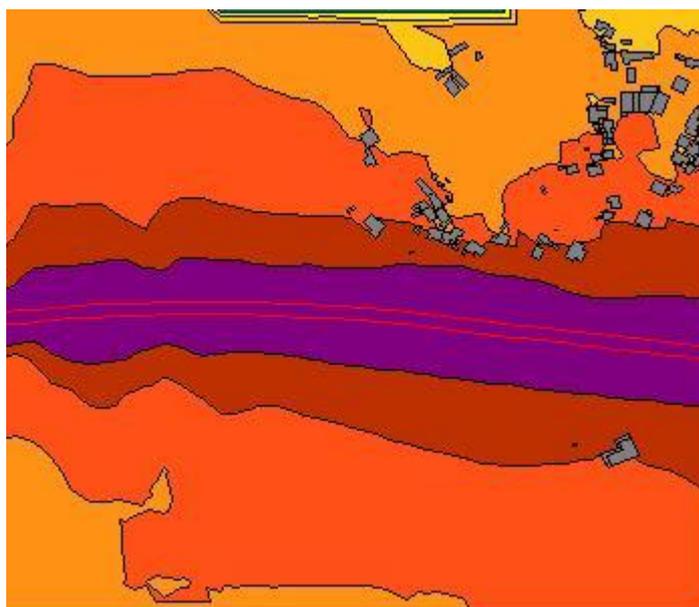


Infraestruturas de Portugal, S.A

Plano de Ação – Resumo não Técnico

Lanço A16/IC16 – Lisboa (IC17) – Nó de Belas (IC18)



Relatório nº **AG/18/0604-03RNT**

Volume I

Lanço A16/IC16 – Lisboa (IC17) – Nó de Belas (IC18)

PLANO DE AÇÃO – Resumo Não Técnico

A Ambiente Global – Serviços Ambientais, Lda. apresenta o Plano de Ação do lanço A16/IC16 – Lisboa (IC17) – Nó de Belas (IC18), da concessão da Grande Lisboa, atribuída à I.P. – Infraestruturas de Portugal, S.A..

O Lanço A16/IC16 – Lisboa (IC17) – Nó de Belas (IC18), tem uma extensão de 4,4 Km.

O presente plano de ação foi elaborado de acordo com a legislação aplicável em vigor, em conjunto com a Concessionária e pretende dar cumprimento ao estipulado no artigo 8º e no anexo V do Decreto-Lei 146/2006 de 31 de julho, no que se refere à informação à Comissão Europeia.

Tondela, 20 de dezembro de 2019

Responsável Técnico

Responsável Monitorização e
Laboratório

Rita Sousa

Bárbara Cardoso

FICHA TÉCNICA

ESTUDOS SETORIAIS:

Edição cartográfica: Geolayer - Estudos de Território, Lda.

Modelação dos Mapas de Ruído: Ambiente Global – Serviços Ambientais, Lda.

Dados Populacionais: Geolayer - Estudos de Território, Lda.

Medições acústicas para validação dos resultados: DBWAVE.I ACOUSTIC ENGINEERING, S.A. - Laboratório de Ruído e Vibrações

Peças escritas: Ambiente Global – Serviços Ambientais, Lda.

Peças desenhadas: Geolayer - Estudos de Território, Lda.

PLANO DE AÇÃO

Atualização de MER:

Ambiente Global – Serviços Ambientais, Lda.

Geolayer – Estudos de Território, Lda.

Elaboração do PA:

Infraestruturas de Portugal, S.A.

Ambiente Global – Serviços Ambientais, Lda.

Geolayer – Estudos de Território, Lda.

Execução do PA:

Infraestruturas de Portugal, S.A.

Índice

1. Enquadramento.....	7
2. Resultados do MER após atualização	8
3. Estratégias de redução do ruído para o caso em estudo.....	10
4. Resultados do PA.....	11
5. Medidas de avaliação da implementação e dos resultados do plano de ação.	14
6. Conclusões	15

Índice de Quadros

Quadro 1 – Variação de tráfego na via em estudo (TMDA).....	7
Quadro 2 – Variação populacional nos concelhos atravessados pela via.....	7
Quadro 3 - Número estimado de pessoas (em centenas) residentes dentro das aglomerações, expostas a diferentes gamas de valores de L_{den} , a 4 m altura e na “fachada mais exposta”..	8
Quadro 4 - Número estimado de pessoas (em centenas) residentes dentro das aglomerações, expostas a diferentes gamas de valores de L_n , a 4 m altura e na “fachada mais exposta”.....	9
Quadro 5 – Área total (em km ²) e número estimado de habitações e de pessoas (em centenas) expostas a diferentes gamas de valores de L_{den} a 4 m altura e na “fachada mais exposta”	9
Quadro 6– Barreiras Acústicas a Implementar.....	10
Quadro 7 - Número estimado de pessoas (em centenas) residentes dentro das aglomerações, expostas a diferentes gamas de valores de L_{den} , a 4 m altura e na “fachada mais exposta”.	11
Quadro 8 - Número estimado de pessoas (em centenas) residentes dentro das aglomerações, expostas a diferentes gamas de valores de L_n , a 4 m altura e na “fachada mais exposta”....	11
Quadro 9 – Área total (em km ²) e número estimado de habitações e de pessoas (em centenas) expostas a diferentes gamas de valores de L_{den} a 4 m altura e na “fachada mais exposta”	12
Quadro 10 - Estimativa da redução da população exposta para o parâmetro L_{den} após implementação da solução proposta	12
Quadro 11 - Estimativa da redução da população exposta para o parâmetro L_n após implementação da solução proposta	13

Lista de Anexos

Modelação L_{den} – PA.....	Anexo I
Modelação L_n – PA	Anexo II
Localização das Barreiras a Implementar	Anexo III

Abreviaturas

APA – Agência Portuguesa do Ambiente

DRA – Diretiva n.º 2002/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho (Diretiva de Ruído Ambiental)

GIT – Grande Infraestrutura de Transporte

MER – Mapa Estratégico de Ruído

IPAC – Instituto Português de Acreditação

RGR – Regulamento Geral do Ruído

CE - Comissão Europeia

PA – Plano de Ação

1. Enquadramento

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico (RNT) do Plano de Ação (PA) do Lanço A16/IC16 – Lisboa (IC17) – Nó de Belas (IC18), elaborado de acordo com a legislação em vigor, e tendo em conta as diretrizes da APA, o RNT tem como objetivo a divulgação junto do público do conteúdo do PA.

O Lanço A16/IC16 – Lisboa (IC17) – Nó de Belas (IC18), com uma extensão de 4,4 Km, atravessa o concelho da Amadora influenciando também o concelho de Odivelas no início do troço. Estes concelhos são caracterizados maioritariamente por zonas habitacionais,

Consideramos que a área em estudo é classificada como Zona Mista (L_{den} inferior ou igual a 65 dB(A) e L_n inferior ou igual a 55 dB(A)), uma vez que é via de tráfego classificada como GIT (com mais de 3 milhões de passagens de veículos por ano).

A modelação do MER referente ao Lanço A16/IC16 – Lisboa (IC17) – Nó de Belas (IC18), foi elaborada e apresentada à APA, em novembro de 2008, reportado ao ano civil de 2006. Em virtude do tráfego de 2017 apresentar evolução significativa em relação ao tráfego de 2006 e de já terem sido implementadas medidas de redução de ruído após a aprovação do MER, procedeu-se à atualização do mesmo. No quadro 1 apresenta-se a variação de tráfego entre o ano 2006 e 2017.

Quadro 1 – Variação de tráfego na via em estudo (TMDA)

Lanço	TMDA (veículos/dia)	
	2006	2017
Fonte Santa - Belas	27282	17144
Santa Eloi – Fonte Santa	37142	33605
Pontinha – Santa Eloi	39167	49936

Dado que foram já publicados os resultados definitivos dos Censos 2011, pelo Instituto Nacional de Estatística, foi efetuada uma comparação entre a população residente nos concelhos Loures e Odivelas em 2001 e 2011 cujos resultados obtidos são apresentados no quadro seguinte.

Quadro 2 – Variação populacional nos concelhos atravessados pela via

Concelho	População 2001	População 2011	Taxa de Variação (%)
Odivelas	133847	144549	8%
Amadora	175872	175136	0,4%

A comparação efetuada permite concluir que na última década se registou um aumento na população residente em todos os concelhos.

2. Resultados do MER após atualização

Nos quadros seguintes são apresentados os resultados da atualização do MER. O cálculo do número de pessoas expostas residentes dentro das aglomerações, Odivelas e Amadora, para os indicadores de ruído Lden e Ln a 4 metros de altura e na “fachada mais exposta” é apresentado nos quadros 3 e 4, respetivamente.

Quadro 3 - Número estimado de pessoas (em centenas) residentes dentro das aglomerações, expostas a diferentes gamas de valores de Lden, a 4 m altura e na “fachada mais exposta”.

Classes de níveis sonoros do indicador L_{den} [dB(A)]	Nº Estimado de Pessoas (centenas)
55 < Lden ≤60	36
60 < Lden ≤65	25
65 < Lden ≤70	12
70 < Lden ≤75	2
Lden > 75	1

Quadro 4 - Número estimado de pessoas (em centenas) residentes dentro das aglomerações, expostas a diferentes gamas de valores de L_n , a 4 m altura e na “fachada mais exposta”.

Classes de níveis sonoros do indicador L_n [dB(A)]	Nº Estimado de Pessoas (centenas)
45 < L_n ≤ 50	38
50 < L_n ≤ 55	27
55 < L_n ≤ 60	17
60 < L_n ≤ 65	3
65 < L_n ≤ 70	1
L_n > 70	0

Para o indicador de ruído L_{den} é também apresentado, o cálculo da área e do número de habitações/fogos expostos e das pessoas residentes, para uma cota de 4 metros de altura. No quadro 5 apresentam-se os resultados, dentro das aglomerações, uma vez que o mapa só atravessa aglomerações.

Quadro 5 – Área total (em km²) e número estimado de habitações e de pessoas (em centenas) expostas a diferentes gamas de valores de L_{den} a 4 m altura e na “fachada mais exposta”

Indicador L_{den} [dB(A)]	Área Total (km²)	Nº Estimado de Habitações/Fogos	Nº Estimado de Pessoas (em centenas)
L_{den} >75	0,27	39	1
L_{den} >65	1,21	708	15
L_{den} >55	3,17	3471	76

3. Estratégias de redução do ruído para o caso em estudo

No caso em estudo, está prevista a beneficiação do piso deste troço da A16 no âmbito do projeto "IC17(A36) - Benfica e Rotunda de Benfica (Km 0+000) e (Km 4+200)" a realizar nos próximos cinco anos. Ainda assim, e uma vez que o traçado desta via permite a instalação de barreiras acústicas, optou-se por considerar em primeiro lugar a redução conferida por estas estruturas dado que eventualmente serão instaladas no curto prazo; e só depois a redução de 3 dB(A) conseguida com a aplicação de uma nova camada de desgaste com características de absorção acústica a aplicar no âmbito do projeto de beneficiação.

Na sequência da modelação é proposta, no caso da via em estudo, uma solução que consiste na colocação de barreiras acústicas nas zonas em que os valores obtidos no MER ultrapassam os valores limites legais impostos pelo RGR, com características absorventes permitindo assim a redução do ruído. De salientar que após a aprovação do MER este troço foi já alvo de medidas de minimização de ruído tendo sido instaladas duas barreiras acústicas previamente à elaboração deste PA.

A operacionalidade deste plano de ação será concretizada numa só fase.

A solução proposta permite, no final da sua implementação, reduzir o número de situações críticas, valores acima de 65 dB(A) para L_{den} e 55 dB(A) para L_n , limite legal estabelecido pelo RGR.

A modelação para os indicadores de ruído L_{den} e L_n , do Plano de Ação, podem ser visualizadas nos Anexos I e II, respetivamente. A localização e características das barreiras acústicas a implementar podem ser consultados no Anexo II e no quadro seguinte, respetivamente.

Quadro 6– Barreiras Acústicas a Implementar

Barreira	Lado da Via	km início	km fim	Altura (m)	Extensão (m)	Tipo de Painéis
PA1_a	Esquerdo	1+180	1+388	4	208	Absorventes
PA1_b	Esquerdo	1+388	1+780	4,5	392	Absorventes
Pa2_a	Direito	3+080	3+177	2,5	98	Absorventes
PA2_b	Direito	3+177	3+518	1,5	341	Absorventes
PA3_a	Direito	3+625	3+674	4	49	Refletores
PA3_b	Direito	3+674	3+710	4	36	Absorventes
PA3_c	Direito	3+710	3+856	3	145	Absorventes

4. Resultados do PA

A partir dos resultados obtidos no PA, podemos estimar para os dois indicadores de ruído L_{den} e L_n , a população exposta, a área total e o número de edifícios expostos. Nos quadros seguintes (indicadores de ruído L_{den} e L_n , respetivamente) apresentam-se os resultados obtidos para o lanço em estudo, após concretização do plano, dentro das aglomerações.

Quadro 7 - Número estimado de pessoas (em centenas) residentes dentro das aglomerações, expostas a diferentes gamas de valores de L_{den} , a 4 m altura e na "fachada mais exposta".

Classes de níveis sonoros do indicador L_{den} [dB(A)]	Nº Estimado de Pessoas (centenas)
$55 < L_{den} \leq 60$	37
$60 < L_{den} \leq 65$	28
$65 < L_{den} \leq 70$	6
$70 < L_{den} \leq 75$	1
$L_{den} > 75$	1

Quadro 8 - Número estimado de pessoas (em centenas) residentes dentro das aglomerações, expostas a diferentes gamas de valores de L_n , a 4 m altura e na "fachada mais exposta".

Classes de níveis sonoros do indicador L_n [dB(A)]	Nº Estimado de Pessoas (centenas)
$45 < L_n \leq 50$	40
$50 < L_n \leq 55$	29
$55 < L_n \leq 60$	12
$60 < L_n \leq 65$	2
$65 < L_n \leq 70$	1
$L_n > 70$	0

Para o indicador de ruído L_{den} é também apresentado, o cálculo da área e do número de habitações/fogos expostos e das pessoas residentes, para uma cota de 4 metros de altura. No quadro 9 apresentam-se os resultados

Quadro 9 – Área total (em km²) e número estimado de habitações e de pessoas (em centenas) expostas a diferentes gamas de valores de L_{den} a 4 m altura e na “fachada mais exposta”

Indicador L_{den} [dB(A)]	Área Total (km²)	Nº Estimado de Habitações/Fogos	Nº Estimado de Pessoas (em centenas)
Lden >75	0,26	35	1
Lden >65	1,14	407	8
Lden >55	3,15	3330	73

A redução em termos populacionais apenas pode ser contabilizada entre os resultados da atualização do MER (dados 2017) e os resultados do PA, uma vez que os dados de entradas referentes à população do MER e os valores de tráfego aprovado em 2008 são diferentes¹. Esta análise é apresentada nos quadros seguintes.

Os quadros 10 e 11 representam a redução da população exposta para os dois indicadores de ruído L_{den} e L_{nr} , respetivamente, após implementação da solução proposta.

Quadro 10 - Estimativa da redução da população exposta para o parâmetro L_{den} após implementação da solução proposta

Classes de Níveis sonoros do indicador L_{den} [dB(A)]	Nº Estimado de Pessoas (Centenas)		
	Dentro das Aglomerações		
	PA	Atualização do MER	% Redução
> 75	1	1	--
> 65	8	15	47%
> 55	73	76	4%

¹ Em 2008 foram usados dados populacionais dos Censos 2001 e na atualização de 2017 e neste PA são usados dados populacionais dos Censos 2011.

Quadro 11 - Estimativa da redução da população exposta para o parâmetro L_n após implementação da solução proposta

Classes de Níveis sonoros do indicador L_{den} [dB(A)]	Nº Estimado de Pessoas (Centenas)		
	Dentro das Aglomerações		
	PA	Atualização do MER	% Redução
> 75	0	0	--
> 65	1	1	--
> 55	3	4	25%
> 45	84	86	2%

5. Medidas de avaliação da implementação e dos resultados do plano de ação.

Os mapas estratégicos de ruído e os planos de ação são reavaliados de cinco em cinco anos, de acordo com o Decreto-Lei 146/2006, de 31 de julho². Neste contexto há a referir que, até ao final de 2021 serão elaborados novos MER destes troços cujos relatório incluirão evidência da adoção das medidas previstas nestes Planos de Ação e/ou faseamento das medidas a adotar para além do ciclo quinquenal.

² O Decreto-Lei n.º 136-A/2019 de 6 de setembro não introduziu alterações neste âmbito.

6. Conclusões

Ao dar cumprimento a este Plano de Ação, a Infraestruturas de Portugal, S.A. reduzem o número de situações críticas, valores acima de 65 dB(A) para L_{den} e 55 dB(A) para L_n , limite legal estabelecido pelo RGR.

Tondela, 20 de dezembro de 2019