



**MAPAS DE RUÍDO DO
CONCELHO DE FIGUEIRÓ DOS
VINHOS**

Relatório n.º MR.1260/09-NP

Março 2015

NOTA DE APRESENTAÇÃO

A **ECO 14 - Serviços e Consultoria Ambiental, Lda.** apresenta o relatório do trabalho de **Elaboração dos Mapas de Ruído do Concelho de Figueiró dos Vinhos.**

O estudo foi elaborado pela equipa técnica do Laboratório de Acústica e Vibrações da ECO 14 que se apresenta inteiramente disponível para prestar quaisquer esclarecimentos que se considerem necessários.

| | | | |
|--|---------------------------|------|------------|
| EXECUÇÃO TÉCNICA DO RELATÓRIO Nuno Pereira, Dr. | FUNÇÃO Técnico LabAV | DATA | ASSINATURA |
| APROVAÇÃO Ricardo Fonseca, Eng.º | FUNÇÃO Diretor Técnico | DATA | ASSINATURA |

PEÇAS ESCRITAS

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| PEÇAS ESCRITAS..... | 3 |
| 1. Introdução..... | 5 |
| 2. Definições e Conceitos de Interesse..... | 6 |
| 3. Enquadramento Legal..... | 8 |
| 4. Requisitos Genéricos dos Mapas de Ruído | 9 |
| 5. Breve Descrição da Área Estudada..... | 9 |
| 6. Metodologia..... | 10 |
| 6.1 Princípios Básicos da Modelação Acústica..... | 10 |
| 6.2 Indicadores de Ruído..... | 11 |
| 6.3 Períodos de Referência Considerados..... | 11 |
| 6.4 Variáveis Base da Modelação e Parametrizações de Cálculo..... | 11 |
| 6.5 Método de Elaboração dos Mapas..... | 14 |
| 6.6 Métodos de Cálculo Adotados..... | 16 |
| 6.7 Fontes de Ruído..... | 17 |
| 6.8 Medições de Verificação/Validação..... | 19 |
| 7. Resultados..... | 20 |
| 7.1 Dados Provenientes de Recenseamentos de Tráfego..... | 21 |
| 7.2 Características de Tráfego Utilizadas na Previsão de Níveis Sonoros | 21 |
| 8. Validação de Resultados | 25 |
| 9. Implicações Técnicas e Legais dos Mapas..... | 26 |
| 9.1 Indicadores de Exposição ao Ruído da População..... | 27 |
| 9.2 Influência Diferenciada de Fontes..... | 29 |
| 9.3 Medidas Genéricas de Prevenção e Proteção do Ruído..... | 30 |
| 9.4 Necessidades de Planos de Redução de Ruído | 31 |
| 10. Conclusões | 32 |
| 11. Referências | 33 |
| Anexo I - Representação esquemática das estradas e respetivos troços estudados na modelação acústica | |
| Anexo II - Mapas de Ruído - Ano 2008 | |
| Anexo III - Mapas de “Compatibilidades” | |

1. Introdução

O «Regulamento Geral do Ruído» (RGR), Decreto-lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, determina que na execução da política de ordenamento do território e urbanismo **deve ser assegurada a qualidade do ambiente sonoro** na habitação, trabalho e lazer.

Sucintamente, pretende-se que este propósito seja atingido por meio de um planeamento acústico adequado dos espaços concelhios, num misto de prevenção e de proteção/controlo do ruído e deve efetivar-se, designadamente, na delimitação de zonas onde os níveis de ruído não devem exceder patamares de admissibilidade.

Segundo os princípios preconizados pelo RGR, este zonamento deve ser delineado em função do uso do solo, atual e/ou programado, e carece de enquadramento através daquilo a que se pode considerar a caracterização acústica da situação de referência, na forma de Mapas de Ruído.

Impende sobre as Câmaras Municipais a responsabilidade de definir as tipologias de zonas previstas no RGR, devendo estas ser disciplinadas e incorporadas nos planos municipais de ordenamento do território, assim como executar as recolhas de dados acústicos indispensáveis à sustentação do zonamento acústico.

No trabalho a que se reporta a presente Memória Descritiva elaboraram-se os **Mapeamentos de Ruído do Concelho de Figueiró dos Vinhos, à escala de Plano Diretor Municipal**.

Conforme se detalhará mais adiante, os Mapas de Ruído constituem uma ferramenta ímpar para prever e visualizar espacialmente os níveis sonoros de uma dada área, onde, nomeadamente, se identificam e catalogam fontes ruidosas e recetores expostos.

Os Mapas de Ruído resultantes, que adiante se apresentam nas “Peças Desenhadas”, descrevem detalhadamente a distribuição espacial dos níveis de ruído ambiente exterior da área estudada.

Atualmente, estes trabalhos são preferencialmente efetuados recorrendo a programas computacionais de modelação da emissão e propagação sonora a partir de um conjunto diversificado de informação de base. Estes dados de base podem ser teóricos ou obtidos por técnica de medição. Em qualquer caso, e por motivos de consistência técnica, as medições são indispensáveis para preencher lacunas de informação e por forma validar adequadamente os cenários gerados por modelação matemática.

Desta forma, os Mapas de Ruído do presente trabalho foram obtidos por técnica “mista”: os algoritmos de cálculo recomendados foram aplicados a dados teóricos ou recolhidos *in situ* e foram efetuadas “calibrações” do modelo sempre que tal se afigurou tecnicamente ajustado aos dados recolhidos em campo.

No que se guê da presente memória descritiva são resumidamente descritos aspetos relacionados com a metodologia de execução do trabalho, o enquadramento legislativo e normativo aplicável, os resultados obtidos, assim como uma abordagem às implicações técnicas e legais decorrentes dos dados acústicos recolhidos, designadamente no que se refere aos constrangimentos de zonamento acústico e à eventual necessidade de elaboração de Planos de Redução de Ruído.

2. Definições e Conceitos de Interesse

Mapa de Ruído: Descritor do ruído ambiente exterior, expresso pelos indicadores L_{den} e L_n , traçado em documento onde se representam as isófonas e as áreas por elas delimitadas às quais corresponde uma determinada classe de valores expressos em dB(A).

Ruído ambiente: ruído global observado numa dada circunstância num determinado instante, devido ao conjunto de todas as fontes sonoras que fazem parte da vizinhança próxima ou longínqua do local considerado.

Período de referência: intervalo do tempo para o qual os valores obtidos em ensaio são representativos.

Intervalo de tempo de longa duração: intervalo de tempo especificado para o qual os resultados das medições são representativos, consistindo em séries de intervalos de tempo de referência.

Atividade ruidosa permanente: Atividade desenvolvida com caráter permanente, ainda que sazonal, que produza ruído nocivo ou incomodativo para quem habite ou permaneça em locais onde se fazem sentir os efeitos dessa fonte de ruído, designadamente laboração de estabelecimentos industriais, comerciais ou de serviços.

Zonas Mistas: Área definida em plano municipal de ordenamento do território, cuja ocupação seja afeta a outros usos, existentes ou previstos, para além dos referidos na definição de zona sensível.

Zonas Sensíveis: Área definida em plano municipal de ordenamento do território como vocacionada para uso habitacional, ou para escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer, existentes ou previstos, podendo conter pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local, tais como cafés e outros estabelecimentos de restauração, papelarias e outros estabelecimentos de comércio tradicional, sem funcionamento no período noturno.

Recetor sensível: O edifício habitacional, escolar, hospital ou similar ou espaço de lazer, com utilização humana.

Período de referência: Período diurno: 7h-20h; Período do entardecer: 20h-23h; Período noturno: 23-7h.

Indicadores de ruído diurno (L_d), do entardecer (L_e) e noturno (L_n): Níveis sonoros de longa duração, conforme definidos na NP 1730-1:1996, ou na versão atualizada correspondente, determinados durante séries dos respetivos períodos de referência e representativos de um ano.

Indicador de ruído diurno-entardecer-noturno (L_{den}): O indicador de ruído, expresso em dB(A), associado ao incómodo global, dado pela expressão:

$$L_{den} = 10 \times \log \frac{1}{24} \left[13 \times 10^{L_d/10} + 3 \times 10^{L_e+5/10} + 8 \times 10^{L_n+10/10} \right]$$

Nível de pressão sonora ponderado A, L_{pA} : nível de pressão sonora dado pela fórmula:

$$L_{pA} = 10 \lg \left(\frac{p}{p_0} \right)^2$$

onde p é o valor eficaz da pressão sonora e p_0 é a pressão sonora de referência (20 μ Pa).

Nível sonoro contínuo equivalente, ponderado A, $L_{Aeq,T}$: valor do nível de pressão sonora, ponderado A, de um ruído uniforme que, no intervalo de tempo T, tem o mesmo valor eficaz da pressão sonora do ruído cujo nível varia em função do tempo.

Nível sonoro médio de longa duração, ponderado A, $L_{Aeq,LT}$: média, num intervalo de tempo de longa duração, dos níveis sonoros contínuos equivalentes ponderados A para as séries de intervalos de tempo de referência compreendidos no intervalo de tempo de longa duração.

3. Enquadramento Legal

Os princípios consagrados no RGR definem um quadro regulador da poluição sonora com ênfase no princípio da prevenção, que se consubstancia na incorporação da variável «ruído» no ordenamento territorial e no estabelecimento de um conjunto de requisitos diversos à instalação e exercício de *atividades ruidosas*.

Pretende-se portanto integrar o fator ruído na tomada de decisão com o propósito de evitar a coexistência de usos do solo conflituosos e prevenir a exposição das populações a um fator de poluição que vem sendo um dos principais fatores de mal-estar da população, no que às temáticas ambientais diz respeito.

O objetivo fundamental é assegurar a não violação dos **valores limites de exposição** (artigo 11.º do RGR)¹²:

- a) As **zonas sensíveis** não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior, **superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador L_{den} , e superior a 45 dB(A), expresso pelo indicador L_n .**
- b) As **zonas mistas** não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior, **superior a 65 dB(A), expresso pelo indicador L_{den} , e superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador L_n .**

Prevê o RGR, no n.º 2 do artigo 6.º, que é da competência dos municípios, «a **classificação, a delimitação e a disciplina das zonas sensíveis e das zonas mistas**». No n.º 3 do mesmo artigo está estabelecido que o processo de zonamento «implica a revisão ou alteração dos planos municipais de ordenamento do território em vigor».

No n.º 1 do artigo 7.º, o RGR estabelece a obrigatoriedade de as câmaras municipais elaborarem «**mapas de ruído** para apoiar a elaboração, alteração e revisão dos planos diretores municipais e dos planos de urbanização».

No artigo 8.º enquadram-se ainda os requisitos dos «**planos municipais de redução de ruído**», que devem ser implementados quando as zonas sensíveis ou mistas se encontram expostas a ruído ambiente exterior que exceda os valores fixados no artigo 11.º. Estes planos devem ser executados num prazo máximo de dois anos contados a partir da data de entrada em vigor do RGR (fevereiro de 2009).

¹ Os municípios podem estabelecer em espaços delimitados, designadamente em centro históricos, valores inferiores em 5 dB(A) aos estabelecidos para zonas sensíveis.

² Valores que podem variar consoante exista ou esteja projetada para a sua proximidade uma grande infraestrutura de transporte.

4. Requisitos Genéricos dos Mapas de Ruído

Um Mapa de Ruído é uma representação da distribuição geográfica de um indicador de ruído, reportando-se a uma situação existente ou prevista para uma determinada área.

Na perspetiva traçada pelo RGR, os Mapas de Ruído devem constituir ferramentas dinâmicas e estratégicas de análise e planeamento. Para o efeito, devem cumprir um conjunto de requisitos, dos quais se destacam:

- ↳ Expressar uma situação existente, anterior ou prevista em função de um indicador de ruído;
- ↳ Demonstrar situações de ultrapassagem de valores-limite legais ou programáticos;
- ↳ Caracterizar as principais fontes sonoras envolvidas, tipicamente, tráfego rodoviário, tráfego ferroviário, aeroportos e instalações industriais;
- ↳ Estimar recetores sensíveis numa determinada zona que estão expostos a valores específicos de um dado indicador de ruído.

Nesta perspetiva, os mapas de ruído servirão, em última análise, como elemento fundamental com vista a:

- ↳ Preservar zonas sensíveis e mistas com níveis sonoros regulamentares;
- ↳ Corrigir zonas sensíveis e mistas com níveis sonoros não regulamentares;
- ↳ Criar novas zonas sensíveis e mistas com níveis sonoros compatíveis com os usos.

5. Breve Descrição da Área Estudada

O objeto do presente trabalho consistiu na elaboração dos Mapeamentos de Ruído de toda a área do concelho de Figueiró dos Vinhos.

Composto por 5 freguesias, o concelho de Figueiró dos Vinhos tem uma área total aproximada de 173 Km² e uma população residente de 7352 habitantes (dados do Censos 2001). No quadro 1 apresentam-se os dados populacionais e as áreas territoriais de cada freguesia.

As principais atividades económicas desenvolvidas no concelho são o comércio e os serviços e alguma indústria sendo a atividade agrícola de pequena escala.

Quadro 1: Áreas e populações residentes de cada freguesia do concelho de Figueiró dos Vinhos.

| Freguesia | Área (Km ²) | População Residente |
|---------------------|-------------------------|---------------------|
| Aguda | 41,90 | 1394 |
| Arega | 29,73 | 1154 |
| Bairradas | 12,43 | 610 |
| Campelo | 53,00 | 359 |
| Figueiró dos Vinhos | 36,38 | 3835 |
| Totais | 173,44 | 7352 |

6. Metodologia

Para a execução dos Mapas de Ruído da área estudada tomaram-se como referência os requisitos técnicos descritos nos documentos técnicos da Agência Portuguesa do Ambiente «Elaboração de Mapas de Ruído - Princípios Orientadores» e «Diretrizes para Elaboração de Mapas de Ruído» (março de 2007), assim como outros aspetos previstos na Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Concelho, de 25 de junho de 2002, relativa à Avaliação e Gestão do Ruído Ambiente. Nos parágrafos seguintes resumem-se as principais especificações técnicas de base para a execução dos Mapas de Ruído.

6.1 Princípios Básicos da Modelação Acústica

Os algoritmos de cálculo de modelação acústica têm todos uma formulação matemática base universal. O nível de pressão sonora originada num ponto por uma determinada fonte sonora (ou um conjunto de fontes sonoras - os princípios mantêm-se inalterados) pode ser determinado através da seguinte expressão:

$$L_p = L_w + D_c + C_b - A_p,$$

onde,

- L_p é o nível de pressão sonora no ponto recetor, em dB (ref. 20 μ Pa);
- L_w é o nível de potência sonora da fonte, em dB (ref. 1 pW);
- D_c é o fator de correção de directividade, em dB (para o caso de a fonte não emitir igualmente em todas as direções);

- C_b é a correção para o tempo de emergência para o ruído da fonte, em dB. Por exemplo, o nível de “longo-termo” é reduzido 3 dB no caso de a fonte só funcionar metade do intervalo de tempo de referência;
- A_p é a atenuação devida à propagação, em dB.

A atenuação pode ser subdividida em diversos fenômenos físicos:

$$A_p = A_{div} + A_{atm} + A_{gr} + A_{bar} + A_{misc} + C_{refl},$$

onde,

- A_{div} - atenuação devida ao efeito de divergência geométrica;
- A_{atm} - atenuação devida à absorção atmosférica;
- A_{gr} - atenuação devida à absorção / reflexão pelo solo;
- A_{bar} - atenuação devida ao efeito de difração em barreiras;
- A_{misc} - atenuação devida a outros efeitos (efeitos meteorológicos, dispersão através de estruturas acusticamente complexas, etc.);
- C_{refl} - correção devida aos efeitos de reflexão.

6.2 Indicadores de Ruído

Os mapas de ruído são elaborados para os indicadores de ruído L_{den} e L_n , na aceção prevista no RGR (ver definições e conceitos de interesse).

6.3 Períodos de Referência Considerados

Conforme estabelecido no RGR, consideraram-se os períodos de referência **diurno (7h-20h)**, do **entardecer (20h-23h)** e **noturno (23-7h)**.

6.4 Variáveis Base da Modelação e Parametrizações de Cálculo

A elaboração dos Mapas Acústicos a que se reporta a presente memória descritiva teve como base a cartografia digitalizada da área em estudo, fornecida pela Câmara Municipal de Figueiró dos Vinhos (CMFV), contendo um conjunto de informação mínima indispensável à execução do estudo, designadamente a localização das principais fontes sonoras, a implantação de fontes ruidosas e de edificações e a orografia do terreno.

O cálculo de um Mapa de Ruído do tipo do executado no presente estudo é, por regra, um processo moroso. Para tal contribuem aspetos como a dimensão da área em estudo, a quantidade de fontes sonoras envolvidas e a quantidade de pontos recetores de cálculo, de edificações e outros elementos que interferem na propagação sonora.

Desta forma, torna-se indispensável proceder a aproximações/simplificações que, não comprometendo o rigor de cálculo exigível, tornem o cálculo mais célere e permitam a obtenção de resultados em tempo útil. No quadro 2, descrevem-se as principais parametrizações de cálculo de base ao cálculo dos Mapas de Ruído do Concelho de Figueiró dos Vinhos.

Quadro 2: Resumo das configurações de cálculo utilizadas.

| Parâmetros | Especificações |
|--|---|
| <i>Malha de cálculo</i> | 10*10 metros, resultando num total de cerca de 1 900 000 pontos de cálculo. ↗ A malha de cálculo de um projeto de modelação acústica computacional fixa o número de pontos de cálculo a partir dos quais o programa “desenha” as linhas isofónicas e as manchas de ruído da área em abordagem. |
| <i>Aproximação de cálculo relativamente à contribuição isolada de cada fonte sonora em cada ponto de cálculo</i> | 15 dB(A). ↗ Para um determinado ponto de cálculo, o programa despreza a contribuição de fontes sonoras cuja contribuição (fontes afastadas e/ou de baixa potência sonora relativa) para o nível sonoro nesse local seja inferior a um critério quantitativo preestabelecido. No caso presente, a partir de uma previsão “grosseira” inicial, o programa despreza todas as fontes sonoras que originem no ponto de cálculo valores de pressão sonora inferiores a 15 dB(A) relativamente à estimativa global inicial. |
| <i>Grau de reflexões</i> | 1. ^a ordem. ↗ Para além dos raios sonoros diretos, o nível de pressão sonora num determinado ponto é também influenciado pelos efeitos de barreira e reflexão provocados por estruturas como edifícios. Estes fenómenos podem assumir particular relevância em áreas urbanas onde a densidade de edificado é usualmente elevada. |
| <i>Critério de distância máxima para estruturas refletoras</i> | 200 metros. ↗ Caso nada seja previamente definido em contrário, para um determinado ponto de emissão sonora o modelo considera todas as estruturas refletoras presentes, o que torna o cálculo muito complexo e demorado. Facilmente se depreende que à medida que aumenta a distância entre o local de emissão e as estruturas refletoras menor será a contribuição das ondas refletidas, chegando-se a uma distância onde esta será irrelevante. Assim sendo, torna-se indispensável estabelecer uma distância máxima ao ponto de emissão até à qual o programa considerará as estruturas como elementos refletoras - no presente caso, a distância considerada é de 200 metros. |
| <i>Altura de avaliação</i> | 4 metros. ↗ Este parâmetro define a cota acima do nível do solo para a qual se reportam os valores a calcular. |
| <i>Modelo altimétrico</i> | Curvas de adensamento topográfico de equidistância de 5 metros. |
| <i>Magnitude dos fenómenos de absorção pelo solo</i> | Considerou-se que o mesmo era medianamente absorvente (coeficiente de absorção sonora, $\alpha_{med}=0,5$). |
| <i>Localização e volumetria dos edifícios</i> | Utilizou-se a informação contida na cartografia digitalizada, tendo-se estimado as alturas dos edifícios a partir de levantamentos no local do número de pisos por edifício. Considerou-se que cada piso apresenta uma altura média de 3 metros. |
| <i>Condições meteorológicas</i> | Considerando a inexistência de dados de parâmetros meteorológicos nos formatos exigidos pelo modelo de cálculo utilizado, adotaram-se as seguintes percentagens de ocorrência média anual de condições meteorológicas favoráveis à propagação sonora: período diurno - 50%, período entardecer - 75%, período noturno - 100%. |

6.5 Método de Elaboração dos Mapas

A informação necessária à elaboração de Mapas de Ruído pode ser obtida utilizando modelos de cálculo devidamente validados ou recorrendo a medições acústicas. A solução ideal depende de um conjunto diversificado de fatores, como sejam a quantidade e qualidade da informação disponível, os objetivos que se pretendem alcançar, as escalas de trabalho, a tipologia de fontes sonoras envolvidas, etc.

As abordagens estritamente baseadas em medições apresentam limitações significativas, como sejam a morosidade na obtenção de resultados, o caráter pontual dos mesmos e a reduzida flexibilidade ao nível da predição e atualização. Apesar disto, esta prática é ainda utilizada em unidades industriais ou outras instalações de áreas limitadas onde a complexidade de fontes sonoras presentes tornam a técnica de medida num procedimento mais eficiente.

A modelação matemática constitui, por excelência, a ferramenta de suporte em previsão e é desejável na perspetiva de obtenção de resultados e bases de trabalho dinâmicas.

No presente estudo utilizou-se uma metodologia baseada na técnica de modelação. Por motivos de consistência técnica, efetuou-se um conjunto alargado de medições que possibilitaram obter dados acústicos indispensáveis à obtenção de Mapas Acústicos representativos e reprodutíveis. Mais em concreto, a necessidade de realização de campanhas de medição segundo procedimentos normalizados foi essencialmente motivada por três ordens de razões:

- A significativa ausência de informação de base, por exemplo, para caracterização das emissões sonoras do tráfego rodoviário, dado que só para um número restrito de pontos existia informação sobre fluxos de tráfego, velocidades de circulação, etc.;
- A inevitável necessidade de se efetuar ajustamentos entre os valores estimados por modelação e os resultados de medições diretas, nomeadamente porque os algoritmos de cálculo matemático utilizados têm pressupostos de base que nem sempre são aplicáveis de forma idêntica a diferentes situações concretas;
- Em qualquer caso, e sempre que possível, as abordagens preditivas devem ser adequadamente sustentadas por mecanismos de validação, confrontando as previsões com dados “reais”.

O diagrama seguidamente apresentado procura sintetizar a metodologia seguida para a produção dos Mapas de Ruído do Concelho de Figueiró dos Vinhos.

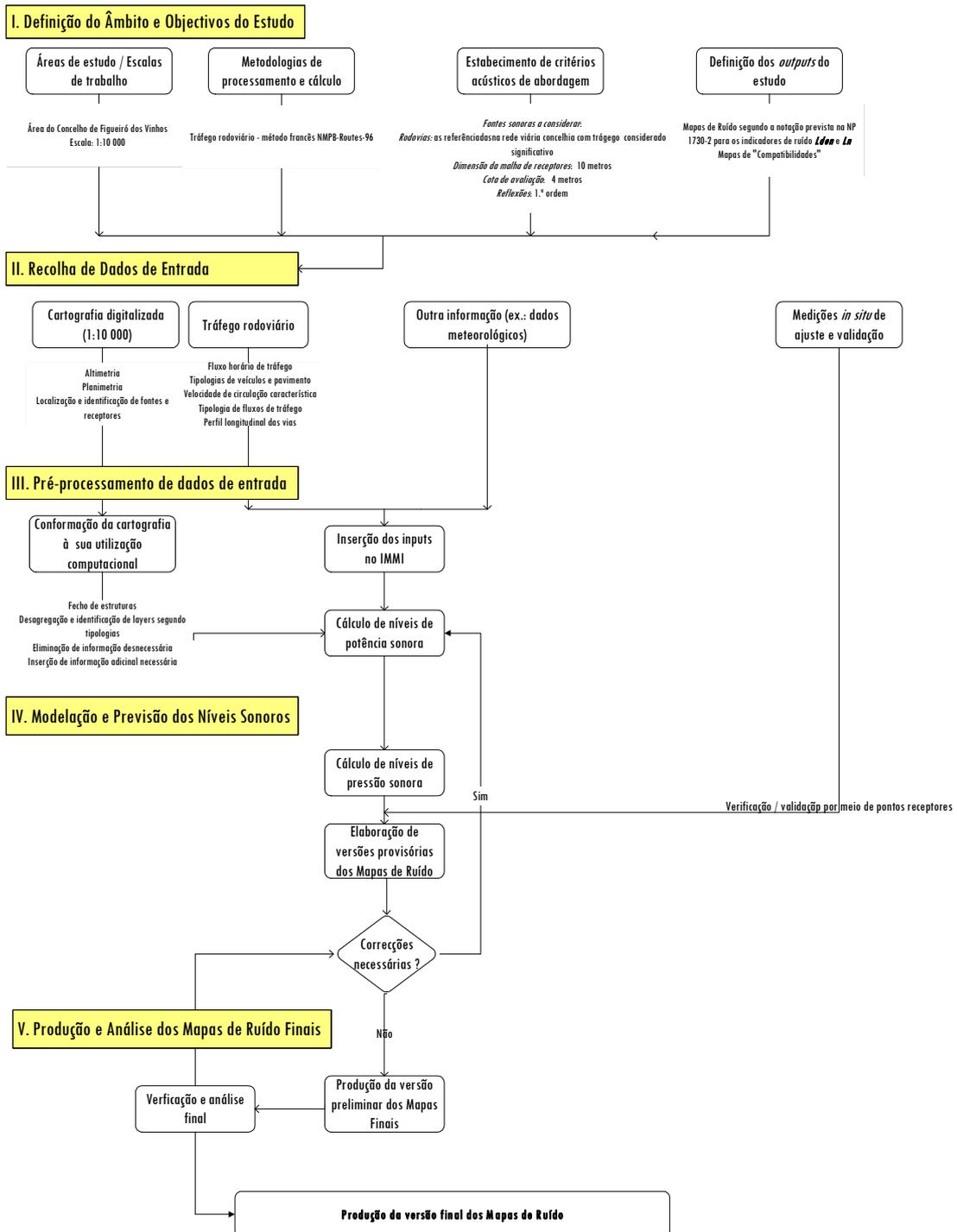


Figura 1: Diagrama de síntese da metodologia adotada.

6.6 Métodos de Cálculo Adotados

Para a elaboração dos Mapas de Ruído do presente estudo, utilizou-se o *software* computacional para simulação da emissão e propagação sonora “IMMI Premium”, versão 6.3.1 de 2008 (*Wölfel Meßsysteme GmbH*, Alemanha), de eficácia comprovada e parametrizado de acordo com métodos de cálculo recomendados pela Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente.

Em concreto, foi utilizado o método de cálculo francês para o tráfego rodoviário, «NMPB-Routes96» (NMPB-96), que consta da norma francesa «XPS 31-133». No que se refere aos dados de entrada relativos a emissões, a norma remete para o “Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980”.

De acordo com o algoritmo NMPB-96, a modelação das emissões sonoras de uma via pressupõe o conhecimento das seguintes variáveis:

- Tráfego médio horário por tipologia de veículos (ligeiros e pesados);
- Velocidade média de circulação, por tipo de veículo;
- Tipos de fluxos de tráfego (fluido contínuo, ritmado contínuo, ritmado acelerado, ritmado desacelerado, indiferenciado);
- Perfis longitudinal (via horizontal, ascendente, descendente) e transversal da via;
- Tipo de pavimento.

Para que o IMMI possa gerar um determinado campo sonoro é necessário fornecer um conjunto de informação de base que caracterize adequadamente a emissão, propagação e receção do som, nomeadamente:

- ✓ A altimetria da área em estudo;
- ✓ Dados meteorológicos;
- ✓ Volumetria e forma de edifícios e outras barreiras sonoras;
- ✓ Localização e catalogação de recetores;
- ✓ Caracterização da potência sonora das fontes (intensidade, comportamento espectral, directividade).

6.7 Fontes de Ruído

Na aceção do previsto no RGR, fontes de ruído resultam de atividades ruidosas de caráter permanente, ou seja, são todas as atividades suscetíveis de produzir ruído nocivo ou incomodativo, para os que habitem ou permaneçam nas imediações do local onde decorrem. Estão excluídas do âmbito dos Mapas de Ruído atividades ruidosas ditas temporárias (obras de construção civil, competições desportivas, espetáculos, festas ou outros divertimentos, feiras e mercados).

A seleção, identificação e caracterização das fontes sonoras é um aspeto crucial na elaboração de um Mapeamento de Ruído. De uma forma genérica, para os Mapas de Ruído elaborados a escalas compatíveis com Planos Diretores Municipais e Planos de Urbanização, as principais tipologias de fontes a considerar e avaliar são: o tráfego rodoviário, o tráfego ferroviário, os aeroportos ou aeródromos e as industriais.

Mais especificamente, como critérios mínimos, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) aponta para a necessidade de inclusão e caracterização das seguintes fontes:

- ❑ Grandes eixos de circulação rodoviária, incluindo os itinerários principais da rede fundamental, os itinerários complementares e todas as rodovias onde o tráfego médio diário anual (TMDA) ultrapasse 8 000 veículos;
- ❑ Grandes eixos de circulação ferroviária, incluindo as linhas da rede principal e complementar, o metropolitano de superfície e todas as ferrovias com 30 000 ou mais passagens por ano;
- ❑ Todos os aeroportos e aeródromos;
- ❑ As atividades ruidosas abrangidas pelos procedimentos de Avaliação de Impacte Ambiental e de Prevenção e Controlo Integrados de Poluição.

Concretamente para o caso estudado, e segundo os critérios adiante detalhados, considerou-se para o cálculo o **tráfego rodoviário**, uma vez que é a única fonte geradora de ruído minimamente significativo na área em análise.

O ruído de tráfego aéreo e de instalações aeroportuárias e o ruído ferroviário não foram incluídos no estudo, uma vez que o concelho de Figueiró dos Vinhos não dispõe de aeródromos ou aeroportos e de infraestruturas ferroviárias. O ruído industrial foi objeto de levantamentos de campo destinados à identificação de áreas / unidades industriais potencialmente relevantes em termos de emissões sonoras, tendo-se constatado a inexistência de pontos de emissões ruidosas significativas.

No quadro 3 apresentam-se as vias de tráfego consideradas no âmbito do presente estudo (a toponímia abaixo referida é baseada na informação contida nas peças cartográficas fornecidas pela CMFV).

Quadro 3: Estradas do Concelho de Figueiró dos Vinhos estudadas no âmbito do presente trabalho.

| Tipo de Via | Designação das Vias |
|----------------------------|---|
| Itinerários Complementares | IC3, IC8 |
| Estradas Nacionais | EN236-1, ER347 |
| Estradas Municipais | EM237, EM350, EM515, EM517, EM521, EM525 |
| Caminhos Municipais | CM1111, CM1128, CM1131, CM1135, CM1136, CM1139 |
| Avenidas/Ruas | Avenida Padre Diogo de Vasconcelos (R1), Rua 25 de Abril (R2), Rua Marçal Pires Teixeira (R3) |

A metodologia adotada para a execução do trabalho (baseada em modelação matemática) carece de dados de entrada os mais consistentes possíveis. O algoritmo de cálculo das emissões associadas ao tráfego rodoviário utilizado (NMPB Routes-96) necessita de dados referentes à via a caracterizar, nomeadamente o fluxo horário médio de veículos ligeiros e de pesados para o período de referência que esteja a ser considerado.

Decorre do referido que, para uma adequada caracterização das emissões ruidosas associadas ao tráfego rodoviário, é fundamental que se esteja de posse de dados representativos relativamente às variáveis atrás mencionadas.

Por outro lado, é também essencial verificar se os níveis sonoros resultantes de modelação matemática a partir de informação teórica introduzida tem tradução “real”. Isto é, deve-se comprovar que para cenários de dados de tráfego semelhantes, os níveis de ruído resultantes por modelação e medição são equiparáveis.

Tendo presente estes aspetos/dificuldades, definiu-se uma metodologia de abordagem que integrasse a diversa informação disponível e recolhida e que procurou, em última análise, harmonizar procedimentos e obter resultados acústicos tão representativos quanto possível. Assim, a metodologia de caracterização das vias tráfego percorreu os seguintes passos:

1. Seleção dos troços (segmentação) de estradas onde se assumiu que as características de tráfego (fluxo, velocidade, tipo de pavimento) são constantes.

De uma forma geral, tomou-se como válido o pressuposto que não se verificam variações significativas nas características do trânsito nos troços entre pontos de interseções das estradas consideradas.

2. Identificação de locais/troços para os quais existe informação apropriada retirada de “Recenseamentos de Tráfego” do EP - Estradas de Portugal.
3. Realização de campanhas de contagens de tráfego, num total de 18 pontos distintos, para caracterização de cada segmento de estrada mencionada anteriormente.
4. Realização campanhas de medições acústicas de longa duração em locais estrategicamente selecionados, para validação dos resultados calculados.

Estas medições acústicas foram efetuadas em locais próximos a vias de tráfego (de forma a que a eventual contribuição de outras fontes fosse desprezável) e/ou junto a recetores sensíveis.

5. Toda a informação recolhida foi depois objeto de análise e ponderação adequadas, por forma a obterem-se indicadores médios das características do tráfego rodoviário (fluxos, velocidades, tipologias de pavimentos) representativo de cada períodos de referência previstos no RGR.
6. Por fim, toda a informação foi integrada e introduzida no “IMMI”, possibilitando o cálculo e mapeamento das emissões sonoras associadas a cada via de tráfego considerada.

6.8 Medições de Verificação/Validação

As campanhas de medição realizadas obedeceram aos requisitos previstos na NP 1730 (1996) - «Acústica - Descrição e Medição do Ruído Ambiente» e às especificações previstas nos métodos de cálculo utilizados.

Em conformidade com as diretrizes da APA, foram efetuadas medições com duração acumulada de 48 horas (2 dias), distribuídas por vários dias de medição, abrangendo todos os intervalos horários em cada período de referência. Por razões de operacionalidade das campanhas, as medições não foram realizadas em contínuo.

A seleção dos locais de medição para efeitos de validação do cálculo seguiu essencialmente dois critérios: foram escolhidos pontos com níveis sonoros maioritariamente determinados pela tipologia de fonte sonora modelada (tráfego rodoviário) e/ou junto a recetores com valores próximos de critérios de conformidade legal.

Todas as medições efetuadas no âmbito de presente estudo foram efetuadas com equipamentos de medição de classe de precisão 1 e verificados anualmente em conformidade com o Regulamento de Controlo Metrológico de Sonómetros.

7. Resultados

Os resultados finais deste trabalho apresentam-se em anexo, na parte final da presente Memória Descritiva. Para cada um dos indicadores de ruído legalmente consagrados são apresentados diferentes tipos de mapas:

- ↳ Mapas de Ruído do Concelho de Figueiró dos Vinhos - Ano 2008, para os indicadores *Lden e Ln*, de acordo com a notação de cores prevista na **NP 1730-2**;
- ↳ Mapas de «Compatibilidades», também para ambos os indicadores de ruído, com uma notação de cores que permitirá uma mais fácil visualização do possível (in)cumprimento dos valores limites de exposição.

Os dados e resultados que se apresentam constituem a principal informação de base que sustentou a execução dos Mapeamentos Acústicos, sendo que no concelho de Figueiró dos Vinhos, a principal tipologia de fonte ruidosa caracterizada foi o tráfego rodoviário.

Sendo certo que as características do tráfego em cada via variam necessariamente ao longo do seu percurso, definiram-se pressupostos para a descrição dessa variabilidade. De uma forma geral, considerou-se como válido o princípio de que não se verificam alterações relevantes do comportamento do tráfego entre pontos de interseção das vias consideradas.

No Anexo I representam-se esquematicamente as estradas (e respetivos troços) caracterizadas neste estudo. Com a notação T01, T02, T03,... identificam-se os diferentes segmentos de cada via rodoviária caracterizada.

Desta forma, para a caracterização das rodovias existentes, procedeu-se à descrição das variáveis de relevo em cada troço de estrada, por meio da realização de campanhas *in situ* de avaliação das características do tráfego (fluxo horário, tipo de pavimento, etc.) e de monitorização acústica. Em termos de recolha de informação necessária, a caracterização do tráfego rodoviário envolveu dois passos principais:

- A realização campanhas *in situ* de avaliação das características do tráfego;
- A realização campanhas *in situ* de monitorização acústica.

A integração/cruzamento de toda a informação recolhida, possibilitou a obtenção de estimativas dos fluxos médios horários de tráfego em cada troço de via, por período.

7.1 Dados Provenientes de Recenseamentos de Tráfego

Procedeu-se a uma pesquisa de informação mais recente disponibilizada nos «Recenseamentos de Tráfego» das Estradas de Portugal, E.P.E. Os resultados disponíveis são apresentados no quadro que se segue.

Quadro 4: Dados do recenseamento de tráfego de 2005 do EP considerados.

| Via | Posto IEP | km | Troço | TMDA | | | |
|-----|-----------|------|--------|----------|-----------------|------------------|-------------|
| | | | | Tipo | Diurno (6h-22h) | Noturno (22h-6h) | Anual (24h) |
| IC3 | 4750/PS | 61,5 | IC3-T1 | Ligeiros | 4799 | 648 | 5447 |
| | | | | Pesados | 1210 | 154 | 1364 |
| IC8 | 4720/CD | 78 | IC8-T2 | Ligeiros | 5183 | 701 | 5884 |
| | | | | Pesados | 1230 | 161 | 1391 |

Facilmente se compreende que estes dados se revelaram manifestamente insuficientes para uma adequada caracterização dos níveis de ruído associados à circulação automóvel, uma vez que no concelho existem outras vias rodoviárias de relevo, tendo sido por isso necessário recolher informação num número mais alargado de locais / estradas.

7.2 Características de Tráfego Utilizadas na Previsão de Níveis Sonoros

Pelos motivos já expostos, houve necessidade de se proceder à realização de um conjunto alargado de contagens de tráfego, bem como de levantamentos das características físicas das vias (tipo de pavimento, perfil transversal, etc.) e de outros dados relevantes para a modelação (velocidades de circulação características, tipos de pavimento, etc.).

Desta forma, selecionou-se um total de 18 locais de contagens de tráfego (figura 2), estrategicamente escolhidos de forma a maximizar o processo de contagem (privilegiaram-se pontos de cruzamentos entre as vias consideradas). Os dados recolhidos foram objeto de ponderação adequada, considerando-se, para o efeito, fatores de sazonalidade e efeitos induzidos pelas flutuações em diferentes períodos do dia.

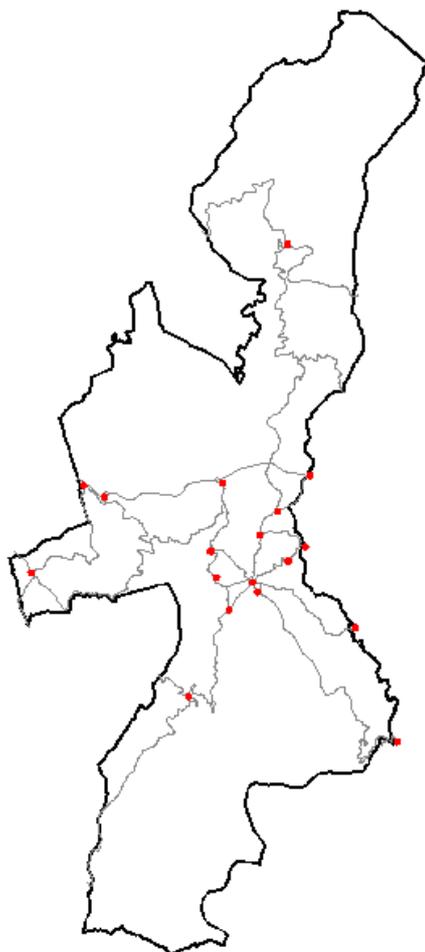


Figura 2: Representação esquemática dos pontos de contagem do tráfego rodoviário.

No quadro 5 apresentam-se os resultados finais dos fluxos de tráfego utilizados na previsão de níveis sonoros e elaboração dos Mapas de Ruído do Concelho de Figueiró dos Vinhos para os indicadores de ruído *Lden e Ln*. Para o efeito, para além dos dados das contagens efetuadas *in situ*, considerou-se também a informação constante em bibliografia da especialidade e de contagens de longa duração (24 horas) efetuadas pela ECO 14 em trabalhos análogos.

Como informação adicional de interesse, apresentam-se nas figuras 3 e 4 gráficos ilustrativos das quantidades de tráfego circulante na atualidade no Concelho de Figueiró dos Vinhos, que resultaram do processamento da informação recolhida.

Quadro 5: Dados de tráfego para a previsão dos níveis sonoros do Ano 2008.

| Estradas | Troços | Fluxo médio horário estimado (veículos/hora) | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--------|--|---------|-----------|-----------------------|---------|-----------|-----------------|---------|-----------|
| | | Período Diurno | | | Período do Entardecer | | | Período Noturno | | |
| | | Ligeiros | Pesados | % Pesados | Ligeiros | Pesados | % Pesados | Ligeiros | Pesados | % Pesados |
| IC3 | T1 | 330 | 72 | 18 | 174 | 37 | 18 | 79 | 19 | 19 |
| IC8 | T1 | 393 | 12 | 3 | 207 | 7 | 3 | 94 | 7 | 7 |
| | T2 | 357 | 11 | 3 | 188 | 6 | 3 | 85 | 6 | 7 |
| EN236-1 | T1 | 112 | 6 | 5 | 34 | 1 | 3 | 20 | 1 | 5 |
| | T2 | 158 | 3 | 2 | 66 | 1 | 1 | 25 | 1 | 4 |
| | T3 | 185 | 6 | 4 | 66 | 1 | 1 | 27 | 1 | 4 |
| | T4 | 226 | 7 | 3 | 120 | 1 | 1 | 20 | 0 | 0 |
| ER347 | T1 | 7 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | T2 | 24 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| EM237 | T1 | 83 | 1 | 1 | 39 | 0 | 0 | 22 | 0 | 0 |
| | T2 | 100 | 1 | 1 | 26 | 0 | 0 | 24 | 0 | 0 |
| | T3 | 41 | 0 | 0 | 13 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | T4 | 35 | 0 | 0 | 18 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | T5 | 115 | 3 | 3 | 40 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 |
| | T6 | 182 | 12 | 6 | 37 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 |
| | T8 | 330 | 9 | 3 | 146 | 0 | 0 | 33 | 0 | 0 |
| | T7 | 223 | 12 | 5 | 51 | 2 | 4 | 12 | 0 | 0 |
| | T9 | 187 | 5 | 3 | 84 | 0 | 0 | 15 | 0 | 0 |
| | T10 | 66 | 5 | 7 | 28 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 |
| EM350 | T1 | 50 | 1 | 2 | 18 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | T2 | 135 | 6 | 4 | 42 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 |
| | T3 | 63 | 0 | 0 | 47 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 |
| | T4 | 21 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| EM515 | T1 | 50 | 0 | 0 | 31 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 |
| EM517 | T1 | 30 | 1 | 3 | 15 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| EM521 | T1 | 15 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| EM525 | T1 | 70 | 0 | 0 | 22 | 0 | 0 | 15 | 0 | 0 |
| | T2 | 41 | 0 | 0 | 13 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | T3 | 21 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| CM1111 | T1 | 12 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| CM1128 | T1 | 15 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| CM1131 | T1 | 98 | 3 | 3 | 50 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 |
| CM1135 | T1 | 67 | 0 | 0 | 24 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 |
| CM1136 | T1 | 23 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 |
| CM1139 | T1 | 16 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | T2 | 7 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| Av. Padre Diogo de Vasconcelos (R01) | --- | 270 | 2 | 1 | 116 | 0 | 0 | 24 | 0 | 0 |
| R. 25 de Abril (R02) | --- | 16 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| R. Marçal Pires Teixeira (R03) | --- | 84 | 4 | 5 | 30 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |

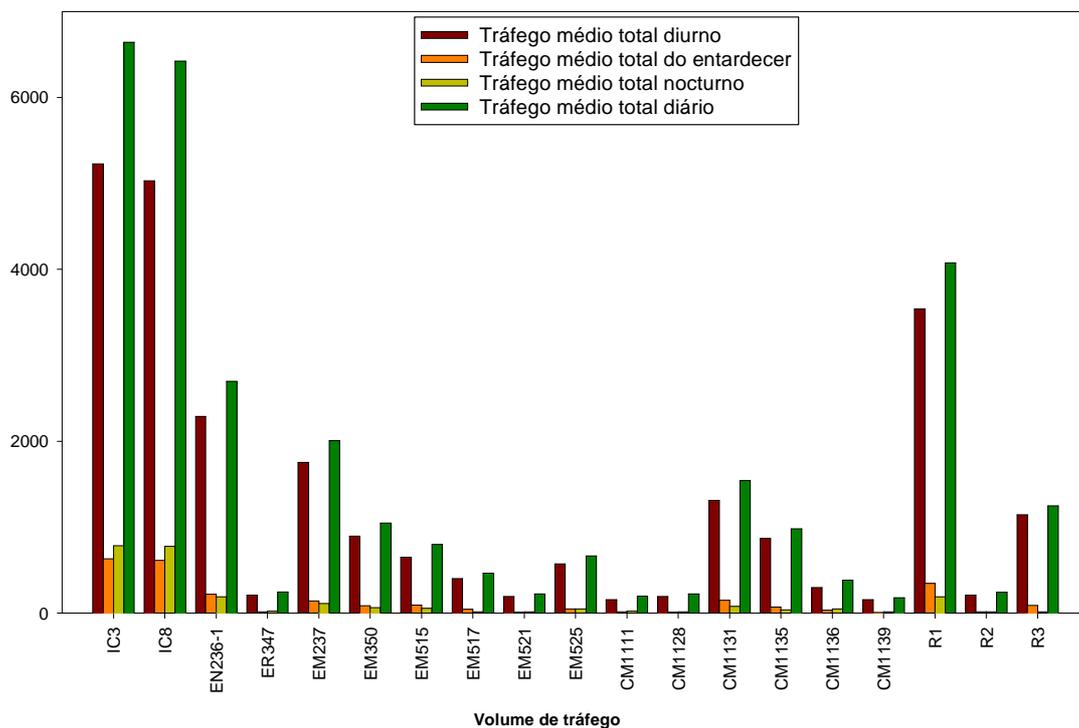


Figura 3: Estimativas de quantitativos médios de tráfego por estrada.

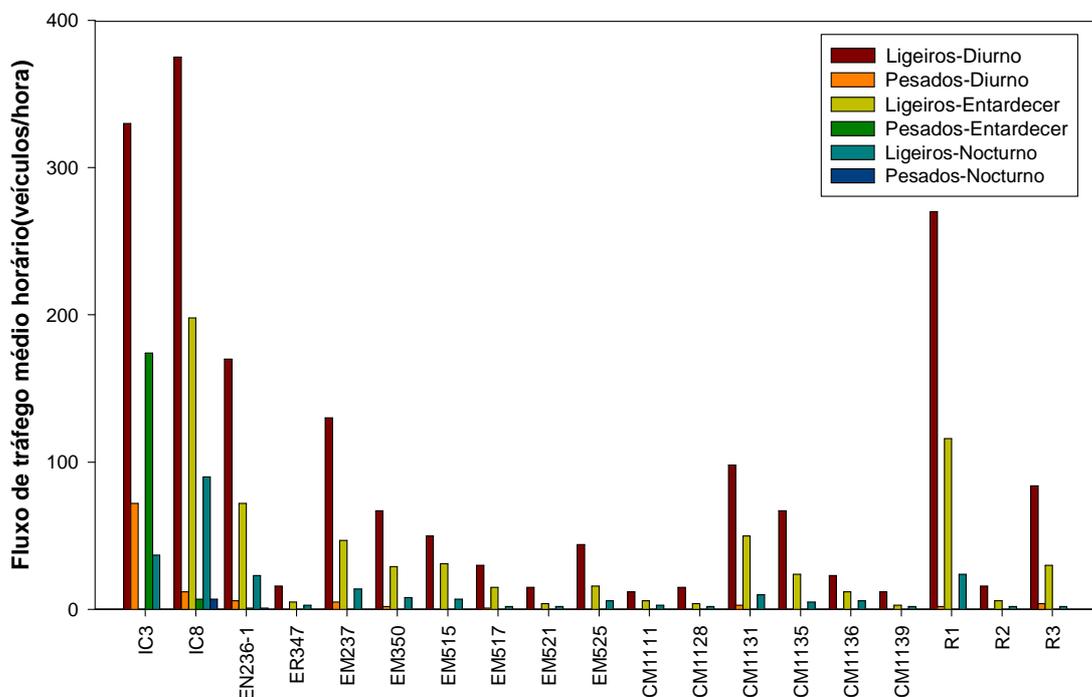


Figura 4: Fluxos horários médios estimados, por estrada, tipologia de veículos e período.

8. Validação de Resultados

A validação do processo de cálculo foi efetuada por comparação dos resultados obtidos na modelação com os obtidos nas campanhas de medições acústicas especificamente levadas a cabo para o efeito.

Assim, seleccionaram-se 3 locais de monitorização, nos quais se procedeu a medições de longa duração, com duração acumulada correspondente a dois dias, de acordo com o estabelecido na Norma Portuguesa NP 1730, englobando diversos períodos do dia. Estes locais encontram-se esquematicamente evidenciados na figura 5.

O número e a localização destes pontos foram estabelecidos tendo em atenção critérios como:

- a dimensão da área em estudo;
- a tipologia de fontes ruidosas predominante (tráfego rodoviário);
- a necessidade de se validar o cálculo junto a recetores sensíveis ao ruído.

Como critério de aceitação/validação dos resultados obtidos por modelação, foi fixado em 2dB(A) a diferença máxima aceitável entre os resultados previstos e os resultados das medições.

Quadro 6: Comparação entre os resultados obtidos por cálculo e por medição.

| Via Rodoviária | Local de medição | L_{den} [dB(A)] | | | L_n [dB(A)] | | |
|-----------------------------|------------------|-------------------|---------|--------|---------------|---------|--------|
| | | Simulação | Medição | Desvio | Simulação | Medição | Desvio |
| Av. Padre Diogo Vasconcelos | PV01 | 64 | 63 | 1 | 54 | 55 | -1 |
| EN236-1 | PV02 | 54 | 54 | 0 | 46 | 48 | -2 |
| IC8 | PV03 | 65 | 66 | -1 | 57 | 57 | 0 |

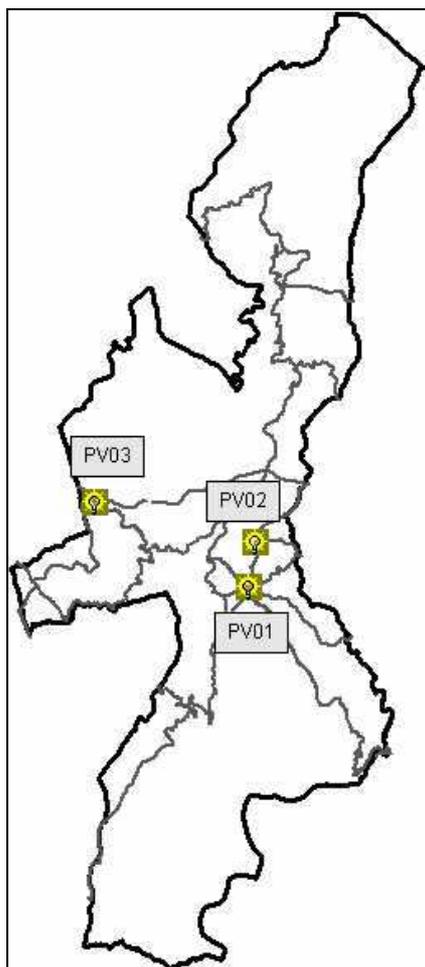


Figura 5: Representação esquemática dos pontos de medições acústicas de validação.

9. Implicações Técnicas e Legais dos Mapas

Numa abordagem imediata, os Mapas de Ruído do presente estudo constituem um elemento detalhado de descrição da exposição ao ruído da população do Concelho de Figueiró dos Vinhos.

A informação neles contida é, no entanto, muito mais rica e diversificada - permitem, nomeadamente, verificar que agentes/fenómenos são os “responsáveis” pelo ruído prevalente, quais são os principais pontos críticos, onde se situam as áreas acusticamente “confortáveis”, etc.

Numa análise mais dinâmica e estratégica, e conforme foi já destacado, os Mapas de Ruído devem, acima de tudo, funcionar como uma ferramenta de análise e planeamento em ordem a:

- Mitigar situações preexistentes comprovadamente não aceitáveis;
- Integrar a variável «Ruído» no processo de definição da política de planeamento e ordenamento territorial dos espaços concelhios, enquanto condicionante indispensável de prevenção do aparecimento de situações de conflitualidade.

Nos pontos que se seguem destacam-se algumas conclusões principais do trabalho efetuado, designadamente no que respeita aos níveis de exposição ao ruído da população do Concelho de Figueiró dos Vinhos e à importância particular de cada grupo de fontes sonoras para a situação acústica descrita pelos Mapas.

Referem-se, por fim, algumas considerações de índole genérica relativamente a medidas preventivas e protetoras.

9.1 Indicadores de Exposição ao Ruído da População

Para além de possibilitar uma visão qualitativa da distribuição geográfica dos níveis sonoros da área em análise, um Mapa de Ruído do tipo do desenvolvido deve fornecer indicadores quantitativos da população exposta ao ruído.

Assim, foram calculados os níveis sonoros incidentes nas fachadas nos recetores sensíveis (edifício habitacional, escolar, hospital ou similar ou espaço de lazer) do concelho. A cada edifício foi associado o nível sonoro mais elevado, referente à fachada mais exposta do mesmo.

A partir de dados sobre densidades populacionais do concelho e das suas freguesias, distribuiu-se a população residente pelos recetores sensíveis proporcionalmente ao volume de cada edifício. Da associação dos níveis sonoros da fachada mais exposta e da população residente em cada edifício estimou-se as percentagens de exposição da população às diferentes classes de níveis de ruído.

Estas estimativas, para ambos os indicadores de ruído (L_{den} e L_n), apresentam-se no quadro 7 e gráficos das figuras 6 e 7.

Estimativas mais precisas deverão ser calculadas em estudos a uma escala mais refinada (PU, PP), considerando-se, designadamente, o número de habitantes por edifício.

Quadro 7: Estimativas (em %) de população exposta a diferentes intervalos de níveis sonoros, para os indicadores de ruído L_{den} e L_n .

| Indicador de Ruído | Classes de níveis de ruído ambiente - L_{Aeq} [dB(A)] | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| | <35 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | >80 |
| L_{den} | 45 | 9 | 13 | 10 | 12 | 6 | 4 | 1 | 0 | 0 |
| | 89 | | | | | 10 | | 1 | | |
| L_n | 67 | 11 | 11 | 6 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 89 | | | 10 | | 1 | | | | |

Observações:

A coloração da tabela pretende confrontar os valores obtidos com os limites estabelecidos no RGR para zonas sensíveis (sombreado verde) e zonas mistas (sombreado amarelo). A área de sombreado vermelho marca níveis sonoros que excedem ambos os critérios.

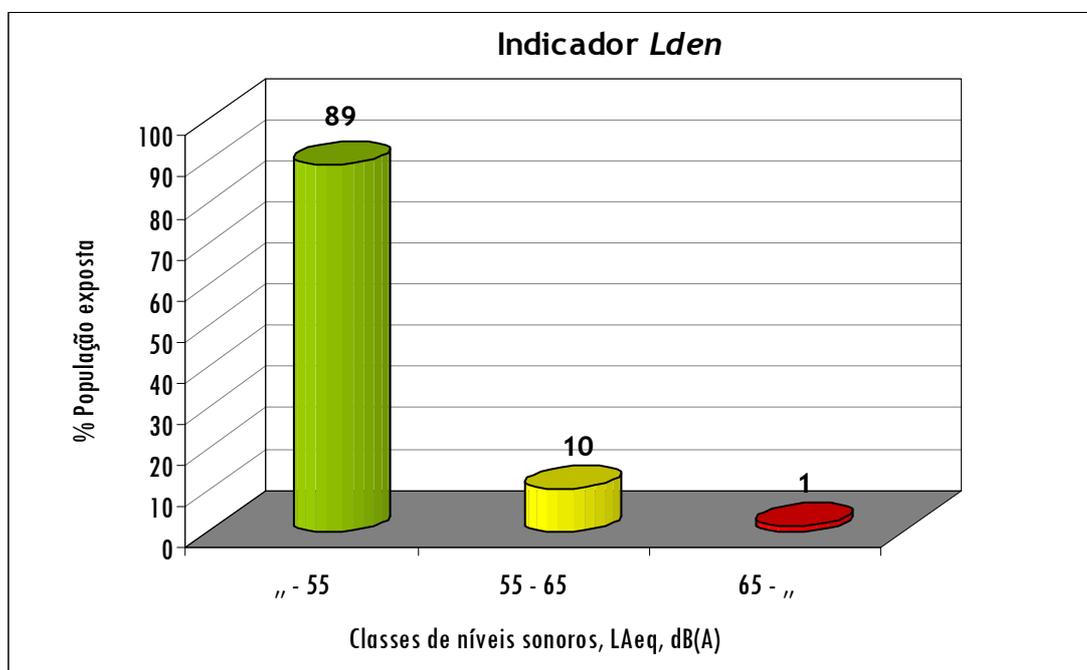


Figura 6: Estimativa dos níveis de exposição da população do Concelho de Figueiró dos Vinhos ao ruído em termos de L_{den} (indicador de ruído diurno-entardecer-noturno).

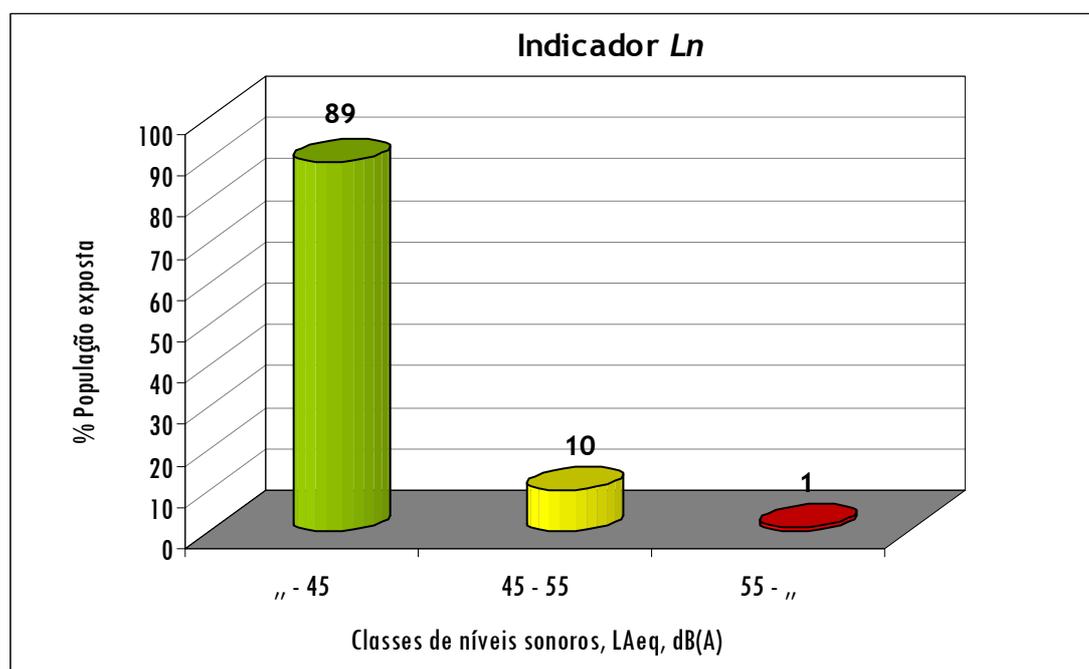


Figura 7: Estimativa dos níveis de exposição da população do Concelho de Figueiró dos Vinhos ao ruído em termos de *Ln* (indicador de ruído noturno).

9.2 Influência Diferenciada de Fontes

Numa abordagem abrangente, o tráfego rodoviário constitui indiscutivelmente a fonte ruidosa mais relevante do Concelho de Figueiró dos Vinhos.

Os Mapas finais refletem este facto - na quase totalidade da área concelhia o tráfego em vias rodoviárias determina, em larga medida, o ruído ambiente prevalecente.

A influência de cada via foi já detalhadamente abordada e pode ser qualitativamente aferida pela análise dos Mapas. As principais fontes ruidosas (embora com volumes de tráfego inferior a 8 000 veículos/dia), são os IC3 e IC8, que atravessam o concelho e que permitem a ligação rodoviária aos concelhos vizinhos. Seguem-se, em termos de magnitude de tráfego, a Avenida Padre Diogo Vasconcelos, a EN 236-1 e a EM 237.

No que diz respeito ao ruído industrial, os levantamentos de campo efetuados no âmbito do presente trabalho permitiram verificar que não apresenta expressão relevante.

9.3 Medidas Genéricas de Prevenção e Proteção do Ruído

A prevenção e o controlo do ruído de infraestruturas de transporte pode passar por ações a vários níveis, que devem ser ponderados em função da cada situação concreta. Para o caso que no âmbito do presente estudo mais interessa abordar - o tráfego rodoviário - os referidos níveis de ação são essencialmente os seguintes:

- ↳ Planeamento e gestão do uso do solo;
- ↳ Redução na fonte;
- ↳ Limitação da propagação;
- ↳ Medidas de proteção no recetor.

Facilmente se depreende que a eficácia destas medidas diminui no «sentido medidas de planeamento → medidas no recetor». A promoção de um ambiente sonoro “confortável” nos espaços urbanos deve, pois, ser uma preocupação no momento da definição das linhas estratégicas do uso do solo.

É também a este nível que o papel dos municípios locais é mais relevante e alargado, desde logo porque é a eles que, em larga medida, compete a definição destas políticas e depois porque a atuação a outros níveis é mais difícil, porque usualmente mais onerosa e não exclusivamente dependente das suas competências (por exemplo, atenuar o ruído produzido pelo tráfego de uma estrada nacional é uma matéria que não depende exclusivamente das competências das câmaras municipais).

A forma mais primária e eficaz de prevenir/proteger recetores do ruído produzido por vias de tráfego é a de garantir uma distância fonte-recetor segura. Por exemplo, a duplicação da distância estrada-recetor resulta numa atenuação dos níveis sonoros que pode chegar a 5 dB.

“O modo de assegurar a separação espacial entre as fontes sonoras e as áreas a proteger é a imposição de uma política de zonamento por parte da administração local. Este método funcionará eficazmente se todos os setores se combinarem de modo a estabelecer um plano agregado de desenvolvimento. Por exemplo, num sistema de zonamento típico, é possível definir zonas ao longo de uma infraestrutura de transportes consoante a distância a esta, isto é, estabelecer diferentes usos do solo que serão aceitáveis em relação ao nível sonoro existente no local”.

Uma medida por excelência para prevenir a exposição ao ruído de tráfego é então a delimitação daquilo que se pode designar como «**corredores de proteção acústica**», nos quais se deve inviabilizar a instalação de usos sensíveis (habitações, escolas, hospitais, etc.).

9.4 Necessidades de Planos de Redução de Ruído

De acordo com o definido no artigo 8.º do RGR, as zonas sensíveis ou mistas (com ocupação) expostas a ruído ambiente exterior que exceda os valores limites devem ser objeto de Planos de Redução de Ruído, cuja elaboração é também da competência das autarquias locais. O n.º 2 do mesmo artigo estabelece que estes planos devem ser executados até 1 de fevereiro de 2009 (dois anos após a entrada em vigor do RGR), podendo contemplar faseamento de medidas, mas devendo ***incidir prioritariamente sobre zonas sensíveis ou mistas expostas a níveis de ruído ambiente que excedam em mais de 5 dB(A) os respetivos limites.***

Estes planos têm caráter misto, regulamentar e programático, vinculando as entidades públicas e os particulares, sendo aprovados pela assembleia municipal, sob proposta da câmara municipal.

Chama-se a atenção para o facto de que estes planos não são necessários para todas as áreas concelhias onde se excedam os limites. A prevalência de níveis sonoros elevados tem por si pouco relevo se os mesmos não se traduzirem em incómodo efetivo, isto é, se não se verificarem em locais de utilizações sensíveis. Os Planos de Redução de Ruído devem-se aplicar a áreas objeto de zonamento acústico (sensível ou misto) onde os limites legais não estejam a ser verificados.

10. Conclusões

O presente trabalho apresenta, à escala de PDM, os níveis de ruído ambiente característicos da área do Concelho de Figueiró dos Vinhos em termos dos indicadores de ruído *Lden* e *Ln*, para o ano 2008.

Foi utilizado um modelo de cálculo suportado por um *software* computacional de modelação da emissão, propagação e receção do som que considera todos os aspetos relevantes destes fenómenos.

Para além da caracterização da potência sonora das fontes, foram levados em linha de conta fenómenos associados ao efeito do relevo, condições meteorológicas (médias), volumetria de edifícios, etc. O cálculo foi efetuado adotando uma malha de cálculo de 10*10 m. A altura de avaliação foi de 4 metros.

Esta caracterização constitui um elemento estruturante para a desejável incorporação da poluição sonora na tomada de decisão do processo de planeamento e ordenamento territorial concelhio, designadamente para a definição de Planos de Urbanização e de Pormenor e, conseqüentemente, para a delimitação de zonas sensíveis e mistas. Em termos dos aspetos mais significativos associados aos resultados obtidos, destaca-se:

- I. Os níveis de ruído ambiente característicos da área concelhia não configuram, situações conflituosas no que diz respeito à exposição da população a níveis de ruído considerados excessivos (tanto para o indicador de ruído *Lden* como para o *Ln*);
- II. A *principal fonte* de ruído do Concelho de Figueiró dos Vinhos, quer qualitativa quer quantitativa, é o *tráfego rodoviário*;
- III. As *vias rodoviárias mais ruidosas* (embora com volumes de tráfego inferiores a 8 000 veículos/dia) são o *IC8* e o *IC3* que servem e atravessam o concelho;
- IV. Relativamente ao ruído industrial, verificou-se que este não tem impacto sonoro relevante sobre a população local;
- V. Estimativas efetuadas para as duas situações estudadas, apontam para que:

A quase totalidade da população está exposta a níveis de ruído ambiente compatíveis com zonas mistas [*Lden*<65 dB(A) e *Ln*<55 dB(A)];

Cerca de 90% da população está em locais com níveis sonoros compatíveis com zonas sensíveis, relativamente aos descritores *Lden* e *Ln*.

11. Referências

- [1] - Baranek, L. L. - «Noise vibration and control», McGraw-Hill Book Company, 1971;
- [2] - CETUR - «Guide de bruit des transports terrestres - Prevision des niveaux sonores», 1980 ;
- [3] - European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise. - «Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure», 2006, 2.^a ed.;
- [4] - Harris, C. M. - «Manual de medidas acusticas y control del ruido», Ed. McGraw-Hill, 3.^a ed.;
- [5] - Agência Portuguesa do Ambiente - «Diretrizes para elaboração de mapas de ruído»; junho 2008;
- [6] - Agência Portuguesa do Ambiente - Nota técnica: «Recomendações para a seleção de métodos de cálculo a utilizar na previsão de níveis sonoros»;
- [7] - Agência Portuguesa do Ambiente - Nota técnica: «Diretrizes para a elaboração de planos de monitorização de ruído de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias»;
- [8] - Agência Portuguesa do Ambiente - Nota técnica: «Técnicas de prevenção e controlo do ruído»;
- [9] - Agência Portuguesa do Ambiente - «Projeto-piloto de demonstração de mapas de ruído - escalas municipal e urbana», maio 2004;
- [10] - Agência Portuguesa do Ambiente - «Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído», abril 2008;
- [11] - Martins da Silva, P. - «Ruído de tráfego rodoviário», LNEC, 1975;
- [12] - Alarcão, D.; Bento Coelho, J. L. - «Modelação de ruído de tráfego ferroviário», Acústica 2008, Coimbra, Portugal.
- [13] - IMMI 6.3. for Windows Help Topics;
- [14] - «Noise mapping with IMMI» - Reference Manual, Vols. 1 e 2 - Wölfel MeBsysteme, 2004.
- [15] - «IMMI - Revisions & Amendments» - Wölfel MeBsysteme, 2007.

Anexo I – Representação esquemática das estradas e respetivos
troços estudados na modelação acústica

Anexo II - Mapas de Ruído – Ano 2008

- Mapa de Ruído - Indicador *Lden* - Ano 2008
- Mapa de Ruído - Indicador *Ln* - Ano 2008

Anexo III - Mapas de “Compatibilidades”

- Mapa de “Compatibilidades” - Indicador *Lden* - Ano 2008
- Mapa de “Compatibilidades” - Indicador *Ln* - Ano 2008