

Síntese do Plano de Ação Concessão Costa de Prata – A17

Autoestradas da Costa de Prata, S.A.

Relatório número: 1055PA717

Data do Relatório: 31 de Outubro de 2017

Nº Total de páginas:11

Edição 01/ Revisão 00

ÍNDICE

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	3
2. DESCRIÇÃO DA GTR OBJETO DE ESTUDO – A17	3
2.1. CARACTERIZAÇÃO DA CONCESSÃO COSTA DE PRATA.....	3
2.2. DADOS DE TRÁFEGO.....	5
2.3. MEDIDAS DE REDUÇÃO DE RUÍDO EXISTENTES.....	5
3. RESULTADOS DO MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO.....	5
3.1. MEDIDAS DE REDUÇÃO E CONTROLO DE RUÍDO.....	5
3.1. NÚMERO ESTIMADO DE PESSOAS EXPOSTAS AO RUÍDO APÓS IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO	10
3.2. MEDIDAS DE PREVENÇÃO APÓS IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO	11
3.3. AÇÕES PREVISTAS PARA UM HORIZONTE DE CINCO ANOS (ESTRATÉGIA A LONGO PRAZO)	11
4. AVALIAÇÃO DE IMPLEMENTAÇÃO	11

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

O presente documento corresponde à síntese do plano de ação da Concessão Costa de Prata A17, (Ponte de Vagos – Aveiro Nascente (A17/A25)), este plano visa desenvolver um documento complementar que proponha medidas de prevenção e minimização de ruído ambiente, em especial nos casos em que se verificou que os níveis de exposição são suscetíveis de constituir efeitos prejudiciais para a saúde humana. Por assim ser, o presente Plano de Ação terá que garantir uma fácil consulta e participação dos cidadãos.

O PA desenvolvido representa uma análise de um MER elaborado no ano de 2017 com resultados indicadores relativos ao ano de 2016 e constitui a proposta para o plano de ação Concessão Costa de Prata A17, (Ponte de Vagos – Aveiro Nascente (A17/A25)).

2. DESCRIÇÃO DA GITR OBJETO DE ESTUDO – A17

2.1. CARACTERIZAÇÃO DA CONCESSÃO COSTA DE PRATA

A Concessão Costa de Prata foi atribuída em Maio de 2000 à Lusoscut - Autoestradas da Costa de Prata, S.A., atualmente designada Ascendi Costa de Prata, Auto Estradas da Costa de Prata, S. A., através de um concurso público internacional. O contrato de concessão tem por objeto o projeto, construção, financiamento, exploração e conservação, por um período de 30 anos, de troços das Autoestradas A17, A25, A29 e A44 com a extensão total de, aproximadamente, 105 km, no litoral entre Mira e Vila Nova de Gaia (Imagem 1).



Imagem 1: Localização da via rodoviária da Concessão Costa de Prata

O estudo abrangeu parte da Concessão Costa de Prata, mais concretamente a autoestrada A17, estando incluídos no MER, 5 sublanços desta concessão, o que perfaz um total de 18,8 km de extensão, ver tabela 2:

Designação dos Sublanços		Comprimento (m)
A17/IC1	S. Bernardo – Aveiro Nascente (A17/A25)	2092
	Aveiro Sul – S. Bernardo	5415
	Ílhavo – Aveiro Sul	1560
	Vagos – Ílhavo	4271
	Ponte de Vagos – Vagos	5504

Tabela 1: Designação dos sublanços incluídos no Mapa Estratégico de Ruído

A A17 é caracterizada por ter um eixo de 2x2 vias, em que a camada de desgaste (última camada) consiste em betão betuminoso drenante, sem declives acentuados. Nos sublanços alvo de estudo verifica-se a presença de medidas de controlo e redução de ruído, nomeadamente barreiras acústicas de alvenaria, implementadas na fase de construção, e

metálicas, implementadas na fase de exploração. O volume e a tipologia de tráfego é relativamente constante ao longo da sua extensão, devidamente explicitadas no MER. Contudo verifica-se, que o sublanço mais próximo da zona industrial apresenta um aumento ligeiro de tráfego, uma componente importante de deslocações associadas a questões profissionais.

2.2. DADOS DE TRÁFEGO

Os dados de tráfego necessários para o cálculo dos níveis sonoros de longa duração foram fornecidos pela Concessionária, e são referentes ao ano de 2016. Os dados foram fornecidos em formato de Tráfego Médio Diário Anual (TMDA), por sublanço, sentido de circulação, horário, e tipo de veículo. De forma simplificada é apresentada, no anexo III, uma tabela com o tráfego médio diário mensal dos sublanços.

Estes dados foram convertidos em Tráfego Médio Horário (TMH), com base nos dados por hora enviados pela Ascendi, tendo sido assim possível introduzir no programa de cálculo os dados de tráfego de forma individualizada e pormenorizada.

2.3. MEDIDAS DE REDUÇÃO DE RUÍDO EXISTENTES

No que respeita à presença de proteção acústica, os sublanços em estudo possuem barreiras acústicas de diferentes características, sendo a maioria do tipo metálico e de alvenaria.

Na modelação do MER a inserção dos dados das barreiras no programa de cálculo considerou as suas características (dados fornecidos pela Ascendi).

3. RESULTADOS DO MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO

3.1. MEDIDAS DE REDUÇÃO E CONTROLO DE RUÍDO

No caso em estudo, prevê-se a implementação de medidas de redução no meio de propagação de ruído, visto que se verifica a presença de recetores sensíveis expostos a níveis de ruído superiores ao legalmente estabelecido.

Para os recetores sensíveis identificados foram estudadas medidas de minimização e implementação para um horizonte de cinco anos tendo em consideração o piso de interesse dos recetores críticos, o desgaste do pavimento da via e o tráfego da via para o último ano do horizonte do plano.

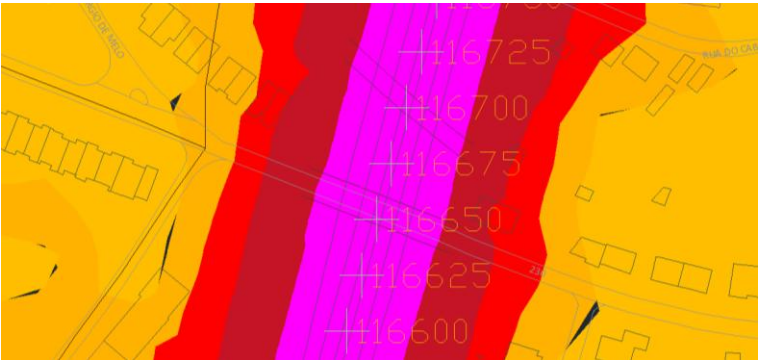
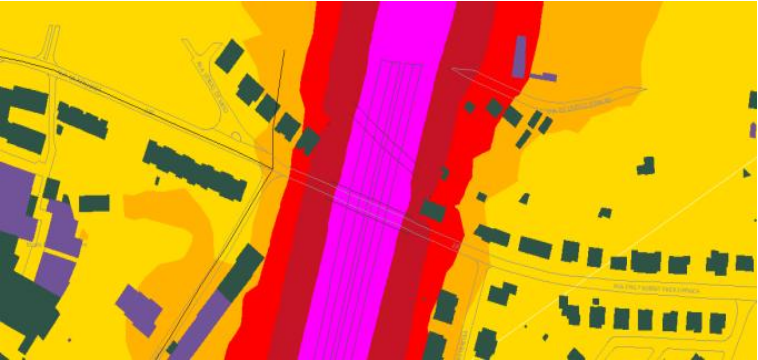
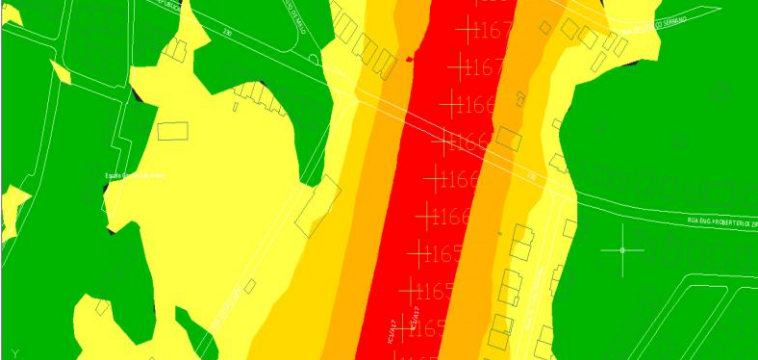
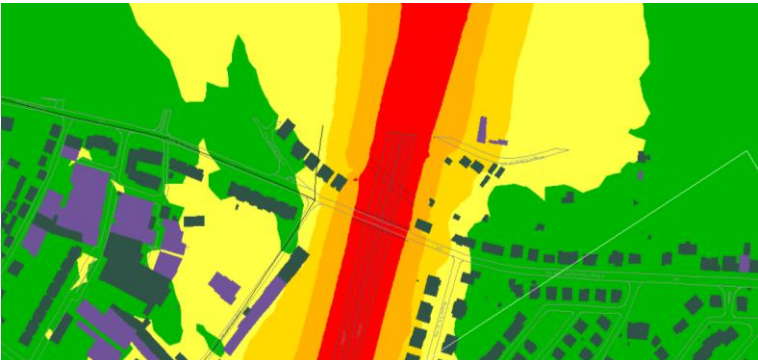
Assim, foram analisados os locais que devem ser alvo de intervenção tendo-se obtido as seguintes conclusões:

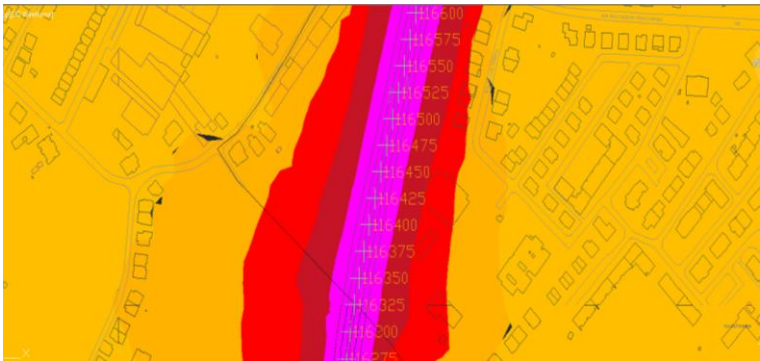
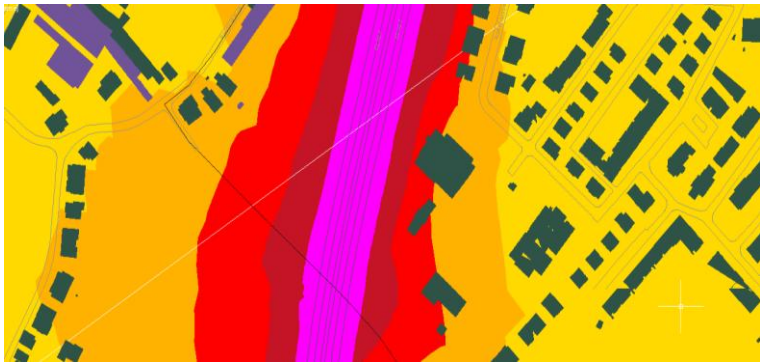
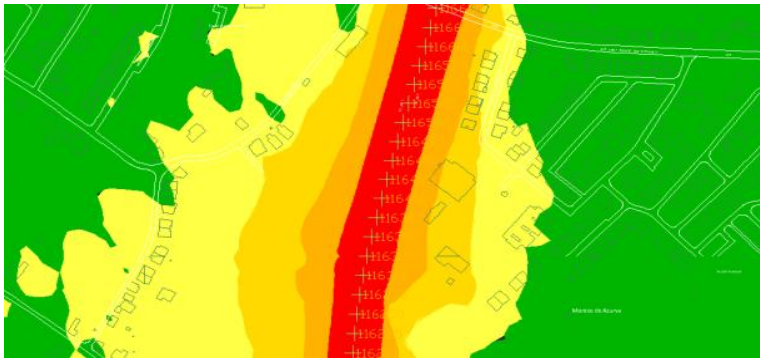
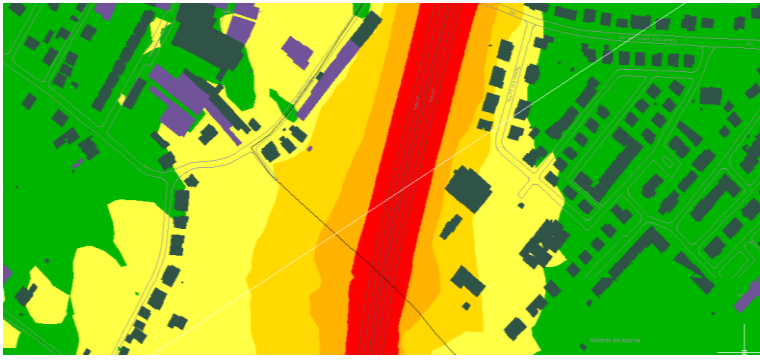
Identificação da Barreira	PK Inicial	PK Final	Sentido	Material	Proposta
B1	116+650	116+670	Crescente	Metálico	Colocação de barreira metálica com um comprimento de 20 metros por 3 metros de altura.
B2	116+400	116+550	Crescente	Betão	Colocação de barreira de betão com um comprimento de 150 metros por 2 metros de altura.
B3	115+320	115+330	Crescente	Metálico	Prolongamento da barreira acústica existente. Aumento de cerca de 10 metros de barreira metálica absorvente com 3 metros de altura.
B4	110+058	110+088	Crescente	Metálico	Prolongamento da barreira metálica com aproximadamente 30 metros de comprimento e 3 metros de altura.
B5	108+405	108+475	Decrescente	Metálico	Colocação de barreira metálica com aproximadamente 70 metros de comprimento e 3 metros de altura.

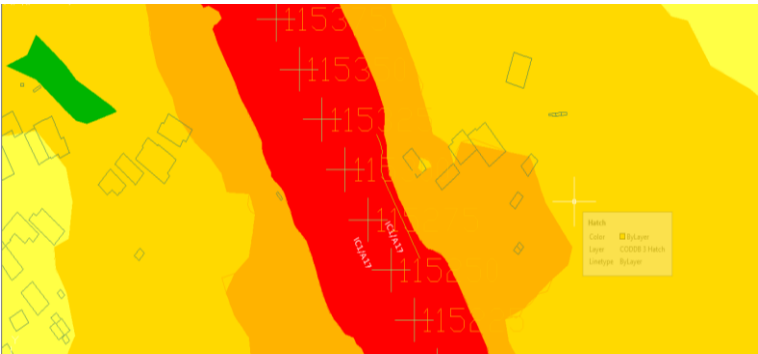
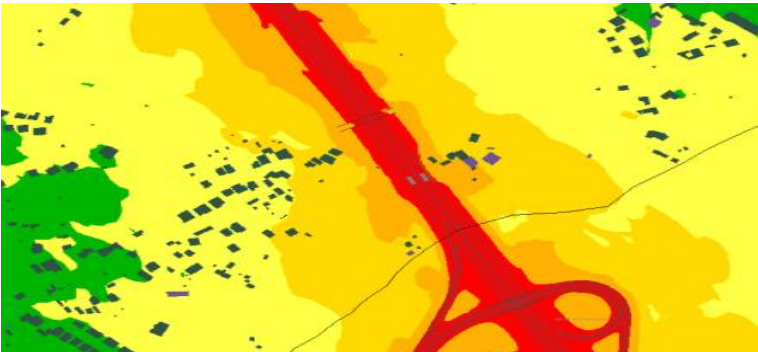
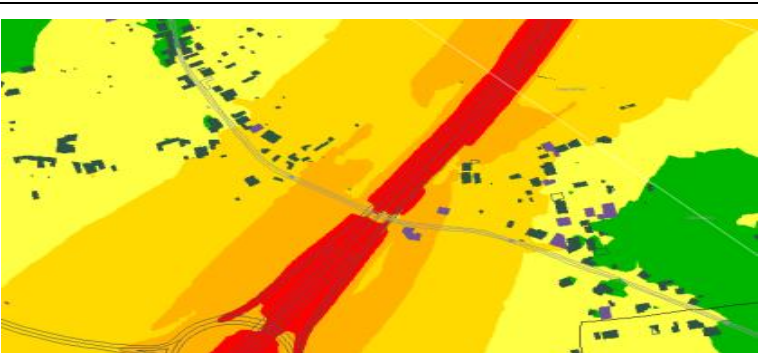
Tabela 2: Proposta das barreiras acústicas a implementar para a minimização do impacto do ruído na A17

A solução proposta permite, no final da sua implementação, reduzir em toda a GIT, cerca de 39% no parâmetro L_{den} e cerca de 29% no parâmetro L_n a população exposta a valores de ruído que ultrapassem o limite legal estabelecido pelo RGR.

Nas imagens seguintes é possível verificar a redução existente com a sua implementação.

Barreira		Imagens da Simulação
B1 (Lden)	Antes da Colocação	
	Após Colocação	
B1 (Ln)	Antes da Colocação	
	Após Colocação	

Barreira		Imagens da Simulação
B2 (Lden)	Antes da Colocação	
	Após Colocação	
B2 (Ln)	Antes da Colocação	
	Após Colocação	

Barreira		Imagens da Simulação
B3 (Ln)	Antes da Colocação	
	Após Colocação	
B4 (Ln)	Antes da Colocação	
	Após Colocação	

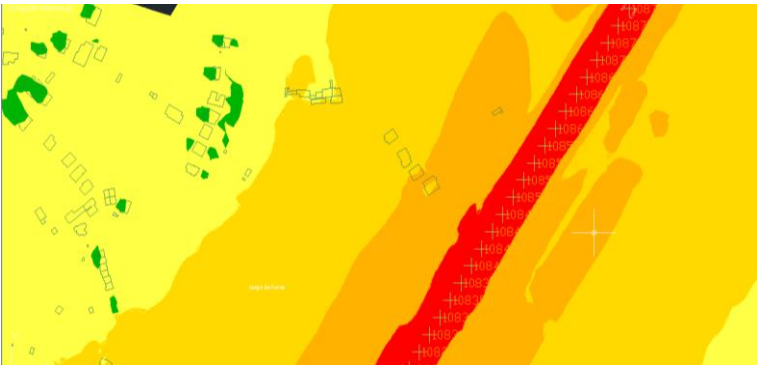
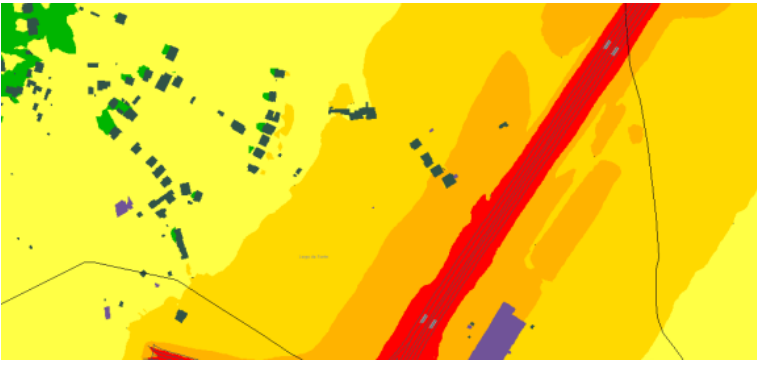
Barreira		Imagens da Simulação
B5 (Ln)	Antes da Colocação	
	Após Colocação	

Tabela 3: Mapa de ruído com a implementação das barreiras propostas para a minimização do impacto do ruído na A17

As plantas com a simulação da colocação das barreiras acústicas e a modelação para os indicadores de ruído L_{den} e L_n podem ser visualizadas no plano de ação.

3.1. NÚMERO ESTIMADO DE PESSOAS EXPOSTAS AO RUÍDO APÓS IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO

Após intervenção e implementação das medidas de minimização, o número estimado de pessoas expostas a diferentes gamas de valores L_{den} e L_n , na fachada mais exposta, é apresentado no plano de ação.

3.2. MEDIDAS DE PREVENÇÃO APÓS IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO

Devem ser realizadas monitorizações da exposição ao ruído dos recetores alvo de proteção pelas medidas de minimização propostas imediatamente a seguir à sua implementação e para os anos seguintes caso ocorram alterações de tráfego que o justifiquem. Se se verificarem valores de exposição superiores aos valores regulamentares deverão ser adotadas medidas de minimização adicionais.

3.3. AÇÕES PREVISTAS PARA UM HORIZONTE DE CINCO ANOS (ESTRATÉGIA A LONGO PRAZO)

A concessionária pretende intervir em todos os locais identificados com ocupação humana sujeita a níveis de ruído superiores aos que seriam expectáveis. Os recetores onde foi preconizada a implementação das barreiras acústicas, e posteriormente à sua implementação, serão alvo de monitorização.

Se se verificarem valores de exposição superiores aos valores regulamentares serão estudadas medidas de minimização adicionais.

As reclamações serão igualmente tidas em consideração.

4. AVALIAÇÃO DE IMPLEMENTAÇÃO

A avaliação de implementação é um processo que irá ocorrer após a aprovação do presente PA e que vai incluir um plano de monitorizações acústicas junto dos recetores sensíveis que foram alvo de estudo.

Será adotada, como medida de monitorização e esclarecimento de dúvidas do público, a disponibilização do MER e do PA desenvolvidos/revistos a cada 5 anos, conforme previsto na Lei, já que estes documentos afiguram-se constituir um suporte válido e preciso.