



[www.dbwave.pt](http://www.dbwave.pt)  
[dbwave@dbwave.pt](mailto:dbwave@dbwave.pt)



# Plano de Ação

## A36/IC17: Buraca - Pontinha

### Resumo Não Técnico

Setembro 2019

#### Equipa Técnica do Plano de Ação:

Luís Conde Santos, Diretor técnico  
Madalena Vaz de Miranda, Técnica superior

---

#### **DBWAVE.I ACOUSTIC ENGINEERING, S.A.**

LISBOA: Av. Prof. Dr. Cavaco Silva, 33, Edifício E – Taguspark, 2740-120 Porto Salvo | Tel: +351 214228197  
PORTO (sede): Rua do Mirante 258, 4415-491 Grijó  
C.R.C. V. N. de Gaia - Cap. Social 187.500 Eur - Cont. n.º 513205993

---

## 1. INTRODUÇÃO

O presente Resumo Não Técnico (RNT) pretende ser um documento independente, contudo uma peça integrante do Plano de Ação (PA) da A36/IC17: Buraca - Pontinha, realizado para a Infraestruturas de Portugal, S.A.

O intuito deste resumo é sintetizar em linguagem não técnica o conteúdo do PA, explicitando-o de forma acessível e clara a todos aqueles que pretendam conhecê-lo.

## 2. OBJETIVO DE UM MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO

A temática do ruído já há muito é discutida. No entanto, com a publicação do Decreto-Lei nº 146/2006, que transpõe a Diretiva Europeia 2002/49/CE, e do Decreto-Lei nº 9/2007, Regulamento Geral do Ruído, a prevenção e o controlo da poluição sonora, vieram assumir uma nova perspetiva.

Mas, o que é o ruído? O ruído pode ser entendido como um som desagradável ou indesejável para o ser humano. Ao nível de uma infraestrutura rodoviária, esse ruído é originado pelo tráfego rodoviário, sendo produzido por diversos mecanismos físicos, dos quais se destacam: ruído de rodagem, devido à interação pneu-estrada; ruído aerodinâmico, provocado pela deslocação de ar associada ao movimento de um veículo; e ruído mecânico, produzido pelos sistemas mecânicos do veículo, como seja o motor e tubo de escape. O ruído é quantificado através da sua maior ou menor intensidade, expressa em dB(A), isto é, em decibel com o filtro de ponderação A, que se destina a ter em conta a resposta do ouvido humano às distintas frequências que compõem um ruído.

De forma a proporcionar uma melhor qualidade de vida às populações, existe a necessidade de se conhecer os níveis de ruído existentes em redor das grandes infraestruturas de transporte (GIT), surgindo assim, os Mapas Estratégicos de Ruído (MER).

Os Planos de Ação definidos no Decreto-lei n.º 146/2006, surgem no seguimento dos MER e destinam-se a gerir os problemas e efeitos do ruído, bem como, quando necessário, a reduzir a sua emissão. Os PA devem ainda identificar as medidas a adotar prioritariamente sempre que se detetem, a partir dos respetivos MER, zonas ou recetores sensíveis onde os indicadores de ruído ambiente  $L_{den}$  e  $L_n$  ultrapassam os valores limite fixados no Regulamento Geral do Ruído.

O ponto de partida para este trabalho é a caracterização da situação acústica existente da autoestrada e respetiva envolvente, onde se identificam situações de conflito acústico existentes no MER. Essas situações de conflito correspondem tipicamente a um conjunto de recetores sensíveis expostos a níveis sonoros superiores a 65 dB(A) para o  $L_{den}$  e/ou 55 dB(A) para o  $L_n$ . São devidamente delimitados por um polígono fechado em planta, para os quais se estudam medidas de minimização do ruído.

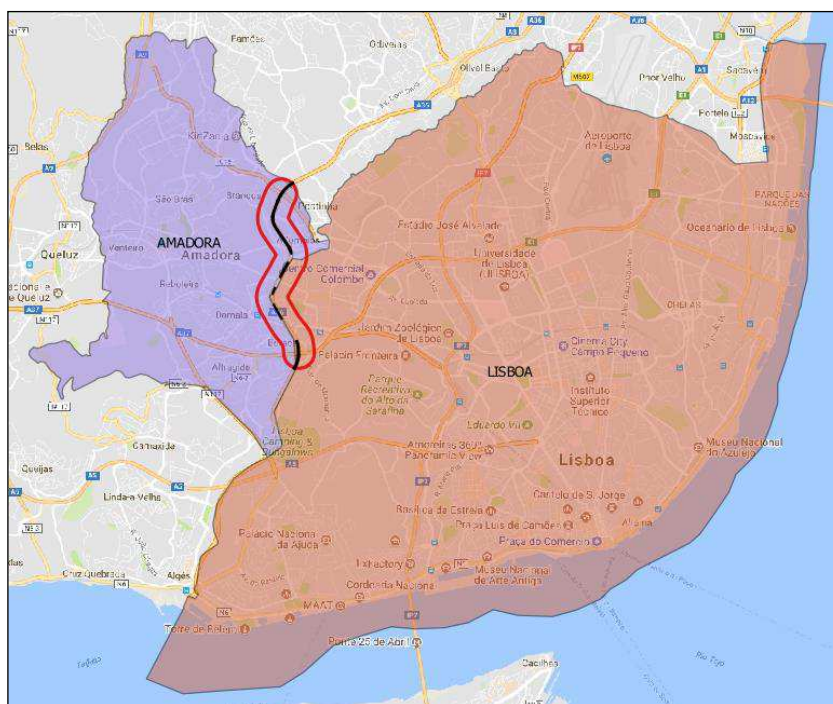
O Plano de Ação pretende, desta forma, reduzir os níveis sonoros acima mencionados para níveis inferiores a esses, junto dos recetores sensíveis mais expostos ao ruído da circulação rodoviária proveniente da A36/IC17, pelo que, em última análise, se pretende dar cumprimento ao RGR. Para tal, foi estudada a seguinte medida de minimização de ruído, para determinados troços:

- Implantação de uma barreira acústica absorvente com 2 m de altura e 44 m de comprimento.

### 3. ÁREA DE ESTUDO

Incluído nos concelhos da Amadora e de Lisboa, o troço da rodovia objeto do presente estudo inicia-se no nó com o IC19 na Buraca e termina após 3,6 km, no nó com o IC16, na Pontinha. Todavia, parte deste troço de autoestrada desenvolve-se em túnel, como se pode ver na figura abaixo (segmentos sem eixo de via marcado a preto).

Na **Figura 3-1** está representada a área de estudo (limite a vermelho), o eixo de via (a preto) e o concelho abrangido pela mesma.



**Figura 3-1 – Área de estudo da A36/IC17 e concelhos abrangidos<sup>1</sup>**

A A36/IC17, ao longo do troço em estudo, atravessa vários núcleos urbanos, com elevada concentração de habitações na sua envolvente. Tem início na Buraca, atravessa Benfica, Alfarelos e a Brandoa e termina no nó com o IC16, em direção à Pontinha.

Como já referido, parte desta rodovia desenvolve-se em túnel, pelo que estes troços não foram incluídos no modelo, pois não têm expressão ao nível do ruído. No entanto, optou-se por modelar o emboquilhamento dos túneis já que estes, bem como os semi túneis, são compostos por material absorvente com um coeficiente de absorção de 0,6.

Esta rodovia é composta por três vias de circulação por sentido, o limite máximo de velocidade neste troço é de 70 km/h e a camada de desgaste aplicada na via é em betão betuminoso. É uma rodovia com tráfego elevado nos três períodos de referência (diurno, entardecer e noturno), com reduzida percentagem de veículos pesados.

<sup>1</sup> A partir de <http://maps.google.pt> e com tratamento em programa de SIG por parte de dBwave.i.

Os dados de base de tráfego necessários para o cálculo dos níveis sonoros para a plena via são referentes ao ano de 2016. Os mesmos são apresentados sob a forma de tráfego médio horário (TMH) e percentagem de pesados, por período de referência, conforme se pode ver no quadro seguinte.

O quadro seguinte apresenta os volumes de tráfego horário dos vários sublanços incluídos no estudo.

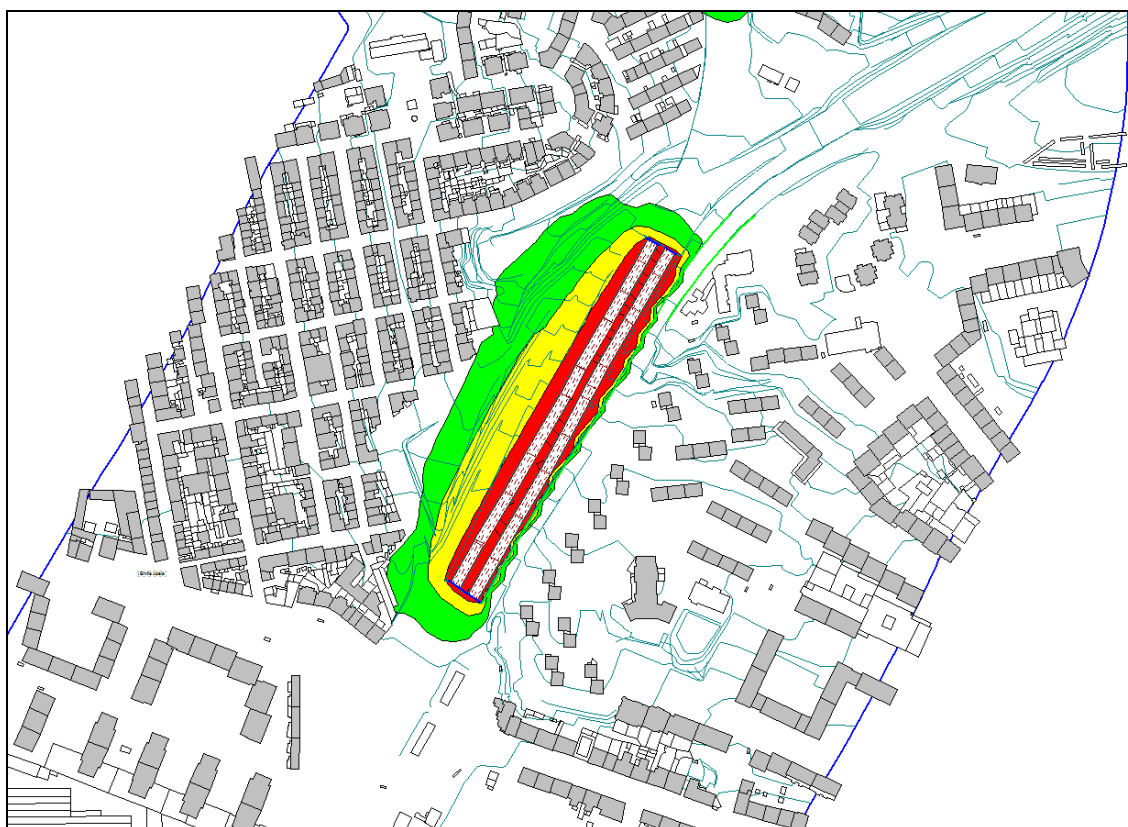
**Quadro 3.1 – Dados de tráfego considerados para o troço da A36/IC17**

Toponímia	Período diurno		Período entardecer		Período noturno		Tipo de camada de desgaste
	TMH (veíc./h)	% pesados	TMH (veíc./h)	% pesados	TMH (veíc./h)	% pesados	
A36/IC17: Buraca-Estrada Militar	2180	2,3	1459	2,2	370	2,2	BB
A36/IC17: Estrada Militar-Buraca	2180	2,3	1459	2,2	370	2,2	BB
A36/IC17: Estrada Militar-Estrada de Benfica	2112	1,9	1414	1,8	359	1,8	BB
A36/IC17: Estrada de Benfica-Ligação rot. IC16	1795	1,4	1202	1,3	305	1,3	BB
A36/IC17: Ligação rot. IC16-Estrada de Benfica	1795	1,4	1202	1,3	305	1,3	BB
A36/IC17: Ligação rot. IC16-Rot. Alfornelos	1428	1,4	956	1,3	243	1,3	BB
A36/IC17: Rot. Alfornelos-Ligação rot. IC16	1428	1,4	956	1,3	243	1,3	BB
A36/IC17: Rotunda Alfornelos-Pontinha	1615	1,6	1081	1,5	274	1,5	BB
A36/IC17: Pontinha-Rotunda Alfornelos	1615	1,5	1081	1,4	274	1,4	BB

\* BB - Betão betuminoso

## 4. PLANO DE AÇÃO

Os dados de base para a elaboração do PA reportam, tal como no MER, ao ano de 2016. A partir desta base, foram então estudadas as medidas a propor no âmbito do PA para o troço da A36/IC17 para as situações de conflito previamente identificadas com recurso aos mapas de conflito.



**Figura 4.1 – Exemplo de mapa de conflitos para o indicador  $L_n$ , que serviu de base para o PA da A36/IC17**

Para efeito do dimensionamento de medidas, os limites regulamentares a cumprir são de 65 dB(A) para o  $L_{den}$  e 55 dB(A) para o  $L_n$ .

As medidas de minimização do ruído propostas para a A36/IC17 consistiram em:

- Instalação de uma barreira acústica absorvente com 2 m de altura e 44 m de comprimento no talude do ramo de entrada no nó com o IC19.

Para estimar os resultados da implementação da medida prevista foi elaborado um modelo final onde constam as medidas propostas. A partir deste modelo final, calcularam-se novos mapas de ruído, a população e edifícios/fogos habitacionais expostos e as áreas expostas às várias classes de ruído.

Os mapas de níveis sonoros, apresentados às escalas 1:5 000 no estudo principal, são aqui apresentados no Anexo III: Cartas 1 e 2, relativas aos indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$ , respetivamente, a uma altura de 4 metros acima do solo e à escala 1:10 000.

Os mapas de níveis sonoros apresentam uma escala de cores de acordo com os níveis de ruído simulados no programa de computador, correspondendo as cores mais escuras a níveis mais altos de ruído e as mais claras a níveis inferiores, tal como se verifica na figura seguinte.

Classes do Indicador	Cor		Classes do Indicador	Cor	
$L_{den} \leq 55$	ocre		$L_n \leq 45$	verde escuro	
$55 < L_{den} \leq 60$	laranja		$45 < L_n \leq 50$	amarelo	
$60 < L_{den} \leq 65$	vermelhão		$50 < L_n \leq 55$	ocre	
$65 < L_{den} \leq 70$	carmim		$55 < L_n \leq 60$	laranja	
$L_{den} > 70$	magenta		$L_n > 60$	vermelhão	

MENOS RUÍDO  
  
 MAIS RUÍDO

Figura 4.2 – Escalas de cores representativas dos diferentes níveis de ruído

Nas figuras seguintes apresentam-se extratos dos mapas do plano de ação, Anexo III.

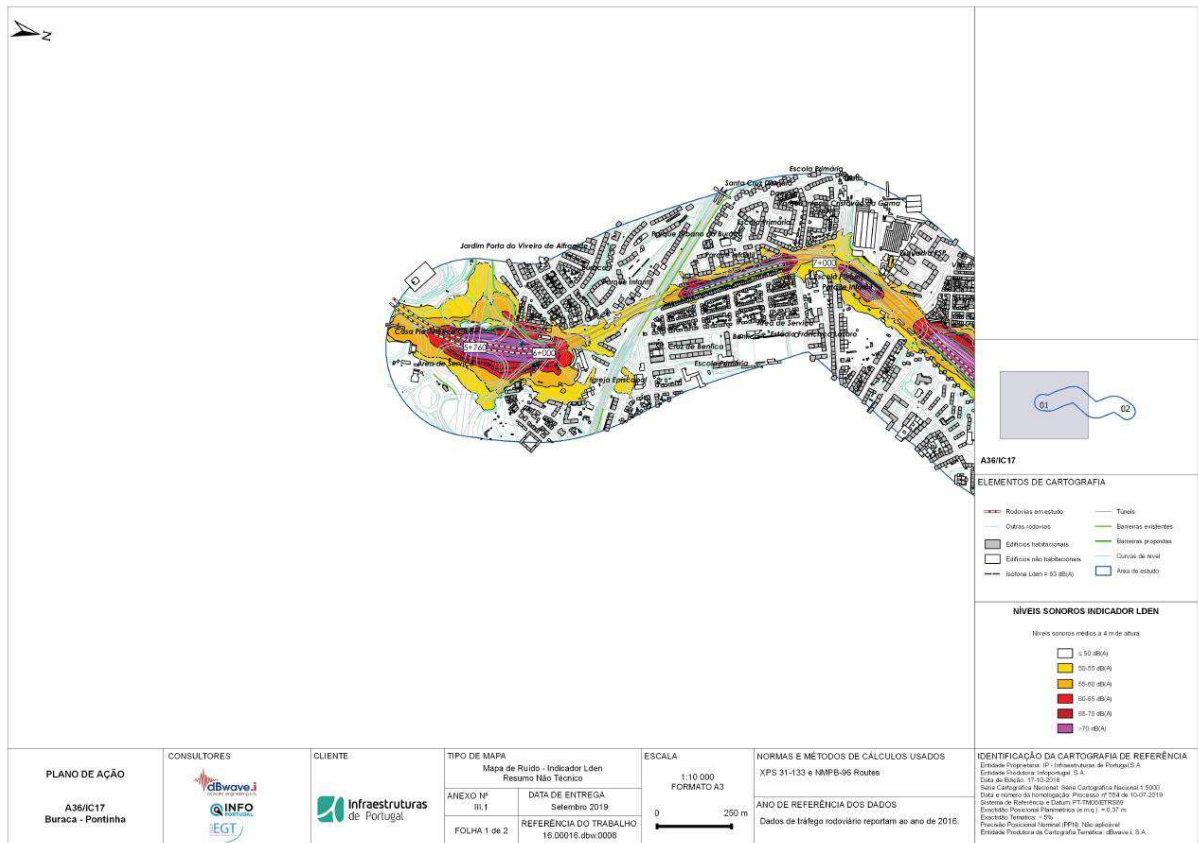


Figura 4.3 – Extrato do MR após PA da A36/IC17 para o indicador  $L_{den}$



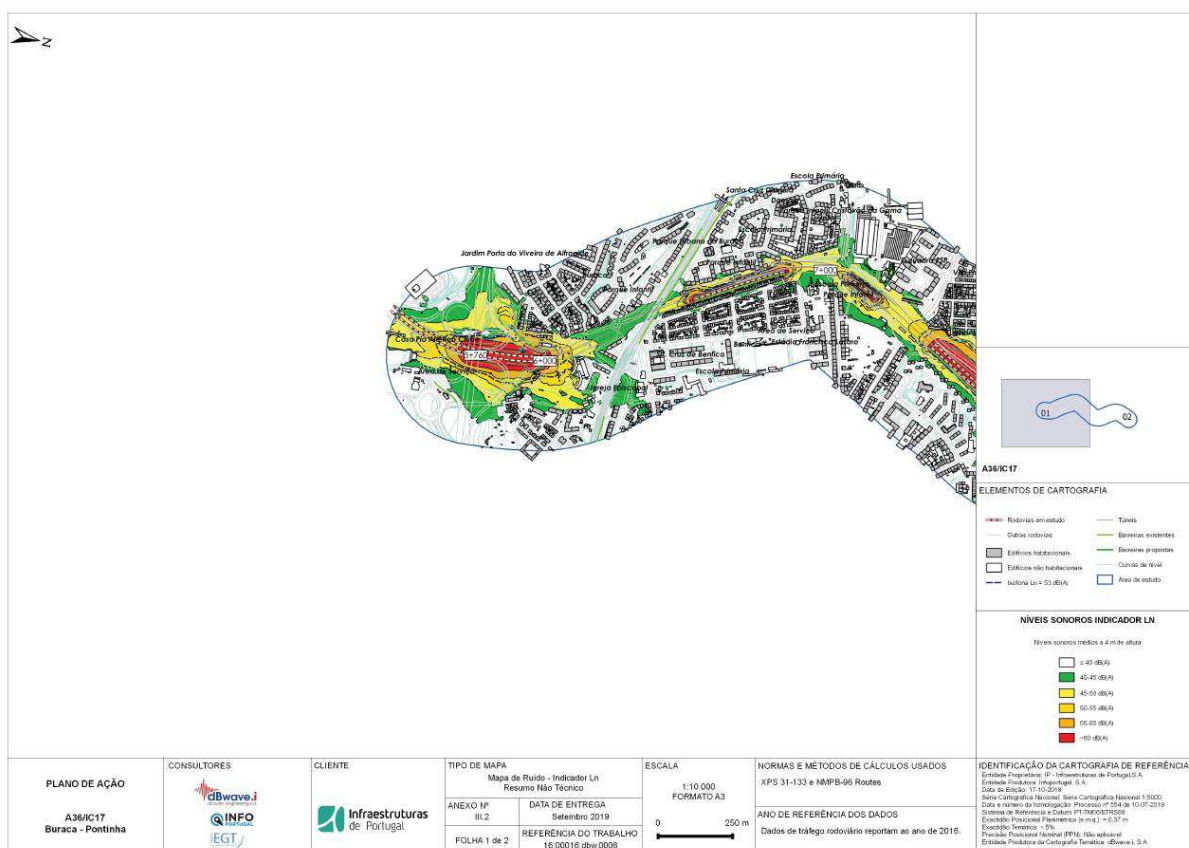


Figura 4.4 – Extrato do MR após PA da A36/IC17 para o indicador Ln

Para o cálculo da população exposta, a população residente na área de estudo e sua distribuição pelos vários edifícios habitacionais nessa área foi obtida com base em dados dos Censos 2011. Foram calculados os níveis de ruído incidentes nas fachadas dos edifícios, as áreas totais, o número total estimado de habitações e o número total estimado de pessoas, resumindo-se os resultados nos quadros que se seguem, apresentados em centenas.

Quadro 4.1 – Número estimado de pessoas expostas a diferentes gamas de valores de L<sub>den</sub> e L<sub>n</sub> a 4 m de altura e na fachada mais exposta

TOTAL							
Nº estimado de pessoas (centenas)							
Classes	MER	PA	Classes	MER	PA	% Redução MER-PA	
	L <sub>den</sub>	L <sub>den</sub>		L <sub>n</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>den</sub>	L <sub>n</sub>
55 < L <sub>den</sub> ≤ 60	18	18	45 < L <sub>n</sub> ≤ 50	24	24	0%	0%
60 < L <sub>den</sub> ≤ 65	6	6	50 < L <sub>n</sub> ≤ 55	7	7	1%	0%
65 < L <sub>den</sub> ≤ 70	2	2	55 < L <sub>n</sub> ≤ 60	3	3	0%	0%
70 < L <sub>den</sub> ≤ 75	0	0	60 < L <sub>n</sub> ≤ 65	0	0	-	-
L <sub>den</sub> > 75	0	0	65 < L <sub>n</sub> ≤ 70	0	0	-	-
			L <sub>n</sub> > 70	0	0	-	-

**Quadro 4.2 – Número estimado de áreas totais, de fogos habitacionais e de pessoas expostas a diferentes gamas de valores de  $L_{den}$  a 4 m de altura e na fachada mais exposta**

A36/IC17	Área total (km <sup>2</sup> )	N.º estimado de fogos habitacionais expostos à A36/IC17 (centenas)	N.º estimado de pessoas expostas à A36/IC17 (centenas)
$L_{den} > 75$	0,1	0	0
$L_{den} > 65$	0,2	1	2
$L_{den} > 55$	0,7	14	26

## 5. NOTA FINAL

O Plano de Ação da A36/IC17: Buraca - Pontinha torna-se uma ferramenta útil na gestão e controlo da poluição sonora, assim como no planeamento do território e permite identificar situações prioritárias a integrar em futuros Planos de Ação para redução de ruído.

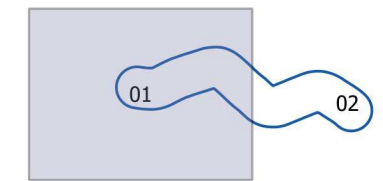
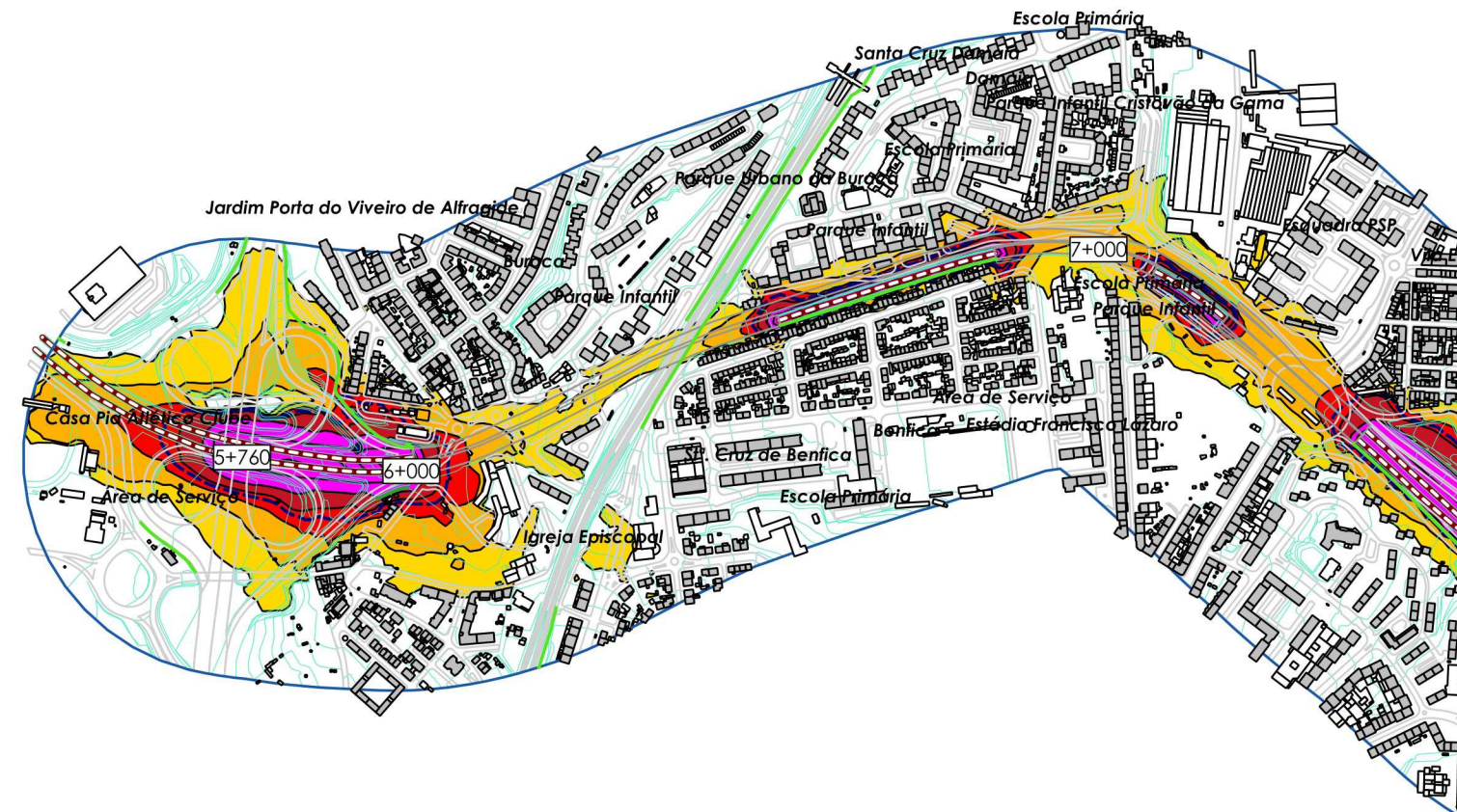
Registam-se 2 situações em que os níveis de ruído incidente na fachada de habitações ultrapassam os 65 dB(A) no  $L_{den}$  e 55 dB(A) no  $L_n$ . Para uma destas zonas foi proposta uma medida de minimização de ruído, particularmente a implantação de uma barreira acústica.

Os resultados apresentados, quer em termos de população exposta antes e depois da implementação do plano, quer em termos de áreas e número de fogos expostos, permitem concluir que o PA terá um impacto positivo no ambiente acústico da envolvente desta via.



## ANEXO III

Mapas de ruído após plano de ação (1:10 000)



A36/IC17

ELEMENTOS DE CARTOGRAFIA

- Rodovias em estudo
- Outras rodovias
- Edifícios habitacionais
- Edifícios não habitacionais
- Isófona Lden = 63 dB(A)
- Túneis
- Barreiras existentes
- Barreiras propostas
- Curvas de nível
- Área de estudo

NÍVEIS SONOROS INDICADOR LDEN

Níveis sonoros médios a 4 m de altura

- ≤ 50 dB(A)
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A)
- 60-65 dB(A)
- 65-70 dB(A)
- >70 dB(A)

PLANO DE AÇÃO

A36/IC17  
Buraca - Pontinha

CONSULTORES



CLIENTE



TIPO DE MAPA  
Mapa de Ruído - Indicador Lden  
Resumo Não Técnico

ANEXO Nº III.1	DATA DE ENTREGA Setembro 2019
FOLHA 1 de 2	REFERÊNCIA DO TRABALHO 16.00016.dbw.0008

ESCALA

1:10 000  
FORMATO A3  
  
0 250 m

NORMAS E MÉTODOS DE CÁLCULOS USADOS

XPS 31-133 e NMPB-96 Routes

ANO DE REFERÊNCIA DOS DADOS

Dados de tráfego rodoviário reportam ao ano de 2016.

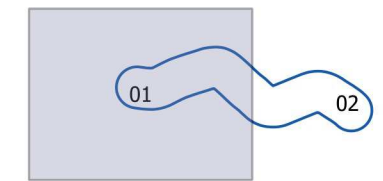
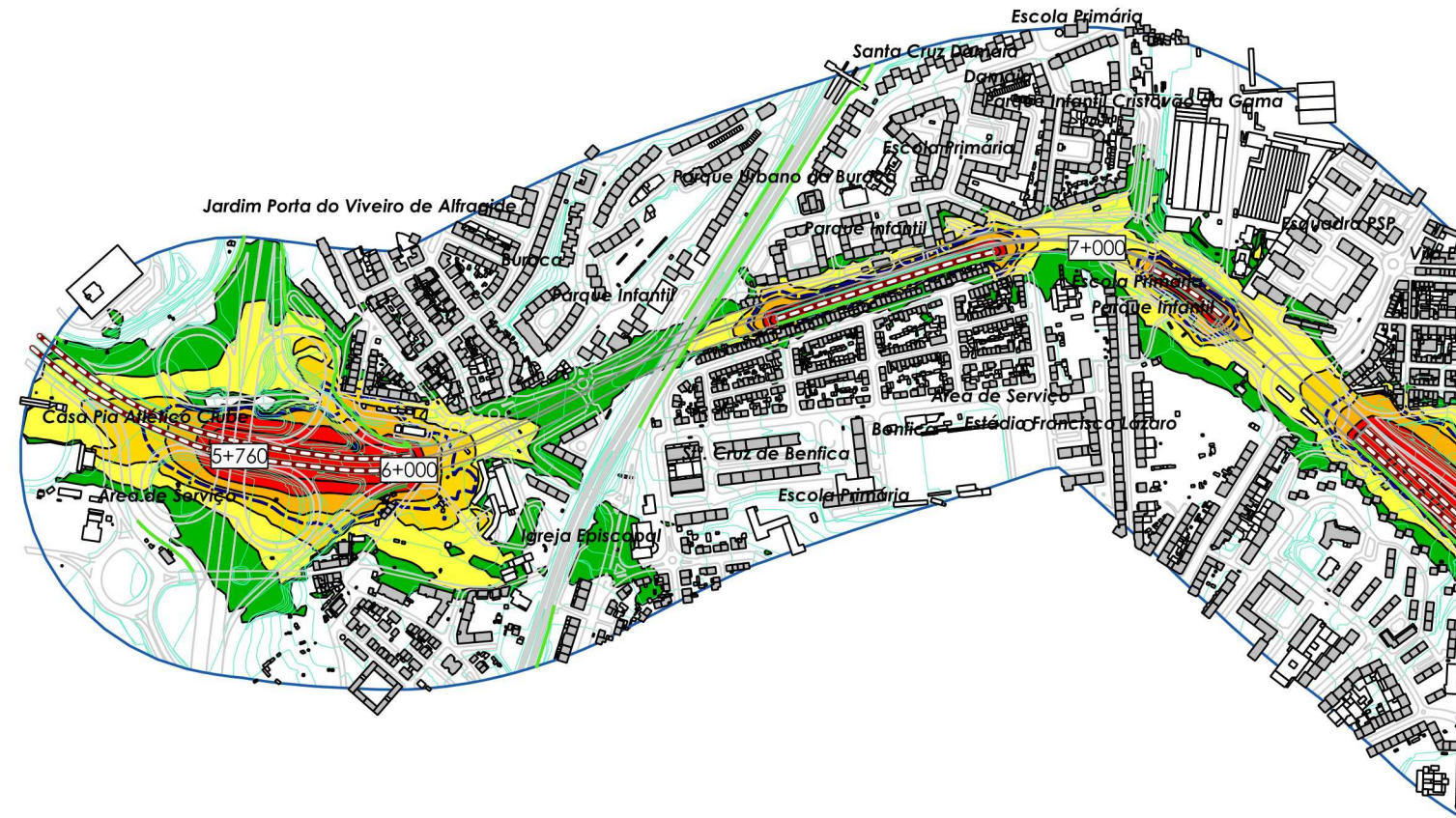
IDENTIFICAÇÃO DA CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA

Entidade Proprietária: IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.  
Entidade Produtora: Infoportugal, S.A.  
Data de Edição: 17-10-2018  
Série Cartográfica Nacional: Série Cartográfica Nacional 1:5000  
Data e número da homologação: Processo nº 554 de 10-07-2019  
Sistema de Referência e Datum: PT-TM06/ETRS89  
Exactidão Posicional Planimétrica (e.m.q.): = 0,37 m  
Exactidão Temática: < 5%  
Precisão Posicional Nominal (PPN): Não aplicável  
Entidade Produtora da Cartografia Temática: dBwave.i, S.A.









A36/IC17

ELEMENTOS DE CARTOGRAFIA

- Rodovias em estudo
- Outras rodovias
- Edifícios habitacionais
- Edifícios não habitacionais
- Isófona Ln = 53 dB(A)
- Túneis
- Barreiras existentes
- Barreiras propostas
- Curvas de nível
- Área de estudo

NÍVEIS SONOROS INDICADOR LN

Níveis sonoros médios a 4 m de altura

- ≤ 40 dB(A)
- 40-45 dB(A)
- 45-50 dB(A)
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A)
- >60 dB(A)

PLANO DE AÇÃO

A36/IC17  
Buraca - Pontinha

CONSULTORES



CLIENTE



TIPO DE MAPA

Mapa de Ruído - Indicador Ln  
Resumo Não Técnico

ANEXO Nº III.2	DATA DE ENTREGA Setembro 2019
FOLHA 1 de 2	REFERÊNCIA DO TRABALHO 16.00016.dbw.0008

ESCALA

1:10 000  
FORMATO A3

NORMAS E MÉTODOS DE CÁLCULOS USADOS

XPS 31-133 e NMPB-96 Routes

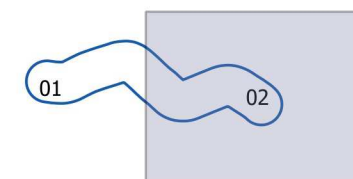
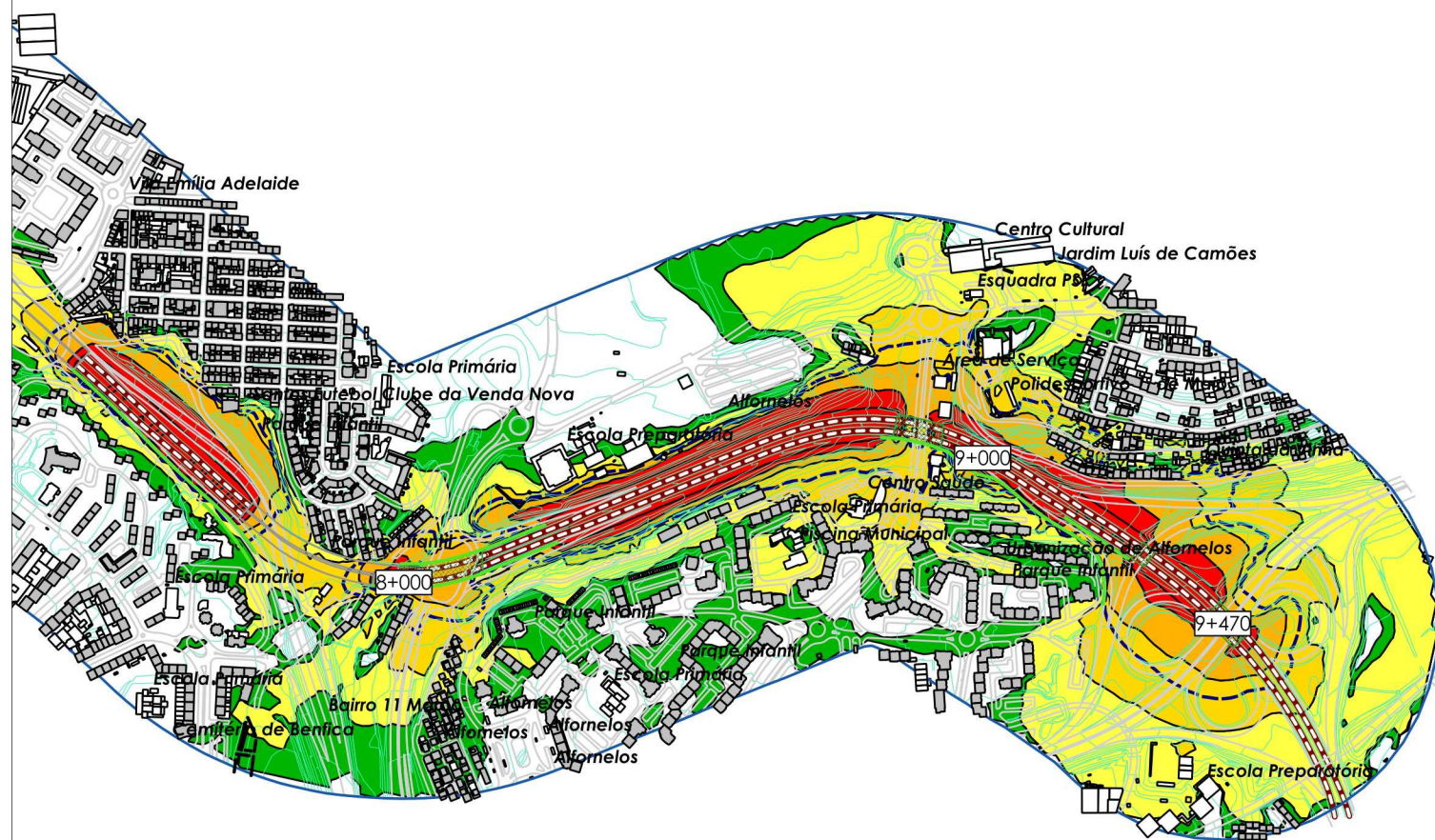
ANO DE REFERÊNCIA DOS DADOS

Dados de tráfego rodoviário reportam ao ano de 2016.

IDENTIFICAÇÃO DA CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA

Entidade Proprietária: IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.  
Entidade Produtora: Infoportugal, S.A.  
Data de Edição: 17-10-2018  
Série Cartográfica Nacional: Série Cartográfica Nacional 1:5000  
Data e número da homologação: Processo nº 554 de 10-07-2019  
Sistema de Referência e Datum: PT-TM06/ETRS89  
Exactidão Posicional Planimétrica (e.m.q.): = 0,37 m  
Exactidão Temática: < 5%  
Precisão Posicional Nominal (PPN): Não aplicável  
Entidade Produtora da Cartografia Temática: dBwave.i, S.A.





A36/IC17

ELEMENTOS DE CARTOGRAFIA

- Rodovias em estudo
- Outras rodovias
- Edifícios habitacionais
- Edifícios não habitacionais
- Isófona L<sub>n</sub> = 53 dB(A)
- Túneis
- Barreiras existentes
- Barreiras propostas
- Curvas de nível
- Área de estudo

NÍVEIS SONOROS INDICADOR L<sub>N</sub>

Níveis sonoros médios a 4 m de altura

- ≤ 40 dB(A)
- 40-45 dB(A)
- 45-50 dB(A)
- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A)
- >60 dB(A)

PLANO DE AÇÃO

A36/IC17  
Buraca - Pontinha

CONSULTORES



CLIENTE



TIPO DE MAPA

Mapa de Ruído - Indicador L<sub>n</sub>  
Resumo Não Técnico

ANEXO Nº

III.2

DATA DE ENTREGA

Setembro 2019

FOLHA 2 de 2

REFERÊNCIA DO TRABALHO

16.00016.dbw.0008

ESCALA

1:10 000  
FORMATO A3



NORMAS E MÉTODOS DE CÁLCULOS USADOS

XPS 31-133 e NMPB-96 Routes

ANO DE REFERÊNCIA DOS DADOS

Dados de tráfego rodoviário reportam ao ano de 2016.

IDENTIFICAÇÃO DA CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA

Entidade Proprietária: IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.  
Entidade Produtora: Infoportugal, S.A.  
Data de Edição: 17-10-2018  
Série Cartográfica Nacional: Série Cartográfica Nacional 1:5000  
Data e número da homologação: Processo nº 554 de 10-07-2019  
Sistema de Referência e Datum: PT-TM06/ETRS89  
Exactidão Posicional Planimétrica (e.m.q.): = 0,37 m  
Exactidão Temática: < 5%  
Precisão Posicional Nominal (PPN): Não aplicável  
Entidade Produtora da Cartografia Temática: dBwave.i, S.A.