

IC8 - LANÇO PROENÇA-A-NOVA / IP2

ESTUDO PRÉVIO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

ELEMENTOS COMPLEMENTARES SOBRE O AMBIENTE SONORO

O presente documento visa esclarecer algumas questões sobre o ambiente sonoro, colocadas pela Comissão de Avaliação (CA) no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao Lanço Proença-a-Nova/IP2 do Itinerário Complementar nº8 (IC8), em fase de Estudo Prévio, as quais não terão ficado completamente resolvidas no Aditamento ao EIA recentemente entregue.

A fim de facilitar a compreensão dos esclarecimentos adiante apresentados, indica-se primeiramente em cada item subsequente a informação solicitada pela C.A., em *itálico*, seguida da correspondente resposta.

- i) *O EIA refere a existência de receptores sensíveis (casas com utilização habitacional), por exemplo, entre o km 8+100 e o km 8+500, entre outros, para os quais não foi efectuada uma caracterização da situação de referência. Contudo, é referido na Avaliação de Impactes, para o troço acima referido, que “nas medições acústicas realizadas nas zonas próximas dos vários traçados alternativos verificou-se que o ambiente sonoro é sossegado”. Pelo exposto, a caracterização da situação de referência deve indicar os níveis sonoros registados nos receptores existentes;*

A metodologia de caracterização acústica em sede da situação de referência cumpriu os princípios da Norma Portuguesa NP-1730, com o objectivo de caracterizar o ambiente sonoro representativo em períodos de referência, através de amostras temporais e espaciais.

Nas Figuras 1 a 4 em Anexo indicam-se os locais onde foram efectuadas as medições do ruído ambiente, assim como os níveis sonoros registados.

Relativamente aos locais em que não foram feitas medições acústicas para efeitos da caracterização da situação de referência, esclarece-se o seguinte:

- ♦ No caso da zona situada entre os km 8+100 e 8+500 da solução A, pertencente à localidade de Junceira, e que dista cerca de 220 metros do traçado proposto, o ambiente sonoro pode considerar-se semelhante ao do local 5A, na medida em que, em ambos os locais, os receptores sensíveis se encontram aproximadamente à mesma distância da EN 241, que constitui a principal fonte de ruído na região.

Deste modo, estima-se que os níveis sonoros nessa zona devem rondar os 40,5 dB(A).

- ♦ No que respeita ao local sito a Norte do km 9+600 da solução A, a nascente de Junceira, e distanciada cerca de 50 m do traçado, o ambiente sonoro existente considera-se idêntico ao observado no local 4A, tendo em conta as características do ambiente nos dois locais e a distância a que se encontram da EN 241.

Sendo assim, estima-se que os níveis sonoros naquele lugar devem ser da ordem dos 43 dB(A).

As medições acústicas foram efectuadas durante a vigência do período diurno (07h - 22h). Atendendo aos valores relativamente baixos registados no período diurno, às características da região atravessada pelo lanço rodoviário e aos traçados das alternativas para ele consideradas, prescindiu-se das medições no período nocturno, porquanto, no caso do lanço em apreço, não existem aglomerados urbanos que sejam atravessados pelos traçados propostos.

- ii) *Apresentar as previsões de níveis sonoros para cada um dos receptores analisados, quer para o período diurno quer para o período nocturno;*

Os níveis sonoros previstos nos diferentes receptores de referência considerados, sem contabilizar os efeitos de atenuação devidos ao terreno, obstáculos e outros factores, são os indicados no quadro seguinte:

Local	Ano 2006		Ano 2026	
	P. Diurno	P. Noct.	P. Diurno	P. Noct.
1A=1AB1	55,3	49,6	58,6	52,8
2A=2AB1	56,0	50,3	59,3	53,5
3A	55,7	50,0	58,9	53,1
4A	55,9	50,2	59,1	53,3
5A	55,7	50,0	59,0	53,2
1B	55,5	49,8	58,7	53,0
2B	53,1	47,4	56,4	50,6
Km 8+100/8+500 da Solução A	52,9	47,2	56,2	50,4
Km 9+600 da Solução A	58,8	53,1	62,1	56,3

Anote-se que para os locais 1A a 5A e ainda 1B, situados na envolvente do denominado sublanço Poente, os valores previstos para o período nocturno foram deduzidos a partir dos valores obtidos para o sublanço Nascente, visto que nas previsões efectuadas apenas foram considerados os dados de tráfego deste sublanço, por ser aquele onde se prevêem valores marginalmente mais elevados.

De um modo geral, os valores estimados indiciam a necessidade de adopção de medidas de minimização do ruído, em especial no período nocturno, no caso de as zonas/locais serem consideradas como “zonas sensíveis”. No entanto, após ser feita a selecção do traçado definitivo, os valores previstos deverão ser revistos/calculados de novo na fase de Projecto de Execução, com base no desenvolvimento do traçado escolhido e na definição rigorosa das cotas do terreno envolventes da via, o que permitirá uma análise mais detalhada das situações e aferir a necessidade de implementação de tais medidas .

iii) De acordo com o EIA “...as soluções e tipologias mais adequadas, do tipo protecção local ou contínua, só poderão ser definidas com base nos elementos do Projecto de Execução”. Contudo, tendo em conta que se prevê o incumprimento dos limites regulamentados para o período nocturno, considera-se que o EIA deverá ser conclusivo relativamente à viabilidade do projecto em termos de cumprimento dos limites definidos no nº 3 do Artº 4º do Regime Legal sobre a Poluição Sonora (constante do DL nº 292/2000, de 14 de Novembro), indicando, para o efeito, a eficácia das medidas acústicas na redução dos níveis sonoros em causa, para valores que garantam o cumprimento dos limites legais, quer ao nível do piso térreo quer ao nível dos pisos superiores dos edifícios.

As medidas de minimização do ruído a adoptar poderão passar por: (i) barreiras acústicas, (ii) utilização de pavimento poroso (iii) alteração de taludes (por ex., por modificação da rasante da estrada ou da geometria dos taludes).

Embora dependentes da sua natureza (reflectora ou absorvente) e da sua dimensão, as barreiras acústicas são susceptíveis de provocar uma atenuação do ruído que pode atingir os 15 dB, como sucede, por exemplo, com as barreiras absorventes de 4,0 metros de altura.

Por seu lado, a adopção de pavimento drenante (poroso) constitui outra medida eficaz para a minimização do ruído gerado pela circulação rodoviária, especialmente em vias de grande tráfego, na medida em que a porosidade inerente a este piso introduz uma absorção sonora superficial superior à dos pisos betuminosos normais, que ronda os 4 a 5 dB.

A alteração de um ou outro talude, como resultado da modificação da rasante da via, da modelação do terreno ou da incorporação de câmoros de terra, por exemplo, constitui um tipo

de intervenção que pode, em certas situações, dispensar a aplicação de outras medidas de protecção acústica.

Em face do exposto, e tendo em atenção os receptores a proteger e os níveis sonoros previstos, pode afirmar-se que a implementação das medidas de minimização atrás referidas permitirá o cabal cumprimento dos limites definidos no Regime Legal sobre a Poluição Sonora, tornando-se assim o projecto perfeitamente viável do ponto de vista do ambiente acústico.

Lisboa, Outubro de 2004

Pela COBA

Viriato Mendes
Coordenador do EIA

