

Ficha Resumo que acompanha o Relatório de Monitorização

Parte A

Dados Gerais do Relatório

Denominação do RM	RM_QAR_201702_PA_AETRANSMONTANA	
Empresa ou entidade que elaborou o RM	Monitar, Lda.	
Data emissão do RM	20/02/2017	Relatório Final <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Período de Monitorização a que se reporta o RM	Fase de exploração 2016	

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

Proponente	Autoestradas XXI - Subconcessionária Transmontana SA	
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	Infraestrutura rodoviária - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos) / Bragança (Quintanilha)
Procedimento de AIA	AIA N.º 1689
Procedimento de RECAPE	RECAPE N. PBC-B06-AN-019-1
Nº de Pós-avaliação	PA N.º 305, 309, 321, 359, 367
Áreas Sensíveis	Sim. Parcial, Rede Natura 2000
Principais características do Projeto e projetos associados	A que se refere o número 7.b) do Anexo I do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro. O A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos) / Bragança (Quintanilha) localiza-se na Região Norte (NUT II), concretamente, desenvolve-se nas sub-regiões do Douro e de Alto Trás-os-Montes atravessando dois distritos: Vila Real e Bragança. O troço atual da subconcessão em estudo encontra-se dividido em 11 lotes de extensão variável.

Fatores ambientais considerados no Relatório de Monitorização

<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_QAR_201702_PA_AETRANSMONTANA

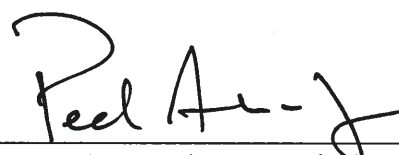
Dados do Relatório de Monitorização por Fator Ambiental

Fator Ambiental: Qualidade do ar

Versão em Vigor do Programa de Monitorização	<input type="checkbox"/> DIA <input type="checkbox"/> DCAPE <input checked="" type="checkbox"/> RECAPE		
Objetivos da Monitorização	1. Avaliar o impacto da exploração desta infraestrutura na qualidade do ar.		
	2. Verificar o cumprimento da legislação nacional sobre a qualidade do ar.		
	3. Verificar a necessidade de adotar medidas de minimização;		
	4. Contribuir para a melhoria dos procedimentos de gestão ambiental da Concessionária.		
Fase do Projeto	<input type="checkbox"/> Pré-construção <input type="checkbox"/> Construção <input checked="" type="checkbox"/> Exploração <input type="checkbox"/> Desativação		
Período da Monitorização	FASE DE EXPLORAÇÃO 2016		
Parâmetros, N.º de Pontos e Periodicidade de Amostragem	Parâmetros	N.º de Pontos de Amostragem	Periodicidade
	PM ₁₀ , CO, NO ₂ , NO, C ₆ H ₆ .	5	14% do ano
Principais Resultados da Monitorização	<p>Em termos de excedências aos valores limite e limiar superior de avaliação, foi possível verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> •No recetor AR1, não se registou qualquer excedência ao VL ou LSA. •No recetor AR2, registou-se 1 excedência ao VL (das 35 permitidas) e 2 ao LSA, em ambos os casos para o parâmetro PM10. •No recetor AR3, registou-se 1 excedência ao VL (das 35 permitidas) e 4 ao LSA, em ambos os casos para o parâmetro PM10. •No recetor AR4, não se registou qualquer excedência ao VL ou LSA. •No recetor AR5, não se registou qualquer excedência ao VL ou LSA. <p>Por análise dos resultados obtidos na campanha de monitorização da fase de exploração de 2016 e sua comparação com os valores disponíveis na estação de fundo de Lamas de Olo, é possível verificar que, em termos de PM10, os valores registados junto da via em análise são, em regra, da ordem de grandeza dos obtidos na estação de Lamas de Olo, salvo exceções pontuais. Desta forma verifica-se que o contributo da rodovia para a concentração de PM10 medida não é significativa.</p> <p>Quanto aos resultados obtidos por modelação, observa-se um discrepância significativa entre os valores modelados e os medidos. A utilização de um modelo gaussiano, em processos de pós avaliação de EIA e monitorização ambiental, dadas as suas limitações, não permite a substituição da avaliação da qualidade do ar por monitorização in-situ.</p>		

CONCLUSÕES	
Eficácia das condicionantes e medidas de minimização e compensação	Considerando os resultados obtidos pode afirmar-se que não se verifica uma degradação significativa da qualidade do ar resultante da exploração da Subconcessão Autoestrada Transmontana.
Proposta de novas medidas, alteração ou suspensão de medidas	Não se preconizam novas medidas de minimização neste momento.
Recomendações	Não são sugeridas recomendações.
Conclusões globais para o caso de RM Final	Não aplicável.
Proposta de Programa de Monitorização	<input type="checkbox"/> Manutenção
	<input checked="" type="checkbox"/> Alteração
	1. Propõem-se a continuidade da monitorização apenas no recetor AR1 uma vez que é o único definido atualmente num lote de exploração (Lote 1) cujo tráfego apresentou um incremento positivo superior a 20% no ano de 2016.
	2.
	3.
	(...)
	<input type="checkbox"/> Cessação
Fundamentos que sustentam a proposta	
1. Propõem-se a continuidade da monitorização apenas nos pontos de monitorização definidos pertencentes a lotes de exploração cujo tráfego apresentou, no ano de 2016, um incremento positivo superior a 20%, isto é, propõem-se a continuidade da monitorização apenas no recetor AR1 uma vez que é o único definido atualmente num lote de exploração (Lote 1) cujo tráfego apresentou um incremento positivo superior a 20% no ano de 2016.	
2.	
3.	
(...)	

Data 2017/03/03



Assinatura do responsável