

Síntese do Plano de Ação Subconcessão Auto Estrada Transmontana – A4

Globalvia

RE: 0962PA320

Data do Relatório: 9 de setembro de 2020

Nº Total de páginas: 8

Edição 01/ Revisão 00

ÍNDICE

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS	3
2. DESCRIÇÃO DA GTR OBJETO DE ESTUDO – A4	3
2.1. CARACTERIZAÇÃO DA SUBCONCESSÃO TRANSMONTANA.....	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	7
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)	8
4. AVALIAÇÃO DE IMPLEMENTAÇÃO	8

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

O presente documento corresponde à síntese do plano de ação da Subconcessão transmontana A4 (Parada de Cunhos – Murça), 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 2020 com resultados indicadores relativos ao ano de 2019 e constitui a proposta para o plano de ação da Subconcessão transmontana A4 (Parada de Cunhos – Murça).

2. DESCRIÇÃO DA GITR OBJETO DE ESTUDO – A4

2.1. CARACTERIZAÇÃO DA SUBCONCESSÃO TRANSMONTANA

A Autoestradas XXI – Subconcessionária Transmontana, S.A., que integra o Grupo Globalvia, é a entidade adjudicatária da subconcessão da Autoestrada Transmontana (AE Transmontana). O Contrato de Subconcessão foi assinado, entre a EP – Estradas de Portugal, S.A. (atual Infraestruturas de Portugal, S.A.) e a Autoestradas XXI, SA, a 9 de dezembro de 2008.

A candidatura AE-Transmontana (POVT-11-0150-FCOES-000009), apresentada enquanto Grande Projeto, ao Programa Operacional Valorização do Território (POVT) foi aprovada pela Comissão Europeia, em 25 de Setembro de 2015.

A Operestradas XXI, SA, por sua vez, é a entidade contratada pela Subconcessionária Transmontana para proceder à Conservação, Manutenção e Exploração das vias que constituem a AE Transmontana, sendo, como tal, a sociedade operadora.

Desde 2018, o contrato da concessionária tem por objeto a exploração e conservação, dos troços da Autoestrada A4 com a extensão total de, aproximadamente, 134 km, entre Parada de Cunhos e Quintanilha (Imagem 1).

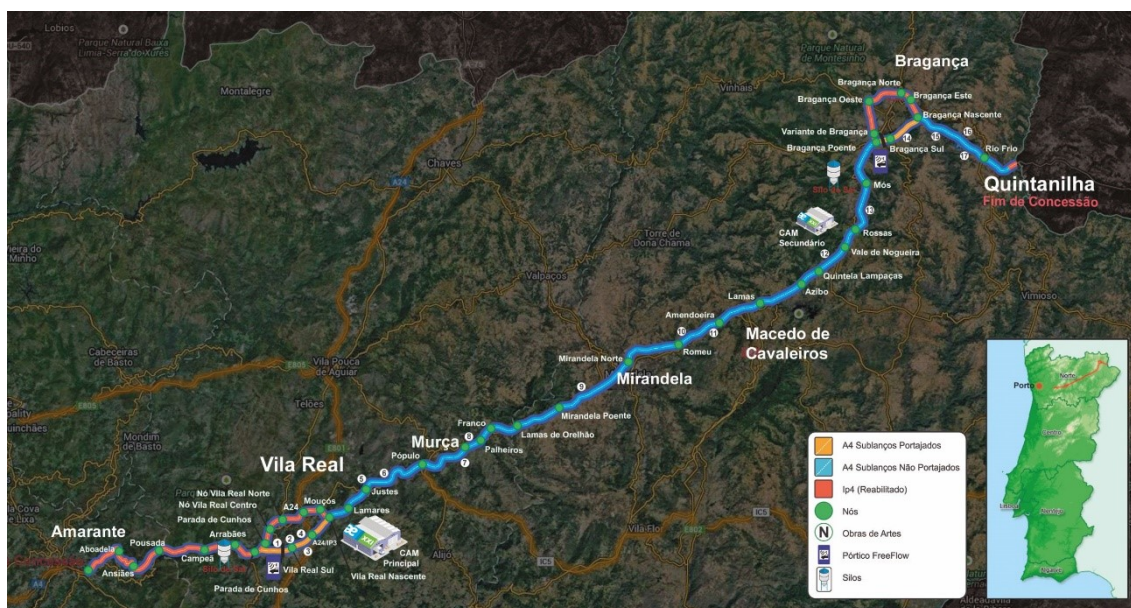


Imagem 1: Localização da via rodoviária da A4, onde apenas é da responsabilidade da concessionária o percurso entre Parada de Cunhos e Quintanilha.

O estudo do presente mapa estratégico de ruído abrangeu parte da subconcessão autoestrada transmontana, mais concretamente a autoestrada A4, estando incluídos no MER, 7 sublanços desta subconcessão, o que perfaz um total de 33,7 km de extensão, ver tabela 2:

Designação dos Sublanços		Comprimento (m)
A4	Parada de Cunhos – Vila Real Sul	4200
	Vila Real Sul – Nó com A24/IP3	3000
	Nó com a A24/IP3 – Vila Real Nascente	3600
	Vila Real Nascente – Lamares	3100
	Lamares – Justes	3800
	Justes – Pópulo	9300
	Pópulo - Murça	6700

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

A A4 é caracterizada por ter um eixo de 2x2 vias, em que a camada de desgaste (última camada) consiste em betão betuminoso rugoso, verifica-se a presença de alguns declives acentuados. Nos sublanços alvo de estudo verifica-se a presença de medidas de controlo e redução de ruído, nomeadamente barreiras acústicas de betão, metálicas e acrílicas, implementadas na fase de construção.

O volume e a tipologia de tráfego é relativamente constante ao longo da sua extensão, devidamente explicitadas no anexo I. Contudo verifica-se, que os sublanços mais próximos de Vila Real apresentam um ligeiro aumento de tráfego, uma componente importante de deslocações associadas a questões profissionais e de maior residência.

2.2. DADOS DE TRÁFEGO

Os dados de tráfego necessários para o cálculo dos níveis sonoros de longa duração foram fornecidos pela Globalvia Transmontana, e são referentes ao ano de 2019. 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 horários facultados pela Globalvia Transmontana. Desta forma os dados de tráfego introduzidos no programa de cálculo apresentam-se de forma individualizada e pormenorizada.

2.3. MEDIDAS DE REDUÇÃO DE RUIÍDO EXISTENTES

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

Na modelação do MER a inserção dos dados das barreiras no programa de cálculo considerou as suas características.

3. RESULTADOS DO MAPA ESTRATÉGICO DE RUIÍDO

3.1. MEDIDAS DE REDUÇÃO E CONTROLO DE RUIÍDO

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	92+780	92+820	Crescente	Metálico	Colocação de barreira metálica com um comprimento de 40 metros por 2 metros de altura
B2	93+075	93+015	Decrescente (no nó de saída)	Metálico	Colocação de barreira metálica com um comprimento de 60 metros por 2 metros de altura

Tabela 2: Proposta das barreiras acústicas a implementar para a minimização do impacto do ruído na A4

A solução proposta permite, no final da sua implementação, reduzir em toda a GIT, cerca de 100% quer no parâmetro Lden quer o parâmetro Ln 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 (Ln)	<p>Antes da Colocação</p>
	<p>Após Colocação</p>

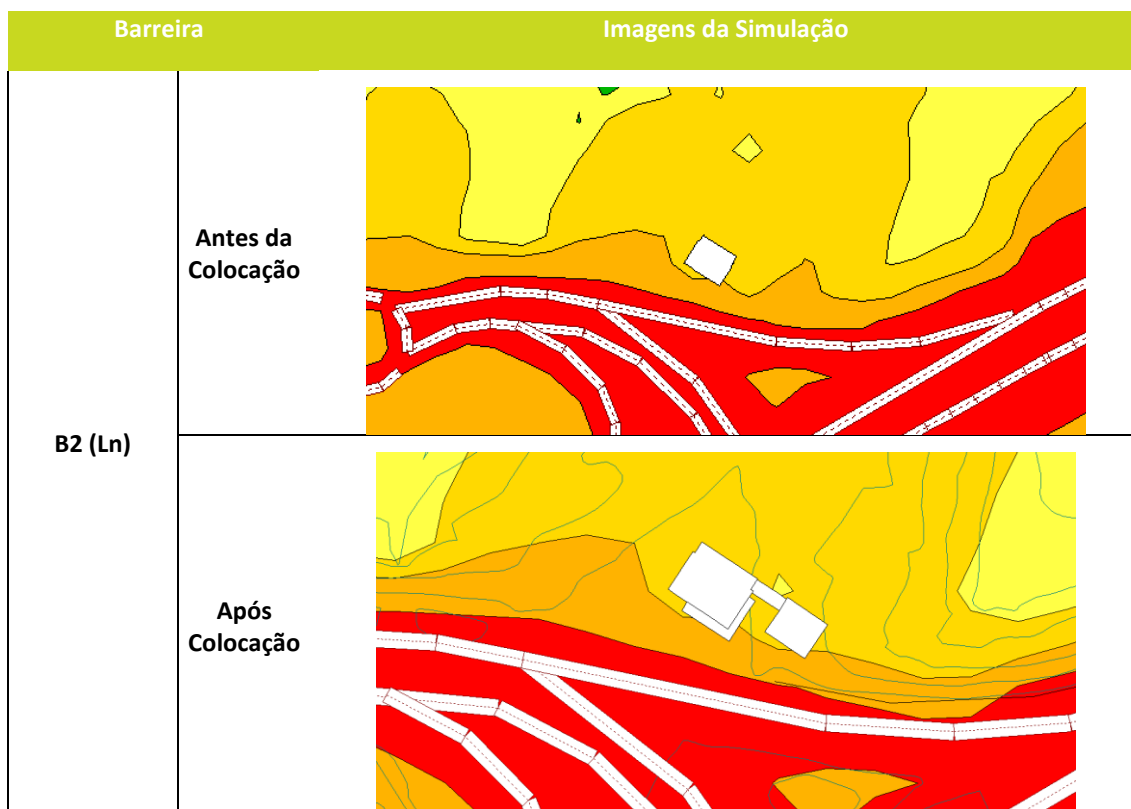


Tabela 3: Mapa de ruído com a implementação das barreiras propostas para a minimização do impacto do ruído na A4

As plantas com a simulação da colocação das barreiras acústicas e a modelação para os indicadores de ruído Ln 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.