

Modelo de Ficha Resumo que acompanha o Relatório de Monitorização

Parte A

Dados Gerais do Relatório

Denominação do RM ^(a)	RM_QUALAR_201806_PA_PR.32.2017_ASCENDI COSTA DE PRATA	
Empresa ou entidade que elaborou o RM	Sondarlab, Laboratório de Qualidade do Ar, Lda.	
Data emissão do RM	11/06/2018	Relatório Final ^(b) <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Período de Monitorização a que se reporta o RM	Campanha da primavera: 06/03 a 04/04/2018 Campanha do verão: 11/07 a 10/08/2017 Campanha do outono: 26/09 a 26/10/2017 Campanha do inverno: 27/12 a 26/01/2018	

Identificação do Proponente, da Autoridade de AIA e da Entidade Licenciadora

Proponente	ASCENDI COSTA DE PRATA, S.A.
Autoridade de AIA	<input checked="" type="checkbox"/> Agência Portuguesa do Ambiente <input type="checkbox"/> Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional _____
Entidade Licenciadora	Agência Portuguesa do Ambiente

Dados do Projeto

Designação ^(c)	Infraestrutura rodoviária – Concessão Costa de Prata
Procedimento de AIA	AIA N.º 733; 738; 737
Procedimento de RECAPE ^(d)	-
Nº de Pós-avaliação ^(e)	PA N.º 54; 194; 41; 42; 45; 56
Áreas Sensíveis ^(f)	Não
Principais características do Projeto e projetos associados ^(g)	Concessão com um total de 110 km, que liga a zona litoral norte e centro do país, entre Mira e o Porto, sendo constituída pelas autoestradas A44, A29, A25 (Albergaria/A1-Barra) e A17. Projeto enquadrado no ponto 7.b) do Anexo I do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro (construção de estradas reservadas exclusivamente ao tráfego motorizado, com pelo menos 10 km de troço contínuo).

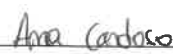
Fatores ambientais considerados no Relatório de Monitorização ^(h)

<input type="checkbox"/> Socioeconomia	<input type="checkbox"/> Solos/uso de solos	<input type="checkbox"/> Paisagem	<input type="checkbox"/> Património
<input checked="" type="checkbox"/> Qualidade do Ar	<input type="checkbox"/> Flora/Vegetação	<input type="checkbox"/> Fauna	<input type="checkbox"/> Ruído
<input type="checkbox"/> Recursos Hídricos	<input type="checkbox"/> Outro _____		

Parte B			
RM_QUALAR_201806_PA_PR.32.2017_ASCENDI COSTA DE PRATA			
Dados do Relatório de Monitorização por Fator Ambiental			
Fator Ambiental ⁽²⁾ Qualidade do Ar			
Versão em Vigor do Programa de Monitorização ⁽³⁾	<input type="checkbox"/> DIA	<input type="checkbox"/> DCAPE	<input checked="" type="checkbox"/> Plano de Monitorização Qualidade Ar_GL_BLA_CP_GP_CN_ed01(3)_APA
Objetivos da Monitorização ⁽⁴⁾	1. Avaliar o impacto da exploração dos lanços das vias pertencentes à concessão na qualidade do ar;		
	2. Verificar o cumprimento da legislação nacional sobre a qualidade do ar na envolvente dos locais mais expostos às emissões do tráfego dos lanços e que se relacionem diretamente com a exploração da mesma;		
	3. Comparar os resultados obtidos com as estimativas preconizadas durante a fase de EIA;		
	4. Contribuir para a melhoria dos procedimentos de gestão ambiental da Concessionária.		
Fase do Projeto ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Pré-construção	<input type="checkbox"/> Construção	<input checked="" type="checkbox"/> Exploração <input type="checkbox"/> Desativação
Período da Monitorização	Campanha da primavera: 06/03 a 04/04/2018 Campanha do verão: 11/07 a 10/08/2017 Campanha do outono: 26/09 a 26/10/2017 Campanha do inverno: 27/12 a 26/01/2018		
Parâmetros, N.º de Pontos e Periodicidade de Amostragem	Parâmetros	N.º de Pontos de Amostragem ⁽⁶⁾	Periodicidade
	Dióxido de azoto (NO ₂)	66	4 Campanhas, com a duração de 1 mês por campanha
Principais Resultados da Monitorização ⁽⁷⁾	<ul style="list-style-type: none"> • Foram obtidos valores médios anuais de NO₂ acima do valor limite anual (40 µg/m³) em 11 locais; • Em 23 locais o valor médio anual de NO₂ situou-se acima do LSA legislado (32 µg/m³); • Na concessão monitorizada os perfis do tráfego médio diário (TMD) para cada lote apresentaram a mesma tendência de variação, com um aumento do número de veículos circulantes mais elevado na campanha de verão. • Os valores médios de NO₂ foram mais elevados maioritariamente nas campanhas de medição que decorreram no outono e inverno. • O volume de tráfego crítico estimado em 2017 para a Concessão Costa de Prata foi de 30 437 veículos/dia. 		
CONCLUSÕES			
Proposta de novas medidas, alteração ou suspensão de medidas ⁽⁹⁾	Não se considera necessária a apresentação de medidas de minimização.		
Recomendações ⁽¹⁰⁾	Não se sugerem recomendações.		
Conclusões globais	<ul style="list-style-type: none"> • Face aos resultados obtidos para a Fase 1 considera-se que a autoestrada em estudo 		

<p>para o caso de RM Final ⁽¹¹⁾</p>	<p>apenas poderá ter impacte significativo na sua envolvente se forem obtidos valores médios anuais de NO₂, na avaliação inicial por amostragem passiva, acima do respetivo valor de Limiar Superior de Avaliação (LSA) – 32 µg/m³.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se o valor médio anual máximo obtido na concessão for superior ao LSA (32 µg/m³), a monitorização em contínuo é realizada no ponto com valor mais elevado durante 14% do ano, de acordo com o definido na legislação em vigor. Se o valor médio nesse ponto for superior ao respetivo valor limite anual (VLA) de 40 µg/m³ e se registarem outros locais com valores médios acima do VLA em outras autoestradas dessa mesma concessão, será realizada uma medição em contínuo <u>no ponto com VLA mais elevado em cada autoestrada</u>, e apenas nas autoestradas em que se tenham detetado valores acima do VLA. • Assim sendo, em 2019 os locais que deverão ser sujeitos a monitorização em contínuo (Fase 2) com uma representatividade de 14% do ano, de acordo com o definido no Decreto-Lei n.º 102/2010, de 23 de setembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 47/2017 de 10 de maio, são os seguintes: <ul style="list-style-type: none"> A25CP07S da A25/IP5 – Aveiro (Barra) – A1 (estrutura antiga); A29CP12O da A29/IC1 – Miramar – Madalena (lote 8); A44CP04E da A44/IC1 – Madalena – Nó de Coimbrões (estrutura antiga); • No entanto, dado que o lanço da A44/IC1– Madalena – Nó de Coimbrões (estrutura antiga) não ter sido sujeito a avaliação de impacte ambiental e por esse motivo não se encontrar em fase de pós avaliação, encontra-se excluído da monitorização em contínuo. • Apenas deverá ser realizada uma monitorização em contínuo nos restantes locais dos troços da concessão se nos próximos 5 anos, se verificar um sublanço da concessão em que o TMD anual supere o volume de tráfego crítico calculado de 30 437 veículos/dia, e/ou apresente uma variação de tráfego superior a 20% face a 2017. 					
<p>Proposta de Programa de Monitorização</p>	<p>x Manutenção</p> <table border="1" data-bbox="443 1283 646 1422"> <tr> <td rowspan="4"><input type="checkbox"/> Alteração ⁽¹²⁾</td> <td>1.</td> </tr> <tr> <td>2.</td> </tr> <tr> <td>3.</td> </tr> <tr> <td>(...)</td> </tr> </table> <p><input type="checkbox"/> Cessação</p> <p style="text-align: center;">Fundamentos que sustentam a proposta ⁽¹³⁾</p> <p>Deverá dar-se continuidade ao preconizado no Programa de Monitorização: Fase 2 do Programa com a monitorização em contínuo em 2019 (partículas PM10; partículas PM2,5; Dióxido de Azoto; Monóxido de Carbono; Benzeno e Benzo(a)pireno) na envolvente aos locais com VLA mais elevado em cada autoestrada, e apenas nas autoestradas em que se tenham detetado valores acima do VLA.</p>	<input type="checkbox"/> Alteração ⁽¹²⁾	1.	2.	3.	(...)
<input type="checkbox"/> Alteração ⁽¹²⁾	1.					
	2.					
	3.					
	(...)					

Data 2018/10/18


 Ana Cardoso

