PREFEITO: FERNANDO JOSÉ GUIMARÃES ROCHA

CENTRO DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL - CPM

PRESIDENTE: FRANCISCO ANTÔNIO DANTAS MONTEIRO

GERÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL - GEDEM/CPM

GERENTE: TEREZINHA GONSALVES RIOS

SUBGERENTE: MARIA DAS GRAÇAS TORREÃO FERREIRA

EQUIPE TÉCNICA:

ARQUITETA: NALI MACIEL VON SOHSTEN - COORDENAÇÃO

ENGENHEIRO: MARCEL MOTA DE MIRANDA - CONSULTOR

ARQUITETA: ANA LÚCIA ALVARES DE ARAGÃO

ARQUITETA: IONE SOUTO VEIGA

ARQUITETO: RAIMUNDO ANDRADE

APOIO:

OLIVIA FERREIRA RAMOS

NORMA SUELI MENDES PEREIRA

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO:

- 1 - CONFIRMAÇÃO DE ÁREAS
- 2 - CRITÉRIOS DE SELEÇÃO E METODOLOGIA ADOTADA
- 3 - ÁREAS PRÉ-SELECIONADAS
 - 3.1 - Para a Unidade de Operação, Tratamento e Transbordo-UOTT NORTE
 - 3.2 - Para a Unidade de Operação, Tratamento e Transbordo-UOTT SUL
- 4 - VANTAGENS E DESVANTAGENS APRESENTADAS PELAS VÁRIAS ÁREAS
 - 4.1 - UOTT - NORTE
 - 4.2 - UOTT - SUL
 - 4.3 - RELATIVAS À CIRCULAÇÃO VIÁRIA

A P R E S E N T A Ç Ã O

Conforme os Termos de Referência para a atualização do Plano Diretor de Limpeza Pública - PDLP, elaborado em maio de 1991, o elenco de propostas para o Sistema de Limpeza Pública de Salvador, constante do documento "Remoção e Disposição Final dos Resíduos Sólidos na RMS" elaborado em 1984, necessita de revisão e adequação ao momento atual.

Algumas das propostas integrantes do Plano, tornaram-se inviáveis ou de difícil implantação, por não terem sido tomadas na época oportuna as medidas necessárias a garantia dos terrenos seccionados para os projetos.

Entre estes casos situa-se a Estação de Transbordo Norte, cuja área, prevista à margem da BR-324, encontra-se hoje totalmente ocupada por habitações de baixa renda.

Embora tenham surgido novas construções no entorno da área prevista para a implantação da Estação de Transbordo Sul, na Av. Bonocô, a mesma encontra-se ainda totalmente desocupada. Tem havido pressões, por parte da população que pretende afastar do bairro de Brotas o equipamento proposto, ou por parte de empresas privadas interessadas na implantação de conjuntos habitacionais no local.

A proposta de Revisão do Plano Diretor propõe a implantação das UOTTs - Unidades de Operação Tratamento e Transbordo de lixo, em substituição às Estações de Transbordo Norte e Sul, previstas no PDLP.

Considerando o decorrer do tempo, tornou-se necessário a complementação do estudo de seleção de áreas, elaborado em 1983, na esperança de que novas possibilidades de áreas surgissem e que desta vez fossem registrados e checados todos os terrenos identificados anteriormente, que por algum motivo não foram considerados na época.

Complementam este relatório os seguintes documentos:

- . MAPA Nº 01 - mapa geral da localização das áreas pré-selecionados (esc. 1:50.000)
- . MAPA Nº 02 - áreas selecionadas UOTT N (escala 1:10.000)
- . MAPA Nº 03 - áreas selecionadas UOTT S (escala 1:10.000)
- . MAPA Nº 04 - Linha de Tráfego Operacional da UOTT N.
Áreas: 01 N a 04N.
- . MAPA Nº 05 - Linha de Tráfego Operacional da UOTT N.
Áreas: 07N e 08N
- . MAPA Nº 06 - Linha de Tráfego Operacional da UOTT S.
Área 01S - Av. Bonocô
- . MAPA Nº 07 - Linha de Tráfego Operacional da UOTT S.
Área 02S - Av. Ogunjá
- . MAPA Nº 08 - Linha de Tráfego Operacional da UOTT S.
Área 05S - Av. Vasco da Gama

1 - CONFIRMAÇÃO DE ÁREAS

Este trabalho foi executado a partir das orientações constantes dos Termos de Referência elaborado para a urbanização do Plano Diretor de Limpeza Pública e das prioridades definidas pelo CPM e LIMPURB para o Sistema de Limpeza Pública de Salvador.

Como consequência deste processo, foi definida como prioridade máxima a implantação do Sistema de Destinação Final dos Resíduos Sólidos de Salvador, com necessidade imediata da confirmação das áreas destinadas à:

- a) implantação do Aterro Sanitário de Salvador, localizada na via CIA-AEROPORTO;
 - b) implantação de duas UOTTs (Unidades de Operação, Tratamento e Transbordo de Lixo) (Norte e Sul) a serem localizadas respectivamente em Pirajá, na Av. Aliomar Baleeiro e na Av. Mário Leal Ferreira (Av. Bonocô), definidas a partir dos centros produtores de massa.
 - c) urbanização e reestruturação do terreno da Canabrava, atual depósito de lixo da cidade, para implantação de uma terceira UOTT e de uma central de incineração.
- Com a confirmação da área selecionada em 1984 para implantação do Aterro de Salvador, este relatório apresentará novas opções apenas para a localização das UOTTs Norte e Sul.

CRITÉRIOS DE SELEÇÃO E METODOLOGIA ADOTADA

Para identificação das áreas disponíveis; atualmente foram utilizados os seguintes parâmetros:

- . Análise aerofotogramétrica das áreas em estudo (fotos de 1990).
- . Identificação das áreas nos mapas SICAR.
- . Indicações técnicas.

A partir desta identificação, as áreas foram avaliadas através dos seguintes critérios:

- . Proximidade das anteriormente definidas para implantação das Estações de Transbordo Norte e Sul.
- . Fácil acesso ao tráfego da BR-324 e Av. Paralela, de modo a garantir pouca interferência das carretas no sistema viãrio de menor capacidade de tráfego, permitindo assim rapidez e eficiência nas operações.
- . Fácil acesso dos caminhões coletores de lixo.
- . Ocupação das áreas.
- . Compatibilidade do uso do solo predominante na área com o equipamento proposto.
- . Características topográficas e geotécnicas do terreno.
- . Disponibilidade de infra-estrutura física.
- . Características técnicas das vias, de modo a permitir a circulação e retorno de carretas.

Este estudo, desenvolvido em escritório, foi complementado através de:

- . Informações obtidas em órgãos afins.

. Visitas em campo às áreas livres.

A seguir estão detalhadas as várias áreas identificadas nesta seleção:

3 - ÁREAS PRÉ-SELECIONADAS

3.1. PARA A UNIDADE DE OPERAÇÃO, TRATAMENTO E TRANSBORDO - UOTT NORTE

ÁREA 01-N

OFICINA DE PRÉ-MOLDADOS DA SUMAC

O terreno, de propriedade da Prefeitura do Salvador, situa-se na margem direita da BR-324, sentido Feira de Santana - Salvador, limitando-se com a Av. Aliomar Baleeiro, na sua margem direita, por onde tem acesso, através do Viaduto da Brasilgás (ver mapa 02).

Possui uma localização privilegiada em relação ao sistema viário macro, no sentido de fazer parte de um sistema já estruturado onde circulam veículos de porte dos caminhões e carretas, não devendo portanto causar grande impacto ao quadro atual.

Em relação à situação física, o terreno é um platô, estando localizado em um nível superior ao da Av. Aliomar Baleeiro. Esta condição, oferece também grande vantagem no sentido de minimizar as interferências em relação ao entorno, já que o único lado adjacente a outro terreno ocupado é vizinho a uma usina de asfalto, para o funcionamento da qual os efeitos da UOTT não significarão qualquer impecilho.

Esta área é até o momento a escolhida para a localização da UOTT Norte, constando dos Termos de Referência do Plano Diretor de Limpeza Pública encaminhado ao Banco Mundial em Maio/91.

ÁREA 02-N

AV. ALIOMAR BALEEIRO/ESTRADA CAMPINAS PIRAJÁ

A área localiza-se na margem esquerda da Av. Aliomar Baleeiro, (sentido Viaduto da Brasilgás/Estrada Campinas Pirajá).

O acesso à Av. Aliomar baleeiro se faz diretamente da BR-324, sentido Feira/Salvador, ou no sentido oposto a través do Viaduto da Brasilgás. (ver mapa 02).

O terreno encontra-se desocupado, porém localiza-se muito abaixo do nível da via, o que demonstra a necessidade de um estudo detalhado para definição do acesso.

Por ser um grotão, a drenagem das águas pluviais e a contenção dos limites do terreno deverão ser também objeto de avaliação.

Com relação ao uso do solo, verifica-se no entorno da área a presença de residências esparsas, em um dos lados, em cota mais elevada que o terreno.

ÁREA 03-N

EMPRESA EBISA

Localizada na Estrada Campinas Pirajá, (Estrada Ve-

lha Salvador Feira), o acesso à esta área ocorre através da Av. Aliomar Baleeiro, que por sua vez tem acesso diretamente pela BR-324, sentido Feira/Salvador ou através do Viaduto da Brasília, no sentido oposto. (ver mapa 02).

O terreno encontra-se totalmente desocupado, apresentando vegetação de médio e grande porte. Os terrenos vizinhos contínuos, estão ocupados pela ENISA - Engenharia Instalações Ltda, empresa de projetos ligados a área da construção civil, e pela Profissional Comercial e Representações Ltda que tem aí localizados o seu escritório e depósito de materiais de limpeza.

Consta da cartografia disponível a existência de dois córregos que cortam o terreno no sentido transversal. Desta forma, é necessário que estudo complementar de drenagem seja executado juntamente com estudo detalhado do Sistema Viário.

ÁREA 04-N

EMPRESA COSTA ANDRADE

A área, localiza-se na BR-324, anterior à Oficina de Premoldados da SUMAC (área 01-N), sentido Feira de Santana - Salvador. (ver mapa 02)

O terreno, conforme placa colocada no local, é de propriedade da Construtora Costa Andrade; Apresenta grandes dimensões, estendendo-se da BR-324 até a Estrada Campinas Pirajá, sendo necessário para a implantação do equipamento pretendido apenas pequena parte da área.

O acesso deverá ser definido a partir de estudos deta-

lhados, que deverão ser elaborados sobre a drenagem o Sistema Viário, e definição da micro localização do equipamento no terreno.

A drenagem deverá ser estudada a partir destas definições referidas.

ÁREA 05-N

PEDREIRA

A área 05-N situa-se em Águas Claras e corresponde a uma pedreira em funcionamento. Localiza-se muito distante da área considerada viável para implantação do equipamento, conforme estudos elaborados para o Plano Diretor de Limpeza Pública, em 1984.

A implantação da UOTT neste terreno acarretaria a necessidade de retornos na BR-324 muito distante, aumentando bastante a quilometragem a ser rodada pelos caminhões vazios ou cheios elevando o custo operacional da coleta. Por este motivo, a área foi descartada (ver mapa 02) logo nesta fase do estudo.

ÁREA 06-N

LIMPURB/SELESP

A área 06-N localiza-se na Estrada da Mata Escura, lado direito da BR-324, sentido Salvador - Feira (ver mapa 02).

No terreno funciona a SELESP, que é um Setor da LIMPURB encarregado do tratamento de resíduos especiais.

A análise demonstrou ser o terreno insuficiente para

os objetivos pretendidos, motivo pelo qual a área passou a não mais fazer parte deste estudo.

ÁREA 07-N

ESTAÇÃO NOVA ESPERANÇA

A área situa-se na BR-324, lado direito sentido Salvador-Feira, próximo a Estação Nova Esperança, onde localiza-se o viaduto que permite aos veículos provenientes da BR-324, sentido Feira - Salvador, o acesso à Estação.

Localizado a aproximadamente 150mts deste viaduto, o acesso à área pode ocorrer também por uma via que liga a Estrada da Mata Escura à Estação Nova Esperança, partindo do viaduto da Brasilgás.

O terreno encontra-se totalmente desocupado. É formado por um platô mais elevado que a BR-324, plano, separado da Rodovia por um córrego, que corre paralelo, em um trecho onde não existe via marginal.

Aparentemente, os estudos necessários para o Sistema Viário e acessos, precisarão de maior detalhamento que aqueles a serem executados para conhecimento das condições geotécnicas, topográficas e de drenagem da área.

ÁREA 08-N

JAZIDA DE ARENOSO (DESATIVADA).

Localizada em frente a Estação Nova Esperança - ENE, esta área é suficientemente ampla para abrigar o equi-

pamento ora proposto.

Da mesma forma que a Área 07 - N, o acesso poderá ocorrer partindo-se tanto do Viaduto da ENE, como do Viaduto da Brasília, através do Sistema Viário Secundário.

O terreno encontra-se terraplenado e no mesmo nível das vias que o contornam, em virtude de extração de arenoso anteriormente executada.

Tanto o sistema viário, quanto a drenagem, deverão ser objeto de estudo específico.

3.2. PARA A UNIDADE DE OPERAÇÃO, TRATAMENTO E TRANSBORDO - UOTT SUL.

ÁREA 01 - S

AVENIDA BONOCÔ

Esta área, localizada na Av. Mário Leal Ferreira (Av. Bonocô), corresponde a que foi proposta pelo Plano Diretor de Limpeza Pública - PDLP para implantação da Estação de Transbordo Sul, escolhida entre as disponíveis na época como a mais viável para o recebimento e transporte dos resíduos gerados na zona Sul do Município. (ver mapa 03)

Em 1991, a área, continuando disponível, foi outra vez indicada, agora para implantação da UOTT Sul.

O terreno corresponde a um vale cujo acesso ocorre pela Av. Bonocô. É uma área plana, desocupada, cercada por encostas cujas cumeadas são ocupadas por habitações de padrão médio, localizadas em Brotas.

Situa-se estrategicamente em relação ao centro de massa e também em ótimas condições em relação à acessibilidade e circulação dos caminhões entre as zonas de coleta e à UOTT, e das carretas entre a UOTT e o aterro de Salvador.

11

Por se tratar de um fundo de vale, corta a área um pequeno córrego, já considerado no Projeto de drenagem elaborado para o local em 1984.

O sistema viário projetado para o acesso em 1984, carece de revisão no sentido de compatibilizá-lo com as novas propostas para o sistema viário atual.

ÁREA 02-S

AVENIDA OGUNJÁ

Esta área situa-se ao lado direito da (Av. Graça Lessa) anterior a Central de Abastecimento - CEASA, sentido Av. Vasco da Gama/Av. Bonocô. (ver mapa 03)

Corresponde a um vale de ótima localização, fácil acessibilidade, completamente desocupado, coberto por vegetação de porte e arbustos.

As edificações existentes no entorno situam-se em nível elevado, o que minimiza possíveis efeitos que possam vir a ser considerados negativos.

Por se a Av. Ogunjá integrante do Sistema Viário Básico de Salvador, e um elo de ligação entre dois corredores viários, apresenta características físicas e volumes de tráfego que permitem com mais facilidade a circulação de caminhões e carretas.

Apresenta-se como uma boa opção para a implantação da UOTT SUL, desde que haja a devida confirmação da área após a elaboração de estudos de drenagem e circulação.

1.

ÁREA - 03-S

SARAMANDAIA

Esta área foi identificada através de pesquisa elaborada em escritório e localiza-se na Av. Antônio Carlos Magalhães, próximo ao DETRAM. (ver mapa 03)

Através de visitas ao local, constatou-se que o mesmo encontra-se completamente ocupado, por habitações de baixa renda, sendo impossível a implantação do equipamento proposto.

ÁREA 04-S

CHESF

Identificado também através de pesquisa elaborada em escritório, localiza-se na Av. Bonocô, próximo ao Acesso Norte, anterior à Sub-Estação Matatu, da CHESF, sentido BR-324/Centro.

Em visita local verificou-se a impossibilidade de indicação desta área, por constituir-se a mesma faixa de domínio da CHESF (área não edificandi).

ÁREA - 05-S

AVENTIDA VASCO DA GAMA

Situada às margens da Av. Vasco da Gama, nas proximidades da Ladeira do Acupe, esta área é a que melhor se localiza com relação ao centro de massa produtor de li

no na zona considerada. Encontra-se relativamente bem localizada, no ponto de vista do Sistema Viário, com possibilidade de ligação com o anel formado pelas BR-324 e Av. Luiz Viana Filho (Paralela), através do Vale Ogunjá e Av. Mário Leal Ferreira.

4 - VANTAGENS E DESVANTAGENS APRESENTADAS PELAS VÁRIAS ÁREAS

Com a eliminação dos terrenos 05-N, 06-N, 03-S e 04-S, pelos motivos expostos no capítulo anterior, pré-selecionados para implantação dos UOTTs Norte e Sul, a análise ora apresentada se resumirá aos seguintes terrenos:

4.1. UOTT NORTE

4.1.1. Área 01 - N

OFICINA DE PRÉ-MOLDADOS DA SUMAC

— VANTAGENS

- . É de propriedade da Prefeitura.
- . O uso do solo do entorno permite a implantação do equipamento sem maiores transtornos.
- . Apresenta ótima localização em termos de acesso (Viaduto da Brasilgãs, nos dois sentidos).
- . As características físicas do sistema viário de acesso e o estado de manutenção das vias permitem ótimas condições de uso.
- . Aparentemente a infra estrutura de drenagem não deverá ser dispendiosa.

— DESVANTAGENS

- . Está ocupada com a Oficina de Pré-Moldados da SUMAC, da PMS.

4.1.2. Área 02 - N

Av. ALIOMAR BALEEIRO/ESTRADA CAMPINAS

— VANTAGENS

. Apresenta ótima localização em termos de acesso, através do Viaduto da Brasilgás, nos dois sentidos, necessitando no entanto de estudos complementares de trânsito para adaptação da Av. Aliomar Baleeiro e Estrada Campinas de Pirajá.

. O uso do solo do entorno permite a implantação do equipamento sem maiores transtornos.

. Totalmente desocupada.

— DESVANTAGENS

. Área particular

. Drenagem e geotecnia necessitam de estudos específicos.

. Tanto o acesso quanto toda a infraestrutura necessária à implantação do equipamento deverão ser objeto de estudo detalhado, em função da topografia acidentada.

4.1.3. Área 03 - N

EMPRESA EBISA

— VANTAGENS

. Terreno desocupado.

. Boa localização em termos de acesso, através do Viaduto da Brasilgás, nos dois sentidos, necessitando no entanto de estudos complementares de trânsito, para adaptação da Estrada Campinas de Pirajá.

— DESVANTAGENS

. Área particular.

. Com relação ao uso do solo no entorno ,
maior proximidade com Escritório e Empresa de Representação.

4.1.4. Área 04 - N

EMPRESA COSTA ANDRADE

— VANTAGENS

- . Terreno desocupado.
- . Boa localização em termos de acesso, atra^{va}vés do Viaduto da Brasilgás, nos dois sentidos. Necessita no entanto, de estudos complementares de trânsito, para definição do acesso ao terreno, já que o mesmo se localiza entre a BR-324 e a Estrada Campinas/Pirajá. Conforme a definição do acesso, a interferência do equipamento no entorno será maior ou menor.

— DESVANTAGENS

- . Terreno particular.
- . O sistema de macro drenagem exigirá uma infra estrutura de maior porte.
- . Deverá ser elaborado estudo detalhado de acesso.

4.1.5. Área 07 - N

ESTAÇÃO NOVA ESPERANÇA - ENE

— VANTAGENS

- . Terreno desocupado.
- . Boa localização, às margens da BR-324, nas vizinhanças da ENE.
- . A implantação do equipamento não interferirá no uso do solo do entorno.
- . A infra estrutura de drenagem não deverá ser dispendiosa.

— DESVANTAGENS

- . Terreno particular.
- . Por não ser possível o acesso através do Sistema Viário Arterial (BR 324), será necessária maior circulação de caminhões e carretas, através de vias internas. Isto define a necessidade de um estudo bastante detalhado de circulação de veículos, já que no sistema viário local já circulam veículos de porte.

4.1.6. Áreas 08 - N

JAZIDA DE ARENOSO DESATIVADA

— VANTAGENS

- . Terreno desocupado.
- . A ocupação do solo no entorno é bastante rarefeita.

— DESVANTAGENS

- . Terreno particular
- . Haverá necessidade de maior circulação de caminhões e carretas através do sistema viário local, onde já atuam numerosos veículos de porte, determinando a necessidade de estudo detalhado.

4.2. UOTT SUL

4.2.1. Área 01 - S

AVENIDA BONOCÔ

— VANTAGENS

- . Já possui Projeto executivo para implantação de uma estação de transferência e uma gerência operacional.

- . Área desocupada.

- . Ótima localização no que se refere à articulação com o sistema viário, tanto para a circulação de caminhões quanto para a de carretas.

— DESVANTAGENS

- . Propriedade particular.

OBS: Tomando conhecimento da proposta de implantação da UOTT nesta área através da Imprensa, a população local iniciou junto a PMS (LIMPURB) um movimento de discussão quanto a localização do equipamento.

4.2.2. Área 02 - S

AVENIDA OGUNJÁ

— VANTAGENS

- . Área desocupada

- . Boa localização no que se refere à articulação com o sistema viário, tanto para a circulação de caminhões quanto para a de carretas.

— DESVANTAGENS

- . Propriedade particular.

- . Necessita de estudo detalhado de drenagem, geotecnia e topografia.

4.2.3 Área 05

AVENIDA VASCO DA GAMA

— VANTAGENS

. É a que melhor se posiciona em relação ao centro de massa produtor de lixo da zona Sul do Município (2,6 Km da Rótula do Abacaxi).

- . Área desocupada
- . O Sistema de drenagem não deverá ser oneroso.

— DESVANTAGENS

- . Propriedade particular.

4.3 - RELATIVAS À CIRCULAÇÃO VIÁRIA

O presente estudo resume-se basicamente nas análises dos percursos de caminhões e carretas, necessários ao funcionamento das UOTT'S, em relação ao sistema viário atual.

Não se dispondo de informações atualizadas a respeito dos volumes de tráfego para todas as vias a serem utilizadas pelos veículos das UOTT'S, decidiu-se tomar como bases, as observações locais e alguns dados disponíveis em pesquisas anteriores.

As análises das áreas selecionadas, resumem-se em breves comentários a respeito da circulação de caminhões e carretas, em vias existentes de acessos às UOTT'S propostas, bem como croquis ilustrativos contendo os sentidos de tráfego aterro-UOTT e UOTT aterro mais viáveis.

No momento, apesar de se justificar a execução de pesquisas de tráfego, não há disponibilidade de condições gerais para executá-las.

4.3.1 - Área 01-N

OFICINA DE PRÉ-MOLDADOS DA SUMAC

Circulação de Caminhões - Utilizam o sistema de viadutos em frente à Brasilgás e a estrada de Campinas-Pirajá, o qual apresenta condições de receber o acréscimo destes veículos. A frequência deverá ser compatível como os horários de pico em relação ao tráfego atual, baseando-se em informações fornecidas em pesquisas.

Circulação de Carretas - Utilizam-se a BR - 324 e os viadutos em frente à Brasilgás e também deverão circular em horários compatíveis com o tráfego existente.

Conclusão - Das áreas certificadas para UOTT Norte, esta apresenta menor percurso das carretas em relação ao aterro e menor quantidade de obras no terreno. Devem ser verificados os pontos de cruzamentos com o tráfego existentes, considerados como críticos.

4.3.2 - Área 02-N

Av. ALIOMAR BALEEIRO/ESTRADA CAMPINAS-PIRAJÁ

Circulação de Caminhões - Utilizam o mesmo sistema viário da área 01-N, portanto valem as mesmas considerações.

Circulação de Carretas - Situação semelhante à área 01-N. Será necessário estudo geométrico no ponto crítico de interseção da Estrada Campinas-Pirajá com Aliomar Baleeiro.

Conclusão - Devido às características físicas do terreno, fundo de vale, cuja a diferença de nível acentuado em relação à Av. Aliomar Baleeiro, dificulta o acesso a circulação de veículo na área interna, a quantidade de aterro necessário para implantação do equipamento pretendido inviabiliza a escolha desta área(ver mapa 04).

4.3.3 - Área 03-N

EMPRESA EBISA

Circulação de Caminhões - Utilizam a Br-324, viadutos em frente à Brasilgás e parte da estrada Campinas-Pirajá, qualquer que seja a origem da viagem.

Circulação de Carretas - Utilizam a Br - 324, viadutos em frente a Brasilgás, e parte da estrada Campinas-Pirajá entre a interseção desta com Av. Aliomar Baleeiro e a área pretendida.

Conclusão - A estrada Campinas-Pirajá, nas proximidades desta área escolhida, oferece largura compatível com a demanda de tráfego, permitindo o acréscimo de faixas de aceleração e desaceleração. Por outro lado, esta via apresenta sinuosidades que prejudicam a visibilidade tanto no acesso como na saída de caminhões e carretas da UOTT, gerando conflitos com o tráfego existentes. (ver mapa 04).

4.3.4 - Área 04 - N

EMPRESA COSTA ANDRADE

Circulação de Caminhões e Carretas - Apresenta semelhanças com a área anterior (03-N), desde quando está localizada em frente à esta. Idem para as considerações e conclusões (ver mapa 04).

4.3.5 - Área 07 - N

ESTAÇÃO NOVA ESPERANÇA

Dentre as áreas pré-selecionadas, esta é a única em que dispomos de pesquisas de tráfego elaboradas anteriormente pela SUTRAM. Suas informações serviram de base para análise do impacto de veículos da UOTT em relação ao tráfego existente.

Nas avaliações foram escolhidos os seguintes percurso para os veículos da UOTT:

Circulação de Caminhões - Utilizarão a rua da Indonésia, oriundos de pontos variados através de: Estrada de Campinas-Pirajá-Viaduto; Rua do Calabetão; Estrada da Mata Escura; Br - 324-ENE.

Circulação de Carretas - Utilizarão as seguintes vias em seus percursos: Br - 324, alça do viaduto, Rua do Paquistão, Rua do OMA, Br - 324 através de ampliação da via marginal existente.

Conclusão - Baseando-se na pesquisa elaborada pela JUTRAM em 1986, para o trecho da Estrada de Campinas-Pirajá, interseção com a rua da Indonésia (Sentido Br-324 e São Caetano para o viaduto do Calabetão, expandiu-se para o ano de 1992 através do fator de expansão encontrado (1,30). No trecho seguinte, Rua da Indonésia, interseção com o acesso a ENE, elaborou-se uma pesquisa em 1989. Expandindo-se para o ano de 1992, encontramos o mesmo fator de expansão (1,30). Através da relação volume/capacidade, constatou-se que a via funcionava em 1989 no nível de serviço "C" (recomendável). No ano de 1992 passa a operar no nível "D" (próximo da capacidade). Concluiu-se através de cálculos efetuados, que a adição de veículos destinados à UOTT, deverá respeitar o horário de pico da interseção ou seja entre 17:00 e 19:00 horas (ver folha....).

A opção de acesso e saída pela parte alta do terreno (Rua do Paquistão), implica na retirada de alguns pequenos pontos de comércio que interferem na largura desta via. Também na Rua Indonésia deverá ser estudado o comportamento do tráfego face ao acréscimo de caminhões e carretas.

A possibilidade de acesso pela parte baixa do terreno, através da Br-324, implicará em estudo da continuação da via marginal existente, como também na avaliação das obras necessárias (viadutos, pontilhões, etc.), devido a existência de fundo de vale entre a Br-324 e a parte maciça do terreno.

4.3.6 - Área 08-N

JAZIDA DE ARENOSO (DESATIVADA)

Circulação de Caminhões - Oriundos de diversos pontos como: Br-324, Mata Escura, Estrada Velhada Aeroporto, utilizariam nas proximidades da UOTT, estrada da Mata Escura e a rua do Afeganistão, prevista como acesso principal ao Loteamento Jardim Santo Inácio.

Circulação de Carretas - Poderia ter seu itinerário semelhante ao da Área 07-N até a rua da Indonésia, prosse-

ruindo pela estrada da Mata Escura e rua do Afeganistão que deveria ser adaptada para veículos de grande porte.

Conclusão - Das áreas cogitadas para UOTT'S NORTE, esta apresenta o maior percurso para as carretas. No restante valem as considerações afins em relação à área 07-N.

4.3.7 - Área 01 - S

AVENIDA BONOCÔ

Circulação de Caminhões - Utilizam a Av. Bonocô no acesso à UOTT, qualquer que seja a sua origem. Deve ser verificado o acréscimo ao volume de tráfego existentes a fim de serem compatibilizadas as coletas de lixo com os horários de pico das vias utilizadas.

Circulação de Carretas - Utilizarão a Av. Bonocô nos dois sentidos: Aterro-UOTT e UOTT-Aterro, em ligação direta através do retorno elevado, previsto no Plano Funcional da Av. Vale de Brotas.

Conclusão - Dentre as áreas cogitadas para UOTT'S SUL, esta apresenta menor percurso das carretas em relação ao aterro, e conseqüentemente menos conflitos dentro da área urbana. Outro ponto positivo é a existência do Decreto nº 9019/91 que declara como de utilidade pública a área indicada para construção desta UOTT e a via Vale de Brotas (de ligação entre a Av. Vasco da Gama e Av. Bonocô). Será apenas necessário a compatibilização dos dois projetos acima, dentro da área disponível.

4.3.8 - Área 02 - S

AVENIDA OGUNJÁ

Circulação de Caminhões - Utiliza a Av. Ogunjá, basicamente oriundos da Av. Bonocô e Av. Vasco da Gama. Como na área 01-S deve ser considerado o acréscimo ao volume de tráfego existente, para compatibilização como os horários de pico das vias utilizadas.

Circulação de Carretas:

Roteiro 1 - Utilização da Av. Bonocô nos dois sentidos: Aterro-UOTT e UOTT-Aterro. Este roteiro necessita do acréscimo de um retorno em desnível na Av. Ogunjá, o qual não se encontra previsto no projeto do TMS (Transporte de Massa). Na situação atual, as carretas circularão através de retornos existentes na Av. Vasco da Gama, que não são compatíveis com estes em se tratando de raios de giros e distâncias de entrelaçamento reduzidos.

Roteiro 2 - Utilização da Av. Paralela, Av. Antônio Carlos Magalhães, Juracy Magalhães Junior, Av. Vasco da Gama e Av. Ogunjá, no sentido Aterro-UOTT, e Av. Ogunjá, Av. Bonocô e Acesso Norte no sentido UOTT-Aterro. Este roteiro apresenta mais vantagens que o roteiro 1, em relação ao uso da Av. Vasco da Gama. As operações de transferência, deverão acontecer preferencialmente à noite e madrugada, devido à interferência no tráfego existente da A.C.M., principalmente no trecho compreendido entre Iguatemi e Av. Juracy Magalhães Junior (ver mapa 07).

Conclusão - está área sofre influência do projeto elaborado pelo TMS, cuja interseção proposta em forma de trevo, atinge parte do terreno voltado para a avenida, justamente onde estão previsto acesso e saída de caminhões e carretas. Os estudos de novos acessos devem ser viabilizados principalmente em relação à necessidade de desapropriar alguns imóveis lindeiros.

4.3.9 - Área 05 - S

AV. VASCO DA GAMA

Circulação de Caminhões - Utiliza nos dois sentidos a Av. Vasco da Gama seja qual for a origem da coleta, onde deve-se estudar o acréscimo ao volume de tráfego atual.

Circulação de Carretas

Roteiro 1 - Utilização da Av. Bonocô nos dois sentidos: Aterro-UOTT e UOTT-Aterro. Neste roteiro serão usados dois

retornos situados na Av. Vasco da Gama, apresentados no mapa 08, em situação semelhante à já citada para a área 02-S.

Roteiro 2 - Utilização da Av. Paralela, Av. Antônio Casrlos Magalhães e Av. Vasco da Gama, no sentido Aterro-UOTT e Av. Vasco da Gama, Av. Ogunjá, Av. Bonocô e Acesso Norte no sentido UOTT-Aterro. Devido à proximidade com área 02-S, ficam valendo as considerações apresentadas no item anterior (ver mapa 08).

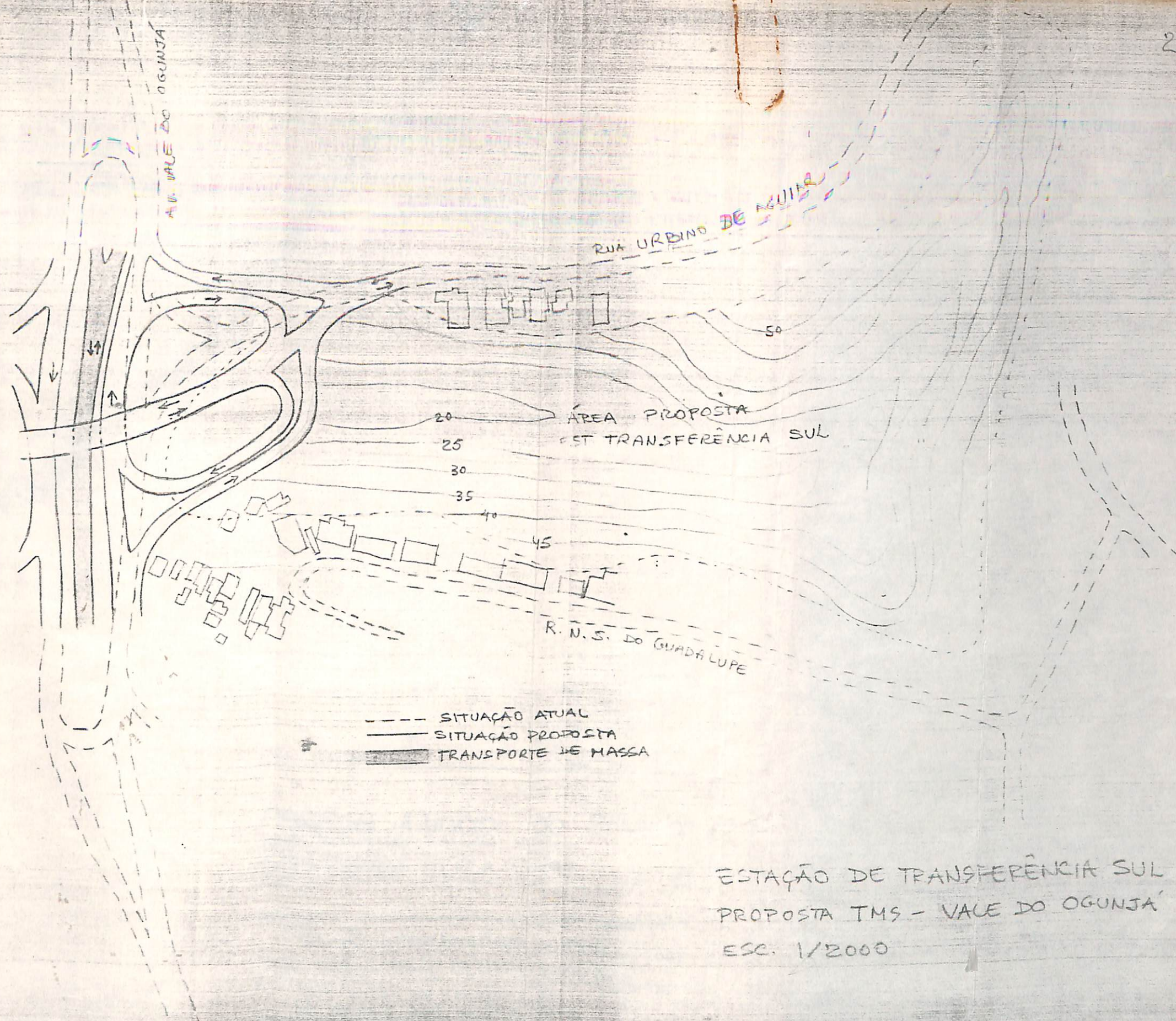
Conclusão - Está área apresenta-se no seu aspecto físico como mais indicada par UOTT-SUL, mas exige que a operação de transferência de lixo se dê de forma eficiente devido à vizinhança com uma fábrica de produtos alimentícios (pães, etc.). Do ponto de vista de tráfego, há necessidades de estudos detalhados em relação ao carregamento da Av. Vasco da Gama considerando o tráfego atual e também estudar as geometrias dos retornos a serem utilizados; verificando as distâncias necessárias aos entreleçamentos e/ou adição de grupos semaforicos.

Conclusão Final

Dentre as áreas pré-selecionadas, apesar das dificuldades técnicas, foi possível estabelecer uma listagem por ordem de vantagens gerais, principalmente sob o ponto de vista de circulação viária. Em relação às UOTT'S NORTE tem-se: área 01-N (menor percurso de carretas, menor quantidade de obras no terreno, sistema viário comporta acréscimo de carretas), seguindo-se das áreas 07-N; 08-N; 03-N; 04-N; e 02-N. Em relação às UOTT'S Sul tem-se: área 01-S (menor percurso de carretas, acesso direto através de viaduto, área determinada de utilidade pública através de Decreto), seguindo das áreas 05-S e 02-S.

capa
veter
e.

Falta sistema
de circulação
Área do ENE



ESTAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA SUL
PROPOSTA TMS - VALE DO OGUNJA
ESC. 1/2000

ATOS DO PODER EXECUTIVO

Decreto N.º 9.018 de 21 de junho de 1991

Declara de utilidade pública, para fim de desapropriação, uma área com 2.457.725,00m², com as benfeitorias e acessões, localizada na RA-X - trecho da Zona Rural do Município de Salvador.

O PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 6º do Decreto - Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941 e 52 do inciso IX da Lei Orgânica do Município de Salvador e com fundamento nos artigos 5º, alíneas "d" e "i" e 15 do Decreto - Lei Federal nº 3.365/41.

D E C R E T A:

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública, para fins de desapropriação, uma área de terreno medindo 2.457.725m² (dois milhões quatrocentos e cinquenta e sete mil e setecentos e vinte e cinco metros quadrados), com acessões e benfeitorias, situada na RA-X, em trecho da Zona Rural do Município de Salvador, próximo a interseção das Rodovias BA-526 e BA-535, descrita e caracterizada pelas coordenadas cartesianas X e Y, nesta ordem, expressas em metros referenciadas ao Sistema SICAR/RMS - CONDER, escala 1: 2.000, apresentadas a seguir:

PONTO	COORDENADAS	
	X	Y
01	569.015,000	8.577.380,000
02	568.685,854	8.577.674,479
03	568.505,089	8.577.683,426
04	568.446,007	8.577.610,873
05	568.000,879	8.577.790,486
06	567.416,898	8.578.224,100
07	567.011,719	8.578.754,426
08	566.884,805	8.579.052,693
09	567.231,871	8.579.521,488
10	567.420,082	8.579.625,987
11	567.698,223	8.579.413,254
12	568.186,199	8.579.390,906
13	568.409,829	8.579.210,781
14	568.685,111	8.578.957,794
15	568.204,211	8.578.599,995
16	569.042,218	8.578.204,157
17	569.015,000	8.577.380,000

ÁREA TOTAL = 2.457.725,00m²

Parágrafo Único - A área objeto deste decreto destina-se a implantação do Aterro Municipal de Salvador, e instalações correlatas, conforme projeto aprovado para o local.

Art. 2º - Fica a LIMPURB - Empresa de Limpeza Urbana do Salvador autorizada a promover a efetivação da desapropriação amigável do imóvel referido no Art. 1º, na forma da legislação vigente.

Parágrafo Único - Em caso de efetivação da desapropriação por via judicial, fica autorizada a Procuradoria Geral do Município para, em nome da Expropriante, mover a ação competente, podendo, na petição inicial ou no curso do respectivo processo, solicitar a aplicação do regime de urgência, nos termos da legislação federal que o regula, para fins de obtenção da imissão na posse do bem expropriado.

Art. 3º - Para efeito do disposto no Parágrafo Único do artigo anterior a LIMPURB - Empresa de Limpeza Urbana do Salvador fornecerá, logo que lhe sejam solicitados, os recursos necessários, segundo as rubricas orçamentárias próprias.

Art. 4º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, em 21 de junho de 1991.

FERNANDO JOSÉ GUIMARÃES ROCHA
Prefeito

ROBERTO SÁ MENEZES
Secretário de Governo

JOÃO TORRES CARDOSO
Secretário Municipal da Fazenda

ANTONIO CARLOS DE CAMPOS BARBOSA
Secretário Municipal de Serviços Públicos

VALE DE BROTAS - ESTAÇÃO DE TRANSBORDO SUL

Decreto N.º 9.019 de 21 de junho de 1991

Declara de utilidade pública, para fim de desapropriação, uma área de 215.867,50m², com benfeitorias e acessões, localizada na RA - V - Brotas, do Município de Salvador.

O PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 6º do Decreto - Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941 e 52 inciso IX da Lei Orgânica do Município de Salvador e com fundamento nos artigos 5º, alíneas "d" e "i" e 15 do Decreto - Lei Federal nº 3.365/41.

D E C R E T A:

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, uma área de terreno com 215.867,50 m² (duzentos e quinze mil, oitocentos e sessenta e sete metros quadrados e cinquenta centímetros), situada na RA - V - Brotas, em um trecho de vale localizado entre as Avenidas Mário Leal Ferreira e Vasco da Gama, descrita e caracterizada pelas coordenadas cartesianas "X" e "Y", nesta ordem, expressas em metros, referenciadas ao Sistema SICAR/RMS - CONDER, escala 1:2.000, apresentadas a seguir:

PONTOS	COORDENADAS	
	X	Y
1	554.946	8.563.126
2	555.004	8.563.071
3	554.992	8.563.023
4	555.021	8.562.936
5	555.053	8.562.928
6	555.064	8.562.886
7	555.070	8.562.800
8	555.118	8.562.800

PONTOS	COORDENADAS	
	X	Y
9	555.132	8.562.877
10	555.175	8.562.893
11	555.195	8.562.933
12	555.135	8.563.069
13	555.153	8.563.122
14	555.195	8.563.145
15	555.328	8.563.295
16	555.301	8.563.313
17	555.424	8.563.448
18	555.656	8.563.555
19	555.686	8.563.604
20	555.697	8.563.641
21	555.708	8.563.869
22	555.723	8.563.914
23	555.777	8.563.994
24	555.886	8.563.919
25	555.905	8.563.946
26	555.823	8.563.993
27	555.793	8.564.091
28	555.813	8.564.147
29	555.860	8.564.196
30	555.893	8.564.257
31	555.909	8.564.373
32	555.879	8.564.432
33	555.879	8.564.462
34	555.889	8.564.487
35	555.984	8.564.604
36	555.972	8.564.624
37	555.935	8.564.604
38	555.858	8.564.582
39	555.783	8.564.584

40	555.726	8.564.559
41	555.703	8.564.511
42	555.646	8.564.555
43	555.607	8.564.560
44	555.784	8.564.423
45	555.810	8.564.389
46	555.822	8.564.317
47	555.814	8.564.254
48	555.780	8.564.217
49	555.907	8.564.218
50	555.608	8.564.244
51	555.511	8.564.257
52	555.473	8.564.240
53	555.483	8.564.223
54	555.432	8.564.200
55	555.429	8.564.165
56	555.500	8.564.197
57	555.510	8.564.181
58	555.567	8.564.202
59	555.635	8.564.183
60	555.637	8.564.162
61	555.622	8.564.152
62	555.630	8.564.142
63	555.646	8.564.135
64	555.635	8.564.081
65	555.656	8.564.057
66	555.691	8.564.068
67	555.707	8.564.104
68	555.728	8.564.054
69	555.721	8.563.991
70	555.684	8.563.918
71	555.671	8.563.867
72	555.672	8.563.666
73	555.622	8.563.610
74	555.465	8.563.539
75	555.406	8.563.526
76	555.364	8.563.532
77	555.340	8.563.555
78	555.306	8.563.661
79	555.286	8.563.698
80	555.257	8.563.730
81	555.259	8.563.763
82	555.282	8.563.774
83	555.309	8.563.760
84	555.341	8.563.662
85	555.357	8.563.668
86	555.321	8.563.779
87	555.285	8.563.796
88	555.248	8.563.777
89	555.236	8.563.755
90	555.176	8.563.833
91	555.129	8.563.858
92	555.080	8.563.878
93	555.072	8.563.859
94	555.116	8.563.843
95	555.165	8.563.806
96	555.274	8.563.683
97	555.293	8.563.645
98	555.329	8.563.530
99	555.350	8.563.513
100	555.377	8.563.504
101	555.381	8.563.485
102	555.304	8.563.403
103	555.265	8.563.349
104	555.220	8.563.268
105	555.198	8.563.241
106	555.100	8.563.171
107	555.086	8.563.135
108	555.049	8.563.131
109	555.041	8.563.149
110	555.051	8.563.170
111	555.036	8.563.193

112 555.016 8.563.170

113 555.011 8.563.163

114 554.982 8.563.163

ÁREA TOTAL: 215.867,50m²

Decreto N.º 9.019 de 21 de junho de 1989

Parágrafo Único - A área objeto deste decreto destina-se à implantação da Estação de Transbordo Sul e instalações correlatas do Sistema de Limpeza Pública de Salvador, assim como a complementação do Sistema Viário do Município.

Art. 2º - Fica a LIMPURB - Empresa de Limpeza Urbana do Salvador autorizada a promover a efetivação da desapropriação amigável do imóvel referido no Art. 1º, na forma da legislação vigente.

Parágrafo Único - Em caso de efetivação da desapropriação por via judicial, fica autorizada a Procuradoria Geral do Município para, em nome da Expropriante, mover a ação competente, podendo, na petição inicial ou no curso do respectivo processo, solicitar a aplicação do regime de urgência, nos termos da legislação federal que o regula, para fins de obtenção da imissão na posse do bem expropriado.

Art. 3º - Para efeito do disposto no parágrafo único do artigo anterior, a LIMPURB - Empresa de Limpeza Urbana do Salvador fornecerá, logo que lhe sejam solicitados, os recursos necessários, segundo as rubricas orçamentárias próprias.

Art. 4º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, em 21 de junho de 1991.

FERNANDO JOSÉ GUIMARÃES ROCHA
Prefeito

ROBERTO SÁ MENEZES
Secretário de Governo

JOÃO TORRES CARDOSO
Secretário Municipal da Fazenda

ANTONIO CARLOS DE CAMPOS BARBOSA
Secretário Municipal de Serviços Públicos

Decreto nº 9.020 de 21 de junho de 1989

Aprova o Regimento do Conselho de Administração do Centro do Planejamento Municipal - CPM.

O PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA, no uso de suas atribuições e tendo em vista a Lei Municipal nº 4.279/90 que em seu art. 250 dispõe sobre a estrutura do Conselho de Administração do Centro do Planejamento Municipal - CPM.

Art. 1º - Fica aprovado o Regimento do Conselho de Administração do Centro do Planejamento Municipal - CPM, que com este se publica.

Art. 2º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, em 21 de junho de 1991.

FERNANDO JOSÉ GUIMARÃES ROCHA
Prefeito

ROBERTO SÁ MENEZES
Secretário de Governo

REGIMENTO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO CENTRO DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL - CPM.

CAPÍTULO I

Finalidade e Composição

Art. 1º - O Conselho de Administração, órgão de deliberação, orientação, fiscalização e consultoria do Centro do Planejamento Municipal, tem a seguinte composição:

I - o Secretário Municipal de Governo, que o presidirá;

II - o Presidente do CPM;

III - o Secretário Municipal da Fazenda;

IV - o titular da Superintendência de Controle e Ordenamento do Uso do Solo do Município - SUCOM;

V - o Presidente da Companhia de Renovação Urbana do Salvador - RENURB;

VI - o Presidente da Empresa de Processamento de Dados do Salvador - PRODASAL,