



GOVERNO DE
PORTUGAL

SECRETÁRIO DE ESTADO
DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO

30 MAIO 2012

APA 2012-05-31 15:19 E-009022/2012

-PA Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGJM	<input type="checkbox"/> SDGPL	<input type="checkbox"/> SDGID
ASSESSORIA			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DRCA	<input type="checkbox"/> GTIC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI	
<input type="checkbox"/> DORR	<input type="checkbox"/> UGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
<input type="checkbox"/> OUTROS			

Exmo. Senhor
Diretor-Geral da Agência Portuguesa do
Ambiente

Apartado 7585 Alfragide
2721-865 AMADORA

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
		ENT.: 2082 PROC. Nº: 04.04.010	

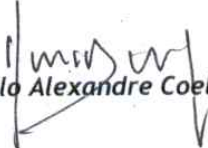
ASSUNTO: ALTERAÇÃO DA DIA DO PROJECTO "A1 - SUBLANÇO CARVALHOS / SANTO OVÍDIO,
ALARGAMENTO E BENEFICIAÇÃO PARA 2X3 VIAS "

Encarrega-me Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente e do Ordenamento do Território de enviar a V. Exa. cópia da alteração da Declaração de Impacte Ambiental, do projeto suprarreferido, para conhecimento, agradecendo que a mesma seja de imediato divulgada no site da Agência Portuguesa.

Mais se informa que foi dado conhecimento da presente alteração da DIA à respectiva Entidade Licenciadora e ao Proponente.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete


Paulo Alexandre Coelho

Anexo: O Mencionado
TC/JP



ALTERAÇÃO DE DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projeto:	A1 - Sublanço Carvalhos / Santo Ovídio, Alargamento e Beneficiação para 2x3 Vias		
Tipologia de Projetos:	Anexo II, n.º13	Fase em que se encontra o Projeto:	Projeto de Execução
Localização:	Concelho de Vila Nova de Gaia, Freguesias de Mafamude, Pedroso e Vilar de Andorinho		
Proponente:	Brisa - Auto- Estradas de Portugal, S.A.		
Entidade licenciadora:	InIR - Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 24 de maio de 2012	

Fundamentação	<p>Em 2 de novembro de 2009, o projeto "A1 - Sublanço Carvalhos / Santo Ovídio, Alargamento e Beneficiação para 2x3 Vias" foi objeto de uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA), favorável condicionada.</p> <p>Entre as 6 (seis) <i>Condicionantes</i> impostas na DIA, e as 69 (sessenta e nove) <i>Medidas de Minimização</i>, ressalta-se a condicionante 3.1) e as medidas de minimização A35) e A36 a seguir transcritas:</p> <p>" 3.1) <i>Adoptar e executar soluções de reforço do isolamento sonoro das fachadas para os seguintes receptores:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Receptores até ao nível do 2º piso, nas seguintes localizações:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ km 294+325; ○ km 294+750; ○ km 295+925; ○ km 296+025. • <i>Receptores a nível superior ao 2º piso, nas seguintes situações:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ Situação S1 - km 292+325 (3.º Piso e 4.º Piso); ○ Situação S8 - km 295+250 (3.º Piso a 8.º Piso); ○ Situação S8 - km 296+550 (3.º Piso); ○ Situação S11 - km 296+800 (4.º Piso e 5.º Piso); ○ Situação S11 - km 296+850 (3.º Piso a 5º Piso)." <p>" A35) <i>Tal como previsto no PE, adoptar o pavimento drenante, por forma a conferir absorção de ruído na fonte, e implementar as 15 barreiras acústicas projectadas, de acordo com as características técnicas constantes do documento Aditamento ao EIA (Quadro 4 - Barreiras Acústicas, Anexo IV)."</i></p> <p>"A36) <i>Integrar elementos transparentes na barreira acústica absorvente B13, com 5 m de altura, que se desenvolve entre os km 296+360 e o km 0+000 do ramo A do Nó de Santo Ovídio, no sentido N/S, e na barreira acústica absorvente B12, com 4 m de altura, entre os km 296+320 e 296+640 no sentido S/N, desde que tal não prejudique a eficácia das mesmas."</i></p> <p>Em outubro de 2011, a entidade proponente remeteu à Autoridade de AIA, o documento "<i>Justificação da Necessidade de Ultrapassar o Prazo Previsto na</i></p>
----------------------	---

Declaração de Impacte Ambiental (DIA)”, contemplando a análise das eventuais alterações na situação do ambiente potencialmente afetado, no âmbito do pedido de prorrogação da DIA.

Desta análise, foi verificado que em sede do processo de revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) de Vila Nova de Gaia, aquela autarquia procedeu à classificação acústica das zonas mistas e sensíveis sob sua jurisdição, pelo que a análise de impactes no ambiente acústico e respetivas medidas de minimização careciam de atualização. Pelo que, a entidade proponente, apresentou também à Autoridade de AIA, a reformulação do “*Estudo de Medidas de Minimização de Ruído (EMMR)*”, tendo como fundamento, para além da alteração da classificação acústica promovida pela autarquia, uma atualização das estimativas de tráfego atendendo à evolução (negativa) registada nos últimos anos.

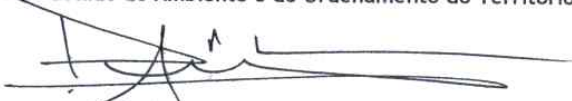
Sequentemente, a APA, solicitou parecer técnico especializado ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), IP., entidade que integrou igualmente a Comissão de Avaliação em sede do procedimento de AIA, tendo posteriormente solicitado à entidade proponente a apresentação do *Estudo de Tráfego* atualizado e que serviu de base à elaboração do documento “*Estudo das Medidas de Minimização de Ruído (EMMR)*”, o qual foi igualmente remetido ao LNEC, IP.

De acordo com o contributo recebido do LNEC, IP., verifica-se:

- a) A Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia efetuou o zonamento de uso do solo (zonas sensíveis e mistas) integrando-o no seu instrumento de gestão territorial, procedimento, este, que tem repercussões nos critérios de exposição ao ruído na zona envolvente do projeto. De facto, tendo em atenção o disposto regulamentarmente e a circunstância do troço em avaliação ser definido como Grande Infraestrutura de Transporte (GIT), a zona envolvente, para efeitos de observância de valores limite de ruído ambiente, apenas deverá verificar os critérios estabelecidos para as zonas mistas ($L_{den} \leq 65$ dB(A) e $L_n \leq 55$ dB(A)). Note-se que, na ausência da classificação acústica, os critérios a observar eram mais exigentes ($L_{den} \leq 63$ dB(A) e $L_n \leq 53$ dB(A)), havendo lugar, nas circunstâncias atuais, a uma despenalização exigencial.
- b) O Estudo de Tráfego atualizado que enforma as opções contidas no estudo de medidas de minimização de ruído, em apreciação, foi alterado/atualizado, apresentando valores de tráfego previsionais para o ano de início do projeto (agora em 2014 contra o inicialmente previsto de 2011), assim como para o ano intermédio (agora em 2019, em lugar de 2016), substancialmente inferiores aos valores tráfego anteriormente considerados no Parecer da Comissão de Avaliação, e que deram origem à formulação da DIA.
- c) Os valores de ruído ambiente associados à caracterização efetuada, de acordo com as normas aplicáveis e instruções da APA, para a situação de referência, são os mesmos que constam no relatório de projeto de medidas de minimização de ruído, apresentado anteriormente no âmbito do procedimento de AIA, sendo datado de 2009 e tendo essa caracterização sido feita em 2008 (ou seja cerca de 6 anos antes do início previsto para o projeto). Atente-se que esta opção é mais desfavorável, na medida em que sendo a situação de referência mais desfavorável (valores de ruído mais elevados) as correções ou minimização a efetuar também terá que ser mais eficaz.
- d) No processo de simulação dos valores previsionais para o ambiente sonoro, visando a definição de medidas de minimização de ruído, foram consideradas velocidades de tráfego em plena via inferiores em 20 km/h às inicialmente



	<p>adotadas (100 km/h para veículos ligeiros e 80 km/h para veículos pesados). Nos ramos de acesso as velocidades foram mantidas iguais.</p> <p>e) O Estudo em causa (medidas de minimização) propõe a construção de 13 barreiras acústicas, conforme disposto no quadro 5 do Relatório de Estudo de Medidas de minimização de Ruído, datado de Outubro de 2011, em lugar das 15 inicialmente preconizadas.</p> <p>f) Em conformidade com este estudo, verifica-se que para os recetores da Situação 1 situados ao nível do 3.º e 4.º piso, e da Situação 10, ao nível do 4.º e 5.º piso, se devem adotar medidas de redução de ruído no recetor (Secção A3.1 das Condicionantes ao Projeto). Também não se verifica conformidade regulamentar na Situação 1 ao nível do 3.º piso e na Situação 9 ao nível do 2.º piso. Todavia, dado que o nível de ruído estimado para estes recetores se encontram dentro dos limites de incerteza aceitáveis em processos de simulação, 2 dB(A), não são exigíveis medidas de correção acústica imediata, devendo essa necessidade ser avaliada futuramente, em conformidade com os resultados dos processos de monitorização associados.</p> <p>Deste modo, considera-se que a DIA deverá ser alterada em conformidade com o teor do parecer do LNEC, IP.</p> <p>Contudo, acresce à matéria em causa, a solicitação da Entidade Licenciadora - InIR - Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP-, que através do seu Ofício n.º 8025/2011 de 27/02/2011, expressa a sua objeção sobre o teor da DIA, mais concretamente sobre o quadro respeitante à “Entidade de Verificação da DIA”, constante da página 10 da referida DIA, onde se lê “InIR - Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, IP”.</p> <p>Da análise efectuada pela Autoridade de AIA, esclarece-se que o facto de se encontrar inscrito “InIR - Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, IP” no quadro de “Entidade de Verificação da DIA”, o mesmo, corresponde a uma prática utilizada no caso de projetos de alargamento/beneficiação de infraestruturas rodoviárias com base em orientações da direção da APA. Cabe à APA, enquanto a Autoridade de AIA e entidade competente, dirigir e orientar a pós-avaliação do projeto, através dos instrumentos previstos na legislação em vigor sobre AIA, não havendo lugar, conseqüentemente, a qualquer renúncia ou alienação de competências por parte da APA.</p> <p>Salienta-se o facto, que tendo o procedimento de AIA decorrido sobre um projeto de execução, este quadro não tem aplicação efetiva, uma vez que formalmente não existe a fase subsequente de verificação da conformidade da DIA com o projeto de execução, como acontece no caso em que a DIA se reporta a um estudo prévio.</p> <p>Assim, considera-se nada haver a objectar quanto à alteração pretendida pelo InIR, IP, ainda que tal alteração não induza qualquer efeito prático, pelas razões supracitadas.</p>
<p>Alteração da DIA:</p>	<p>Em face do exposto, emito as seguintes alterações à Declaração de Impacte Ambiental (DIA) relativa ao projeto mencionado em epígrafe:</p> <p>A Condicionante 3.1), as Medidas de Minimização A35) e A36 e a Identificação da Entidade de Verificação da DIA, a seguir transcritas:</p> <p>“ 3.1) <i>Adoptar e executar soluções de reforço do isolamento sonoro das</i></p>

	<p><i>fachadas para os seguintes receptores:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Receptores até ao nível do 2º piso, nas seguintes localizações:</i> <ul style="list-style-type: none"> o <i>km 294+325;</i> o <i>km 294+750;</i> o <i>km 295+925;</i> o <i>km 296+025.</i> • <i>Receptores a nível superior ao 2º piso, nas seguintes situações:</i> <ul style="list-style-type: none"> o <i>Situação S1 - km 292+325 (3.º Piso e 4.º Piso);</i> o <i>Situação S8 - km 295+250 (3.º Piso a 8.º Piso);</i> o <i>Situação S8 - km 296+550 (3.º Piso);</i> o <i>Situação S11 - km 296+800 (4.º Piso e 5.º Piso);</i> o <i>Situação S11 - km 296+850 (3.º Piso a 5º Piso)."</i> <p><i>" A35) Tal como previsto no PE, adoptar o pavimento drenante, por forma a conferir absorção de ruído na fonte, e implementar as 15 barreiras acústicas projectadas, de acordo com as características técnicas constantes do documento Aditamento ao EIA (Quadro 4 - Barreiras Acústicas, Anexo IV)."</i></p> <p><i>"A36) Integrar elementos transparentes na barreira acústica absorvente B13, com 5 m de altura, que se desenvolve entre os km 296+360 e o km 0+000 do ramo A do Nó de Santo Ovídio, no sentido N/S, e na barreira acústica absorvente B12, com 4 m de altura, entre os km 296+320 e 296+640 no sentido S/N, desde que tal não prejudique a eficácia das mesmas."</i></p> <p><i>No Quadro respeitante à "Entidade de Verificação da DIA" lê-se - "InIR - Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, S.A."</i></p> <p>Passam a ter a seguinte redação:</p> <p><i>"3.1) Para os recetores da Situação 1 situados ao nível do 3.º e 4.º piso, e da Situação 10 ao nível do 4.º e 5.º piso, devem ser adotadas medidas de redução de ruído no recetor (reforço do isolamento sonoro de fachada)."</i></p> <p><i>"A35) Tal como previsto no PE, adotar o pavimento drenante, por forma a conferir absorção de ruído na fonte, e implementar as 13 barreiras acústicas projetadas, de acordo com as características técnicas constantes do documento Aditamento ao EIA (Quadro 4 - Barreiras Acústicas, Anexo IV)."</i></p> <p><i>"A36) Na integração de elementos transparentes nas barreiras, estes devem ser colocados de forma intercalada, de modo a minimizar a obstrução visual criada, não devendo exceder 20% da área de cada barreira considerada."</i></p> <p><i>No quadro respeitante à "Entidade de Verificação da DIA", deverá passar a ler-se "Agência Portuguesa do Ambiente, I.P."</i></p> <p><i>A alteração a que agora se procede não exclui a garantia da execução das restantes Condicionantes, Medidas de Minimização e Programa de Monitorização preconizados na Declaração de Impacte Ambiental.</i></p>
Assinatura:	<p>O Secretário de Estado do Ambiente e do Ordenamento do Território</p>  <p>Pedro Afonso de Paulo</p>