www.dbwave.pt
dbwave@dbwave.pt

Plano de Ação de Ruído

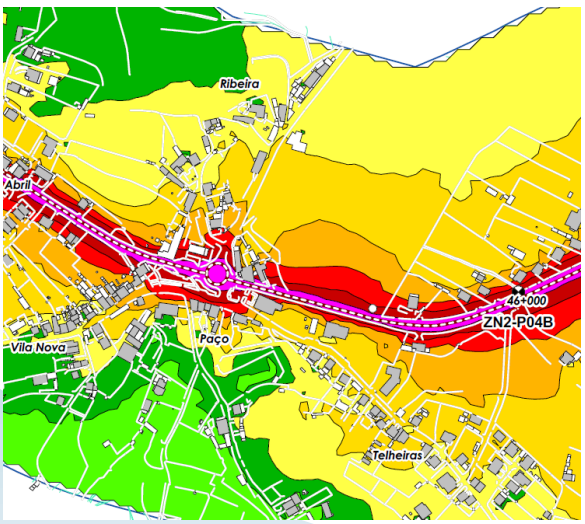
RD_PT_01_761- 762 / EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste

Resumo Não Técnico

Para Consulta Pública

Outubro 2026

Equipa Técnica do Mapa de Ruído:
Luís Conde Santos, diretor técnico
Jorge Preto, técnico superior



DBWAVE.I ACOUSTIC ENGINEERING, S.A.
LISBOA: Av. Prof. Dr. Cavaco Silva, 33, Edifício D – 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 E OBJETIVO

A Infraestruturas de Portugal (IP, S.A.) surge em 2015 como uma empresa pública resultante da fusão entre a REFER e as Estradas de Portugal. Assim, a gestão das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias nacionais é atualmente feita pela IP, que explora atualmente 14 860 km de rede rodoviária, dos quais 13 833 km em gestão direta e 1 027 km subconcessionados, e de 3 622 km de via ferroviária, dos quais 2 527 km em exploração.

O Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho, na sua atual redação (Decreto-Lei n.º 84-A/2022, de 9 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 23/2023, de 5 de abril, e regulamentado pela Portaria n.º 42/2023 de 9 de fevereiro), constitui o Regime de Avaliação e Gestão de Ruído Ambiente (RAGRA). Este regime torna obrigatória a adoção de métodos europeus comuns de avaliação de ruído ambiente estabelecidos pela Diretiva (UE) 2015/996 da Comissão de 19 de maio de 2015, e resulta da transposição da Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente. De acordo com este quadro legal, compete às entidades gestoras ou concessionárias de infraestruturas de transporte rodoviário, ferroviário ou aéreo elaborar e rever os Mapas Estratégicos de Ruído (MER) e Planos de Ação (PA) das Grandes Infraestruturas de Transporte (GIT), respetivamente, rodoviário, ferroviário e aéreo.

Assim, compete à IP, S.A. proceder à elaboração dos MER e PA para as infraestruturas rodoviárias sob sua concessão classificadas como grande infraestrutura de transporte rodoviário, ou seja, aquelas em que se verifiquem mais de 6 milhões de passagens de veículos por ano, numa 1ª fase, e de 3 milhões de passagens a partir da 2ª fase e daí por diante, a cada 5 anos, como definido no Decreto-lei n.º 146/2006, de 31 de julho.

O presente Plano de Ação reporta-se à 4ª fase de implementação da referida Diretiva para uma das vias rodoviárias incluídas no lote designado por Zona Norte – Parte 2, cuja área de estudo é identificada no quadro abaixo.

Quadro 1: Identificação da área de estudo

Código	Estrada	Extensão (km)	Faixa [m]
RD_PT_01_761- 762	EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste (Limite de Jurisdição)	5,9	600

Os Planos de Ação (PA) definidos no Decreto-Lei n.º 146/2006, surgem no seguimento dos Mapas Estratégicos de Ruído (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 mapas estratégicos de ruído, zonas ou recetores sensíveis onde os indicadores de ruído ambiente Lden e Ln ultrapassam os valores limite fixados no Regulamento Geral do Ruído.

Em termos legais, para além da responsabilidade associada às entidades responsáveis pela emissão de ruído, é da responsabilidade de todos os municípios a classificação do seu território em zonas

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave

sensíveis[1] e zonas mistas[2], consoante a ocupação do território, e para as quais são permitidos níveis de ruído diferentes, quer para o indicador L_{den} quer para L_n. No quadro seguinte estão representados os níveis máximos de ruído permitidos para os vários tipos de situações considerados.

Quadro 2 – Níveis máximos de ruído permitido expresso em L_{Aeq}

Classificação acústica	L_{den} dB(A)	L_n dB(A)
Zonas mistas	≤ 65	≤ 55
Zonas sensíveis	≤ 55	≤ 45
Zonas sensíveis na proximidade de GIT existente	≤ 65	≤ 55
Zonas sensíveis na proximidade de GIT não aéreo em projeto	≤ 60	≤ 50
Zonas sensíveis na proximidade de GIT aéreo em projeto	≤ 65	≤ 55
Zonas ainda não classificadas[3]	≤ 63	≤ 53

A legislação aplicável define ainda a necessidade de reavaliar e alterar os MER e PA de cinco em cinco anos a contar da data da sua elaboração ou sempre que se verifique uma alteração significativa no que diz respeito a fontes sonoras ou à expansão urbana com efeitos no ruído ambiente (artigo 11º DL 146/2006).

[1] **Zonas sensíveis:** áreas vocacionadas para escolas, hospitais, habitações, espaços de recreio e lazer.

[2] **Zonas mistas:** incluem também comércio e serviços.

[3] Considera-se que tais limites são transitórios uma vez que para o caso especial das GIT, quando existir classificação, os limites serão sempre L_{den} ≤ 65 dB(A) e L_n ≤ 55 dB(A) na proximidade das infraestruturas, quer a classificação seja como zona Mista quer seja como zona Sensível. Desta forma entende-se ser adequado considerar desde já os limites de L_{den} ≤ 65 dB(A) e L_n ≤ 55 dB(A).

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave

2. DESCRIÇÃO DA GIT E SUA ENVOLVENTE

O presente estudo diz respeito ao troço RD_PT_01_761- 762 / EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste, no concelho de Amares e área de influência também nos concelhos de Braga e Vila Verde, com uma extensão total de aproximadamente 5,9 km. Na figura seguinte é possível visualizar a respetiva localização geográfica e os concelhos abrangidos.

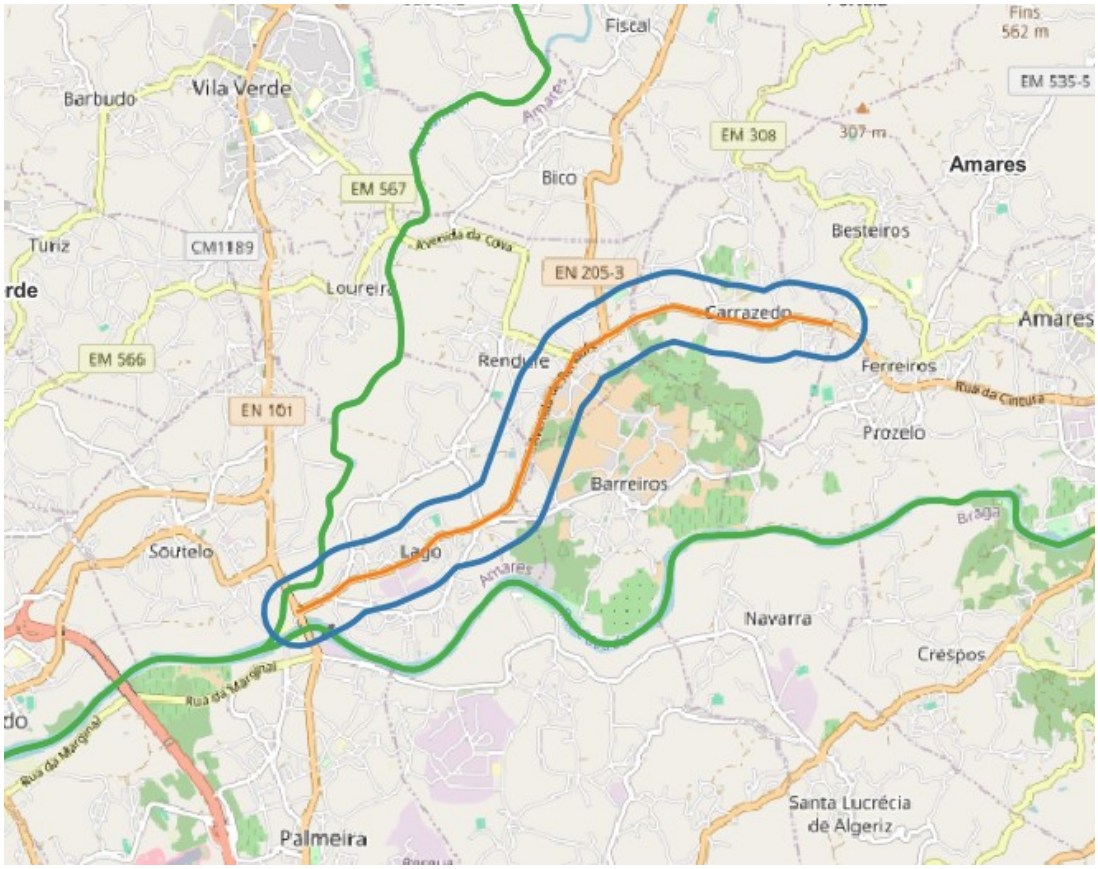


Figura 1 – Área de estudo do Plano de Ação de Ruído da EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste (RNT) e concelhos abrangidos.

De acordo com o D.L 9/2007, compete aos municípios delimitar as zonas mistas e sensíveis.

O quadro que se segue apresenta a classificação acústica dos municípios incluídos no estudo, de acordo com a informação recolhida *online* pela dBwave.i.

Quadro 3 – Classificação acústica na zona envolvente dos troços rodoviários em estudo.

MUNICÍPIO	CLASSIFICAÇÃO ACÚSTICA
Amares	Tem classificação acústica. Esta classificação está publicada na Planta de Ordenamento II: Salvaguardas, que integra o PDM, onde se identificam Zonas Mistas e Zonas Sensíveis. O troço em estudo atravessa sobretudo zonas Mistas, mas existem zonas classificadas como sensíveis que são abrangidas pela área de estudo, designadamente o Centro escolar de Vale do Cávado, muito próximo da via, e a Escola EB 2+3 de Amares, relativamente afastada da via e já no final do troço em estudo.

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave

MUNICÍPIO	CLASSIFICAÇÃO ACÚSTICA
Braga	Tem classificação acústica. Esta classificação está publicada na Carta de Zonamento da Sensibilidade ao Ruído, que integra as plantas de Ordenamento do PDM de Braga, e que identifica Zonas Mistas e Fontes Produtoras de Ruído. Não estão identificadas Zonas Sensíveis.
Vila Verde	Tem classificação acústica. Esta classificação está publicada na Planta de Ordenamento - Salvaguardas e Execução do Plano que integra o PDM em vigor, onde se identificam apenas Zonas Mistas. Não existem assim zonas classificadas como Sensíveis na área de estudo.

Assim, e tratando-se de uma Grande Infraestrutura de Transporte Rodoviário (GIT), os limites de exposição máxima aplicáveis, em recetores sensíveis na proximidade da infraestrutura, serão os correspondentes aos de Zona Mista, ou seja, 65 dB(A) para o L_{den} e 55 dB(A) para o L_n.

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

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave

Quadro 4 – Dados de tráfego considerados [1].

Toponímia [2]	ID	Período diurno					Período entardecer					Período noturno					vmáx (km/h)		Camada de desgaste [3]
		TMH (veíc./h)	% total pesados	% pesados tipo 3	% total motociclos	% motociclos tipo 4b	TMH (veíc./h)	% total pesados	% pesados tipo 3	% total motociclos	% motociclos tipo 4b	TMH (veíc./h)	% total pesados	% pesados tipo 3	% total motociclos	% motociclos tipo 4b	Ligeiros	Pesados	
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste - A	F001.1	459	3,3	50,0	0,0	100	234	0,8	50,0	0,0	100	61	2,3	50,0	0,0	100	50	50	CNS_01
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste - B	F001.2	459	3,3	50,0	0,0	100	234	0,8	50,0	0,0	100	61	2,3	50,0	0,0	100	50	50	CNS_01

Notas:

1. Em virtude de os dados de tráfego disponíveis terem apenas a distinção entre veículos ligeiros e pesados, foi seguida a recomendação do guia da APA, distribuindo o total de pesados em 50% na categoria 2 e 50% na categoria 3;

2. A e B correspondem aos sentidos de trânsito;

3. Tipos de pavimento:

    a. BB - Betão betuminoso - AC 14 surf (ligante): CNS_01

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave

Seguidamente, são apresentadas algumas imagens representativas da tipologia de situações que ocorrem ao longo da área de estudo.

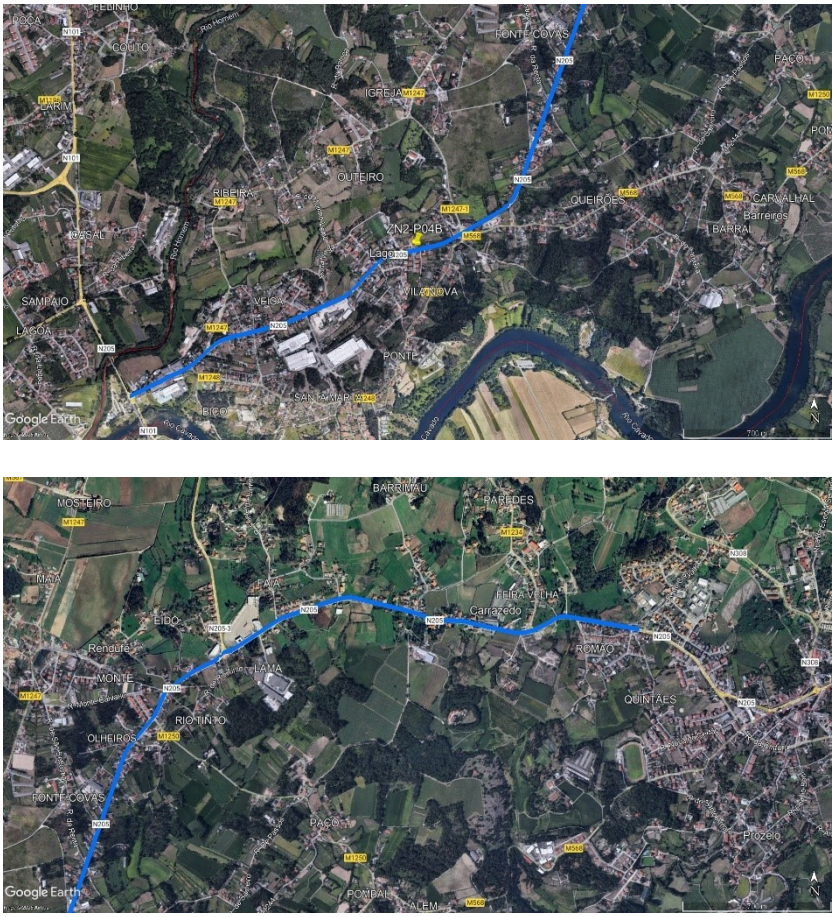


Figura 2 – Imagens aéreas do troço em estudo.

O troço rodoviário em estudo foi objeto de MER e PA, no 3.º ciclo de implementação da Diretiva de Ruído Ambiente, referente ao ano de 2016. Esse Plano de Ação previa uma beneficiação da camada de desgaste no troço em estudo, entre os pk 43+435 e 49+730, a realizar em 2025.

É de referir que o troço em estudo apresenta atualmente o limite de velocidade de 50 km/h ao longo do seu traçado.

3. PLANO DE AÇÃO DE RUÍDO

O presente Plano de Ação (PA) foi realizado com base nos Mapas Estratégicos de Ruído (MER), anteriormente reportados. Os dados de base para a elaboração do PA reportam, tal como no MER, ao ano de 2021.

De seguida são resumidos os resultados do MER, para a situação do ano civil de 2021, em que se baseia o PA, quer em termos de mapas de níveis sonoros, quer em termos de população exposta.

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave Mod. 60-05.03

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.

Classe do Indicador (dB (A))	Code list (CDG)	L_{den}	L_n	Cor	RGB
< 40	LdenLowerThan40 / LnightLowerThan40	X*	X*	Verde claro	80,255,0
≥ 40 a < 45	Lden4044 / Lnight4044	X*	X*	Verde escuro	0,180,0
≥ 45 a < 50	Lden4549 / Lnight4549	X*	X	Amarelo	255,255,70
≥ 50 a < 55	Lden5054 / Lnight5054	X*	X	Ocre	255,220,0
≥ 55 a < 60	Lden5559 / Lnight5559	X	X	Laranja	255,180,0
≥ 60 a < 65	Lden6064 / Lnight6064	X	X	Vermelho	255,0,0
≥ 65 a < 70	Lden6569/ Lnight6569	X	X	Carmim	200,0,0
≥ 70 a < 75	Lden7074/ LnightGreaterThan70	X	X	Magenta	255,0,255
≥ 75	LdenGreaterThan75	X		Azul	0,0,255

* Opcional no mapa (pdf)

MENOS RUÍDO

MAIS RUÍDO

Figura 3 – Escalas de cores representativas dos diferentes níveis de ruído

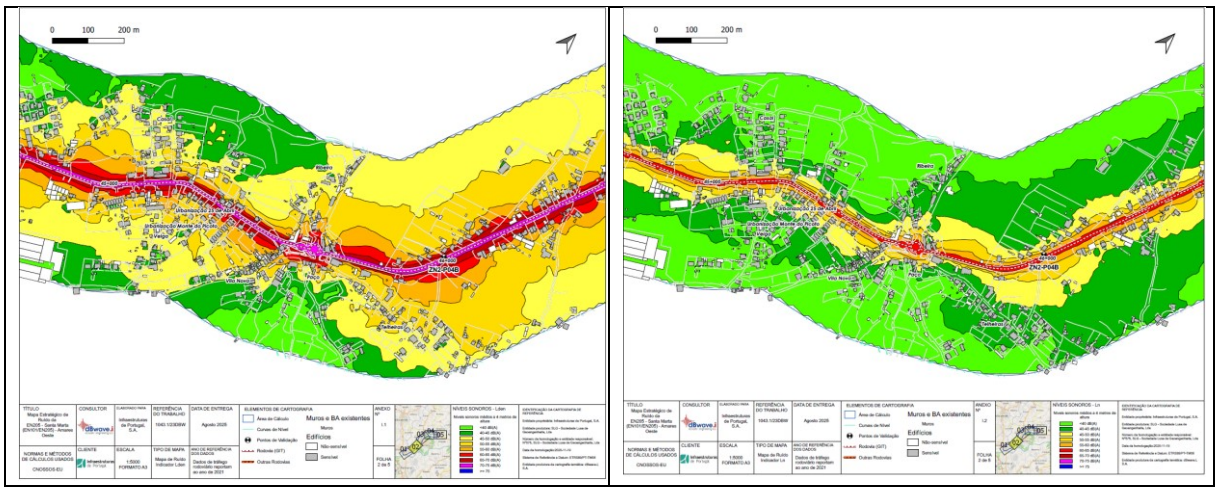


Figura 4 – Extrato dos mapas de ruído do MER para os indicadores L_{den} e L_n.

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 2021. Foram calculados os níveis de ruído originados pela autoestrada em estudo incidentes nas fachadas dos edifícios, resumindo-se os resultados nos quadros que se seguem.

Quadro 5 – População exposta ao ruído no total dos concelhos abrangidos, arredondado às centenas e, também, às unidades

TOTAL	
Classes dB(A)	Nº Estimado de Pessoas (centenas)
55 < Lden ≤ 60	2
60 < Lden ≤ 65	3
65 < Lden ≤ 70	1
70 < Lden ≤ 75	0
Lden > 75	0

TOTAL	
Classes dB(A)	Nº Estimado de Pessoas (centenas)
45 < Ln ≤ 50	2
50 < Ln ≤ 55	3
55 < Ln ≤ 60	1
60 < Ln ≤ 65	0
65 < Ln ≤ 70	0
Ln > 70	0

TOTAL	
Classes dB(A)	Nº Estimado de Pessoas (unidades)
55 < Lden ≤ 60	166
60 < Lden ≤ 65	286
65 < Lden ≤ 70	94
70 < Lden ≤ 75	47
Lden > 75	0

TOTAL	
Classes dB(A)	Nº Estimado de Pessoas (unidades)
45 < Ln ≤ 50	191
50 < Ln ≤ 55	282
55 < Ln ≤ 60	122
60 < Ln ≤ 65	47
65 < Ln ≤ 70	0
Ln > 70	0

Quadro 6 – Quadro de áreas totais e de n.º estimado de fogos habitacionais e pessoas que vivem nessas áreas.

Classes	Área total (km²)	N.º estimado de fogos habitacionais expostos à EN205 (centenas)	N.º estimado de pessoas expostas à EN205 (centenas)
Lden > 75	0,0000	0	0
Lden > 65	0,1962	1	1
Lden > 55	0,6239	3	6

Classes	Área total (km²)	N.º estimado de fogos habitacionais expostos à EN205 (unidades)	N.º estimado de pessoas expostas à EN205 (unidades)
Lden > 75	0,0000	0	0
Lden > 65	0,1962	75	141
Lden > 55	0,6239	314	593

A análise do MER elaborado para os sublanços do GIT em estudo, quer em termos de mapas de ruído, quer em termos de população exposta permite concluir que:

- Existem algumas situações em que a isófona de L_{den} = 65 dB(A) e/ou a de L_n = 55 dB(A) passa para além de algumas habitações mais próximas da estrada, levando a que, nos casos em que tal é confirmado nos níveis calculados em fachada, as mesmas estejam em zona de conflito, ou seja, em que há ultrapassagem dos limites regulamentares aplicáveis (Zona Mista ou proximidade de GIT, cujos limites são os mesmos);

- Os quadros de população exposta confirmam a existência dessas situações pontuais, sendo que nos quadros apresentados no modo definido na Diretiva de Ruído Ambiente, ou seja arredondado às centenas, a população que se estima estar em sobre-exposição relativamente ao indicador L_{den} é de 1 centena1, sendo de 1 centena também no caso do indicador L_n;

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave

- Nos quadros à unidade, estima-se que haja 94 pessoas no intervalo 65-70 dB(A) e 47 pessoas no intervalo 70-75 dB(A) de L_{den}, 122 pessoas no intervalo 55-60 dB(A) e 47 pessoas no intervalo 60-65 dB(A) de L_n;

- Em termos de fogos habitacionais, estima-se um total de 75 fogos em sobre-exposição relativamente ao L_{den}.

Após esta análise, foram estudadas medidas de minimização, resultando nas seguintes medidas que se propõem no âmbito deste Plano de Ação:

- Alteração da camada de desgaste em Betão Betuminoso (correspondente ao pavimento de referência CNS01 do método Cnossos), para um tipo de piso acusticamente mais favorável, que permita reduções na emissão de ruído em torno de 3 dB(A) (tipicamente equivalente ao CNS14 do Cnossos, em vários troços de via.

- Tendo em conta as características da via e da sua envolvente, não se preconiza a implantação de barreiras acústicas.

Para efeito do dimensionamento de medidas os limites regulamentares considerados foram de 65 dB(A) para o L_{den} e 55 dB(A) para o L_n.

O quadro seguinte, obtido automaticamente a partir do modelo, identifica os locais considerados para aplicação de camada de desgaste de menor emissão de ruído (equivalente acusticamente ao tipo CNS14, do Cnossos): neste caso a aplicação preconizada é em toda a extensão da via em estudo, à semelhança do que já estava previsto no PA do ciclo anterior.

Quadro 7 – Listagem das medidas de alteração de pavimento preconizadas.

Sublanço	Extensão	Início		Fim	
	[m]	Latitude	Longitude	Latitude	Longitude
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	1181	41°37′50,65″	-8°23′4,92″	41°37′46,09″	-8°23′52,69″
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	865	41°37′49,45″	-8°22′28,74″	41°37′50,65″	-8°23′4,92″
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	974	41°37′45,65″	-8°23′53,79″	41°37′21,41″	-8°24′18,19″
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	78	41°37′46,10″	-8°23′53,86″	41°37′46,10″	-8°23′53,86″
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	79	41°36′53,72″	-8°24′39,37″	41°36′53,72″	-8°24′39,37″
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	1785	41°36′28,11″	-8°25′48,10″	41°36′53,06″	-8°24′40,17″
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	1028	41°37′21,41″	-8°24′18,19″	41°36′53,54″	-8°24′39,06″
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	0,3	41°36′27,75″	-8°25′48,19″	41°36′27,74″	-8°25′48,19″
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	78	41°36′28,26″	-8°25′48,41″	41°36′28,26″	-8°25′48,41″
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	0,2	41°36′27,72″	-8°25′48,20″	41°36′27,73″	-8°25′48,20″
Extensão total [m]	**6068**				

A orçamentação das medidas previstas ao nível dos pavimentos considera apenas o sobrecusto de uma alteração da camada de desgaste para um tipo de pavimento menos ruidoso em relação à simples substituição por um pavimento regular em betão betuminoso (BB ou BBR), ou seja, assumindo que a alteração da camada de desgaste ocorrerá de acordo com o calendário de manutenção previsto pela IP para a GIT em estudo.

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave Mod. 60-05.03

Seguidamente apresenta-se a estimativa orçamental para a implementação das medidas preconizadas

Quadro 8 – Estimativa de custos das medidas de alteração de pavimento preconizadas.

Sublanço	Extensão	Largura via	Área pavimento	Custo/m2	Custo total
	[m]	[m]	[m2]	€	€
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	1181	7	8266	2,5	20 666
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	865	7	6054	2,5	15 136
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	974	7	6817	2,5	17 041
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	78	7	547	2,5	1 367
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	79	7	552	2,5	1 380
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	1785	7	12496	2,5	31 239
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	1028	7	7193	2,5	17 981
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	0,3	6	2	2,5	5
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	78	6	467	2,5	1 169
EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste	0,2	6	1	2,5	3
Total	**6068**		**42395**		**105 987**

A localização e extensão da camada de desgaste menos ruidosa a aplicar neste troço coincide com o já preconizado no PA anterior, sendo que a intervenção para a implementação das medidas previstas no PA já foi efetuada em 2024 (não considerada no MER, referente a 2021).

Para estimar os resultados da implementação das medidas previstas neste Plano de Ação, foi elaborado um modelo final onde constam as alterações realizadas no modelo incluindo os novos pavimentos. A partir deste modelo final, foram calculados novos mapas de ruído, a população e edifícios/fogos habitacionais expostos e as áreas expostas às várias classes de ruído, de acordo com as figuras e tabelas que se apresentam de seguida.

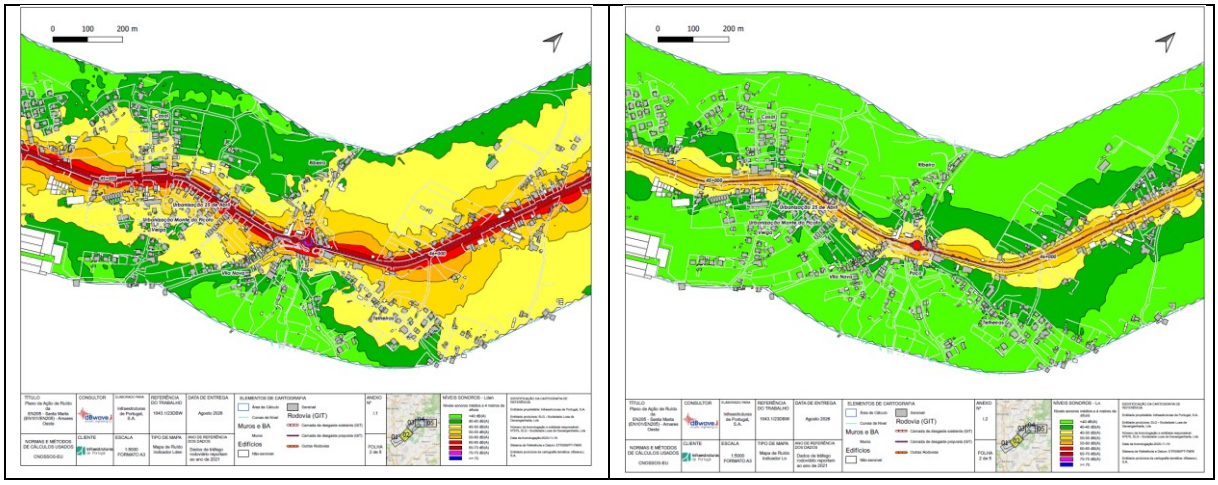


Figura 5 – Extrato dos mapas de ruído previstos após Plano de Ação para os indicadores L_{den} e L_n.

Quadro 9 – População exposta ao ruído após Plano de Ação de Ruído da EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste (RNT) na totalidade dos concelhos (PA)

TOTAL	
Classes dB(A)	Nº Estimado de Pessoas (centenas)
55 < Lden ≤ 60	2
60 < Lden ≤ 65	2
65 < Lden ≤ 70	0
70 < Lden ≤ 75	0
Lden > 75	0

TOTAL	
Classes dB(A)	Nº Estimado de Pessoas (centenas)
45 < Ln ≤ 50	2
50 < Ln ≤ 55	2
55 < Ln ≤ 60	1
60 < Ln ≤ 65	0
65 < Ln ≤ 70	0
Ln > 70	0

TOTAL	
Classes dB(A)	Nº Estimado de Pessoas (unidades)
55 < Lden ≤ 60	233
60 < Lden ≤ 65	223
65 < Lden ≤ 70	38
70 < Lden ≤ 75	12
Lden > 75	0

TOTAL	
Classes dB(A)	Nº Estimado de Pessoas (unidades)
45 < Ln ≤ 50	233
50 < Ln ≤ 55	237
55 < Ln ≤ 60	57
60 < Ln ≤ 65	16
65 < Ln ≤ 70	0
Ln > 70	0

Quadro 10 – Quadro de áreas totais e de n.º estimado de fogos habitacionais e pessoas que vivem nessas áreas (PA)

Classes	Área total (km²)	N.º estimado de fogos habitacionais expostos à EN205 (centenas)	N.º estimado de pessoas expostas à EN205 (centenas)
Lden > 75	0,0000	0	0
Lden > 65	0,1331	0	1
Lden > 55	0,4515	3	5

Classes	Área total (km²)	N.º estimado de fogos habitacionais expostos à EN205 (unidades)	N.º estimado de pessoas expostas à EN205 (unidades)
Lden > 75	0,0000	0	0
Lden > 65	0,1331	27	50
Lden > 55	0,4515	268	506

Nos quadros seguintes, são apresentadas a variação da população exposta, superfícies expostas e fogos expostos, entre MER e PA. Convém notar que os valores de algumas classes poderão aumentar entre o MER e o PA devido à redução dos níveis / valores de exposição proporcionados pelas medidas propostas. Essa redução pode fazer transitar pessoas, fogos ou superfícies de uma classe de níveis sonoros para outra inferior.

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave

Quadro 11 – Variação da população exposta entre MER e PA, em unidades, para o total dos concelhos abrangidos pelo Plano de Ação de Ruído da EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste (RNT).

TOTAL							
Nº estimado de pessoas (unidades)							
Classes	MER	PA	Classes	MER	PA	% Redução MER-PA	
	Lden	Lden		Ln	Ln	Lden	Ln
55 < Lden ≤ 60	166	233	45 < Ln ≤ 50	191	233	40%	22%
60 < Lden ≤ 65	286	223	50 < Ln ≤ 55	282	237	-22%	-16%
65 < Lden ≤ 70	94	38	55 < Ln ≤ 60	122	57	-60%	-53%
70 < Lden ≤ 75	47	12	60 < Ln ≤ 65	47	16	-74%	-66%
Lden > 75	0	0	65 < Ln ≤ 70	0	0	0%	0%
			Ln > 70	0	0	0%	0%

TOTAL							
Nº estimado de pessoas (unidades)							
Classes	MER	PA	Classes	MER	PA	Redução MER-PA	
	Lden	Lden		Ln	Ln	Lden	Ln
55 < Lden ≤ 60	166	233	45 < Ln ≤ 50	191	233	67	42
60 < Lden ≤ 65	286	223	50 < Ln ≤ 55	282	237	-63	-45
65 < Lden ≤ 70	94	38	55 < Ln ≤ 60	122	57	-56	-65
70 < Lden ≤ 75	47	12	60 < Ln ≤ 65	47	16	-35	-31
Lden > 75	0	0	65 < Ln ≤ 70	0	0	0	0
			Ln > 70	0	0	0	0

Quadro 12 – Variação de áreas, fogos e população exposta ao ruído entre MER e PA, para o total dos concelhos abrangidos pelo Plano de Ação de Ruído da EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste (RNT).

Classes	Varição da área total exposta (km²)	% Variação (áreas)	Variação do N.º estimado de fogos habitacionais expostos (unidades)	% Variação (fogos)	Variação do N.º estimado de pessoas expostas à EN205 (unidades)	% Variação (pessoas)
Lden > 75	0,0000	0%	0	0%	0	0%
Lden > 65	-0,0631	-32%	-48	-65%	-91	-65%
Lden > 55	-0,1724	-28%	-46	-15%	-87	-15%

Da análise dos quadros acima, e considerando o número de pessoas expostas a mais de 65 dB(A) de L_{den}, pode concluir-se que se verifica uma redução de 91 pessoas (-65%) em sobre-exposição ao ruído, bem como uma redução de 35 pessoas em sobre-exposição superior a 5 dB(A) em relação a este indicador (-74%).

No caso do número de pessoas expostas a mais de 55 dB(A) de L_n essa redução é de 96 pessoas (-57%) havendo ainda uma redução de 35 pessoas em sobre-exposição superior a 5 dB(A) relativamente a este indicador (-66%).

Observa-se ainda uma redução de 32% na área total exposta a L_{den} superior a 65 dB(A) e uma redução de 48 fogos em sobre-exposição relativamente a este indicador (-65%).

Como já referido, a localização e extensão da camada de desgaste menos ruidosa a aplicar neste troço coincide com o já preconizado no PA anterior, sendo que a intervenção para a implementação das medidas previstas no PA já foi efetuada em 2024 (ainda não considerada no MER, referente a 2021).

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave

As ações de planeamento territorial e de desenvolvimento urbano que estejam previstas ou vão sendo delineadas, nomeadamente por parte dos Municípios abrangidos pela GIT em estudo, através de instrumentos como o Plano Diretor Municipal, Planos de Urbanização e Planos de Pormenor, bem como os Planos Municipais de Redução de Ruído que venham a ser elaborados ou alterados por estes municípios, devem ter em conta critérios de qualidade do ambiente sonoro adequados, visando prevenir e minimizar a exposição das populações ao ruído, e garantir o cumprimento das disposições regulamentares aplicáveis nesta matéria. O planeamento da localização de novas áreas residenciais, novos estabelecimentos escolares e hospitalares e novas áreas de lazer, deve privilegiar zonas com ambiente acústico pouco perturbado, suficientemente afastadas das fontes ruidosas existentes ou planeadas (por exemplo, de grandes vias de tráfego, como é o caso da GIT em estudo), tarefa para a qual é essencial a intervenção das entidades responsáveis pelas políticas de ordenamento do território.

Decorre, ainda, do n.º 6 do art.º 12.º do Decreto-Lei n.º 9/2007 que deverá ser interdito o licenciamento e autorização de novas construções para fins habitacionais, escolas, hospitais ou similares, e espaços de lazer em locais ruidosos (em que se ultrapassem os limites de Zona Mista), sendo que os resultados dos Mapas Estratégicos de Ruído, Planos de Ação e de monitorização devem permitir identificar os locais situados nas proximidades da via onde tal ocorre.

A Infraestruturas de Portugal, S.A, enquanto entidade competente e responsável pela gestão de ruído desta infraestrutura de transporte, irá acompanhando o estado de conservação do pavimento, das barreiras acústicas e da sinalização de limite de velocidade de circulação, ou outras medidas complementares de controlo de velocidade, de modo que sejam cumpridos os objetivos de redução de ruído previstos neste Plano de Ação.

De acordo com o artigo *14.º- Participação do público nos planos de ação* do DL146/2006, republicado no Anexo II do DL 136-A/2019, os planos de ação são sujeitos a consulta pública antes da aprovação dos mesmos.

Neste âmbito refere-se ainda que, a Infraestruturas de Portugal, S.A a longo prazo procederá à revisão quinquenal dos Mapas Estratégicos de Ruído e dos Planos de Ação, nos termos do definido na legislação aplicável.

4. NOTA FINAL

O presente estudo reporta-se à 4ª fase de implementação da referida Diretiva e incide na GIT RD_PT_01_761- 762 / EN205 - Santa Marta (EN101/EN205) - Amares Oeste.

O Plano de Ação foi elaborado com base nos resultados do Mapa Estratégico de Ruído para 2021, em conformidade com o estipulado na legislação aplicável e as regras definidas pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

Tendo sido identificadas algumas situações em que se verificam, pontualmente, casos de alguma sobre-exposição, embora raramente com excessos de mais de 5 dB(A), foram propostas medidas de minimização de ruído para essas situações, no âmbito deste Plano de Ação, nomeadamente medidas para alteração da camada de desgaste em toda a extensão da GIT em estudo – medidas essas que já foram entretanto implementadas em 2024.

A análise dos resultados previstos permite concluir que a implementação das medidas propostas neste Plano de Ação conduzirá a que as isófonas representativas de sobre-exposição ao ruído serão claramente comprimidas para junto da via, afastando-se dos recetores sensíveis, e os níveis sonoros serão reduzidos nas zonas mais críticas, permitindo uma redução significativa da sobre-exposição ao

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave

ruído de tráfego desta GIT. Tal traduz-se ainda em reduções significativas da população exposta a níveis de ruído: 65 % de redução do número de pessoas expostas a valores acima de 65 dB(A) para o L_{den}, e 57% de redução do número de pessoas expostas a valores acima de 55 dB(A) para o L_n.

Um aspeto crucial para assegurar a eficácia e sustentabilidade das medidas de controle de ruído que venham a ser implantadas no futuro ao nível desta via, tem a ver com o planeamento e ordenamento do território ao nível municipal, de modo a evitar o surgimento de novas zonas residências e outras com elevada sensibilidade acústica nas imediações da GIT.

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave

ANEXOS

Anexo II – Mapas de Ruído Após Plano de Ação (1:10.000)

Este relatório só pode ser reproduzido na íntegra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave