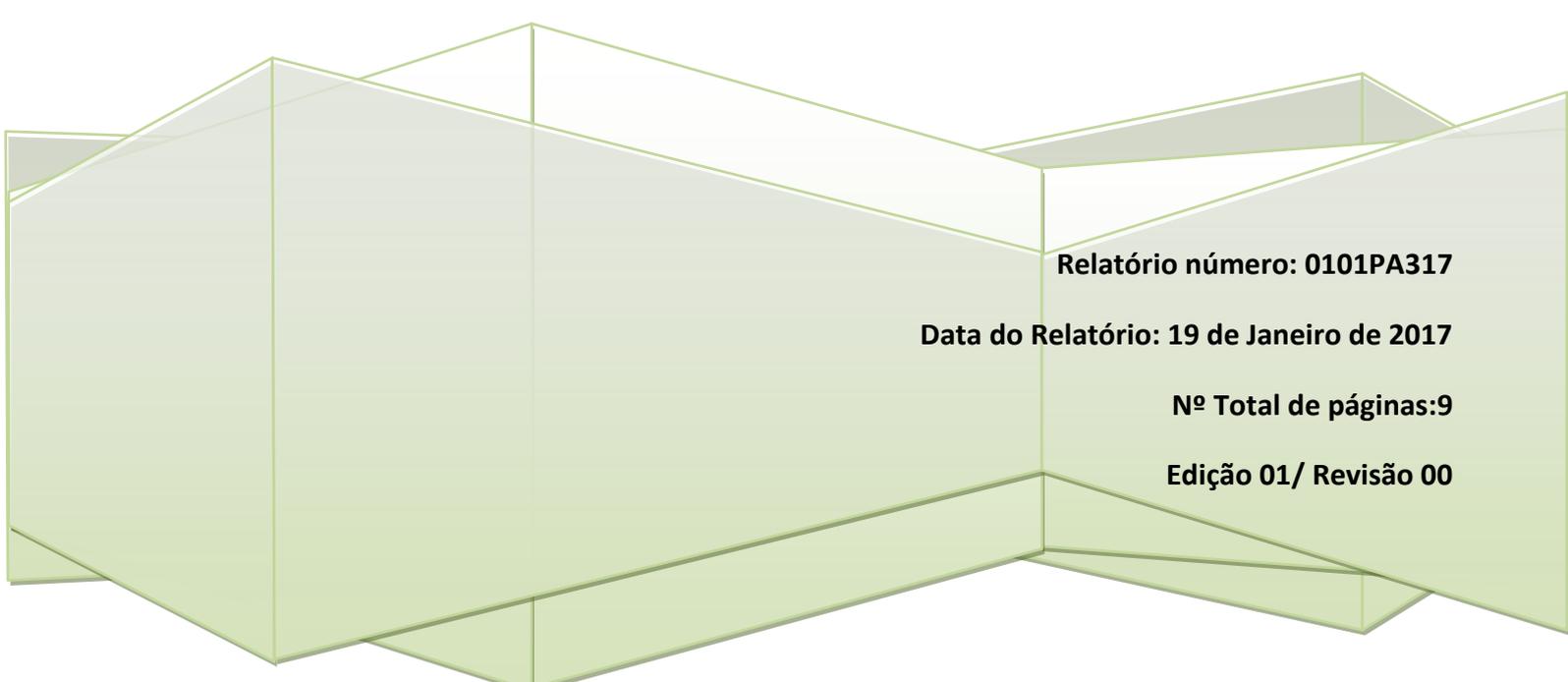


# Síntese do Plano de Ação Concessão Costa de Prata - A25

**Autoestradas da Costa de Prata, S.A.**



**Relatório número: 0101PA317**

**Data do Relatório: 19 de Janeiro de 2017**

**Nº Total de páginas:9**

**Edição 01/ Revisão 00**

## ÍNDICE

<b>1. CONSIDERAÇÕES GERAIS .....</b>	<b>3</b>
<b>2. DESCRIÇÃO DA GIT OBJETO DE ESTUDO – A25 .....</b>	<b>3</b>
2.1. CARACTERIZAÇÃO DA CONCESSÃO COSTA DE PRATA .....	3
2.2. DADOS DE TRÁFEGO.....	4
2.1. MEDIDAS DE REDUÇÃO DE RUÍDO EXISTENTES .....	4
<b>3. RESULTADOS DO MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO .....</b>	<b>4</b>
3.1. MEDIDAS DE REDUÇÃO E CONTROLO DE RUÍDO .....	4
3.1. NÚMERO ESTIMADO DE PESSOAS EXPOSTAS AO RUÍDO APÓS IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO .....	8
3.2. MEDIDAS DE PREVENÇÃO APÓS IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO	8
3.3. AÇÕES PREVISTAS PARA UM HORIZONTE DE CINCO ANOS (ESTRATÉGIA A LONGO PRAZO) .....	9
<b>4. AVALIAÇÃO DE IMPLEMENTAÇÃO .....</b>	<b>9</b>

## 1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

O presente documento corresponde à síntese do plano de ação da Concessão Costa de Prata A25, (Barra – Albergaria (A1/A25)), este projeto 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 projeto do 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 2016 com resultados indicadores relativos ao ano de 2015 e constitui a proposta para o plano de ação Concessão Costa de Prata A25, (Barra – Albergaria (A1/A25)).

## 2. DESCRIÇÃO DA GTR OBJETO DE ESTUDO – A25

### 2.1. CARACTERIZAÇÃO DA CONCESSÃO COSTA DE PRATA

A Concessão Costa de Prata foi atribuída em Maio de 2000 à Lusoscut - Auto-Estradas 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. ( Figura 1).



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

A A25 é caracterizada por ter um eixo de 2x2 vias, em que a camada de desgaste (última camada) consiste em betão betuminoso rugoso (BBR), sem declives acentuados. Nos sublanços alvo de estudo verifica-se a presença de medidas de controlo e redução de ruído, nomeadamente barreiras metálicas.

## **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 2015. Os dados foram fornecidos em formato de Tráfego Médio Diário Anual (TMDA), por sublanço, sentido de circulação, horário, e tipo de veículo.

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.

## **2.1. MEDIDAS DE REDUÇÃO DE RUIDO EXISTENTES**

No que respeita à presença de proteção acústica, os sublanços da A25 em estudo possuem barreiras acústicas já implementadas de acordo com o PA realizado em 2012. As barreiras colocadas são do tipo metálico.

# **3. RESULTADOS DO MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO**

## **3.1. MEDIDAS DE REDUÇÃO E CONTROLO DE RUIDO**

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 de projeto. Em parte, dos recetores sensíveis identificados já estão implementadas barreiras acústicas, as quais foram instaladas em concordância com os proprietários das habitações tendo, igualmente, em consideração a segurança rodoviária e a estabilidade das infraestruturas.

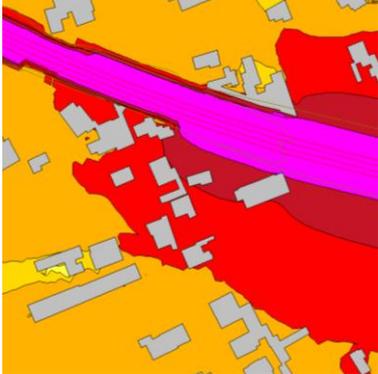
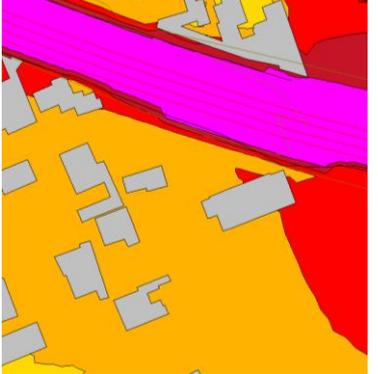
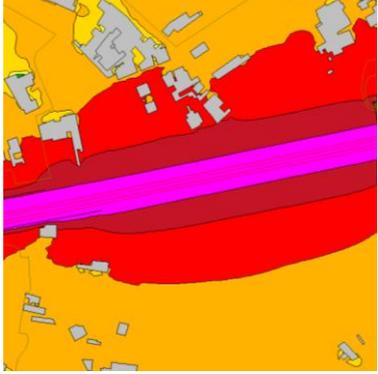
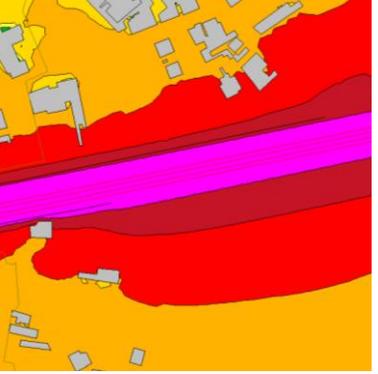
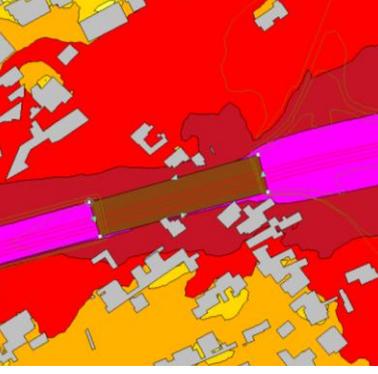
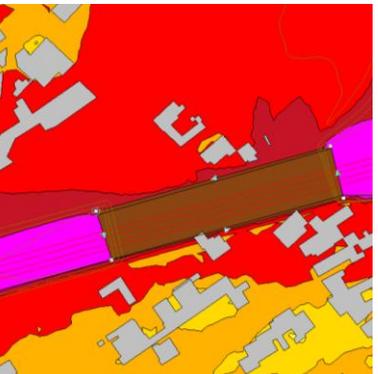
Assim, foram analisados os locais que devem ser alvo de intervenção tendo-se obtido as seguintes conclusões:

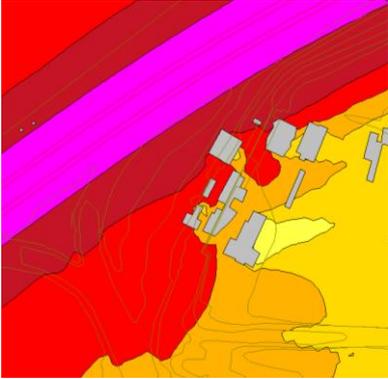
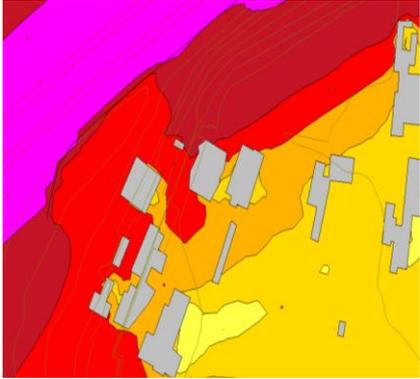
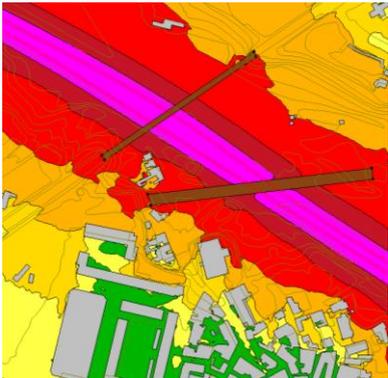
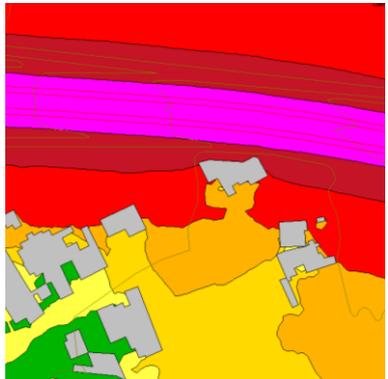
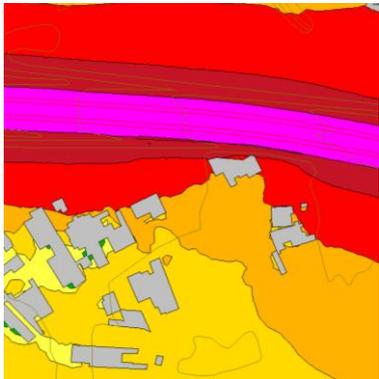
Identificação da Barreira	PK Inicial	PK Final	Sentido	Material	Proposta
B1	2 + 050	2 + 155	Crescente	Metálico	Prolongamento da barreira acústica existente. Aumento de cerca de 105 metros de barreira metálica absorvente com 2,5 metros de altura.
B2	2 + 705	2 + 925	Decrescente	Metálico	Colocação de barreira metálica com um comprimento de 220 metros por 2,5 metros de altura.
B3	5 + 100	5 + 226	Crescente	Acrílico	Colocação de barreira acrílica, com 126 m de comprimento e 1 m de altura, sobre a obra de arte. Colocação de mantas acústicas nas juntas de dilatação da obra de arte.
B4	5 + 100	5 + 226	Decrescente	Acrílico	Colocação de barreira acrílica, com 126 m de comprimento e 2 m de altura, sobre a obra de arte. Colocação de mantas acústicas nas juntas de dilatação da obra de arte.
B5	10 + 150	10 + 300	Crescente	Metálico	Colocação de barreira metálica no talude com aproximadamente 150 metros de comprimento e 4 metros de altura.
B6	11 + 250	11 + 300	Crescente	Metálico	Colocação de barreira metálica com aproximadamente 50 metros de comprimento e 3 metros de altura.
B7	12 + 340	12 + 475	Crescente	Betão	Colocação de barreira de betão com aproximadamente 135 metros de comprimento e 3 metros de altura.
B8	22 + 425	22 + 500	Decrescente	Betão	Colocação de barreira metálica com aproximadamente 75 metros de comprimento e 2,5 metros de altura.

Tabela 1: Proposta das barreiras acústicas a implementar para a minimização do impacto do ruído na A25

A solução proposta permite, no final da sua implementação, reduzir em cerca de 90 % 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.

Identificação da Barreira	Antes da Colocação da Barreira	Após Colocação da Barreira
B1		
B2		
B3 e B4		

Identificação da Barreira	Antes da Colocação da Barreira	Após Colocação da Barreira
B5		
B6		
B7		

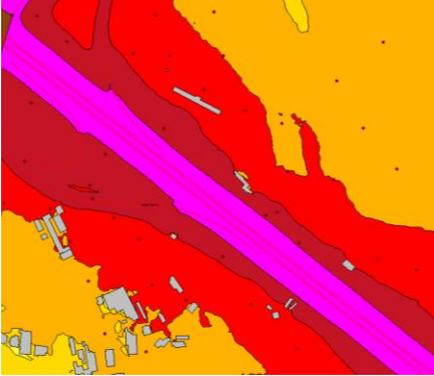
Identificação da Barreira	Antes da Colocação da Barreira	Após Colocação da Barreira
B8		

Tabela 2: Mapa de ruído com a implementação das barreiras propostas para a minimização do impacto do ruído na A25

As plantas com a simulação da colocação das barreiras acústicas e a modelação para os indicadores de ruído  $L_{den}$  podem ser visualizadas no projeto do 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 projeto 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 verificarem valores de exposição superiores aos valores regulamentares serão estudadas medidas de minimização adicionais.

As reclamações serão igualmente tidas em consideração. De referir que, nos últimos anos, houve uma redução drástica das reclamações de ruído relativas a esta via.

## **4. AVALIAÇÃO DE IMPLEMENTAÇÃO**

A avaliação de implementação é um processo que irá ocorrer após a aprovação do projeto 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.