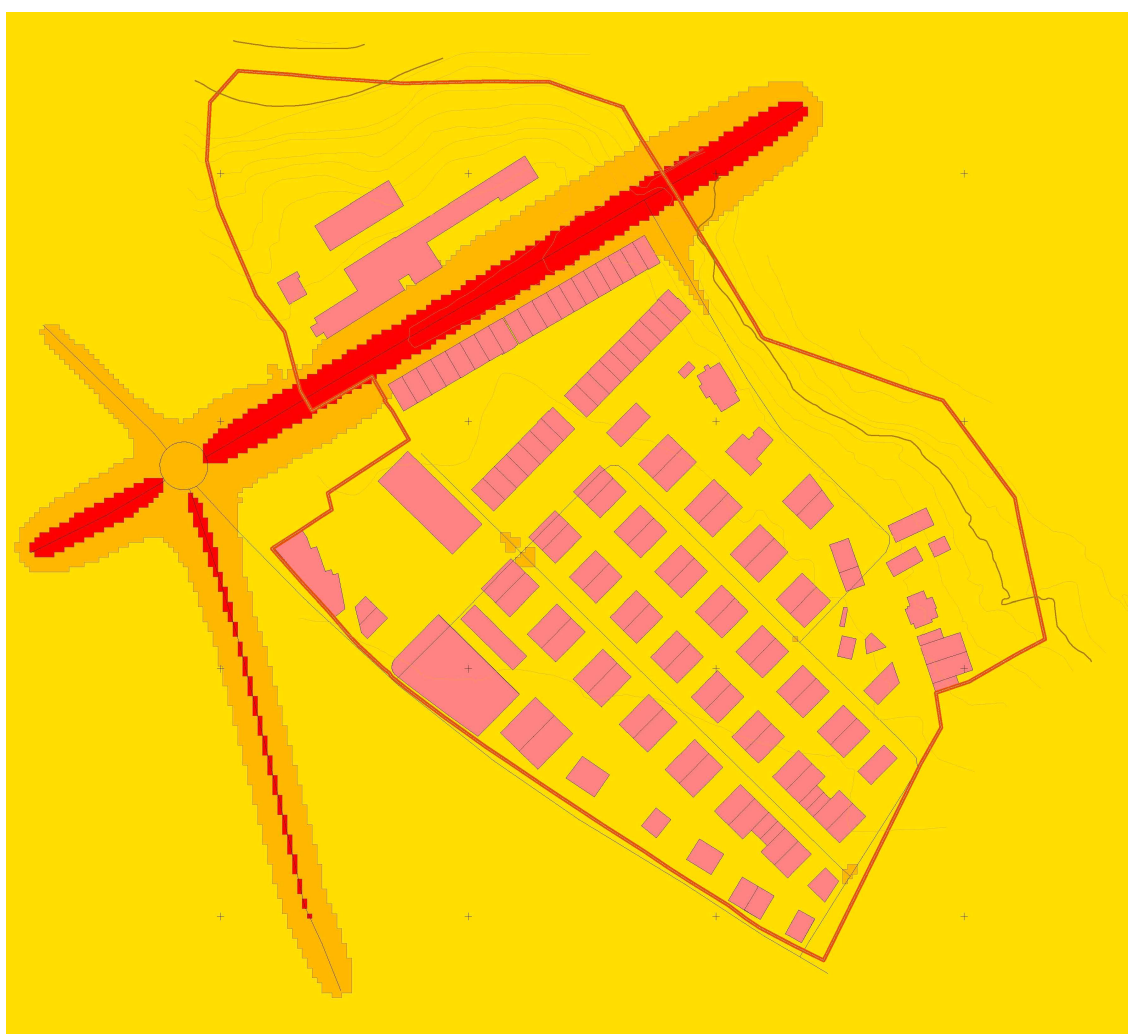


Mapa de Ruído para o Plano de Pormenor da Zona ZE1 de Almogrove



Janeiro de 2019

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO E OBJECTIVO	5
2. CONTEXTO LEGISLATIVO	6
2.1 Definições	6
2.2 Enquadramento Legal dos Mapas de Ruído	7
2.3 Metodologia	10
2.4 Opções de Cálculo	12
2.5 Validação de Longa Duração	12
2.6 Peças Desenhadas e Escritas	12
3. MAPAS DE RUÍDO – DESCRIÇÃO BREVE	13
4. MAPAS DE RUÍDO - ZONA ZE1 DE ALMOGRAVE	13
5. DESCRIÇÃO DO PROJECTO	15
5.1 Software Utilizado	15
5.2 Equipamento	15
5.3 Normas e Parâmetros Utilizados	15
5.3.1 Tráfego Rodoviário	15
5.4 Caracterização do Modelo	16
5.4.1 Identificação do Local em Estudo	17
5.4.2 Caracterização Climática	17
5.4.3 Topografia	18
5.4.4 Edifícios	18
5.4.5 Fontes de Ruído	18
5.5 Validação do Modelo	19
5.5.1 Validação Junto às Fontes Sonoras	20
5.5.2 Valores Medidos.....	22
5.6 Resultados do Modelo – Mapas de Ruído	24
5.6.1 Situação Atual	25
5.6.1 Situação Futura	27
6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	29
6.1 Situação Atual	29
6.2 Situação Futura	29
7. BIBLIOGRAFIA	30

ÍNDICE TABELAS

Tabela 1 - Níveis Máximos de Exposição ao Ruído Ambiente Exterior.....	8
Tabela 2 - Relação de Cores e Padrões para as Classes de Níveis Sonoros	13
Tabela 3 - Resultados do Modelo nos Pontos Recetores	21
Tabela 4 - Comparação entre os Valores Medidos e Calculados para o Indicador Lden.....	21
Tabela 5 - Comparação entre os Valores Medidos e Calculados para o Indicador Ln.....	21
Tabela 6 – Valores Medidos - Avenida da Praia – ID 0079	22
Tabela 7 - Valores Medidos - Avenida Rosendo Salvador – ID 0064	22
Tabela 8 - Valores Medidos - Rua da Boavista – ID 0072	23
Tabela 9 - Valores Medidos - Rua do Chafariz – ID 0056.....	23
Tabela 10 - Valores Medidos - Rua António Pacheco – ID 0059.....	24

ÍNDICE FIGURAS

Figura 1 - Zona ZE1 de Almogrove	17
Figura 2 - Vista Tridimensional do Local em Estudo.....	18
Figura 3 - Vias Consideradas no Estudo e Locais de Contagem de Tráfego	19
Figura 4 - Pontos Recetores de Ruído	20
Figura 5 - Níveis Sonoros de Zona ZE1 de Almogrove, Lden (Situação Atual)	25
Figura 6 - Níveis Sonoros de Zona ZE1 de Almogrove, Ln (Situação Atual)	26
Figura 7 - Níveis Sonoros de Zona ZE1 de Almogrove, Lden (Situação Futura)	27
Figura 8 - Níveis Sonoros de Zona ZE1 de Almogrove, Ln (Situação Futura)	28

Ficha Técnica

Designação do Projecto	Mapa de Ruído para o Plano de Pormenor da Zona ZE1 de Almogrove
Elaborou	Alacústica, Lda.
Requerente	Câmara Municipal de Odemira
Local de realização dos ensaios	Almogrove
Fonte(s) do Ruído Particular	Tráfego rodoviário
Data(s) dos ensaios	Medições acústicas: Fevereiro e Março de 2017
Data de Emissão	Novembro de 2017

1. INTRODUÇÃO E OBJECTIVO

O Decreto-Lei n.º 09/2007, 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.

O objetivo deste trabalho consiste na elaboração dos Mapas de Ruído para o Plano de Pormenor da Zona ZE1 de Almogrove, de forma a dispor-se de uma ferramenta evoluída para a gestão e controlo da poluição sonora existente nessa área.

Um mapa de ruído constitui, essencialmente, uma ferramenta de apoio à decisão sobre planeamento e ordenamento do território devendo, portanto, ser adotado na preparação dos instrumentos de ordenamento do território e na sua aplicação.

Assim, um mapa de ruído fornecerá informação para atingir os seguintes objetivos:

- Preservar zonas com níveis sonoros regulamentares;
- Corrigir zonas com níveis sonoros não regulamentares;
- Criar novas zonas sensíveis ou mistas com níveis sonoros compatíveis.

Neste trabalho foi desenvolvido um modelo acústico tridimensional de toda a área em estudo e analisados os respectivos resultados, nas seguintes perspetivas:

- Níveis de ruído previstos pelo modelo num dado conjunto de pontos recetores, em particular junto das zonas mais críticas devido à sua sensibilidade ao ruído;
- Mapas de ruído L_{den} e L_n , considerando as principais fontes de ruído (vias rodoviárias).

O modelo criado apresenta um potencial que não se esgota nos resultados apresentados e a escala a que foi realizado adapta-se melhor à tomada de decisões sobre estratégias de zonamento e de identificação de áreas prioritárias para redução de ruído. Constitui, assim, uma ferramenta que deverá ser utilizada em conjunto com o planeamento urbano de forma a permitir analisar qualquer cenário de alteração da situação atual, assim como evidenciar perante terceiros os impactos sonoros gerados e a redução ou aumento dos níveis sonoros (p.e. alteração do fluxo de viaturas, mudança de piso, etc.).

No presente relatório é descrito o modelo computacional, utilizado e desenvolvido, e são apresentados os seus resultados, quer em forma de tabelas, quer em forma de mapas de ruído. Com os dados apresentados é possível obter resultados claros do ruído proveniente das diversas fontes sonoras.

2. CONTEXTO LEGISLATIVO

A legislação portuguesa em que se baseiam as disposições legais elaboradas e apresentadas neste trabalho é descrita no Decreto-lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, que aprova Regulamento Geral de Ruído (RGR), no Decreto-lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, que transpõe a Diretiva n.º 2002/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho, nas Diretrizes para elaboração dos mapas de ruído, do Instituto do Ambiente, e nas Notas Técnicas elaboradas pela DGA/DGOTDU – “Princípios orientadores para a Elaboração de Mapas de Ruído” e “Recomendações para Seleção de Métodos de Cálculo a Utilizar na Previsão de Níveis Sonoros”.

2.1 Definições

Intervalos de Tempo de Referência, segundo o Decreto-Lei n.º 09/2007 – São tomados como períodos de referência os seguintes: diurno (7h00 às 20h00), entardecer (20h00 às 23h00) e noturno (23h00 às 7h00);

Ruído Ambiente – Ruído global observado numa dada circunstância num determinado instante, devido ao conjunto das fontes sonoras que fazem parte da vizinhança próxima ou longínqua do local considerado;

Ruído Residual (ou Ruído de Fundo) – Ruído ambiente a que se suprimem um ou mais ruídos particulares, para uma determinada situação;

Ruído Particular (ou Ruído Perturbador) – Componente do ruído ambiente que pode ser especificamente identificada por meios acústicos e atribuída a uma determinada fonte sonora;

Área do Mapa – Área onde se pretende conhecer os níveis sonoros;

Área de Estudo – A área de estudo, é uma área que geralmente é superior à área do mapa, onde poderão existir fontes de ruído que, apesar de se localizarem fora da área do mapa, poderão ter influência nos níveis sonoros aí existentes;

Mapa de ruído - o 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)

Valor Limite – Valor que conforme determinado pelo Estado-membro (em Portugal correspondente aos valores impostos para zonas sensíveis ou mistas), que, caso seja excedido, é ou poderá ser objeto de medidas de redução por parte das autoridades competentes;

Zona Mista - a 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;

Zona Sensível - a 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;

Indicador de ruído - o parâmetro físico-matemático para a descrição do ruído ambiente que tenha uma relação com um efeito prejudicial na saúde ou no bem-estar humano;

Indicador de ruído diurno-entardecer-noturno (*Lden*) - o indicador de ruído, expresso em dB(A), associado ao incómodo global, dado pela expressão:

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

Indicador de ruído diurno (*Ld*) ou (*Lday*) - o nível sonoro médio de longa duração, conforme definido na Norma NP 1730-1:1996, ou na versão atualizada correspondente, determinado durante uma série de períodos diurnos representativos de um ano;

Indicador de ruído do entardecer (*Le*) ou (*Levening*) - o nível sonoro médio de longa duração, conforme definido na Norma NP 1730-1:1996, ou na versão atualizada correspondente, determinado durante uma série de períodos do entardecer representativos de um ano;

Indicador de ruído noturno (*Ln*) ou (*Lnight*) - o nível sonoro médio de longa duração, conforme definido na Norma NP 1730-1:1996, ou na versão atualizada correspondente, determinado durante uma série de períodos noturnos representativos de um ano;

Planeamento Acústico – O controlo de ruído futuro através de medidas programadas; inclui o ordenamento de território, engenharia de sistemas para o tráfego, planeamento do tráfego, redução por medidas adequadas de isolamento sonoro e de controlo de ruído na fonte;

Nível Sonoro Contínuo Equivalente, Ponderado A, LAeq, de um Ruído e num Intervalo de Tempo – Nível sonoro, em dB (A), de um ruído uniforme que contém a mesma energia acústica que o ruído referido naquele intervalo de tempo,

2.2 Enquadramento Legal dos Mapas de Ruído

O Decreto-Lei 09/07 de 17 de Janeiro – Regulamento Geral do ruído, veio introduzir na Legislação Portuguesa uma série de obrigações para as Autarquias, numa perspetiva de melhorar a qualidade de vida das populações.

De acordo com o artigo 6º – Planeamento Municipal do Capítulo II: “ Os planos municipais de ordenamento do território asseguram a qualidade do ambiente sonoro, promovendo a distribuição adequada dos usos do território, tendo em consideração as fontes de ruído existentes e previstas”.

O mesmo artigo também refere que a classificação das zonas sensíveis e mistas é da competência das Câmaras Municipais, devendo estas zonas estar delimitadas e disciplinadas no respectivo plano municipal de ordenamento do território.

Os níveis sonoros limite, nestas zonas, são caracterizados pelo valor do parâmetro L_{den} e L_n do ruído ambiente exterior, de acordo com as disposições do Decreto-Lei. Os valores limite para os dois tipos de zona são apresentados na Tabela 1.

Tabela 1 – Níveis Máximos de Exposição ao Ruído Ambiente Exterior

Zona	L_{den}	L_n
Mista	65 dB(A)	55 dB(A)
Sensível	55 dB(A)	45 dB(A)

Em Março de 2007, o Instituto do Ambiente emitiu um documento com princípios orientadores para a Elaboração de Mapas de Ruído, sendo referido que estes instrumentos de Gestão Ambiental deverão ser integrados nos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT), a saber:

- Planos Diretores Municipais (PDM);
- Planos de Urbanização (PU);
- Planos de Pormenor (PP).

Neste documento refere-se que, um mapa de ruído constitui, essencialmente, uma ferramenta de apoio à decisão sobre planeamento e ordenamento do território que permite visualizar condicionantes dos espaços por requisitos de qualidade do ambiente acústico devendo, portanto, ser adotado na preparação dos instrumentos de ordenamento do território e na sua aplicação.

Um mapa de ruído deverá fornecer informação para atingir os seguintes objetivos:

- 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.

Assim, devem os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT) ser acompanhados:

- pelo mapa de ruído (o qual pode, no Plano de Pormenor, ser substituído por relatório de recolha de dados acústicos), que fornece a localização das fontes de ruído e de áreas às quais correspondem classes de valores expressos em dB(A);
- pela carta de classificação de zonas sensíveis e mistas.

A decisão sobre a criação de novas zonas sensíveis e mistas deve ter em consideração a influência sonora das fontes de ruído simuladas no mapa de ruído; de igual modo, um dos critérios para a localização de novas fontes de ruído deve ser a maximização do seu afastamento a zonas classificadas.

Para que os mapas de ruído se articulem com as figuras de planeamento, é importante a compatibilização das escalas de trabalho. A escala a adotar para a elaboração do mapa de ruído deverá adequar-se à escala das plantas de Ordenamento, de Zonamento, de Implantação conforme exigido, respetivamente, nos Planos Diretores Municipais (PDM), Planos de Urbanização (PU) e Planos de Pormenor (PP). Sendo desejável começar pelo concelho no seu todo (PDM), deverá posteriormente ou em simultâneo abordar-se o território a escalas superiores (PU e, sempre que se justifique, PP).

Nos PMOT estabelece-se a classificação, qualificação e regulamentação do uso do solo em função da utilização dominante ou prevista, fixando-se em determinadas classes e categorias de espaço a capacidade de edificabilidade, que pode assumir o uso habitacional, equipamentos, comércio, serviços e outras atividades.

Relativamente ao PDM, dada a escala a que normalmente se elaboram as plantas de Ordenamento, são os usos referidos tratados globalmente e integram áreas classificadas como “perímetros urbanos/aglomerados” que, em certas situações, englobam estruturas urbanas complexas e diversificadas.

Como é objetivo no âmbito do controlo do ruído ambiente evitar a coexistência de usos conflituosos do solo e proceder à prevenção do ruído, entende-se que sempre que a escala adotada o permitir e a conceção da organização urbana seja estabelecida, as zonas destinadas a escolas, hospitais e espaços de lazer, assim como as vocacionadas para uso habitacional propostas ao nível da planta de Ordenamento devem traduzir critérios de localização que satisfaçam, entre outros aspetos, o respeito pelos níveis acústicos estipulados para as zonas sensíveis. De igual modo se procederá com as zonas a incluir na classificação de mistas.

Para as classes e categorias de espaços em que for possível associar a classificação, em função do controlo do ruído, como sensível ou mista, serão estabelecidas, em regulamento, as ações tendentes à salvaguarda destas zonas, as restrições à introdução de atividades incompatíveis face aos valores sonoros admissíveis. Sempre que for possível identificar zonas sensíveis e mistas já existentes em que os níveis sonoros admissíveis são ultrapassados, o regulamento definirá as estratégias para a elaboração de planos de redução de ruído.

De uma maneira geral, a delimitação de áreas onde exista ou se proponha o uso habitacional deverá ter em consideração a localização das fontes de ruído identificadas nos mapas de ruído.

Nos PU, as plantas de Zonamento, além de outras componentes urbanas, definem o traçado da rede viária estruturante, a localização de equipamentos coletivos, a estrutura ecológica e delimitam as categorias e subcategorias de espaços localizando as funções habitacionais, comerciais, turísticas, de serviços e industriais, bem como identificam as áreas a recuperar e reconverter. Normalmente, a pormenorização das áreas classificadas nas plantas de Ordenamento como perímetros urbanos/aglomerados é efetuada através da figura de PU, pelo que, e antecipadamente, o solo apresenta na sua maioria uma afetação a um ou vários usos preferenciais.

As diversas funções, ao nível da planta de Zonamento, e conforme a escala adotada, são cada vez mais individualizadas o que irá permitir que a delimitação e classificação das categorias e subcategorias de espaços contemplem a definição de zonas sensíveis e mistas com maior rigor e aproximação, quer ao nível do quarteirão quer do espaço público ou dos equipamentos. As áreas a sujeitar a planos de redução de ruído poderão assim ser mapificadas em complemento das estratégias definidas em regulamento.

Nestes estudos, as componentes do território potencialmente ruidosas, de que são exemplo as infraestruturas de transportes ou estabelecimentos destinados a indústrias, deverão ser localizadas de forma a evitar conflitos com áreas envolventes sensíveis e mistas.

Os PP realizam-se para áreas específicas do território municipal podendo corresponder em certos casos a categorias e subcategorias de espaços definidas em PU. Intervindo ao nível da organização espacial da área definida, estabelecem o desenho urbano definindo a implantação, volumetria e respectivo uso das edificações, a localização e tratamento dos espaços públicos, da circulação viária e pedonal e do estacionamento. Ainda que na planta de implantação se identifiquem as zonas sensíveis e mistas e se proponham planos de redução de ruído para as situações existentes, considera-se que ao nível do desenho urbano proposto, quer no que diz respeito aos edifícios, espaços públicos e infraestruturas existentes e a criar, deverão ser individualizadas por tipo de espaços, de infraestruturas, de edifícios e usos, as características e as ações a contemplar em termos de controlo do ruído.

2.3 Metodologia

Existem ainda vários requisitos mínimos a respeitar na Elaboração de Mapas de Ruído, tais como:

Indicadores de ruído

Todos os mapas de ruído devem reportar-se aos indicadores L_{den} e L_n , ambos calculados a uma altura acima do solo de 4 metros.

Cartografia base

Para a criação do modelo digital do terreno, a cartografia base deve incluir a altimetria do terreno (curvas de nível cotadas), a localização e altura dos edifícios, das fontes de ruído (infraestruturas de transporte e fontes fixas) e dos obstáculos permanentes à propagação do ruído (por exemplo, muros e barreiras acústicas).

A cartografia base deve reportar-se a uma área de estudo superior à área a abranger pelo mapa de ruído, dado que poderão existir fontes sonoras que, apesar de localizadas fora da área do mapa, podem ter influência nos níveis sonoros aí verificados.

Escala de trabalho

Recomenda-se que a escala seja igual ou superior a:

1:25 000, para articulação com PDM, salvo nos municípios definidos como aglomerações;

1:5 000, ou outras que a regulamentação própria sobre cartografia venha a definir, para articulação com PU/PP;

1:10 000, para mapas estratégicos de aglomerações e de GIT.

Equidistância de curvas de nível

Em consequência da escala de trabalho adotada, a equidistância de curvas de nível será:

- 10 metros, para cartografia a 1:25 000;
- 5 metros, para cartografia a 1:10 000;
- 1 ou 2 metros, para cartografia a 1:5 000 ou superior.

Altura dos edifícios

Não se dispondo da altura dos edifícios, deverá ser efetuado trabalho de campo, por forma a ser assumido, para uma dada zona, um número médio de pisos. Para obtenção da altura média do edificado, esse número deverá ser multiplicado por 3 metros (altura média de um piso). Nos mapas para articulação com PU e PP esse levantamento deve ser realizado edifício a edifício.

Seleção e caracterização das fontes sonoras

Os mapas municipais de ruído são o resultado da contribuição de quatro tipos de fontes sonoras: tráfego rodoviário, ferroviário, aéreo e fontes fixas (principalmente, indústrias). Os mapas para articulação com o PDM devem incluir, pelo menos, as seguintes fontes, sem prejuízo de se poderem incluir outras em função da correspondente hierarquização de importância face à densidade e proximidade de recetores sensíveis:

- as rodovias cujo tráfego médio diário anual (TMDA) ultrapasse 8 000 veículos;
- as ferrovias, incluindo as linhas da rede principal e complementar, o metropolitano de superfície, com 30 000 ou mais passagens de comboios por ano;
- todos os aeroportos e aeródromos;
- as fontes fixas abrangidas pelos procedimentos de Avaliação de Impacte Ambiental e de Prevenção e Controlo Integrados de Poluição.

Os mapas para articulação com PU e PP devem incluir todas as fontes sonoras com emissões para o exterior.

Os mapas estratégicos de ruído das aglomerações por tipo de fonte sonora devem incluir, pelo menos, as fontes referidas para os mapas municipais à escala de PDM.

A caracterização das fontes sonoras pode dividir-se em caracterização física e quantitativa, referindo-se de seguida as principais variáveis a considerar na modelação:

- rodovias – n.º de faixas de rodagem e respetiva largura, declive da via, tipo de piso;
- ferrovias – n.º de vias de circulação, respetiva largura, tipo de balastro e de carril;
- aeroportos e aeródromos – comprimento da(s) pista(s), coordenadas do início e fim da(s) pista(s) e de outros pontos de referência, tais como o *landing threshold* (a partir do qual a aeronave pode tocar na pista) e o *takeoff point* (onde a aceleração para a decolagem se inicia), geometria das rotas e perfis de voo (à decolagem e à aterragem);
- fontes fixas – tipo e número de fontes.

Dados Meteorológicos

Especialmente em condições de campo aberto em áreas extensas, ou com recetores ou fontes sonoras em altura (por exemplo, ruído de tráfego aéreo), a consideração dos efeitos meteorológicos torna-se determinante para a obtenção de resultados rigorosos.

Contudo, na inexistência dos dados relativos aos parâmetros meteorológicos nos formatos solicitados pelo modelo de cálculo utilizado, recomenda-se a adoção das seguintes percentagens de ocorrência média anual de condições meteorológicas favoráveis à propagação do ruído (mencionadas no GPG-2):

Período diurno 50%

Período entardecer 75%

Período noturno 100%

2.4 Opções de Cálculo

Malha de cálculo (ou número médio de pontos de cálculo)

É recomendável que, para mapas de ruído à escala de PDM, a adoção de uma malha média não seja superior a 20x20 metros. No caso de mapas à escala de PU/PP, dado o seu maior rigor, deve ser adotada uma malha de cálculo inferior àquela, que não deve ultrapassar 10x10 metros.

Para os mapas estratégicos de GIT, recomenda-se a adoção de uma malha média não superior a 20x20 metros; no caso dos mapas estratégicos de aglomerações, a malha não deve ser superior a 10x10 metros.

Número de reflexões

Esta variante é uma das que determina mais diretamente o tempo de cálculo pelo que, tendo em conta um

compromisso entre tempo de cálculo e rigor das simulações recomenda-se a adoção:

- Para os mapas à escala de PDM, no mínimo, a primeira ordem de reflexões;
- Para os mapas à escala de PU/PP, no mínimo, a segunda ordem de reflexões;
- Para mapas estratégicos de ruído, no mínimo, a primeira ordem de reflexões.

2.5 Validação de Longa Duração

É essencial, por forma a conferir robustez ao mapa de ruído, que se proceda a uma validação dos resultados. Para tal, os valores apresentados no mapa devem ser comparados com valores de medições efetuadas em locais selecionados. Uma vez que a simulação realizada se reporta a intervalos de tempo de longa duração (tipicamente, um ano), as medições acústicas para efeito de validação devem ser representativas de um ano. Assim, a metodologia a adotar deve permitir validar, simultaneamente, a qualidade dos dados de entrada e o comportamento do modelo.

A seleção dos locais para a validação pode seguir os seguintes critérios: influência predominante de um só tipo de fonte, valores previstos que ultrapassem os regulamentares (zonas críticas) ou próximos dos regulamentares, no perímetro da zona urbanizada mais próximo da fonte, e resultados aparentemente duvidosos.

O cálculo pode ser aceite caso a diferença entre os valores calculados (retirados dos mapas de ruído elaborados) e os valores medidos não ultrapasse $\pm 2\text{dB(A)}$.

2.6 Peças Desenhadas e Escritas

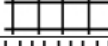
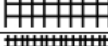
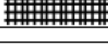
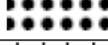
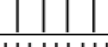
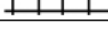
A representação gráfica dos mapas de ruído deve obedecer aos seguintes requisitos:

- em formato papel, a escala dos mapas de ruído deve ser igual ou superior a 1:25 000, exceto no caso de mapas para articulação com PU/PP para os quais a escala deve ser igual ou superior a 1:5 000.

Informação mínima a incluir:

- denominação da área abrangida e toponímia de lugares principais;
- identificação dos tipos de fontes sonoras consideradas;
- métodos de cálculo adotados;
- escala;
- ano a que se reportam os resultados;
- indicador de ruído, L_{den} ou L_n ;
- legenda para a relação cores/padrões-classes de níveis sonoros (Tabela 2).

Tabela 2 - Relação de Cores e Padrões para as Classes de Níveis Sonoros

Classes do Indicador	Cor		RGB	Padrão de sombreado		Dim/Esp
$L_{den} \leq 55$	ocre		255,217,0	linhas verticais, média densidade		0,5 / 4
$55 < L_{den} \leq 60$	laranja		255,179,0	linhas verticais, alta densidade		0,5 / 2
$60 < L_{den} \leq 65$	vermelhão		255,0,0	linhas cruzadas, baixa densidade		0,5 / 8
$65 < L_{den} \leq 70$	carmim		196,20,37	linhas cruzadas, média densidade		0,5 / 4
$L_{den} > 70$	magenta		255,0,255	linhas cruzadas, alta densidade		0,5 / 2
$L_n \leq 45$	verde escuro		0,181,0	pontos grandes, alta densidade		6 / 6
$45 < L_n \leq 50$	amarelo		255,255,69	linhas verticais, baixa densidade		0,5 / 8
$50 < L_n \leq 55$	ocre		255,217,0	linhas verticais, média densidade		0,5 / 4
$55 < L_n \leq 60$	laranja		255,179,0	linhas verticais, alta densidade		0,5 / 2
$L_n > 60$	vermelhão		255 0,0	linhas cruzadas, baixa densidade		0,5 / 8

3. MAPAS DE RUÍDO – DESCRIÇÃO BREVE

O desenvolvimento de técnicas de modelação da emissão e propagação sonora, a par do aumento enorme das capacidades de memória e cálculo dos sistemas informáticos, permitiram o aparecimento nos últimos anos de programas informáticos capazes de modelar, com boa precisão e relativa rapidez, as mais complexas situações de geração e propagação de ruído. Os resultados são normalmente apresentados sob a forma de linhas isofónicas e/ou manchas coloridas, representando as áreas cujo nível de ruído se situa numa dada gama de valores, ou seja: Mapas de Ruído.

Estes mapas de ruído não resultam diretamente de medições de ruído realizadas pois, para que tal fosse possível com um mínimo de representatividade, seriam necessárias centenas, ou mesmo milhares de medições, com duração de vários dias por cada ponto de medida.

4. MAPAS DE RUÍDO - ZONA ZE1 DE ALMOGRAVE

A metodologia utilizada neste trabalho englobou as seguintes fases:

- Definição da “área do mapa” e da “área de estudo”;
- Recolha de dados climáticos e geográficos;
- Recolha de cartografia digital base, com a altimetria do terreno (curvas de nível), as fontes de ruído (infraestruturas de transporte e fontes fixas), os edifícios e outros obstáculos permanentes à propagação de ruído (muros);
- Identificação e levantamento das principais fontes de ruído existentes na área em análise – tráfego rodoviário e indústrias;
- Importação da altimetria para o Software IMMI e criação do modelo digital do terreno (tridimensional);
- Importação para o Software IMMI dos edifícios e outros obstáculos permanentes à propagação do ruído e definição da sua altura de forma a criar-se elementos 3D, a partir da informação fornecida pela Câmara;
- Caracterização das fontes de ruído com base nas Normas francesas NMPB96 e XPS 31-133 (tráfego rodoviário), nas Normas NP 4361-2 (ISO 9613-2) e ISO 8297:1994 (indústrias);
- Análise e tratamento de dados relativamente às fontes sonoras, obstáculos, efeito do solo e padrões de ocupação do solo;
- Simulação dos níveis de ruído para a zona em estudo em computador através do Software IMMI e com base nas Normas referidas anteriormente, para realizar o referido mapa de ruído;
- Validação do modelo: seleção de pontos de medição em locais determinados para validação do modelo na sua globalidade. Medição de níveis de pressão sonora em conformidade com a Norma NP-1730 nesses pontos e respetiva comparação com os valores calculados através do modelo introduzido no software nas mesmas condições de funcionamento e condições climatéricas;
- Impressão final do mapa de ruído e análise final por inspeção visual, para eventuais deteções de erros de processamento.

Em relação ao mapa de ruído (MR) elaborado para a referida área, relembram-se as seguintes observações:

- O Mapa de Ruído deve ser considerado uma ferramenta para preparar e monitorizar o plano de redução de ruído e não como um fim em si;
- O Mapa de Ruído deve ser usado não apenas para avaliar/analisar mas também para influenciar programas de desenvolvimento;
- O Mapa de Ruído é parte de um programa de redução de ruído, para identificar áreas para ação e avaliar alternativas;
- São necessárias a manutenção e atualização do Mapa de Ruído de modo a visualizar-se a evolução do “panorama acústico”, provocada pela alteração das variáveis utilizadas como base do modelo;
- Embora o Mapa de Ruído possa ser útil como uma “fotografia”, o maior benefício obtém-se se for atualizado periodicamente ou continuamente; O Mapa de Ruído deve ser um processo e não um evento, é um passo na caminhada do plano de redução de ruído;
- É possível realizar mapas a diferentes cotas – no presente estudo a pedido da autarquia foram calculados mapas de ruído a 4 metros acima do solo;

- Medições de ruído só para locais específicos; o essencial é a previsão com base em informação das fontes de ruído e topografia do local, incluindo edifícios.

5. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

5.1 Software Utilizado

Para a elaboração dos Mapas de Ruído do presente estudo, utilizou-se o software computacional para simulação da emissão e propagação sonora “**IMMI 6.3.1**”, de 2007 (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.

5.2 Equipamento

O equipamento utilizado nas medições, satisfaz as características para o tipo 1 da NP-3496 e constou de:

- microfone marca Brüel & Kjaer, modelo 4189, n.º de série 2417822;
- sonómetro marca Brüel & Kjaer, modelo 2250, n.º de série 2418315;
- calibrador acústico marca Brüel & Kjaer, modelo 4231, n.º de série 2415931;
- tripé marca Brüel & Kjaer.

O equipamento foi calibrado antes e depois de cada medição, não tendo apresentado qualquer desvio em relação ao valor de calibração.

O equipamento foi certificado de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 291/90, de 20 de Setembro, e respectivas disposições regulamentares em 2010/02/26 pelo Instituto de Soldadura e Qualidade – Conforme IEC 60804 para a classe de exatidão 1. (Anexo I)

5.3 Normas e parâmetros Utilizados

Os mapas apresentados neste relatório foram gerados a partir de uma malha de cálculo de 1 por 1 metros e a 4 metros acima do solo, correspondendo à altura recomendada pela Diretiva Comunitária para áreas urbanas, na perspetiva de indicar aproximadamente os níveis incidentes em fachadas de edifícios sensíveis, tipicamente à altura de primeiro andar. Há ainda a salientar que foi utilizado um valor de 3 reflexões para cada raio sonoro.

5.3.1 Tráfego Rodoviário

A modelação do ruído de tráfego rodoviário, para obtenção do seu nível sonoro associado, passa primeiro de tudo, pela caracterização da emissão sonora dos veículos rodoviários e respetiva

modelação em cada via de trânsito, e em seguida, na caracterização da associada propagação sonora na atmosfera.

Na ausência de um método nacional para o cálculo de níveis de ruído de tráfego rodoviário, recorreu-se, neste estudo, ao método de cálculo recomendado pela Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à Avaliação e Gestão do Ruído Ambiente (2002/49/CE, de 25 de Junho), esta Diretiva recomenda, no seu anexo II, que se utilize a base de dados constante no documento “Ministère de l’Environnement et du Cadre de Vie; Ministère des Transports; CETUR – *Guide du Bruit des Transports Terrestres: Prèvision des Niveaux Sonores*. [s.l.]: ed. A., 1980. Pág. 98 e 99”, e o método NMPB-1996 (Norma XPS 31-133) o qual reparte a via de tráfego em fontes pontuais, considerando a aproximação da *Acústica Geométrica* para a propagação sonora associada a cada fonte.

De acordo com a Norma referida, para a modelação de vias de tráfego rodoviário, é necessária a seguinte informação:

- Perfis longitudinal e transversal;
- Inclinação;
- Fluxos de tráfego horários em cada período de referência (diurno/entardecer/ noturno), com distinção de veículos ligeiros e pesados;
- Características do pavimento;
- Classificação da rodovia;
- Limites de velocidade ligeiros/pesados.

O tráfego rodoviário numa via de trânsito, devido sobretudo às reduzidas dimensões dos veículos automóveis, pode ser modelado por um número de Fontes Pontuais igual ao número de veículos que nela circulam, moverem-se com velocidades iguais às dos respetivos veículos e com um Nível de Potência Sonora, Ponderado A, *LAW*, função da velocidade, do tipo de veículo, do perfil longitudinal e do fluxo de tráfego.

Como nos interessa a integração dos níveis sonoros ao longo do tempo, ou seja, o Nível Sonoro Contínuo Equivalente, Ponderado A, num determinado Recetor, uma via de tráfego pode ser modelada como uma fonte linear que, na prática, é dividida em vários segmentos elementares, que se comportam como fontes pontuais estáticas, com uma determinada potência sonora *LAW*, função de diversos parâmetros como a velocidade, tipo de veículo, perfil longitudinal, fluxo de tráfego e comprimento do segmento.

A localização das fontes de ruído lineares poderá ser efetuada de três formas, por ordem decrescente de preferência e em função das dimensões da secção da via, da distância relativa aos pontos recetores de interesse e da escala de trabalho:

- uma fonte linear por faixa de tráfego;
- uma fonte linear por cada direção;
- uma fonte linear por via de tráfego, situada no eixo da referida via.

5.4 Caracterização do Modelo

Para a realização de um mapa de ruído é necessário modelar todas as variáveis intervenientes na complexa problemática ambiental que é o ruído, para que a aplicação computacional de previsão do modelo físico de propagação sonora possa fazer o seu papel com o maior rigor possível.

Nos próximos pontos é descrito com maior detalhe a informação introduzida no modelo, distinguida em três classes fundamentais: caracterização da área em estudo, fontes de ruído e pontos recetores de ruído.

5.4.1 Identificação do Local em Estudo



Figura 1 –Zona ZE1 de Almogrove

Almogrove, Freguesia do Concelho de Odemira, Distrito de Beja, a sua área estende-se entre o mar e a margem sul do rio Mira (a jusante de Odemira), donde resulta que a charneca e o vale do rio dominam a paisagem. A sua costa oferece bonitas praias encaixadas nas falésias e com extensos areais, como a Praia das Furnas (junto da foz do Mira) ou a própria praia do Almogrove. (Figura 1).

5.4.2 Caracterização Climática

Os principais parâmetros que caracterizam o clima desta região e que se revelam essenciais para o cálculo da atenuação atmosférica na propagação do som ao ar livre são a temperatura, a humidade relativa e o regime de ventos.

A temperatura média anual utilizada foi de 16°C e a humidade relativa do ar média anual foi de 70% (Fonte: Atlas do Ambiente).

Relativamente às direções predominantes dos ventos, pelo facto de as velocidades não ultrapassarem o valor de 5.0 m/s, segundo as especificações na Norma NP 4361-2, não haverá necessidade de se introduzirem os dados relativos a direção dos ventos, já que obedecem os requisitos das condições de propagação favoráveis (“downwind conditions”).

5.4.3 Topografia

Para a elaboração do mapa de ruído é necessária informação relativa à altimetria do terreno, nomeadamente curvas de nível e pontos cotados. A partir desta informação, que deu entrada no modelo em formato dxf, é construído o modelo digital do terreno usado como base na simulação.

Os dados altimétricos do local foram fornecidos pela Câmara Municipal de Odemira. Para representar o terreno na área do mapa e na sua envolvente, foram utilizados neste modelo pontos cotados e curvas de nível de 1 em 1 metro à escala 1:1 000.

5.4.4 Edifícios

A informação referente aos edifícios e outros elementos de construção (planimetria), foi fornecida pela Câmara Municipal de Odemira.

Os edifícios, residenciais ou não, foram introduzidos no programa e uma vez que a cartografia de origem é de boa qualidade os polígonos correspondentes ficaram devidamente fechados, não havendo necessidade de realizar trabalho adicional na geometria dos edifícios.

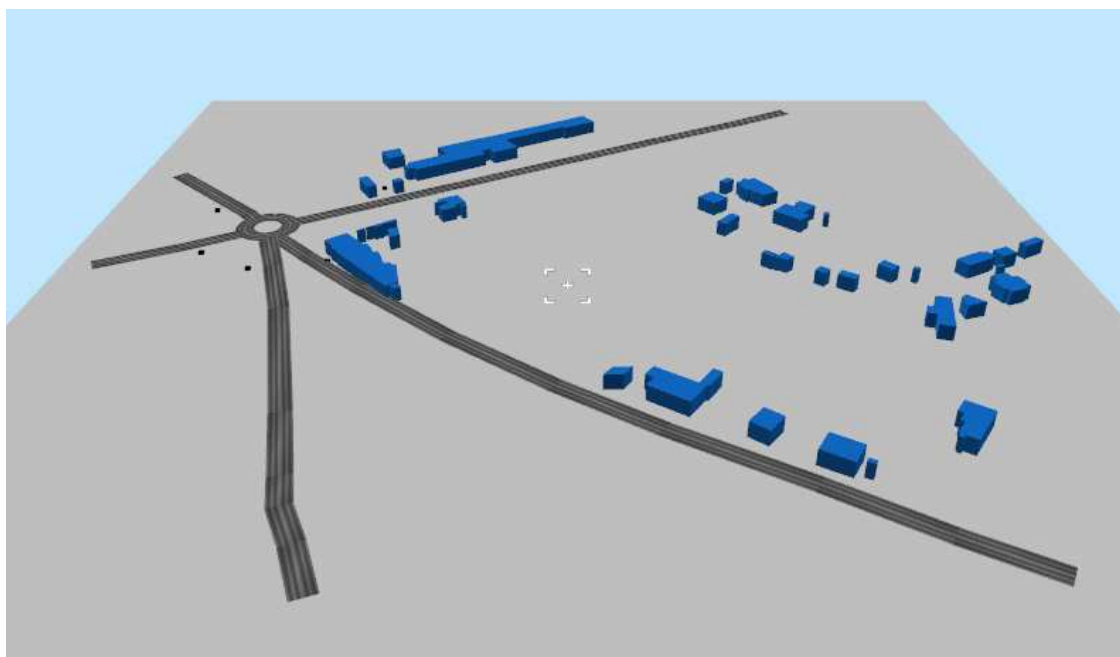


Figura 2 - Vista Tridimensional do Local em Estudo

5.4.5 Fontes de Ruído

O presente estudo tem definido como fontes de ruído, as principais vias de tráfego rodoviárias existentes na área em estudo. As fontes de ruído foram modeladas de acordo com a sua geometria real e de forma a reproduzir no modelo a realidade acústica existente.

A localização desta informação foi obtida através da cartografia e documentação existente na Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral.

Relativamente às cotas das estradas, estas foram colocadas em cima do terreno gerado pelas curvas de nível e pontos cotados, tendo sido feitos alguns ajustes de modo a obter uma melhor correspondência com a realidade.

Em termos de tráfego rodoviário foi efetuado, em primeiro lugar através da realização de trabalho de campo, um reconhecimento das principais rodovias do local. Posteriormente, de acordo com indicações fornecidas pelo município, de entre estas últimas foram então selecionadas as vias rodoviárias que iriam ser consideradas no mapa de ruído.

Assim, as fontes de ruído consideradas neste estudo foram as vias rodoviárias com tráfego considerável (Figura 3).

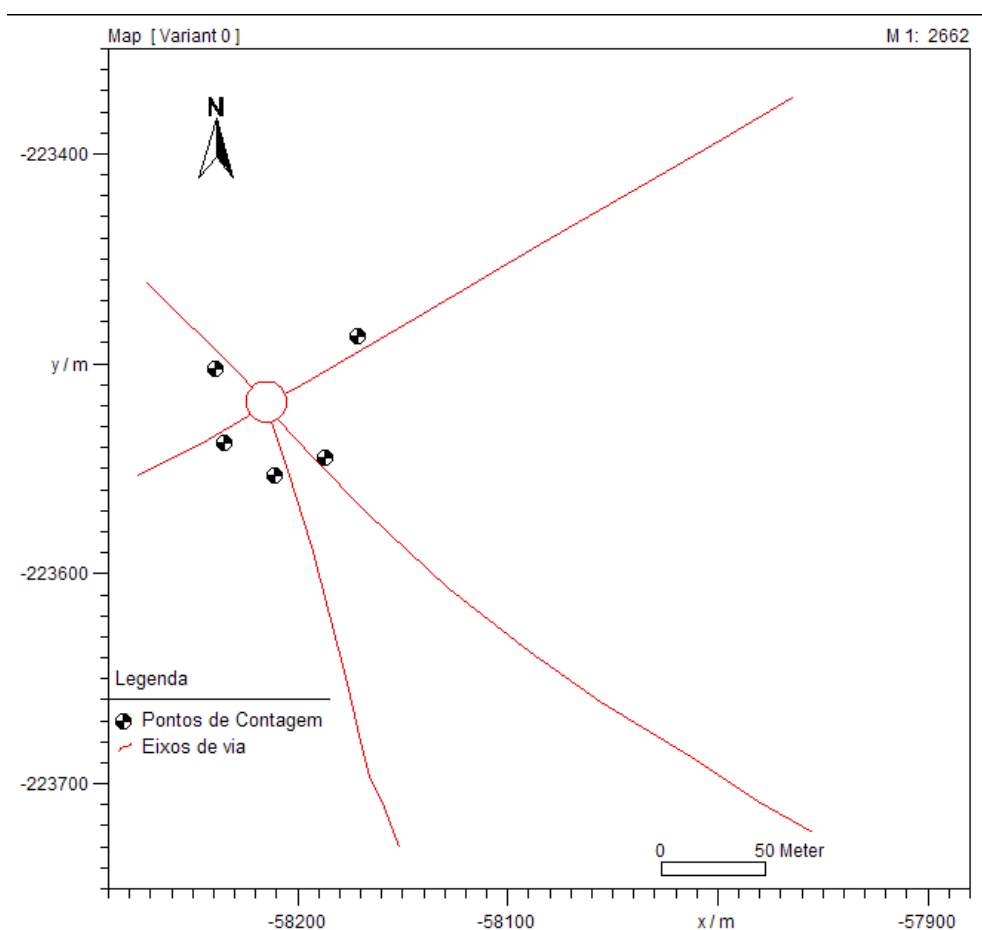


Figura 3 - Vias Consideradas no Estudo e Locais de Contagem de Tráfego

5.5 Validação do Modelo

Após o cálculo do mapa de ruído e dado que os valores obtidos são em função dos dados de entrada, é necessário recorrer a uma validação do mesmo. A validação do modelo acústico foi

efetuada por comparação dos níveis de pressão sonora medidos no terreno com os valores simulados pelo modelo, com este parametrizado de modo a reproduzir as condições observadas no local durante as medições realizadas.

Os locais de medição foram previamente definidos, de acordo com alguns critérios: influência predominante de uma só fonte de ruído, na proximidade de habitações (sempre que possível), ausência de obstáculos entre a fonte e o recetor, locais onde o efeito de superfícies refletoras seja mínimo.

5.5.1 Validação Junto às Fontes Sonoras

A fim de proceder à validação junto a cada fonte sonora introduzida no modelo, foram realizadas medições de ruído em 5 pontos recetores (Pontos de Validação), nos períodos diurno, entardecer e noturno. Estas amostragens tiveram uma duração representativa tendo em conta a variabilidade dos níveis de ruído existentes.

As medições foram realizadas de acordo com a metodologia descrita na Norma Portuguesa 1730 (1996). Durante as amostragens de ruído realizadas, foram efetuadas contagens de tráfego com discriminação de veículos pesados e da sua velocidade média de circulação, a fim de poder simular no modelo a realidade medida.

Na Figura 4, encontram-se identificados os pontos recetores introduzidos no modelo que representam os locais onde foram realizadas medições.

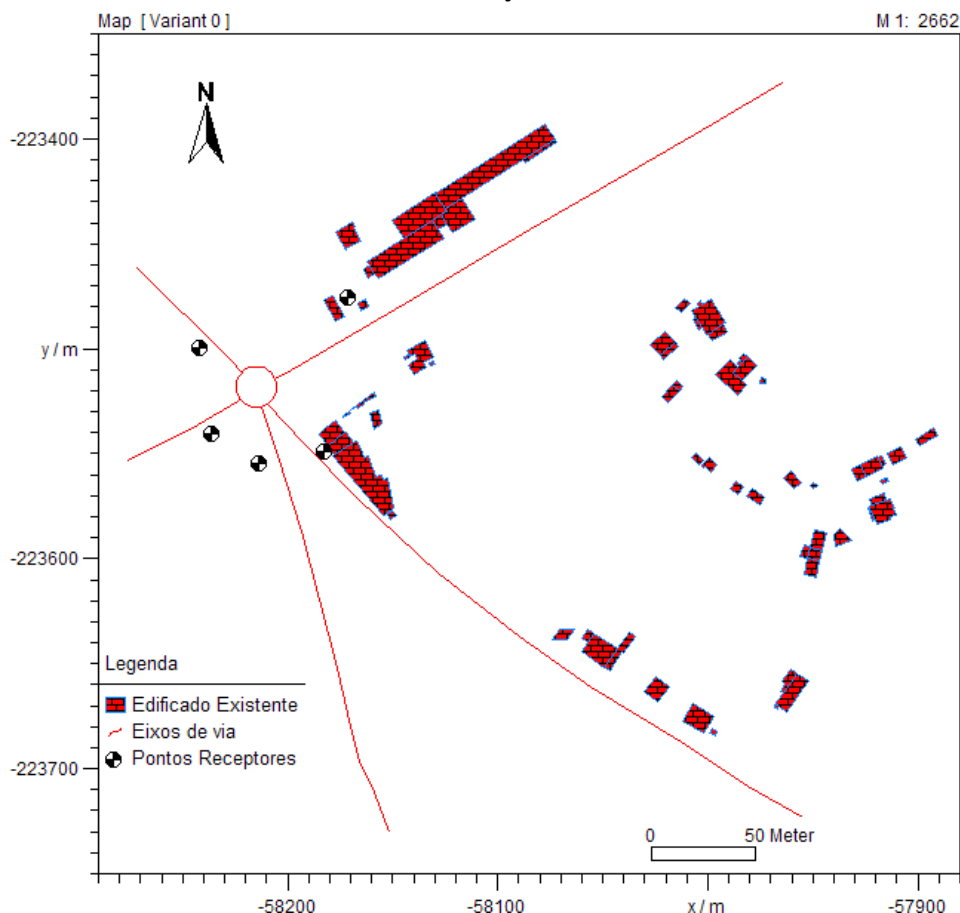


Figura 4 – Pontos Recetores de Ruído.

Os valores obtidos pelo modelo nos pontos recetores de ruído são apresentados na Tabela 3.

Tabela 3 – Resultados do Modelo nos Pontos Recetores.

Nome	ID	Níveis Calculados dB(A)	
		Lden	Ln
Avenida da Praia	0079	58,2	46.9
Avenida Rosendo salvador	0064	55.4	44.4
Rua da Boavista	0072	53.5	41.3
Rua do Chafariz	0056	53.4	41.7
Rua António Pacheco	0059	54.6	42.1

Nas tabelas seguintes, em que se comparam os valores calculados pelo modelo com os valores das amostragens obtidas nos trabalhos de campo, utilizaram-se as seguintes designações:
Lden calc Indicador de ruído diurno-entardecer-noturno calculado a partir de medições efetuadas pela CIMAL, expresso em dB(A) e dado pela expressão:

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

Lden mod Indicador de ruído diurno-entardecer-noturno, calculado pelo modelo;

Lden calc – Lden mod diferença linear entre o Lden calc e o Lden mod

Tabela 4 – Comparação entre os Valores Medidos e Calculados para o Indicador Lden

Ponto	ID	Lden calc.	Lden (med)	Ln calc - Ln (mod)
Avenida da Praia	0079	58,2	59.2	1.0
Avenida Rosendo salvador	0064	55.4	57.1	1.7
Rua da Boavista	0072	53.5	54.2	0.7
Rua do Chafariz	0056	53.4	62.3	1.1
Rua António Pacheco	0059	54.6	55.8	1.2

Tabela 5 – Comparação entre os Valores Medidos e Calculados para o Indicador Ln

Ponto	ID	Ln calc.	Ln (med)	Ln calc - Ln (mod)
Avenida da Praia	0079	46.9	44.9	2.0
Avenida Rosendo salvador	0064	44.4	45.3	0.9
Rua da Boavista	0072	41.3	43.1	1.8
Rua do Chafariz	0056	41.7	40.0	1.7
Rua António Pacheco	0059	42.1	43.1	1.0

Após análise das tabelas anteriores, verifica-se que os níveis sonoros calculados do ruído ambiente se apresentam, em geral, muito próximos dos valores experimentais. Todos os valores apresentam um desvio inferior a 2 dB(A).

Tendo em conta os resultados do processo de validação, considera-se o modelo apresentado para a elaboração do mapa de ruído como validado, dado verificar-se o cumprimento da condição estipulada no documento princípios orientadores para a Elaboração de Mapas de Ruído, do Instituto do Ambiente:

$$L_{den \text{ calc}} - L_{den \text{ mod}} \leq 2 \text{ dB(A)}$$

5.5.2 Valores Medidos

Tabela 6 - Avenida da Praia – ID 0079

Data	Hora	Duração min.	Ld	Le	Ln	Temp °C	Vento m/s	Direção Vento	H.R %
14/02	10.30	30	62.0			14	<0.5	N	60
	15.30	30	59.3			16	<0.5	NO	60
	20.30	30		45.0		13	1.0	N	70
	23.30	30			45.2	10	1.5	NO	70
	24.30	30			44.2	9	1.5	N	70
14/03	10.30	30	61.5			15	1.0	N	60
	15.30	30	60.3			20	<0.5	N	50
	20.30	30		46.5		15	1.0	NO	50
	23.30	30			45.1	11	<0.5	NO	60
	24.30	30			44.6	9	<0.5	NO	60
27/03	10.30	30	62.3			15	1.5	N	50
	15.30	30	61.5			21	1.5	N	50
	20.30	30		48.0		16	1.0	NO	60
	23.30	30			45.2	13	1.0	N	60
	24.30	30			44.8	12	<0.5	NO	60

Tabela 7 - Avenida Rosendo Salvador – ID 0064

Data	Hora	Duração min.	Ld	Le	Ln	Temp °C	Vento m/s	Direção Vento	H.R %
15/02	10.30	30	53.0			13	<0.5	SO	70
	15.30	30	52.3			17	<0.5	SO	70
	20.30	30		47.4		13	1.0	SO	70
	23.30	30			45.7	9	1.5	SO	70
	24.30	30			44.8	9	1.5	SO	70
15/03	10.30	30	53.0			14	<0.5	N	60
	15.30	30	55.8			21	<0.5	N	50
	20.30	30		46.2		15	1.0	NO	50
	23.30	30			45.6	10	1.0	N	60
	24.30	30			45.0	10	1.0	N	60
28/03	10.30	30	55.1			15	<0.5	NO	50
	15.30	30	54.2			22	1.5	NO	50
	20.30	30		46.0		15	1.0	NO	60
	23.30	30			45.4	12	<0.5	NO	50
	24.30	30			45.0	10	<0.5	NO	50

Tabela 8 - Rua da Boavista – ID 0072

Data	Hora	Duração min.	Ld	Le	Ln	Temp °C	Vento m/s	Direção Vento	H.R %
16/02	10.30	30	54.8			13	<0.5	N	60
	15.30	30	55.5			14	1.5	NO	60
	20.30	30		45.2		11	1.0	SO	70
	23.30	30			44.2	10	<0.5	SO	70
	24.30	30			42.5	7	<0.5	SO	70
16/03	10.30	30	55.1			14	1.0	N	60
	15.30	30	55.8			20	1.5	N	50
	20.30	30		44.0		13	1.0	NO	50
	23.30	30			44.6	10	<0.5	NO	60
	24.30	30			41.8	10	<0.5	NO	60
29/03	10.30	30	54.9			15	1.5	N	50
	15.30	30	55.4			20	1.5	NO	50
	20.30	30		45.8		15	<0.5	NO	60
	23.30	30			44.0	12	<0.5	NO	60
	24.30	30			41.7	12	<0.5	NO	60

Tabela 9 - Rua do Chafariz – ID 0056

Data	Hora	Duração min.	Ld	Le	Ln	Temp °C	Vento m/s	Direção Vento	H.R %
17/02	10.30	30	63.3			12	<0.5	N	60
	15.30	30	64.2			14	1.0	N	60
	20.30	30		42.7		10	1.0	NO	70
	23.30	30			38.9	8	1.5	NO	70
	24.30	30			38.0	7	1.0	NO	70
17/03	10.30	30	64.7			15	<0.5	N	60
	15.30	30	64.9			18	1.5	N	50
	20.30	30		43.0		14	1.0	N	50
	23.30	30			40.9	10	1.5	NO	60
	24.30	30			39.8	10	1.5	N	60
30/03	10.30	30	65.4			16	<0.5	N	50
	15.30	30	66.8			21	1.5	NO	50
	20.30	30		44.1		14	1.0	NO	60
	23.30	30			41.2	13	1.0	NO	60
	24.30	30			40.9	10	<0.5	N	60

Tabela 10 - Rua António Pacheco – ID 0059

Data	Hora	Duração min.	Ld	Le	Ln	Temp °C	Vento m/s	Direção Vento	H.R %
18/02	10.30	30	57.6			14	1.5	N	70
	15.30	30	56.4			16	1.0	NO	70
	20.30	30		44.9		13	1.0	SO	70
	23.30	30			42.8	10	1.5	SO	70
	24.30	30			42.0	9	1.0	SO	70
18/03	10.30	30	56.3			15	<0.5	N	60
	15.30	30	57.4			20	1.5	N	50
	20.30	30		43.8		15	1.0	NO	50
	23.30	30			42.5	11	1.0	NO	60
	24.30	30			42.4	9	1.5	NO	60
31/03	10.30	30	59.7			15	1.5	N	50
	15.30	30	57.6			21	1.0	NO	50
	20.30	30		45.0		16	1.0	NO	60
	23.30	30			44.2	13	1.0	NO	50
	24.30	30			44.5	12	1.0	NO	50

5.6 Resultados do Modelo – Mapas de Ruído

O cálculo dos mapas de ruído foi realizado a partir da criação de uma malha equidistante de pontos de cálculo. Para cada um dos pontos da malha, o modelo calcula os níveis de ruído adicionando as contribuições de todas as fontes de ruído, tendo também em consideração os trajetos de propagação e as atenuações, de acordo com o estipulado nas Normas francesas XPS 31-133, e “NMPB Routes 1996” (tráfego rodoviário).

Os Mapas de Ruído da situação atual podem ser visualizados nos Mapas 1 e 2 (anexo II), indicador Lden e Ln, respetivamente.

Como o município ainda não efetuou a classificação do território em zonas sensíveis ou zonas mistas exigida pelo Decreto-Lei n.º 09/2007, de 17 de Janeiro, as análises que a seguir se apresentam são de âmbito geral.

Os mapas apresentados foram gerados a partir de uma malha regular de pontos recetores, 1 por 1 metro e calculados a 4 m de altura do solo. Foi utilizado um valor de 3 reflexões para cada raio sonoro.

5.6.1 Situação Atual

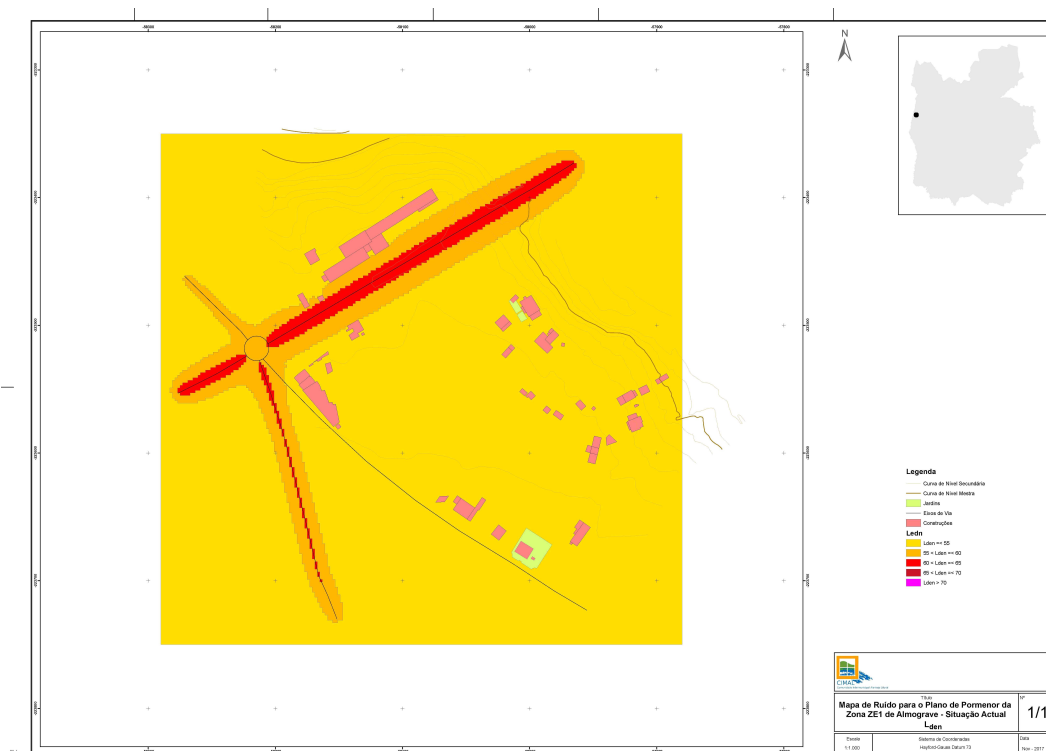


Figura 5 – Níveis Sonoros da Zona ZE1 de Almogrove, Lden.

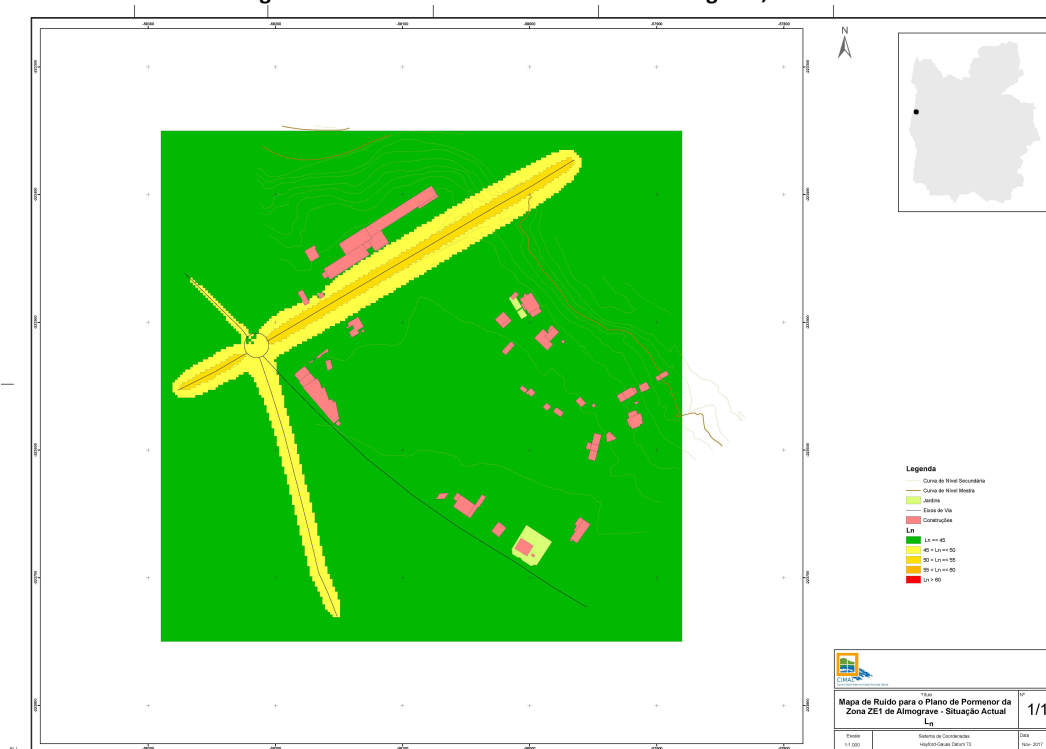


Figura 6 – Níveis Sonoros da Zona ZE1 de Almogrove, Ln.

Como seria de esperar, verifica-se um decréscimo dos valores do indicador L_{den} para o L_n . Dadas as circunstâncias, prevê-se que, quando houver classificação de zonas de ruído, o período diurno seja o mais problemático em termos de situações não regulamentares.

5.6.2 Situação Futura

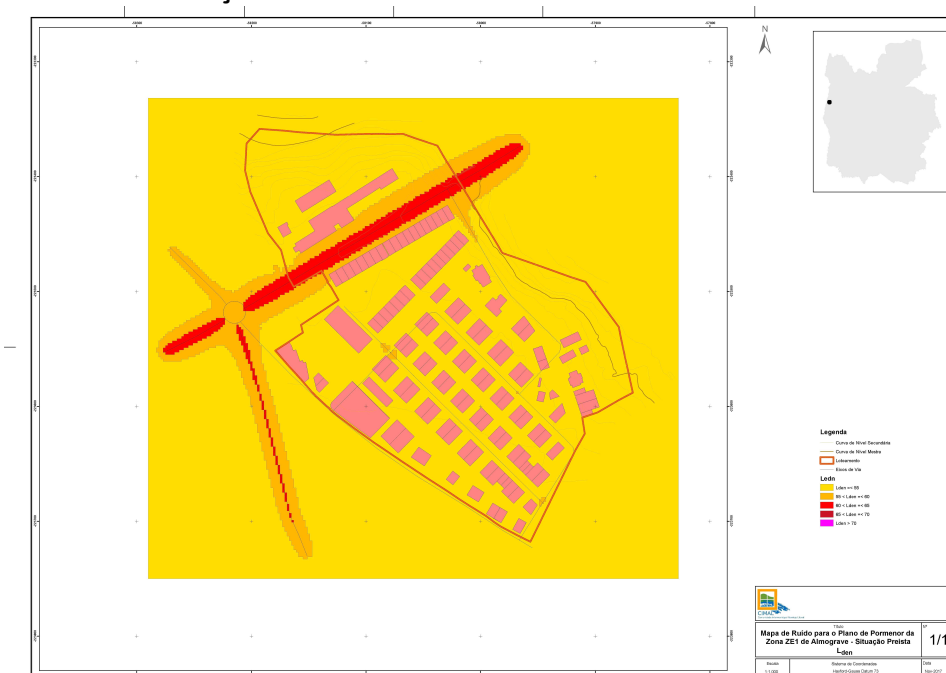


Figura 7 – Níveis Sonoros da Zona ZE1 de Almogrove, L_{den} .

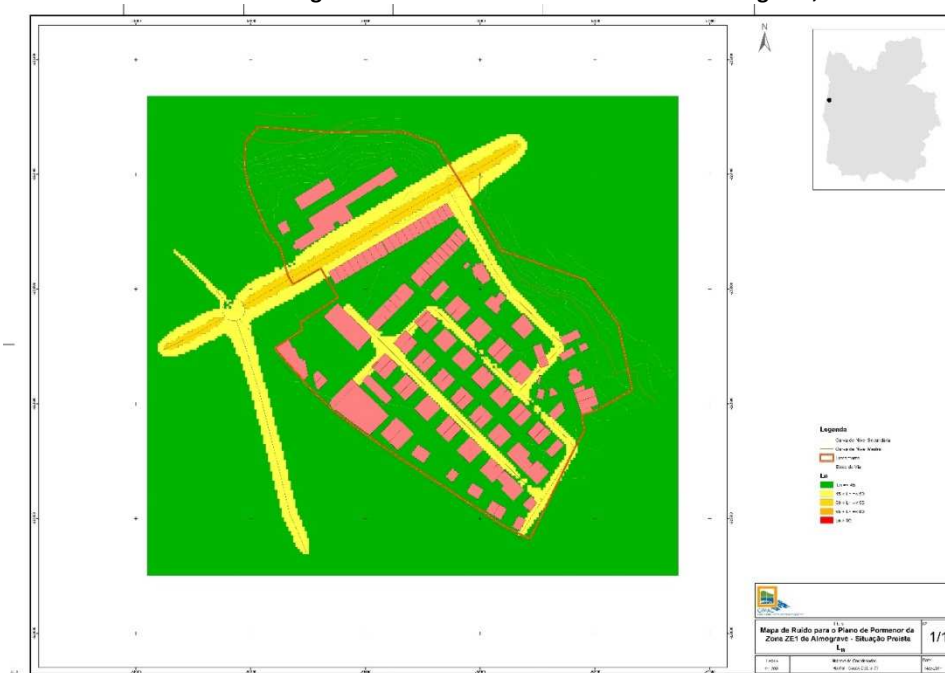


Figura 8 – Níveis Sonoros da Zona ZE1 de Almogrove, L_n

6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Foi desenvolvido um modelo computacional, utilizando o programa IMMI, para calcular a emissão e propagação sonora das principais vias rodoviárias existentes no Plano de Pormenor da Zona ZE1 de Almogrove.

O modelo inclui o modelo digital do terreno, a implantação geográfica de edifícios e fontes sonoras, as características de emissão acústica destas fontes, bem como os algoritmos de cálculo de propagação sonora em conformidade com a Norma Francesa NMPB 96 e XP S 31-133, a ISO 8297:1994 e a Norma NP 4361-2. O modelo foi validado através de um vasto número de medições de ruído realizadas *"in situ"* para as quais foram contabilizadas várias amostragens, de duração adequada à variabilidade dos níveis de ruído existente ao longo de períodos curtos. Os cálculos realizados com o modelo permitiram obter a distribuição espacial de L_{den} e L_n – Mapas de Ruído, assim como o valor deste indicador com pontos recetores discretos que espelham a situação acústica média do local em estudo.

6.1 – Situação Atual

De acordo com os resultados apresentados, o loteamento em causa está em conformidade com o Regulamento Geral do Ruído, cumpre os critérios de Zona Mista, isto é, as zonas mistas é a área definida em plano municipal de ordenamento do território, cuja ocupação seja afeta a outros usos, existentes ou previstos, para além do uso habitacional, escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer, e de acordo com a alínea a) do artigo 11º, do Regulamento Geral de Ruído, 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 , tal como é verificado.

6.2 – Situação Futura

De acordo com os resultados apresentados, o loteamento em causa está em conformidade com o Regulamento Geral do Ruído, assim, não são de prever ao nível do ruído, impactes negativos significativos, após a construção do loteamento.

Diretor Técnico do Laboratório

ALACÚSTICA
Ensaios e Projectos de Engenharia
Acústica, Lda
Contribuinte n.º 506 940 802
Telf.: 966 192 710

Vítor Raminhos (Eng.º)

7. BIBLIOGRAFIA

ANMP – Associação Nacional de Municípios de Portugueses. Página da Internet «<http://www.anmp.pt>».

Bundesbahn, I.D. (1990) Akustik 03 : Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03). Bundesbahn Zentralamt München, München.

Decreto-lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, que transpõe a Diretiva n.º 2002/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho, nas

Decreto-Lei n.º 09/2007 de 17 de Janeiro – Regulamento Geral do Ruído

Diretrizes para a elaboração de Planos de Monitorização de Ruído de Infraestruturas Rodoviárias e Ferroviárias, DGA / DGOTDU, 2001.

Diretrizes para elaboração dos mapas de ruído, do Instituto do Ambiente, e nas Notas Técnicas elaboradas pela DGA/DGOTDU – “Princípios orientadores para a Elaboração de Mapas de Ruído”

Guide du Bruit des Transports Terrestres - Prévision des niveaux sonores”, CETUR, 1980.

ISO 8297:1994 – Determination of sound power levels of multisource industrial plants for evaluation of sound pressure levels in the environment – engineering method.

NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB”, publicado no "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 MAI 1995, article 6".

Norma Portuguesa NP – 1730, “Acústica. Descrição e Medição de Ruído Ambiente. Parte 1: Grandezas fundamentais e procedimentos”, Instituto Português da Qualidade, 1996.

Norma Portuguesa NP – 1730, “Acústica. Descrição e Medição de Ruído Ambiente. Parte 2: Recolha de dados relevantes para o uso do solo”, Instituto Português da Qualidade, 1996.

Norma Portuguesa NP – 1730, “Acústica. Descrição e Medição de Ruído Ambiente. Parte 3: Aplicação aos limites do Ruído”, Instituto Português da Qualidade, 1996.

Norme XP S31-133(2001) – Bruit des infrastructures de transports terrestre. Calcul de l’atténuation du son lors de la propagation en milieu extérieur incluant les effets météorologiques.

Princípios orientadores para a Elaboração de Mapas de Ruído, DGA/DGOTDU, 2001.

Procedimentos específicos de medição de ruído ambiente, Instituto do Ambiente, Abril 2003.

Recomendação da Comissão Europeia 2003/613/EC, relativa às orientações sobre os métodos de cálculo provisórios revistos para o ruído industrial, o ruído das aeronaves e o ruído do tráfego rodoviário e ferroviário, bem como dados de emissões relacionados, de 6 de Agosto de 2003.

Recomendações para Seleção de Métodos de Cálculo a Utilizar na Previsão de Níveis Sonoros, DGA / DGOTDU, 2001.

Agência Portuguesa do Ambiente - Diretrizes para Elaboração de Mapas de Ruído |
Versão 3, de dezembro de 2012