

ROTAS DO ALGARVE LITORAL S.A.

LANÇO 2.1B) EN125 – LAGOS/S. LOURENÇO

(km 26+800 - 93+300)

PLANO DE AÇÃO
RELATIVO AO RUÍDO DE TRÁFEGO
(Ano 2021)

DEZEMBRO 2024

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO E OBJECTIVOS	3
2. ENQUADRAMENTO LEGAL.....	4
3. OBJETIVOS E LINHAS ORIENTADORAS PARA A ELABORAÇÃO DE PLANOS DE AÇÃO.....	12
4. ENTIDADE COMPETENTE	13
5. CARACTERIZAÇÃO DA VIA EM ANÁLISE E DAS ÁREAS ENVOLVENTES.....	13
6. VALORES LIMITE DE EXPOSIÇÃO	15
7. SÍNTESE DA INFORMAÇÃO DOS MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUÍDO	16
8. IDENTIFICAÇÃO DAS SITUAÇÕES DE ULTRAPASSAGEM DOS VALORES LIMITE DE EXPOSIÇÃO ...	19
9. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO RUÍDO DE TRÁFEGO	21
9.1. Metodologia	21
9.2. Soluções tipo	21
9.2.1. Redução de velocidades de circulação.....	21
9.2.2. Camada de desgaste pouco ruidosa	22
9.2.3. Barreiras acústicas	22
9.3. Medidas de redução do ruído já implementadas nos sublanços em análise.....	23
9.4. Ações previstas para os próximos 5 anos (2025 – 2029)	25
9.5. Medidas de Minimização de Ruído Propostas.....	28
10. PLANEAMENTO TEMPORAL (2025 – 2029).....	32
11. ESTRATÉGIA A LONGO PRAZO.....	33
12. AVALIAÇÃO PRELIMINAR DA EFICÁCIA DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO PRECONIZADAS.....	35
13. INFORMAÇÕES FINANCEIRAS	38
14. PLANO DE FINANCIAMENTO DAS MEDIDAS A IMPLEMENTAR	38
15. CONSULTA PÚBLICA.....	39
15.1. Sr. António Santos.....	39
15.2. Sr. Renato Augusto Reis	40
15.3. Câmara Municipal de Silves	40
16. NOTA CONCLUSIVA	42
ANEXO I: REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	44
ANEXO II – PARAMETROS DE CÁLCULO.....	45
ANEXO III – PEÇAS DESENHADAS.....	46
ANEXO IV – PROCESSO DE CONSULTA PÚBLICA	47

LANÇO 2.1B) EN125 – LAGOS/S. LOURENÇO

PLANO DE AÇÃO RELATIVO AO RUÍDO DE TRÁFEGO (Ano 2021)

- MEMÓRIA DESCRITIVA -

1. INTRODUÇÃO E OBJECTIVOS

O Decreto-Lei n.º 84-A/2022, de 9 de Dezembro, procede à segunda alteração do Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, anteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 136A/2019, que estabelece a obrigatoriedade de elaborar *mapas estratégicos de ruído* como ferramenta de avaliação, gestão e informação do público relativamente ao ruído ambiente exterior, com base em indicadores e métodos de avaliação harmonizados ao nível da Comunidade Europeia (Diretiva n.º 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho) (CNOSSOS-EU).

O referido Diploma, estabelece que as entidades gestoras ou concessionárias de Grandes Infraestruturas de Transporte (GIT) devem elaborar Mapas Estratégicos de Ruído (MER) e Planos de Ação (PA) das Grandes Infraestruturas de Transportes pelas quais são responsáveis.

Neste contexto, a *ROTAS DO ALGARVE LITORAL, S.A.* apresentou em Julho de 2023 os *MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUÍDO* relativos à via em fítulo, reportados ao ano civil de 2021 como determinado na regulamentação citada.

Com base nas conclusões destes *MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUÍDO*, apresenta-se agora o *PLANO DE AÇÃO* correspondente ao LANÇO 2.1B), entre Lagos e S. Lourenço, consistindo essencialmente num diagnóstico, sobre a exposição das populações ao ruído com origem na via e na definição de estratégias para reduzir a afetação provocada, nos termos das exigências regulamentares aplicáveis, estabelecidas no *REGULAMENTO GERAL DO RUÍDO* (Dec. Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro foi retificado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de Março, e alterado pelo Decreto-lei n.º 278/2007, de 1 de Agosto).

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A legislação em vigor em matéria de avaliação e gestão do ruído ambiente, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 84-A/2022, de 9 de Dezembro, que procede à segunda alteração do Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, que transpõe a Directiva n.º 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho, estabelece o seguinte:

(...)

Artigo 3.º **Definições**

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

(...)

f) *«Grande infraestrutura de transporte rodoviário»* o troço ou troços de uma estrada regional, nacional ou internacional, identificados pelo Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P., onde se verifiquem mais de três milhões de passagens de veículos por ano;

g) *«Indicador de ruído»* um parâmetro físico-matemático para a descrição do ruído ambiente que tenha uma relação com um efeito prejudicial;

h) *«L_d (indicador de ruído diurno)»* o indicador de ruído associado ao incómodo durante o período diurno, conforme especificado no anexo I do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante. É equivalente a L_{day};

i) *«L_{den} (indicador de ruído diurno-entardecer-nocturno)»* o indicador de ruído associado ao incómodo global, conforme especificado no anexo I;

j) *«L_e (indicador de ruído do entardecer)»* o indicador de ruído associado ao incómodo durante o período do entardecer, conforme especificado no anexo I. É equivalente a L(índice evening);

l) *«L_n (indicador de ruído noturno)»* o indicador de ruído associado a perturbações do sono, conforme especificado no anexo I. É equivalente a L(índice night);

m) *«Mapa estratégico de ruído»* um mapa para fins de avaliação global da exposição ao ruído ambiente exterior, em determinada zona, devido a várias fontes de ruído, ou para fins de estabelecimento de previsões globais para essa zona;

n) *«Planeamento acústico»* o controlo do ruído futuro, através da adoção de medidas programadas, tais como o ordenamento do território, a engenharia de sistemas para a gestão do tráfego, o planeamento da circulação e a redução do ruído por medidas adequadas de isolamento sonoro e de controlo do ruído na fonte;

o) *«Planos de ação»* os planos destinados a gerir o ruído no sentido de minimizar os problemas dele resultantes, nomeadamente pela redução do ruído;

p) *«Relação dose-efeito»* a relação entre o valor de um indicador de ruído e um efeito prejudicial;

r) *«Ruído ambiente»* um som externo indesejado ou prejudicial gerado por atividades humanas, incluindo o ruído produzido pela utilização de grandes infraestruturas de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo e instalações industriais, designadamente as definidas no anexo I do Decreto-Lei n.º 127/2013, de 30 de agosto;

s) *«Valor limite»* o valor de L_{den} ou de L_n que, caso seja excedido, dá origem à adoção de medidas de redução do ruído por parte das entidades competentes;

(...)

Artigo 4.º **Competência**

1- Compete, no âmbito do presente Decreto-Lei:

(...)

b) Às entidades gestoras ou concessionárias de infraestruturas de transporte rodoviário, ferroviário ou aéreo elaborar e rever os mapas estratégicos de ruído e os planos de ação das grandes infraestruturas de transporte, respetivamente, rodoviário, ferroviário e aéreo;

c) À APA, I.P.::

i) Aprovar os mapas estratégicos de ruído e os planos de acção referidos na alínea b), bem como as respectivas alterações;

ii) Centralizar todos os mapas estratégicos de ruído e planos de acção elaborados no âmbito do presente decreto-lei;

iii) Recolher as informações e os dados disponibilizados pelas entidades competentes referidas nas alíneas a) e b) e enviá-las à Comissão Europeia;

iv) Prestar informação ao público.

Artigo 5.º **Indicadores de ruído e respetiva aplicação**

1 - A elaboração e a revisão dos mapas estratégicos de ruído são realizadas de acordo com os indicadores de ruído L_{den} e L_n que constam da portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da economia, do ambiente, das infraestruturas e das autarquias locais.

(...)

Artigo 6.º **Métodos de avaliação**

1 - Os valores dos indicadores de ruído L_{den} e L_n são determinados pelos métodos de avaliação definidos na portaria a que se refere o nº1 do artigo anterior.

(...)

Artigo 7.º **Conteúdo dos mapas estratégicos de ruído**

1 - Os mapas estratégicos de ruído são compostos por uma compilação de dados sobre uma situação de ruído existente ou prevista em termos de um indicador de ruído demonstrando a ultrapassagem de qualquer valor limite em vigor, o número estimado de pessoas afetadas e de habitações expostas a determinados valores de um indicador de ruído em determinada zona.

2 - Os mapas estratégicos de ruído devem ainda obedecer aos requisitos mínimos estabelecidos na portaria referida no nº do artigo 5º.

(...)

Artigo 9.º **Elaboração e aprovação de mapas estratégicos de ruído**

(...)

5 - Os mapas estratégicos de ruído relativos à situação no ano civil de 2011 para todas as grandes infra-estruturas de transporte rodoviário com mais de 3 milhões de passagens de veículos por ano (...) são elaborados e enviados ao IA até 28 de Fevereiro de 2012 para aprovação, juntamente com a informação indicada no n.º 2 do anexo VI.

6 - A APA, I.P. aprova os mapas estratégicos de ruído referidos no número anterior até 30 de Junho de 2012, sem prejuízo da faculdade de solicitar a apresentação de elementos adicionais ou a correcção dos elementos inicialmente apresentados destinados a garantir o cumprimento do disposto no artigo 7.º.

(...)

Artigo 11.º

Revisão dos mapas estratégicos de ruído e dos planos de ação

1 - Os mapas estratégicos de ruído e os planos de ação são reavaliados e, se necessário, alterados, pelo menos de cinco em cinco anos a contar das datas referidas, respetivamente, nos n.ºs 2, 4,5,8 e 9 do artigo 9º e nos n.ºs 2,5,6,9 e 10 do artigo 10º.

2 - Para efeitos do número anterior, considera-se necessária a alteração dos mapas estratégicos de ruído e dos planos de ação sempre que se verifique uma alteração significativa relativamente a fontes sonoras ou à expansão urbana com efeitos no ruído ambiente.

(...)

ANEXO I

Indicadores de ruído

(a que se refere o artigo 5.º)

1 - Definição do indicador de ruído diurno-entardecer-nocturno (L_{den}) - o nível diurno-entardecer-nocturno L_{den} em decibel [dB(A)] é definido pela seguinte fórmula:

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

em que:

L_d é o nível sonoro médio de longa duração, conforme definido na norma NP 1730-1:1996, ou na versão actualizada correspondente, determinado durante uma série de períodos diurnos representativos de um ano;

L_e é o nível sonoro médio de longa duração, conforme definido na norma NP 1730-1:1996, ou na versão actualizada correspondente, determinado durante uma série de períodos do entardecer representativos de um ano;

L_n é o nível sonoro médio de longa duração, conforme definido na norma NP 1730-1:1996, ou na versão actualizada correspondente, determinado durante uma série de períodos nocturnos representativos de um ano;

em que:

O período diurno corresponde a treze horas (das 7 às 20 horas), o período do entardecer a três horas (das 20 às 23 horas) e o período nocturno a oito horas (das 23 às 7 horas);

A unidade um ano corresponde a um período com a duração de um ano no que se refere à emissão sonora e a um ano médio no que diz respeito às condições meteorológicas;

e em que:

Nos casos em que existam superfícies reflectoras (por exemplo, fachadas) é considerado o som incidente, o que significa que se despreza o acréscimo de nível sonoro devido à reflexão que aí ocorre [regra geral, isso implica uma correcção de -3 dB(A) em caso de medição a menos de 3,5 m da referida superfície].

A altura do ponto de avaliação do indicador L_{den} depende da respectiva aplicação:

Em caso de cálculo para fins da elaboração de mapas estratégicos de ruído relativamente à exposição ao ruído na proximidade dos edifícios, os pontos de avaliação são fixados a uma altura de 4 m \pm 0,2 m (de 3,8 m a 4,2 m) acima do solo e na fachada mais exposta: para este efeito, a fachada mais exposta é a parede exterior em frente da fonte sonora específica e mais próxima da mesma. Para outros fins, podem ser feitas outras escolhas;

Em caso de medição para fins da elaboração de mapas estratégicos de ruído relativamente à exposição ao ruído na proximidade dos edifícios, podem ser escolhidas outras alturas, que, todavia, nunca podem ser inferiores a 1,5 m acima do solo, devendo os resultados obtidos ser corrigidos de acordo com uma altura equivalente a 4 m;

2 - Definição de indicador de ruído nocturno (L_n) - o indicador de ruído para o período nocturno L_n , é o nível sonoro médio de longa duração, conforme definido na NP 1730-1:1996, ou na versão actualizada correspondente, determinado durante todos os períodos nocturnos de um ano, em que:

A duração do período nocturno é de oito horas, conforme definido no n.º 1 do presente anexo;

A unidade um ano corresponde a um período com a duração de um ano no que se refere à emissão sonora e a um ano médio no que diz respeito às condições meteorológicas;

É considerado o som incidente, tal como descrito no n.º 1 do presente anexo;

O ponto de avaliação é o mesmo que o utilizado para o indicador L_{den} .

(...)

ANEXO II

Métodos de avaliação dos indicadores de ruído

(referidos no artigo 6.o da Diretiva 2002/49/CE)

1 - Introdução. - Os valores dos indicadores L_{den} e L_n podem ser determinados quer por metodologia de cálculo quer por medição (no ponto de avaliação).

No caso de previsões, apenas é aplicável a metodologia de cálculo.

2 - Métodos provisórios de cálculo dos indicadores L_{den} e L_n :

2.2. Ruído gerado pelo tráfego rodoviário

2.2.1. Descrição da fonte

Classificação dos veículos

A fonte do ruído gerado pelo tráfego rodoviário determina-se por combinação da emissão sonora de cada veículo integrante do fluxo de tráfego. Agrupam-se os veículos rodoviários em cinco categorias de emissão sonora:

Categoria 1 : Veículos a motor ligeiros;

Categoria 2 : Veículos pesados médios; b) Estes métodos têm de ser adaptados à definição dos indicadores L_{den} e L_n .

Categoria 3 : Veículos pesados;

Categoria 4 : Veículos a motor de duas rodas;

Categoria 5 : Categoria aberta.

No caso dos veículos a motor de duas rodas, são definidas uma subclasse para ciclomotores e uma subclasse para motocicletas mais potentes, dado que o modo de circulação é muito diferente e que o número de veículos de cada tipo é normalmente muito diverso.

As primeiras quatro categorias são obrigatórias; a quinta é facultativa. Destina-se a novos veículos que venham a ser desenvolvidos no futuro e cujas emissões sonoras sejam suficientemente diferentes para necessitarem da definição de uma categoria adicional. Esta categoria pode abranger, por exemplo, os veículos elétricos ou híbridos ou qualquer veículo substancialmente diferente dos classificados nas categorias 1 a 4 que venha a ser desenvolvido.

O quadro [2.2.a] caracteriza cada classe de veículos.

Quadro [2.2.a]

Classes de veículos

Quadro [2.2.a]

Classes de veículos

Categoria	Nome	Descrição	Categoria de veículo na homologação CE de veículos completos ⁽¹⁾
1	Veículos a motor ligeiros	Automóveis, furgonetas ≤ 3,5 t, SUV ⁽²⁾ , MPV ⁽³⁾ , incluindo reboques e caravanas	M1 e N1
2	Veículos pesados médios	Veículos pesados médios, furgonetas > 3,5 t, camionetas e autocarros, autocaravanas etc. com dois eixos e pneus duplos no eixo da retaguarda	M2, M3, N2 e N3
3	Veículos pesados	Veículos pesados, autocarros de turismo, camionetas e autocarros com três ou mais eixos	M2 e N2 com reboque, M3 e N3
4	Veículos a motor de duas rodas	4a Ciclomotores de duas, três e quatro rodas	L1, L2, L6
		4b Motociclos com ou sem carro lateral, triciclos e quadriciclos	L3, L4, L5, L7
5	Categoria aberta	A definir em função das necessidades futuras.	ND

(...)

(...)

ANEXO IV

Requisitos mínimos para os mapas estratégicos de ruído (a que se refere o artigo 7.º)

1 - Um mapa estratégico de ruído é uma apresentação dos dados referentes a um dos seguintes aspectos:

- Situação acústica existente ou prevista em função de um indicador de ruído;
- Ultrapassagem de um valor limite;
- Número estimado de habitações, escolas e hospitais numa determinada zona que estão expostas valores específicos de um dado indicador de ruído;
- Número estimado de pessoas localizadas numa zona exposta ao ruído.

2 - Os mapas estratégicos de ruído podem ser apresentados sob a forma de:

- Figuras/cartografia (elementos considerados essenciais);
- Dados numéricos em quadros;
- Dados numéricos sob forma electrónica.

(...)

4 - Os mapas estratégicos de ruído são utilizados para os seguintes fins:

- Proporcionar uma base de dados que sustente a informação a enviar à Comissão Europeia, de acordo com o estabelecido no artigo 15.º e no anexo VI;
- Construir uma fonte de informação para os cidadãos, de acordo com o artigo 13.º;
- Servir de base para elaboração dos planos de acção, de acordo com o artigo 10.º

(...)

ANEXO VI

Dados a enviar à Comissão Europeia

(...)

2 - Relativamente às grandes infra-estruturas de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo:

2.1 - Uma descrição geral das grandes infra-estruturas de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo: localização, dimensão e dados sobre o tráfego;

2.2 - Uma caracterização das suas imediações: zonas urbanas, outras informações sobre a utilização do solo e outras grandes fontes de ruído;

2.3 - Programas de controlo do ruído executados no passado e medidas em vigor em matéria de ruído;

2.4 - Métodos de cálculo ou de medição utilizados;

2.5 - O número estimado de pessoas (em centenas) que vivem fora das aglomerações em habitações expostas a cada uma das seguintes gamas de valores de L_{den} , em dB(A), a uma altura de 4 m, na fachada mais exposta:

$55 < L_{den} < 60$; $60 < L_{den} < 65$; $65 < L_{den} < 70$; $70 < L_{den} < 75$; $L_{den} > 75$.

Adicionalmente, sempre que disponível e adequado, deve indicar-se o número de pessoas das citadas categorias que vivem em habitações com:

- Isolamento sonoro específico relativamente ao ruído em questão, tal como definido no n.º 1.5;
- Uma fachada pouco exposta, tal como definido no n.º 1.5.

2.6 - O número estimado de pessoas (em centenas) que vivem fora das aglomerações em habitações expostas a cada uma das seguintes gamas de valores L_n em dB(A), a uma altura de 4 m, na fachada mais exposta:

$45 < L_n < 50$; $50 < L_n < 55$; $55 < L_n < 60$; $60 < L_n < 65$; $65 < L_n < 70$; $L_n > 70$.

Adicionalmente, sempre que disponível e adequado, deve indicar-se o número de pessoas das citadas categorias que vivem em habitações com:

- Isolamento sonoro específico relativamente ao ruído em questão, tal como definido no n.º 1.5;

- Uma fachada pouco exposta, tal como definido no n.º 1.5.

2.7 - A área total (em quilómetros quadrados) exposta a valores de L_{den} superiores a 55 dB(A), 65 dB(A) e 75 dB(A), respectivamente.

Adicionalmente deve indicar-se o número estimado de habitações (em centenas) e o número estimado de pessoas (em centenas) que vivem em cada uma dessas áreas. Esses valores devem incluir as aglomerações.

Os contornos correspondentes aos 55 dB(A) e 65 dB(A) são igualmente apresentados num ou mais mapas que incluem informações sobre a localização de zonas urbanas abrangidas pelas áreas delimitadas por esses contornos.

(...)

Por outro lado, o REGULAMENTO GERAL DO RUÍDO (RGR), aprovado pelo **Decreto-Lei n.º 9/2007**, de 17 de Janeiro, estabelece ainda o seguinte:

(...)

Artigo 3.º **Definições**

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

(...)

v) "Zona mista" - a área definida em plano municipal de ordenamento do território, cuja ocupação seja afectada a outros usos, existentes ou previstos, para além dos referidos na definição de zona sensível;

x) "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 nocturno;

(...)

Artigo 11.º
Valores limite de exposição

1 - Em função da classificação de uma zona como mista ou sensível, devem ser respeitados os seguintes valores limite de exposição:

a) 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 ;

b) As zonas sensíveis não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador L_{den} , e superior a 45 dB(A), expresso pelo indicador L_n ;

c) As zonas sensíveis em cuja proximidade exista em exploração, à data da entrada em vigor do presente Regulamento, uma grande infra-estrutura de transporte 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 ;

(...)

3 - Até à classificação das zonas sensíveis e mistas a que se referem os n.ºs 2 e 3 do artigo 6.º, para efeitos de verificação do valor limite de exposição, aplicam-se aos receptores sensíveis os valores limite de L_{den} igual ou inferior a 63 dB(A) e L_n igual ou inferior a 53 dB(A). (...)

3. OBJETIVOS E LINHAS ORIENTADORAS PARA A ELABORAÇÃO DE PLANOS DE AÇÃO

Os *PLANOS DE AÇÃO* relativos ao ruído com origem em vias de tráfego rodoviário visam definir as estratégias a curto, médio e longo prazo adequadas para minimizar a exposição excessiva das populações ao ruído de tráfego nas situações identificadas nos *MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUÍDO*.

Tendo em conta as disposições regulamentares aplicáveis, o presente *PLANO DE AÇÃO* tem como principais objetivos:

- A preservação das áreas com ocupação sensível expostas a níveis sonoros dentro dos limites regulamentares aplicáveis, estabelecidos no Dec. Lei n.º 9/2007 ($L_{den} \leq 65$ dB(A); $L_n \leq 55$ dB(A));
- A redução do ruído de tráfego junto dos recetores sensíveis expostos a valores dos indicadores de ruído L_{den} ou L_n superiores aos limites regulamentares;
- A apresentação das ações em curso ou previstas a curto prazo para reduzir o ruído a percebido nos recetores com necessidade;
- O estabelecimento de estratégias de longo prazo com o mesmo objetivo;
- O delineamento das soluções de princípio adequadas para minimização do ruído de tráfego em cada caso onde tal se revele necessário.

Nos termos do art.º 11.º do Dec. Lei n.º 146/2006, atrás transcrito, os *PLANOS DE AÇÃO* devem ser reavaliados de 5 em 5 anos a contar da data da sua elaboração, ou sempre que se verifiquem alterações significativas das fontes ruidosas ou das áreas urbanas afetadas, visando confirmar a necessidade de proteger os recetores indicados, ou locais adicionais, bem como as atenuações sonoras necessárias.

De entre os dados a considerar na elaboração dos *PLANOS DE AÇÃO*, indicados no Anexo V do Dec. Lei n.º 146/2006, atrás transcrito, destacam-se os constantes dos *MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUÍDO*, nomeadamente a identificação de situações que carecem de medidas de redução do ruído, as medidas para o efeito já implementadas e a implementar (incluindo Projetos em curso), e as metodologias a adotar para verificação da conformidade dos limites regulamentares.

Os *PLANOS DE AÇÃO* devem conter ainda estimativas da redução do número de pessoas afetadas pelo ruído de tráfego (incomodadas, que sofram de perturbações do sono ou outras).

4. ENTIDADE COMPETENTE

A entidade responsável pela elaboração dos Planos de Ação e pela execução das Medidas de Minimização de Ruído constantes no presente documento é a *ROTAS DO ALGARVE LITORAL, S.A.*.

5. CARACTERIZAÇÃO DA VIA EM ANÁLISE E DAS ÁREAS ENVOLVENTES

O Lanço 2.1B) da EN125 é, de acordo com o Decreto-Lei n.º 146/2006 e segundo as “DIRETRIZES PARA ELABORAÇÃO DE MAPAS DE RUÍDO – métodos CNOSSOS-EU”, uma via rodoviária que se enquadra na definição de *Grandes Infraestruturas de Transporte Rodoviário (GIT)*, uma vez que apresenta volumes de tráfego médio anual significativos.

O referido lanço, com cerca de 67,18 km de extensão, desenvolve-se desde Lagos (saída da Variante de Lagos) até ao Nó de S. Lourenço, integrando os seguintes Sublanços:

- ✓ ER125 – Lagos (Saída Variante a Lagos) / Lagos (Rotunda de Acesso à A22 – Chinicato) (2,7 km de extensão);
- ✓ ER125 – Lagos (Rotunda de Acesso à A22 – Chinicato) / Mexilhoeira Grande (Acesso à A22) (3,7 km de extensão);
- ✓ ER125 – Mexilhoeira Grande (Acesso à A22) / Penina (Acesso A22) (6,2 km de extensão);
- ✓ ER125 – Penina (Acesso A22) / Nó de Alcorão (Acesso A22) (3,0 km de extensão);
- ✓ ER125 – Nó de Alcorão (Acesso A22) / Lagoa (Acesso A22) (6,9 km de extensão);
- ✓ ER125 - Lagoa (Acesso A22) / Alcantariilha Poente (Acesso A22) (10,5 km de extensão);
- ✓ ER125 - Alcantariilha Poente (Acesso A22) / Nó da Guia (10,0 km de extensão);
- ✓ ER125 - Nó da Guia / Nó de Boliqueime (10,0 km de extensão);
- ✓ ER125 - Nó de Boliqueime / Nó de Almancil (9,7 km de extensão);
- ✓ ER125 - Nó de Almancil / Nó de S. Lourenço (3,8 km de extensão);

QUADRO I
IDENTIFICAÇÃO DAS FREGUESIAS DE INTERESSE

Freguesias	Concelho					
	Lagos	Portimão	Lagoa	Silves	Albufeira	Loulé
	S. Gonçalo Odiáxere	Alvor Mexilhoeira Grande Portimão	Porches Estômbar Lagoa / Carvoeiro	Armação de Pera Alcantarilha / Pera	Guia Ferreiras	Almancil Boliqeime Quarteira Loulé (S. Clemente) Loulé (S. Sebastião)

As camadas de desgaste da via foram objecto de caracterização específica em diferentes locais, visando a sua correcta calibração acústica nos modelos de cálculo elaborados.

O parque edificado nas zonas próximas das vias pode considerar-se heterogéneo, existindo, na generalidade das situações, edifícios habitados (sensíveis), edifícios não habitados (de serviços, industriais ou simplesmente sem ocupação), edifícios religiosos e edifícios escolares (sensíveis), verificando-se, no entanto uma homogeneidade no que concerne aos edifícios de uso habitacional (geralmente edifícios multifamiliares).

Refere-se que a rodovia em análise se interliga ou se encontra na proximidade de outras fontes sonoras relevantes, nomeadamente os restantes eixos rodoviários da Subconcessão do Algarve Litoral.

Desta forma, importa referir que, nas áreas de cruzamento desta GIT com outras fontes sonoras de interesse, onde existam recetores sensíveis, poderá ser necessário o reforço das medidas de minimização de ruído, além das indicadas no presente âmbito, na medida em que os valores limite de exposição se aplicam ao ruído ambiente, que resulta da ação conjunta de todas as fontes de ruído existentes.

Cumpra ainda assinalar que as zonas envolventes à via em análise, sejam elas zonas “sensíveis”, “mistas” ou sem classificação, devem ficar sujeitas às condições $L_{den} \leq 65$ dB(A) e $L_n \leq 55$ dB(A), segundo o art.º 11 do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, uma vez que a via já se encontrava em exploração aquando da entrada em vigor do referido diploma.

No entanto e para complemento da informação incluída no presente estudo apresenta-se de seguida o Zonamento Acústico, adotado pelos vários municípios, na área de influência do Lanço 2.1b).

No que respeita à actual situação do Zonamento Acústico na área de influência do Lanço 2.1b), no caso do Município de Lagos, este procedeu à classificação acústica no âmbito do seu PDM, como zona mista, aplicável às áreas integrantes de solo Urbano.

No caso dos Municípios de Portimão, Albufeira e Loulé, não foi possível obter informação relativa ao zonamento acústico, aplicável à área de influência do Lanço 2.1B).

O Município de Lagoa definiu no Regulamento do seu PDM, art.º 11º a classificação de Zona Mista para a totalidade do território municipal.

A Câmara de Silves estabeleceu no seu PDM, na Planta de Ordenamento, o seu zonamento acústico, atribuindo a classificação de zona mista ao território municipal.

6. VALORES LIMITE DE EXPOSIÇÃO

De acordo com o regulamentarmente exposto acima referido, as zonas envolventes aos sublanços em título ficam sujeitas às condições $L_{den} \leq 65$ dB(A) e $L_n \leq 55$ dB(A), independentemente da sua classificação como "sensíveis" ou "mistas", dado que a via já se encontrava em exploração à data de entrada em vigor do referido diploma (Decreto – Lei nº 9/2007).

Os Municípios de Lagos, Lagoa e Silves estabeleceram a classificação acústica do seu território, no respetivo PDM, atribuindo a classificação de zona mista às áreas envolvente da via, desta forma, não se identifica a delimitação de zonas tranquilas na área de interesse.

Acresce que, no caso dos Município de Portimão Albufeira e Loulé se encontra ainda estabelecido o Zonamento Acústico, desta forma, assume-se que não virão a existir zonas tranquilas ou zonas classificadas como sensíveis na envolvente da via.

7. SÍNTESE DA INFORMAÇÃO DOS MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUÍDO

Os MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUÍDO relativos aos sublanços em título foram elaborados pela ROTAS DO ALGARVE LITORAL, S.A., em Julho de 2023 com recurso a software específico (IMMI – WÖLFEL SOFTWARE GmbH), parametrizado com a norma de cálculo CNOSSOS-EU, definida para o efeito no Dec. Lei n.º 146/2006, na sua atual redação e recomendada pela Comissão Europeia e pela Agência Portuguesa do Ambiente.

Os referidos MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUÍDO permitiram avaliar as condições acústicas resultantes da circulação rodoviária nos lanços em título, e estimar o número de fogos e de pessoas expostas a diferentes gamas de valores dos indicadores de ruído L_{den} e L_n , com destaque para a população exposta a níveis sonoros excedendo os limites regulamentares aplicáveis, e como tal carecendo de proteção acústica de acordo com a regulamentação em vigor (Dec. Lei n.º 9/2007 – REGULAMENTO GERAL DO RUÍDO).

Nos Quadros II a IV, abaixo, apresentam-se os resultados obtidos relativos aos sublanços em título.

QUADRO II - NÚMERO DE PESSOAS EXPOSTAS A DIFERENTES CLASSES DE VALORES DE L_{DEN} E L_n A 4m DE ALTURA, NA “FACHADA MAIS EXPOSTA”

Valores de L_{den}	N.º estimado de pessoas residentes
$L_{den} \leq 55$ dB(A)	20754
$55 < L_{den} \leq 60$ dB(A)	1555
$60 < L_{den} \leq 65$ dB(A)	1081
$65 < L_{den} \leq 70$ dB(A)	311
$70 < L_{den} \leq 75$ dB(A)	29
$L_{den} > 75$ dB(A)	0

Valores de L_n	N.º estimado de pessoas residentes
$L_n \leq 45$ dB(A)	20668
$45 < L_n \leq 50$ dB(A)	1603
$50 < L_n \leq 55$ dB(A)	1120
$55 < L_n \leq 60$ dB(A)	308
$60 < L_n \leq 65$ dB(A)	29
$65 < L_n \leq 70$ dB(A)	0
$L_n > 70$ dB(A)	0

QUADRO III – A | PESSOAS EXPOSTAS ÀS DIFERENTES CLASSES DE VALORES DE L_{DEN} , A 4m DE ALTURA, NA “FACHADA MAIS EXPOSTA”, EM 2021, COM ORIGEM NA VIA – SEGREGAÇÃO POR CONCELHO

VALORES DE L_{DEN}	N.º estimado de pessoas residentes					
	Albufeira	Lagoa	Lagos	Loulé	Portimão	Silves
$L_{den} \leq 55$ dB(A)	3751	5324	3827	3796	1965	2091
$55 < L_{den} \leq 60$ dB(A)	246	274	183	490	247	115
$60 < L_{den} \leq 65$ dB(A)	189	124	144	406	151	67
$65 < L_{den} \leq 70$ dB(A)	57	18	100	37	18	81
$70 < L_{den} \leq 75$ dB(A)	29	0	0	0	0	0
$L_{den} > 75$ dB(A)	0	0	0	0	0	0

QUADRO III – B | PESSOAS EXPOSTAS ÀS DIFERENTES CLASSES DE VALORES DE L_N , A 4m DE ALTURA, NA “FACHADA MAIS EXPOSTA”, EM 2021, COM ORIGEM NA VIA – SEGREGAÇÃO POR CONCELHO

VALORES DE L_N	N.º estimado de pessoas residentes					
	Albufeira	Lagoa	Lagos	Loulé	Portimão	Silves
$L_N \leq 45$ dB(A)	3756	5291	3833	3749	1950	2089
$45 < L_N \leq 50$ dB(A)	243	290	185	510	262	113
$50 < L_N \leq 55$ dB(A)	189	142	147	429	147	66
$55 < L_N \leq 60$ dB(A)	56	19	86	40	22	85
$60 < L_N \leq 65$ dB(A)	29	0	0	0	0	0
$65 < L_N \leq 70$ dB(A)	0	0	0	0	0	0
$L_N > 70$ dB(A)	0	0	0	0	0	0

QUADRO IV- ÁREA DE TERRITÓRIO, NÚMERO DE HABITAÇÕES E DE PESSOAS (TOTAIS) EXPOSTAS A DIFERENTES CLASSES DE VALORES DE L_{DEN} A 4m DE ALTURA E NA “FACHADA MAIS EXPOSTA”

Valores de L_{den}	Área total (em km ²)	N.º estimado de habitações / fogos	N.º estimado de pessoas residentes
$L_{den} > 75$ dB(A)	0,065	0	0
$L_{den} > 65$ dB(A)	4,55	252	340
$L_{den} > 55$ dB(A)	18,11	2707	2976

A análise dos Quadros II a IV, acima apresentados, permite concluir que as classes de valores de L_{den} e L_n em que se concentra maior número de pessoas expostas ao ruído de tráfego com origem no Lanço 2.1B) são as classes $55 < L_{den} \leq 60$ dB(A) e $45 < L_n \leq 50$ dB(A).

Os Quadros referidos permitem ainda estimar que 340 pessoas estavam expostas a valores de L_{den} acima dos limites regulamentares aplicáveis e 337 pessoas acima do valor aplicável ao L_n ($L_{den} \leq 65$ dB(A) $L_n \leq 55$ dB(A)).

Assim sendo considera-se necessário definir estratégias que contemplem a adoção de medidas de minimização do ruído de tráfego apercebido nas zonas habitadas onde ocorrem valores de $L_{den} > 65$ dB(A) ou $L_n > 55$ dB(A), designadamente através da elaboração de um Plano de Acção relativo à via em título, nos termos do D.L. n.º 136A/2019.

O Quadro IV complementa a informação extraída do Quadro II, identificando a área em Km² exposta a diferentes níveis de ruído com origem na via em título, estimando-se que cerca de 4,53 km² da área envolvente à via em título se encontra exposta a valores de $L_{den} > 65$ dB(A), pelo que essas zonas não apresentam aptidão para usos sensíveis do tipo habitacional, hospitalar, escolar ou de lazer.

Desta forma e no que respeita ao grau de afetação municipal, resultante da circulação rodoviária na via em análise, identifica-se que, é o Concelho de Loulé o que apresenta os mais elevados quantitativos populacionais expostos.

Em face o exposto, considera-se que estas zonas deverão merecer especial atenção no âmbito dos planos de ação relativos à via em título, dado que, é interdito o licenciamento ou a autorização de novos espaços/atividades com uso sensível ao ruído, enquanto se verificar a ultrapassagem dos limites regulamentares aplicáveis.

8. IDENTIFICAÇÃO DAS SITUAÇÕES DE ULTRAPASSAGEM DOS VALORES LIMITE DE EXPOSIÇÃO

Atentas as condições acima descritas, considera-se recomendável que as zonas habitadas expostas a níveis sonoros superiores aos limites estabelecidos sejam alvo de intervenção pela seguinte ordem de prioridade, em função da magnitude da ultrapassagem dos valores limite de exposição:

- ZONAS DE INTERVENÇÃO PRIORITÁRIA DE GRAU 1 – ultrapassagens entre 11 a 15 dB(A);
- ZONAS DE INTERVENÇÃO PRIORITÁRIA DE GRAU 2 – ultrapassagens entre 6 a 10 dB(A);
- ZONAS DE INTERVENÇÃO PRIORITÁRIA DE GRAU 3 – ultrapassagens entre 1 a 5 dB(A).

No Quadro IV, abaixo, listam-se as zonas habitadas onde foram identificadas situações de ultrapassagem dos *valores limites de exposição* no ano 2021, e que como tal devem ser alvo de estudo detalhado para definição de medidas adequadas visando reduzir os valores de L_{den} e L_n , de acordo com a regulamentação em vigor.

Ressalva-se que a identificação adiante apresentada é efetuada com base nos Mapas Estratégicos de Ruído, anteriormente referidos, calculados de acordo com o estipulado nas Diretrizes para Elaboração de Mapas de Ruído – métodos CNOSSOS-EU, da Agência Portuguesa do Ambiente, designadamente uma malha de cálculo de 10mx10m, a 4,0m de altura do solo.

Desta forma entende-se que, em fase de desenvolvimento dos Projetos de Medidas de Minimização de Ruído, deve ser efetuada a confirmação da identificação agora apresentada, com base no cálculo dos níveis sonoros em pontos recetores correspondentes aos Recetores Sensíveis em causa, nomeadamente às cotas correspondentes.

QUADRO V – ZONAS COM NÍVEIS SONOROS SUPERIORES AOS LIMITES REGULAMENTARES EM 2021 (COM NECESSIDADE DE PROTEÇÃO)

SUBLANÇO	PONTO DE AVALIAÇÃO	LOCAL / TIPO DE OCUPAÇÃO	SENTIDO	GRAU DE PRIORIDADE
Lagos (Saída Variante a Lagos) / Lagos (Rotunda A22 – Chinicato)	R1 - R2	Aglomerado Chinicato	Odiáxere / Lagos	3
Lagos (Rotunda A22 – Chinicato) / Mexilhoeira Grande (acesso A22)	R3 - R5	Aglomerado Odiáxere	Ambos	3
Mexilhoeira Grande (acesso A22) / Penina (acesso A22)	R6	Habitações isoladas Fontainhas	Fontainhas / Mexilhoeira Grande	3
	R7	Habitações isoladas Mexilhoeira Grande	Fontainhas / Mexilhoeira Grande	3
	R8 - R9	Aglomerado Figureira	Mexilhoeira Grande / Penina	3
	R10	Habitação isolada Penina	Penina / Mexilhoeira Grande	3
Lagoa / Alcantarilha Poente (acesso A22)	R11 - R12	Habitações dispersas Porches	Ambos	3
	R13 - R15	Aglomerado Porches	Ambos	2/3
Alcantarilha Poente (acesso A22) / Nó da Guia	R16 - R18	Aglomerado Alcantarilha	Guia / Alcantarilha	3
	R19	Habitações dispersas Pêra	Guia / Alcantarilha	3
	R20 - R22	Aglomerado Guia	Ambos	2/3
	R23 - R25	Habitações dispersas Ataboeira	Ambos	2/3
Nó da Guia / Nó de Boliqueime	R26	Habitação isolada Patã de Cima	Boliqueime / Guia	3
	R27	Habitações dispersas Boliqueime	Guia / Boliqueime	3
	R28			3
Nó de Boliqueime / Nó de Almancil	R29 - R30	Habitações dispersas Boliqueime	Almancil / Boliqueime	3
	R31 - R33	Habitações dispersas Quarteira	Ambos	3
	R34		Almancil / Boliqueime	3
	R35		Boliqueime / Almancil	3
	R36 - R38	Habitações dispersas Quatro Estradas	Ambos	3

9. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO RUÍDO DE TRÁFEGO

9.1. METODOLOGIA

Inserido na estratégia delineada pela *ROTAS DO ALGARVE LITORAL, S.A.* para combate ao ruído de tráfego, serão desenvolvidos os projetos de medidas para minimização do ruído com origem nos sublanços em análise.

Estes projetos visam proteger, as zonas de intervenção indicadas atrás no Quadro IV (locais/recetores onde se prevêem, no ano 2021, ultrapassagens dos valores limite de exposição aplicáveis, estabelecidos no art.º 11.º do Dec.-Lei n.º 9/2007 ($L_{den} \leq 65$ dB(A); $L_n \leq 55$ dB(A)).

9.2. SOLUÇÕES TIPO

De acordo com n.º 3 do art.º 19.º do Dec.-Lei n.º 9/2007 – *INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE* –, atrás transcrito, nos locais em que se verifique a ultrapassagem dos valores limite de exposição aplicáveis devem, ser adotadas as medidas necessárias para cumprimento destes limites, pela seguinte ordem de prioridade:

- a) Medidas de redução na fonte de ruído (redução de velocidades de circulação/camada de desgaste);
- b) Medidas de redução no meio de propagação do ruído (barreiras acústicas).

No caso em apreço, e tendo em conta que os valores limite de exposição aplicáveis são $L_{den} \leq 65$ dB(A) e $L_n \leq 55$ dB(A), como anteriormente explicitado, não se considera aplicável a medida de exceção prevista no n.º 4 do artigo acima citado, relativa à intervenção nos próprios recetores a proteger, aplicável apenas quando não são excedidos em mais de 5 dB(A) os limites aplicáveis a “zonas sensíveis” ($L_{den} \leq 55$ dB(A) e $L_n \leq 45$ dB(A)).

9.2.1. Redução de velocidades de circulação

Considerando as prioridades legalmente definidas e acima referidas e uma vez que as velocidades de circulação atuais podem tecnicamente ser reduzidas, considera-se esta possibilidade como a primeira medida de minimização de ruído aplicável aos troços em análise, nomeadamente limitação da velocidade máxima de circulação para 50 km/h (interior das Localidades).

9.2.2. Camada de desgaste pouco ruidosa

Existem diversos tipos de camadas de desgaste com características pouco ruidosas que permitem reduzir as emissões do ruído da circulação rodoviária, que poderão atingir valores de 3 a 4 dB(A), em média, relativamente a pavimentos correntes.

Salienta-se que a aplicação de camada de desgaste pouco ruidosa, para além de estar contemplada na lei como medida prioritária, apresenta vantagens importantes relativamente às medidas para redução do ruído na sua propagação (barreiras acústicas), designadamente em termos de impactes paisagísticos, socioeconómicos e reações negativas das populações, e por outro lado permite reduzir simultaneamente o ruído a percebido de ambos os lados da via, bem como a largura das faixas de terreno marginais à via interditas à construção de novos edifícios com ocupação sensível ao ruído, de acordo com o n.º 6 do art.º 12.º do D.L. 9/2007.

9.2.3. Barreiras acústicas

Nos termos do n.º 3 do art.º 19.º do D.L. 9/2007, este tipo de medidas deverá ser implementado nas situações onde a substituição de pavimento não é suficientemente eficaz para garantir o cumprimento dos limites regulamentares aplicáveis.

Genericamente, o termo *barreira acústica* abrange muros, elevações de terra e coberturas parciais das vias de tráfego, especificamente construídos com o objetivo de reduzir a propagação do ruído de tráfego para as áreas vizinhas.

Em condições correntes as barreiras acústicas podem apresentar eficácia bastante superior aos pavimento pouco ruidosos, proporcionando atenuações sonoras até 10/12 dB(A), mas normalmente estão limitadas a alturas da ordem de 5m, face às diversas implicações negativas associadas à edificação de barreiras com alturas superiores, pelo que muitas vezes são ineficazes para proteger recetores situados a cotas elevadas relativamente à via, como por exemplo os pisos superiores de edifícios com cêrceas elevadas.

9.3. MEDIDAS DE REDUÇÃO DO RUÍDO JÁ IMPLEMENTADAS NOS SUBLANÇOS EM ANÁLISE

Não se identifica a aplicação de medidas de minimização de ruído nos Lanços em título.

No Quadro VI, adiante, listam-se os locais do Troço em título que, de acordo com o MER, tem necessidade de proteção acústica e as medidas que poderão ser implementadas para minimização do ruído de tráfego.

**QUADRO VI – LOCAIS COM NECESSIDADE DE PROTEÇÃO ACÚSTICA
E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO RUÍDO ADOTADAS E A ADOTAR**

LOCAIS A PROTEGER (PK DA VIA)	GRAU DE PRIORIDADE	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO RUÍDO EXISTENTES ¹	TIPOLOGIA DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO APLICÁVEL
R1 - R2	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R3 - R5	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R6	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R7	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R8 - R9	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R10	2	-	Substituição da Camada de desgaste
R11 - R12	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R13 - R15	2/3	-	Substituição da Camada de desgaste
R16 - R18	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R19	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R20 - R22	2/3	-	Substituição da Camada de desgaste
R23 - R25	2/3	-	Substituição da Camada de desgaste
R26	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R27	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R28	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R29 - R30	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R31 - R33	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R34	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R35	3	-	Substituição da Camada de desgaste
R36 - R38	3	-	Substituição da Camada de desgaste

¹ - Fonte: RAL, S.A.

No quadro VII, abaixo identificam-se os locais a proteger e as atenuações sonoras necessárias de acordo com os resultados obtidos para o ano 2021, no âmbito do desenvolvimento dos MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUÍDO.

Como anteriormente referido a identificação dos locais a proteger é efetuada com base na análise dos Mapas Estratégicos de Ruído, calculados, a 4m de altura, sendo posteriormente efetuado o cálculo do nível sonoro em pontos recetores representativos do edifício, a diferentes cotas em função da tipologia do edifício.

A análise pontual efetuada permite concluir que se confirma a ultrapassagem dos limites regulamentares no local anteriormente identificado.

QUADRO VII
LOCAIS COM NECESSIDADE DE PROTEÇÃO ACÚSTICA E ATENUAÇÕES SONORAS NECESSÁRIAS

PONTO DE AVALIAÇÃO	LOCAL / TIPO DE OCUPAÇÃO	NÍVEIS SONOROS EM 2021, EM dB(A)		ATENUAÇÃO SONORA NECESSÁRIA, dB(A)		
		<i>L_{den}</i>	<i>L_n</i>	<i>L_{den}</i>	<i>L_n</i>	Global
R1 - R2	Aglomerado Chinicato	66/67	53/55	1/2	0/1	2
R3 - R5	Aglomerado Odiáxere	66/68	57/60	1/3	3/5	5
R6	Habitações isoladas Fontainhas	66/67	56/57	1/2	1/2	2
R7	Habitações isoladas Mexilhoeira Grande	61/67	51/57	0/2	0/2	2
R8 - R9	Aglomerado Figueira	63/63	52/53	0	0	0
R10	Habitação isolada Penina	67/68	57/58	2/3	2/3	3
R11 - R12	Habitações dispersas Porches	68/70	59/60	3/5	4/5	5
R13 - R15	Aglomerado Porches	70/72	60/62	5/7	5/7	7
R16 - R18	Aglomerado Alcantarilha	67/70	57/60	3/5	3/5	5
R19	Habitações dispersas Pêra	65/66	55/56	0/1	0/1	1
R20 - R22	Aglomerado Guia	70/72	60/62	5/7	5/7	7
R23 - R25	Habitações dispersas Ataboeira	70/74	60/64	5/9	5/9	9
R26	Habitação isolada Patã de Cima	66/67	55/56	1/2	1/2	2
R27	Habitações dispersas Boliqueime	68/69	58/59	3/4	3/4	4
R28		66/67	56/57	1/2	1/2	2
R29 - R30	Habitações dispersas Boliqueime	64/67	55/58	0/2	0/3	3
R31 - R33	Habitações dispersas Quarteira	66/69	56/60	1/4	2/5	5
R34		66/67	56/57	1/2	1/2	2
R35		65/66	55/56	0/1	0/1	1
R36 - R38	Habitações dispersas Quatro Estradas	56/67	47/58	0/2	0/3	3

Tendo em consideração as necessidades de atenuação apresentadas acima, efetua-se dimensionamento preliminar das medidas de minimização de ruído de acordo com a tipologia de medidas indicadas no quadro V, apresentado em 6.3.

9.4. AÇÕES PREVISTAS PARA OS PRÓXIMOS 5 ANOS (2025 – 2029)

A análise dos *Mapas Estratégicos de Ruído* relativos aos sublanços em análise permitiu identificar áreas habitadas expostas a níveis sonoros que excedem os limites regulamentares aplicáveis, devido ao ruído de tráfego com origem na via, pelo que se considera necessária a implementação de medidas de minimização do ruído.

Assim, considera-se necessária a elaboração de um *Plano de Redução de Ruído* visando confirmar as condições acústicas nos locais com interesse (anteriormente listados) e definir as medidas de minimização do ruído de tráfego adequadas ao cumprimento das exigências regulamentares aplicáveis, que consistem, em linhas gerais, na redução efetiva das velocidades de circulação, na repavimentação da via, com pavimento “pouco ruidoso”, complementadas com a edificação de barreiras acústicas.

No que respeita às ações previstas para os próximos 5 anos, refere-se que estas serão enquadradas no âmbito das responsabilidades aplicáveis à Subconcessionária, sendo que as mesmas serão materializadas à descrição da subconcessionária e de acordo com um planeamento plurianual a acordar com a subconcedente.

Refere-se ainda que, de acordo com os Projetos de Execução da Beneficiação da via (2017) (por implementar) está prevista a implementação de ações de redução da velocidade de circulação, em diversas áreas, designadamente:

- ER125 – Lagos (Saída Variante a Lagos) / Nó do IC 4 (pk 0+000 – 14+600):

No Sentido Crescente (Lagos / Faro) - Destacam-se 8 patamares de velocidades permitidas:

- Zona inicial, km 26+100 a Km 31+700, com regime de circulação correspondente a patamar de velocidade permitida de 50 km/h;
- Zona com velocidade limitada a 70 Km/h (Km 31+700 a Km 32+700);
- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h (Km 32+700 a Km 33+000);
- Zona com velocidade limitada a 70 Km/h (Km 33+000 a Km 34+700);
- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h (Km 34+700 a Km 37+300);
- Zona com velocidade limitada a 70 Km/h (Km 37+300 a Km 38+000);
- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h (Km 38+000 a Km 38+400);
- Zona com velocidade limitada a 70 Km/h (Km 38+400 a Km 38+900).

No Sentido Decrescente (Faro / Lagos) - Destacam-se 8 patamares de velocidades permitidas:

- Zona com velocidade limitada a 70 Km/h (Km 38+900 a Km 38+500);
- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h (Km 38+500 a Km 38+000);
- Zona com velocidade limitada a 70 Km/h (Km 38+000 a Km 37+500);
- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h (Km 37+500 a Km 34+700);
- Zona com velocidade limitada a 70 Km/h (Km 34+700 a Km 33+000);
- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h (Km 33+000 a Km 32+800);
- Zona com velocidade limitada a 70 Km/h (Km 32+800 a Km 31+900);
- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h (km 31+900 a Km 26+100).

- ER125 – Lagos (Saída Variante a Lagos) / Nó do IC 4 (pk 14+600 – 52+375):

No Sentido Crescente (Lagos / Faro) - Destacam-se 4 zonamentos relativamente a velocidades permitidas:

- Uma zona inicial até à Rotunda da Lagoa em que via a apresentada nós desnivelados e um ambiente rodoviário relativamente ordenado. A velocidade neste troço varia entre 90 km/h e 70 km/h sendo condicionada pela geometria dos nós existentes. Entre o nó da Guia e a Rotunda das Fontainhas verifica-se igualmente condições semelhantes às descritas.
- Entre a Rotunda da Lagoa e a Rotunda de Pera, devido aos atravessamentos urbanos e à diversas incidências (identificadas no quadro 1) e restrições impostas pela geometria de interseções, a velocidade máxima permitida é de 50 km/h;

- Entre a Rotunda da Pêra e o Nó da Guia a velocidade máxima permitida é de 50 km/h ou 70 km/h sobretudo na zona final deste trecho com a aproximação a uma extensão da EN125 que apresenta nó desnivelado.
- Entre a Rotunda das Fontainhas e o final do lanço, a velocidade máxima permitida é de 50 km/h com exceção de um pequeno trecho de pouco mais de 1000. A redução de velocidade encontra enquadramento nos mesmos aspetos já referidos entre a rotunda da Lagoa e a Rotunda da Pera.

No Sentido Decrescente (Faro / Lagos) - destacam-se os mesmos 4 zonamentos:

- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h entre o final do lanço e a Rotunda das Fontainhas;
- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h ou 70 km/h entre o Nó da Guia e a Rotunda da Pera;
- Zona com velocidade limitada a 50 km/h entre a Rotunda da Pera e a Rotunda da Lagoa;
- Zona com velocidade limitada a 90 Km/h ou 70 km/h entre a Rotunda da Lagoa e a zona inicial e Rotunda das Fontainhas e o nó da Guia.

- ER125 – Lagos (Saída Variante a Lagos) / Nó do IC 4 (pk 52+375 – 69+158.090):

No Sentido Crescente (Lagos / Faro) - Destacam-se 4 patamares de velocidades permitidas:

- Zona inicial, km 76+775 a Km 78+700, com regime de circulação reservado a veículos automóveis, correspondente a patamar de velocidade permitida de 90 km/h.
- Patamar com velocidade permitida de 70 Km/h (Km 78+575 a Km 78+700), definido essencialmente para constituir um patamar intermédio de transição de 90 Km/h para patamar de 50 Km/h de velocidade permitida;
- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h (Km 78+700 a Km 90+200). - Zona com velocidade limitada a 50 Km/h;
- Zona final, km 90+200 a Km 93+558, com regime de circulação reservado a veículos automóveis, correspondente a patamar de velocidade permitida de 90 km/h.

No Sentido Decrescente (Faro / Lagos) - Destacam-se 4 patamares de velocidades permitidas:

- Zona com velocidade limitada a 90 Km/h (final do lanço a Km 90+200);
- Patamar com velocidade permitida de 70 Km/h (Km 90+200 a Km 89+825), definido essencialmente para constituir um patamar intermédio de transição de 90 Km/h para patamar de 50 Km/h de velocidade permitida;
- Zona com velocidade limitada a 50 Km/h (Km 89+825 a Km 78+775) - Zona com velocidade limitada a 50 Km/h;
- Zona com velocidade limitada a 90 Km/h (Km 78+775 a Km 76+975).

9.5. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO PROPOSTAS

QUADRO VIII – MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DO RUÍDO PRECONIZADAS

LOCAL A PROTEGER	PONTO DE AVALIAÇÃO	TIPOLOGIA DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO APLICÁVEL	SENTIDO	EXTENSÃO (m)	ÁREA (m ²)
Aglomerado Chinicato	R1 – R2	Redução efetiva de velocidade limitada a 30 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	660	5280
Aglomerado Odiáxere	R3 – R5	Redução efetiva de velocidade limitada a 30 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	1155	9240
Habitacões isoladas Fontainhas	R6	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	340	2720
Habitacões isoladas Mexilhoeira Grande	R7	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h	Ambos	210	1680
Aglomerado Figueira	R8 – R9	Substituição da camada de desgaste	Ambos	150	1200
				140	1120
Habitacão isolada Penina	R10	Substituição da camada de desgaste	Ambos	320	2560
Habitacões dispersas Porches	R11 - R12	Substituição da camada de desgaste	Ambos	870	6960
	R13	Substituição da camada de desgaste	Ambos	450	3600
R14 – R15	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h + Substituição da camada de desgaste	780		6240	
Aglomerado Alcantarilha	R16 – R18	Redução efetiva de velocidade limitada a 30 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	515	4120
Habitacões dispersas Pêra	R19	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h	Ambos	760	-
Aglomerado Guia	R20 – R22	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	1365	10920
Habitacões dispersas Ataboeira	R23 – R25	Redução efetiva de velocidade limitada a 30 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	1200	9600
Habitacão isolada Patã de Cima	R26	Substituição da camada de desgaste	Ambos	165	1320
Habitacões dispersas Boliqueime	R27	Substituição da camada de desgaste	Ambos	580	4640
	R28	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	330	2640
Habitacões dispersas Boliqueime	R29	Substituição da camada de desgaste	Ambos	1130	9040
Habitacões dispersas Quarteira	R31 – R34	Substituição da camada de desgaste	Ambos	3065	24520
	R35			200	1600
Habitacões dispersas Quatro Estradas	R36 – R38			2360	18880

A aplicação das medidas de minimização de ruído acima indicadas, ou outras de eficácia equivalente, permite reduzir, não só os níveis sonoros nesses locais para valores de acordo com os limites regulamentares aplicáveis, bem como o quantitativo populacional, de habitações e área de território exposto às diferentes classes de níveis sonoros.

No que respeita à responsabilidade da *ROTAS DO ALGARVE LITORAL, S.A.*, de proteção acústica dos recetores anteriormente identificados, considera-se que esta se encontra confirmada na medida em que existem já implantadas medidas de minimização de ruído instaladas após a construção da via, confirmando que o edificado a proteger foi construído anteriormente à via.

No Quadro IX, abaixo apresentam-se os níveis previsíveis para os recetores anteriormente identificados, após a instalação das medidas de minimização anteriormente dimensionadas.

QUADRO IX
LOCAIS COM NECESSIDADE DE PROTEÇÃO ACÚSTICA E RESULTADOS DE APLICAÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO PRECONIZADAS

PONTO DE AVALIAÇÃO	LOCAL / TIPO DE OCUPAÇÃO	NÍVEIS SONOROS EM 2021, EM dB(A), após aplicação de MMR		ATENUAÇÃO SONORA NECESSÁRIA, dB(A)		
		<i>L_{den}</i>	<i>L_n</i>	<i>L_{den}</i>	<i>L_n</i>	Global
R1 - R2	Aglomerado Chinicato	60/61	47/49	0	0	0
R3 - R5	Aglomerado Odiáxere	61/63	51/54	0	0	0
R6	Habitacões isoladas Fontainhas	61/62	51/52	0	0	0
R7	Habitacões isoladas Mexilhoeira Grande	55/56	45/46	0	0	0
R8 - R9	Aglomerado Figueira	59/60	49/50	0	0	0
R10	Habitacão isolada Penina	63/64	53/54	0	0	0
R11 - R12	Habitacões dispersas Porches	65/66	55/57	0/1	0/2	2
R13 - R15	Aglomerado Porches	65/67	55/57	0/2	0/2	2
R16 - R18	Aglomerado Alcantarilha	61/64	52/54	0	0	0
R19	Habitacões dispersas Pêra	63/64	53/54	0	0	0
R20 - R22	Aglomerado Guia	64/65	54/55	0	0	0
R23 - R25	Habitacões dispersas Ataboeira	61/65	51/55	0	0	0
R26	Habitacão isolada Patã de Cima	62/63	52/53	0	0	0
R27	Habitacões dispersas Boliqueime	64/65	54/55	0	0	0
R28		60/61	50/51	0	0	0
R29 - R30	Habitacões dispersas Boliqueime	61/64	51/54	0	0	0
R31 - R33	Habitacões dispersas Quarteira	62/66	52/56	0/1	0/1	0/1
R34		62/63	52/53	0	0	0
R35		61/62	51/52	0	0	0
R36 - R38	Habitacões dispersas Quatro Estradas	53/64	43/54	0	0	0

A observação do quadro IX acima permite prever a resolução da grande maioria das situações de desconformidade legal, identificadas no âmbito do MER, através da aplicação das medidas de minimização dimensionadas ou outras de eficácia equivalente.

Identificam-se algumas situações remanescentes, na maioria dos casos correspondentes a posição de proximidade à via inferior a 2,0m.

No que respeita à viabilidade técnica de instalação das medidas de minimização de ruído indicadas, considera-se que será confirmada no âmbito do Projeto de Execução específico da medida.

10. PLANEAMENTO TEMPORAL (2025 – 2029)

De acordo com o definido na legislação aplicável apresenta-se cronograma genérico, a complemento do identificado no capítulo 9.4, estabelecido em função da ordem de prioridade, função da magnitude da ultrapassagem dos valores limite de exposição e tendo em consideração as ações já previstas anteriormente identificadas.

QUADRO X – CRONOGRAMA

LOCAL A PROTEGER	TIPOLOGIA DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO APLICÁVEL	SENTIDO	ANO DE IMPLEMENTAÇÃO PREVISTO	
			INICIO	FIM
Aglomerado Chinicato	Redução efetiva de velocidade limitada a 30 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	2028	2029
Aglomerado Odiáxere	Redução efetiva de velocidade limitada a 30 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	2028	2029
Habitacões isoladas Fontainhas	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	2028	2029
Habitacões isoladas Mexilhoeira Grande	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h	Ambos	2028	2029
Aglomerado Figueira	Substituição da camada de desgaste	Ambos	2028	2029
Habitacão isolada Penina	Substituição da camada de desgaste	Ambos	2028	2029
Habitacões dispersas Porches	Substituição da camada de desgaste	Ambos	2027	2028
Aglomerado Porches	Substituição da camada de desgaste	Ambos	2026	2027
Aglomerado Alcantarilha	Redução efetiva de velocidade limitada a 30 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	2027	2028
Habitacões dispersas Pêra	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h	Ambos	2028	2029
Aglomerado Guia	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	2026	2027
Habitacões dispersas Ataboeira	Redução efetiva de velocidade limitada a 30 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos	2026	2027
Habitacão isolada Patã de Cima	Substituição da camada de desgaste	Ambos	2028	2029
Habitacões dispersas Boliqueime	Substituição da camada de desgaste	Ambos	2026	2027
	Redução efetiva de velocidade limitada a 50 km/h + Substituição da camada de desgaste	Ambos		
Habitacões dispersas Boliqueime	Substituição da camada de desgaste	Ambos	2028	2029
Habitacões dispersas Quarteira	Substituição da camada de desgaste	Ambos	2027	2028
Habitacões dispersas Quatro Estradas	Substituição da camada de desgaste	Ambos	2028	2029

11. ESTRATÉGIA A LONGO PRAZO

A estratégia a adotar a longo prazo para avaliação e gestão do ruído de tráfego com origem nos Troços em análise deverá incluir ações de planeamento territorial e, paralelamente, ações de controlo do ruído de tráfego, numa perspetiva integrada.

Nos termos do *REGULAMENTO GERAL DO RUÍDO*, as ações de planeamento territorial e de desenvolvimento urbano devem ter em conta critérios de qualidade ambiental adequados, visando prevenir e minimizar a exposição das populações ao ruído, e garantir o cumprimento das disposições regulamentares aplicáveis nesta matéria.

Estes objetivos devem ser alcançados, desejavelmente, através do planeamento da localização de novas áreas residenciais, novos estabelecimentos escolares e hospitalares, e novos espaços de lazer, em zonas com ambiente acústico pouco perturbado, suficientemente afastadas das fontes ruidosas existentes ou planeadas (por exemplo, de vias de tráfego ruidosas), tarefa para a qual é essencial a intervenção das entidades responsáveis pelas políticas de ordenamento do território.

As ações de controlo do ruído de tráfego apercebido nas áreas habitadas situadas nas proximidades da via, da responsabilidade da Concessionária, devem consistir na realização de campanhas de monitorização e elaboração de Planos de Redução do Ruído, com especificação das soluções adequadas para o efeito, ambas a estabelecer em documentos próprios decorrentes do presente plano.

Paralelamente serão planificadas ações de manutenção da camada de desgaste da via, incluindo a substituição de secções degradadas desta, ou com características ruidosas, por pavimentos pouco ruidosos.

A monitorização do ruído de tráfego deverá ser realizada através de campanhas periódicas de medição dos níveis sonoros apercebidos junto aos recetores afetados pelo ruído com origem no Troço em título, seguindo os procedimentos constantes na norma portuguesa *NP 1730:1996 "ACÚSTICA – DESCRIÇÃO E MEDIÇÃO DE RUÍDO AMBIENTE"*.

Caso os resultados da monitorização confirmem a presença de condições acústicas que não respeitem os limites regulamentares aplicáveis, deverá proceder-se ao estudo e implementação de medidas para minimização do ruído de tráfego, visando a adequada proteção das populações afetadas, intervindo prioritariamente na fonte ruidosa (via de tráfego/camada de desgaste), e complementarmente, caso necessário, nos mecanismos de propagação do ruído (barreiras acústicas).

Refere-se ainda que, face às disposições regulamentares relativas ao licenciamento e autorização de novas construções para fins habitacionais, escolas, hospitais ou similares, e espaços de lazer em locais ruidosos (n.º 6 do art.º 12.º do Dec.-Lei n.º 9/2007), os resultados dos Mapas Estratégicos de Ruído, Planos de Ação e das campanhas de monitorização devem permitir identificar os locais situados nas proximidades da via onde deverá ser interdita a construção de novos edifícios do tipo indicado.

Em síntese, a estratégia a longo prazo para controlo e combate ao ruído de tráfego deverá contemplar os seguintes aspetos:

- Preservação das zonas onde os níveis sonoros são adequados aos usos do solo atuais e previstos, de acordo com a legislação aplicável;
- Interdição de novos usos do solo sensíveis ao ruído em zonas onde seja previsível a ocorrência de condições acústicas inadequadas;
- Adoção de medidas para redução do ruído de tráfego nas zonas habitadas onde sejam previsíveis níveis sonoros superiores aos limites regulamentares;
- Elaboração de *PLANOS DE REDUÇÃO DO RUÍDO* sempre que estejam previstas intervenções significativas na via em análise (obras de alargamento, etc.);
- Realização de campanhas periódicas de monitorização do ruído, visando avaliar o cumprimento dos limites regulamentares e a eficácia das medidas de minimização adotadas.

Elaboração de *PLANOS DE REDUÇÃO DO RUÍDO* sempre que estejam previstas intervenções significativas na via em análise (obras de alargamento, etc.);

Neste âmbito refere-se ainda que, a *ROTAS DO ALGARVE LITORAL, S.A.*, a longo prazo procederá à revisão quinquenal dos Mapas Estratégicos de Ruído e dos Planos de Ação.

12. AVALIAÇÃO PRELIMINAR DA EFICÁCIA DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO PRECONIZADAS

Para a avaliação da evolução da exposição da população, área e habitações ao ruído da via em título é necessário estimar a área total (em km²) e o número de pessoas e habitações expostas (aproximados às centenas) às várias gamas de valores L_{den} e L_n .

Para tal, procedeu-se ao cruzamento da informação correspondente à área geográfica envolvente à via com a informação estatística relativa às populações residentes nas proximidades da mesma, especificamente obtida para o efeito no Instituto Nacional de Estatística (INE), tomando por base os Censos 2021.

Para o efeito foram seguidas as indicações estabelecidas nas “Diretrizes para Elaboração de Mapas de Ruído – métodos CNOSSOS-EU”, Versão 1, Agosto 2022.

Complementarmente interessa referir que de acordo com o definido na legislação aplicável, designadamente no que respeita ao cálculo para fins da elaboração de mapas estratégicos de ruído relativamente à exposição ao ruído na proximidade dos edifícios, os pontos de avaliação são fixados a uma altura de 4 m (mais ou menos) 0,2 m (de 3,8 m a 4,2 m) acima do solo e na fachada mais exposta: para este efeito, a fachada mais exposta é a parede exterior em frente da fonte sonora específica e mais próxima da mesma.

QUADRO XI
PESSOAS EXPOSTAS ÀS DIFERENTES CLASSES DE VALORES DE L_{DEN} E L_n , A 4m DE ALTURA, NA “FACHADA MAIS EXPOSTA”, EM 2021
– APÓS APLICAÇÃO DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO – DIMENSIONAMENTO PRELIMINAR

Valores de L_{den}	N.º estimado de pessoas residentes	Valores de L_n	N.º estimado de pessoas residentes
$L_{den} \leq 55$ dB(A)	21127	$L_n \leq 45$ dB(A)	20982
$55 < L_{den} \leq 60$ dB(A)	1696	$45 < L_n \leq 50$ dB(A)	1821
$60 < L_{den} \leq 65$ dB(A)	632	$50 < L_n \leq 55$ dB(A)	649
$65 < L_{den} \leq 70$ dB(A)	2	$55 < L_n \leq 60$ dB(A)	7
$70 < L_{den} \leq 75$ dB(A)	0	$60 < L_n \leq 65$ dB(A)	0
$L_{den} > 75$ dB(A)	0	$65 < L_n \leq 70$ dB(A)	0
		$L_n > 70$ dB(A)	0

QUADRO XII – A | PESSOAS EXPOSTAS ÀS DIFERENTES CLASSES DE VALORES DE L_{DEN} , A 4m DE ALTURA, NA “FACHADA MAIS EXPOSTA”, EM 2021, COM ORIGEM NA VIA – SEGREGAÇÃO POR CONCELHO

– APÓS APLICAÇÃO DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO – DIMENSIONAMENTO PRELIMINAR

VALORES DE L_{DEN}	N.º estimado de pessoas residentes					
	Albufeira	Lagoa	Lagos	Loulé	Portimão	Silves
$L_{den} \leq 55$ dB(A)	3802	5327	3971	3946	1938	2143
$55 < L_{den} \leq 60$ dB(A)	222	315	234	592	233	100
$60 < L_{den} \leq 65$ dB(A)	147	52	23	164	142	104
$65 < L_{den} \leq 70$ dB(A)	0	1	0	0	0	1
$70 < L_{den} \leq 75$ dB(A)	0	0	0	0	0	0
$L_{den} > 75$ dB(A)	0	0	0	0	0	0

QUADRO XII – B | PESSOAS EXPOSTAS ÀS DIFERENTES CLASSES DE VALORES DE L_n , A 4m DE ALTURA, NA “FACHADA MAIS EXPOSTA”, EM 2021, COM ORIGEM NA VIA – SEGREGAÇÃO POR CONCELHO

– APÓS APLICAÇÃO DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO – DIMENSIONAMENTO PRELIMINAR

Valores de L_n	N.º estimado de pessoas residentes					
	Albufeira	Lagoa	Lagos	Loulé	Portimão	Silves
$L_n \leq 45$ dB(A)	3785	5278	3995	3879	1904	2141
$45 < L_n \leq 50$ dB(A)	241	358	213	646	263	100
$50 < L_n \leq 55$ dB(A)	142	56	22	178	144	107
$55 < L_n \leq 60$ dB(A)	3	1	0	0	2	1
$60 < L_n \leq 65$ dB(A)	0	0	0	0	0	0
$65 < L_n \leq 70$ dB(A)	0	0	0	0	0	0
$L_n > 70$ dB(A)	0	0	0	0	0	0

QUADRO XIII- ÁREA DE TERRITÓRIO, NÚMERO DE HABITAÇÕES E DE PESSOAS (TOTAIS) EXPOSTAS A DIFERENTES CLASSES DE VALORES DE L_{DEN} A 4m DE ALTURA E NA “FACHADA MAIS EXPOSTA”

– APÓS APLICAÇÃO DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO – DIMENSIONAMENTO PRELIMINAR

Valores de L_{den}	Área total (em km^2)	N.º estimado de habitações / fogos	N.º estimado de pessoas residentes
$L_{den} > 75$ dB(A)	0,020	0	0
$L_{den} > 65$ dB(A)	2,116	12	2
$L_{den} > 55$ dB(A)	9,012	2114	2330

A análise dos resultados apresentados acima, por comparação com os quadros, apresentados atrás, permite prever que, a aplicação das medidas de minimização dimensionadas, conduzirá à redução da população exposta a níveis sonoros L_{den} superiores a 65 dB(A) de 338 pessoas e a L_n superior a 55 dB(A) de 330 pessoas.

13. INFORMAÇÕES FINANCEIRAS

No que respeita a informações financeiras, de acordo com o definido na Portaria nº 42/2023, devem ser apresentados elementos, sempre que disponíveis, relativos a orçamentos, avaliação de custo-eficácia e avaliação custo-benefício.

No presente âmbito e visto que os orçamentos serão desenvolvidos posteriormente, no momento em que se solicite aos fornecedores / instaladores os encargos aplicáveis às medidas de minimização preconizadas, apresenta-se uma estimativa do custo de aplicação das medidas propostas, tendo por base valores tipificados das medidas propostas.

No que respeita à avaliação dos custos inerentes à aplicação das medidas indicadas, consideram-se:

- i. Custos unitários até 20 €/m² para ações de substituição da camada betuminosa superficial;
- ii. Custo da substituição de sinalização vertical com vista à redução da velocidade de circulação.

ID	Lanço	Estrada	km Inicial	km final	Ext. total do lanço (km)		Sinalização Vertical	
							Qnt. (uni)	Valor (€)
II	2.1 b)	ER125	26+800	93+300	66,5	43%	11	968,00 €

Assim, considerando um custo global de 2.524.968 € com medidas de minimização de ruído, será possível a redução de ruído relativamente a 338 pessoas na classe de Lden ≥ 65 dB(A) e de 330 pessoas na classe de Lden ≥ 55 dB(A).

As medidas propostas correspondem a um investimento de 7.470€/ pessoa.

14. PLANO DE FINANCIAMENTO DAS MEDIDAS A IMPLEMENTAR

O plano de financiamento das medidas propostas será integrado no orçamento da Rotas do Algarve Litoral, S.A. para as ações de Grandes Reparações na infraestrutura, sempre que o Tribunal Arbitral que decretou a presente Providencia Cautelar que assegura a Operação e Manutenção da infraestrutura, assim o determine.

15. CONSULTA PÚBLICA

De acordo com o D.L. n.º 146/2006, os planos de ação são sujeitos a consulta pública antes de serem aprovados.

Este processo inicia-se com a publicação de um anúncio em órgãos de comunicação social, no qual devem constar o calendário em que decorre a consulta, os locais onde o projeto de plano pode ser consultado e a forma de participação dos interessados. O período de consulta pública não poderá ser inferior a 30 dias, cabendo às entidades competentes decidir, em função da complexidade do plano, a duração do mesmo. Findo o período de consulta pública, a entidade responsável elabora a versão final do plano, tendo em consideração os resultados da participação pública.

No decurso do período de consulta pública do Plano de Ação do Lanço 2.1B) – EN125 – Lagos / S. Lourenço, passado entre 01 de Julho e 09 de Agosto de 2024, foram recebidas três comunicações, duas de particulares e uma de autarquia local, às quais este documento, e em particular este ponto, dá resposta.

Os documentos do processo de consulta pública podem ser consultados no Anexo IV ao presente relatório.

15.1. SR. ANTÓNIO SANTOS

Na sequência do processo de Consulta Pública do Plano de Ação relativo ao Ruído de Tráfego do Lanço 2.1B) – EN125 – Lagos / S. Lourenço, a Rotas do Algarve Litoral, S.A., rececionou a comunicação genérica de discordância com o conteúdo dos Planos de Ação, apresentada em anexo e cujo conteúdo se resume seguidamente.

Na comunicação é referida a discordância relativamente às medidas propostas no Plano, com base no pressuposto da existência de políticas de apoio à substituição de veículos a combustão por veículos elétricos, que, de acordo com o explicitado, teriam uma eficácia superior às medidas indicadas.

Sendo que as referidas políticas, se encontram fora do âmbito do presente plano, pode concluir-se que, da exposição particular recebida não resulta a alteração nos resultados e conclusões dos Planos de Ação.

15.2. SR. RENATO AUGUSTO REIS

No presente âmbito, do processo de Consulta Pública dos Planos de Ação de ruído, rececionou-se uma comunicação relativa à ausência de Projeto de Compensação Ambiental.

De acordo com o estabelecido no enquadramento regulamentar do ambiente português, as referidas medidas são exigíveis no regime de avaliação de impacto ambiental (Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro), no regime das emissões industriais (Decreto-Lei n.º 127/2013, de 30 de agosto) ou no regime da Rede Natura 2000 (Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril).

Desta forma entende-se que, no âmbito do enquadramento regulamentar aplicável ao ruído, designadamente o Decreto-Lei n.º 84-A/2022, de 9 de Dezembro, tal não é exigível.

Assim, conclui-se que da comunicação recebida não resultam alterações aos resultados e conclusões dos Planos de Ação.

15.3. CÂMARA MUNICIPAL DE SILVES

No âmbito do processo de Consulta Pública do Plano de Ação relativo ao Ruído de Tráfego do Lanço 2.1B) – EN125 – Lagos / S. Lourenço, a Rotas do Algarve Litoral, S.A., rececionou a comunicação da Câmara Municipal de Silves, que se apresenta em anexo.

Na comunicação referida, o Município efetua uma análise comparativa entre os resultados apresentados no Plano de Ação do Lanço 2.1B), resultantes do MER, relativos à contabilização da população exposta e estimativa realizada pela própria Autarquia, onde se identificam diferenças nos quantitativos obtidos. As diferenças obtidas poderão derivar da metodologia de atribuição da população ao edificado e da própria cartografia base, podendo, naturalmente ser reavaliadas.

Considera-se no entanto, que independentemente dos quantitativos populacionais, são propostas medidas de minimização para a generalidade dos recetores identificados como sobre-expostos.

Assim entende-se que o aspeto referido deverá ser reavaliado, no âmbito da atualização do MER, no próximo ciclo de avaliação, que de acordo com a legislação em vigor é efetuado quinzenalmente.

No referido documento, o Município questiona as medidas de minimização de ruído propostas no Plano de Ação, em especial as aplicáveis aos Aglomerados Urbanos, como Alcantarilha.

A este respeito esclarece-se que, as ações propostas, são aquelas, que de acordo com as exigências regulamentares, tem viabilidade de aplicação e apresentam maior eficácia, podendo não ser, no caso de atravessamentos urbanos, onde a proximidade do edificado à via é superior, suficientes para colmatar a totalidade das necessidades de atenuação.

Para eficazmente se reduzir os níveis sonoros nos aglomerado urbanos são necessárias medidas, de outro âmbito, fora da abrangência do presente Plano, ligadas à mobilidade e da responsabilidade da autarquia, como restrição de circulação de determinados tipos de veículos ou a criação de vias ou circuitos alternativos de circulação.

16. NOTA CONCLUSIVA

De acordo com o estabelecido no Decreto-Lei n.º 136A/2019 procede à alteração do Decreto-Lei nº146/2006, de 31 de Julho, que transpõe a Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho, é obrigatória a elaboração de mapas estratégicos de ruído para a avaliação e gestão de ruído ambiente, bem como a recolha e disponibilização ao público de informação relativa aos níveis sonoros de ruído ambiente exterior, sob a forma de mapas de ruído, com base em indicadores e métodos de avaliação harmonizados ao nível da Comunidade Europeia.

A análise dos mapas estratégicos de ruído referentes ao Lanço 2.1 B), permite concluir que nas proximidades deste troço o ambiente acústico apresenta-se moderadamente perturbado pelo ruído de tráfego rodoviário, existindo diversas situações em que os valores dos indicadores de ruído L_{den} e L_n ultrapassam os limites regulamentares aplicáveis ($L_{den} \leq 65$ dB(A); $L_n \leq 55$ dB(A)).

Com efeito, os referidos mapas permitem verificar que em 2021 cerca de 340 e 337 pessoas, respetivamente encontravam-se expostas a valores de L_{den} acima dos limites regulamentares aplicáveis ($L_{den} \leq 65$ dB(A) e ($L_n \leq 55$ dB(A)), prevendo-se que possam determinar a ocorrência de situações de incomodidade nos casos de maior exposição.

Em resultado da avaliação efetuada com base nos resultados dos MER, identificam-se 38 situações de sobre-exposição ao ruído, com necessidade de implantação de medidas de minimização de ruído adequadas.

As medidas de minimização previstas, no presente âmbito consistem em 19 seções de substituição de camada de desgaste, das quais 8 seções onde se considera a redução efetiva de velocidade para 30 km/h ou para 50 km/h (126.200m²) e duas seções apenas com a redução efetiva de velocidade (790m).

A aplicação das medidas referidas permite a redução dos níveis sonoros nos recetores de interesse para valores de acordo com os limites regulamentares aplicáveis.

Além da melhoria das condições do ambiente sonoro nos locais referidos, a aplicação das medidas de minimização preconizadas permite também a redução do quantitativo populacional exposto, em cerca de 338 pessoas no indicador L_{den} e em 330 pessoas no indicador L_n .

As medidas de minimização de ruído propostas no presente Plano de Ação serão validadas previamente à sua implementação na medida em que terá que ser analisada a viabilidade da sua execução face às condicionantes existentes no terreno.

No âmbito do processo de consulta pública foram recebidas diversas comunicações dos vários particulares e um Município, no entanto da análise dos mesmos resulta não se aplicam alterações nos resultados e conclusões do Plano de Ação.

Sintra, 3 de Dezembro de 2024

DIREÇÃO TÉCNICA



Fernando Palma Ruivo, Eng.º
(Especialista em Engenharia Acústica Pela Ordem dos Engenheiros)

CERTIPROJECTO, LDA
DEPARTAMENTO DE ACÚSTICA AMBIENTAL
TÉCNICO RESPONSÁVEL



Jorge Cardoso, Eng.º
(DFA em Engenharia Acústica)

COLABORAÇÃO

Marta Antão, Geógrafa

ANEXO I: REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DECRETO-LEI N.º 136-A/2019, DE 6 DE SETEMBRO

ALTERA O DECRETO-LEI N.º 146/2006, QUE TRANSPOSIÇÃO PARA O REGIME JURÍDICO PORTUGUÊS DA DIRECTIVA 2002/49/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO, DE 25 DE JUNHO SOBRE AVALIAÇÃO E GESTÃO DO RUÍDO AMBIENTE

DECRETO-LEI N.º 9/2007, DE 17 DE JANEIRO
REGULAMENTO GERAL DO RUÍDO

DIRETRIZES PARA ELABORAÇÃO DE MAPAS DE RUÍDO – MÉTODOS CNOSSOS-EU
AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE (APA), MAIO 2022

NORMA PORTUGUESA NP 1730, 1996:
"ACÚSTICA - DESCRIÇÃO E MEDIÇÃO DO RUÍDO AMBIENTE"
Instituto Português da Qualidade, 1996

NORMALISATION FRANÇAISE XPS 31-133, 2001: "BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES" –
CALCUL DE L'ATTÉNUATION DU SON LORS DE SA PROPAGATION EN MILIEU EXTÉRIEUR, INCLUANT LES EFFETS
MÉTÉOROLOGIQUES
Association Française de Normalisation (AFNOR), 2001

GOOD PRACTICE GUIDE FOR STRATEGIC NOISE MAPPING AND PRODUCTION OF ASSOCIATED DATA ON
NOISE EXPOSURE
European Commission Working Group for Assessment of exposure to Noise (WG-AEN), 2006

AVALIAÇÃO E GESTÃO DO RUÍDO AMBIENTE
Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho

BRUIT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES – NMPB – ROUTES 96
Nouvelle méthode de calcul incluant les effets météorologiques
Service d'études techniques des routes et autoroutes, SETRA, França, 1997

RUÍDO DE TRÁFEGO RODOVIÁRIO
Informação técnica de edifícios n.º 7
L.N.E.C., Lisboa, 1975

PREVISIONS DES NIVEAUX SONORES
Guide du Bruit des Transports Terrestres
Centre d'Études des Transports Terrestres, França, 1980

ANEXO II – PARAMETROS DE CÁLCULO

Extrato do Resumo Não Técnico do Mapa Estratégico de Ruído

PROGRAMA DE CÁLCULO: IMMI - Wölfel Software GmbH MÉTODOS E NORMAS DE CÁLCULO: Norma CNOSSOS-Road															
MODELAÇÃO OROGRÁFICA DO TERRENO E IMPLANTAÇÃO DE EDIFÍCIOS COM OCUPAÇÃO SENSÍVEL: Baseada na informação topográfica contida nas plantas longitudinais da via (cartografia digital) e nos levantamentos de campo realizados.															
CARACTERÍSTICAS DO TERRENO SOBRE O QUAL OCORRE A PROPAGAÇÃO SONORA: G= 0,5															
MALHA DE CÁLCULO: Quadrícula de cálculo: 10m x 10m; Altura relativa ao solo: 4,0m															
FENÓMENOS DE REFLEXÃO ASSOCIADOS AOS OBSTÁCULOS À PROPAGAÇÃO SONORA – N.º DE REFLEXÕES: 1 (adequada à escala do projecto)															
RAIO MÁXIMO DE BUSCA: 2000 m ESCALA DE TRABALHO: 1/10.000 ANO DE ESTUDO: 2021															
CARACTERÍSTICAS DO LANÇO 2.1B)															
PERFIL TRANSVERSAL TIPO: 2x1 vias.															
LARGURA TOTAL DA PLATAFORMA EM SECÇÃO CORRENTE: Variável															
CAMADA DE DESGASTE DA VIA: Variável (Sem características de absorção sonora) Superfície de Referência															
VELOCIDADES BASE DO PROJECTO: CAT 1./ CAT 4.: 70 km/h; CAT 2./ CAT 3: 50 km/h															
TRÁFEGO MÉDIO HORÁRIO (TMH) PREVISTO, EM VEÍCULOS/HORA ⁽¹⁾ (ANO 2021)															
SUBLANÇO	CAT 1			CAT. 2			CAT. 3			CAT.4			CAT.5		
	P. D.	P. E.	P. N.	P. D.	P. E.	P. N.	P. D.	P. E.	P. N.	P. D.	P. E.	P. N.	P. D.	P. E.	P. N.
ER125 - LAGOS (SAÍDA VARIANTE A LAGOS) / LAGOS (ROTUNDA DE ACESSO À A22-CHINICATO)	1175	454	106	12	5	1	16	6	1	25	10	2	0	0	0
ER125 - LAGOS (ROTUNDA DE ACESSO À A22-CHINICATO) / MEXILHOEIRA GRANDE (ACCESSO À A22)	770	311	87	5	2	1	21	8	2	21	8	2	0	0	0
ER125 - MEXILHOEIRA GRANDE (ACCESSO À A22) / PENINA (ACCESSO A22)	1049	442	110	2	1	0	24	10	3	22	9	1	0	0	0
ER125 - PENINA (ACCESSO A22) / NÓ DE ALCORÃO (ACCESSO A22)	655	277	78	3	1	0	13	6	2	13	5	2	0	0	0
ER125 - NÓ DE ALCORÃO (ACCESSO A22) / LAGOA (ACCESSO A22)	1176	531	149	5	2	1	22	10	3	17	8	2	0	0	0
ER125 - LAGOA (ACCESSO A22) / ALCANTARILHA POENTE (ACCESSO A22)	892	348	101	11	4	1	13	5	2	15	6	2	0	0	0
ER125 - ALCANTARILHA POENTE (ACCESSO A22) / NÓ DA GUIA	1007	446	108	6	3	1	15	7	2	13	6	1	0	0	0
ER125 – NÓ DA GUIA / NÓ DE BOLIQUIME (ACCESSO A22)	758	330	79	3	2	0	22	9	2	11	5	1	0	0	0
ER125 - NÓ DE BOLIQUIME (ACCESSO A22) / NÓ DE ALMANCIL (ACCESSO A22)	946	364	107	6	2	1	19	7	2	17	7	2	0	0	0
ER125 - NÓ DE ALMANCIL (ACCESSO A22) / NÓ DE S. LOURENÇO	785	372	118	4	2	1	13	6	2	14	7	2	0	0	0

ANEXO III – PEÇAS DESENHADAS

- **MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO (ANO 2021)**
- **IMPLANTAÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO PRECONIZADAS**


ANEXO IV – PROCESSO DE CONSULTA PÚBLICA


- Sr. António Santos

anjoaoreissa@gmail.com

TRATADA Sim Não

DATA SUBMISSÃO*
2024-07-01

ANEXO 

 UPLOAD

TIPOLOGIA
Discordância

COMENTÁRIO*

Manifesto a minha total discordância aos estudos apresentados pelo facto de dadas as políticas existentes quanto à substituição dos veículos movidos a energias derivadas de produtos petrolíferos pela solução das energias alternativas como seja os carros eléctricos, pelo que a prazo a redução do ruído pela substituição destas energias irá originar uma redução incomensurável do ruído muito superior a qualquer obra acessória de mitigação por introdução de barreiras acústicas, elementos desnecessários e com impacto violento sobre o território


- Sr. Renato Augusto Reis


Renato Augusto Reis

E-MAIL
reisrenato@live.com

TRATADA Sim Não

DATA SUBMISSÃO*
2024-07-07

ANEXO 

 UPLOAD

TIPOLOGIA
Reclamação

COMENTÁRIO*



Falta complementação do projeto de compensação ambiental. A importância da compensação ambiental no plantio de árvores nativas frutíferas na península Ibérica para garantir a segurança alimentar da fauna nativa. A compensação ambiental é uma estratégia essencial para mitigar os impactos negativos das atividades humanas sobre os ecossistemas. Na Península Ibérica, a restauração e o plantio de árvores nativas frutíferas se faz necessário e urgente, para desempenhar um papel crucial na manutenção da biodiversidade, proporcionando recursos alimentares vitais para a fauna silvestre. A importância da Compensação Ambiental, especialmente através do plantio de espécies nativas, promove a restauração de habitats degradados, melhora a qualidade do solo, aumenta a capacidade de sequestro de carbono e garante a continuidade das interações ecológicas alimentares. Plantar árvores nativas frutíferas é particularmente benéfico, pois elas fornecem alimentos essenciais para várias espécies de fauna, contribuindo para a sobrevivência e reprodução dessas espécies e, conseqüentemente, para a estabilidade dos ecossistemas e sua segurança alimentar. As Principais Árvores e Arbustos Nativos Frutíferos da Península Ibérica são o Medronheiro (*Arbutus unedo*): Produz frutos vermelhos e doces, consumidos por diversas aves e mamíferos, como o javali (*Sus scrofa*) e o texugo (*Meles meles*). Azevinho (*Ilex aquifolium*): Seus frutos vermelhos são uma importante fonte de alimento para aves durante o inverno, incluindo o tordo-comum (*Turdus philomelos*). Aroeira (*Pistacia lentiscus*): As bagas são consumidas por aves como o pisco-de-peito-ruivo (*Erithacus rubecula*). Zimbro (*Juniperus communis*): Suas bagas fornecem alimentos para aves como o tordo-zornal (*Turdus pilaris*). Carvalho (*Quercus spp.*): As bolotas são uma fonte alimentar crucial para mamíferos como o esquilo-vermelho (*Sciurus vulgaris*) e aves como o gaio (*Corvus corax*). Medronho (*Arbutus unedo*): Produz frutos vermelhos e doces, consumidos por diversas aves e mamíferos, como o javali (*Sus scrofa*) e o texugo (*Meles meles*). Azevinho (*Ilex aquifolium*): Seus frutos vermelhos são uma importante fonte de alimento para aves durante o inverno, incluindo o tordo-comum (*Turdus philomelos*). Aroeira (*Pistacia lentiscus*): As bagas são consumidas por aves como o pisco-de-peito-ruivo (*Erithacus rubecula*). Zimbro (*Juniperus communis*): Suas bagas fornecem alimentos para aves como o tordo-zornal (*Turdus pilaris*). Carvalho (*Quercus spp.*): As bolotas são uma fonte alimentar crucial para mamíferos como o esquilo-vermelho (*Sciurus vulgaris*) e aves como o gaio (*Corvus corax*). Medronho (*Arbutus unedo*): Produz frutos vermelhos e doces, consumidos por diversas aves e mamíferos, como o javali (*Sus scrofa*) e o texugo (*Meles meles*).

CLASSIFICAÇÃO

Falta complementação do projeto de compensação ambiental. A importância da compensação ambiental no plantio de árvores nativas frutíferas na península Ibérica para garantir a segurança alimentar da fauna nativa. A compensação ambiental é uma estratégia essencial para mitigar os impactos negativos das atividades humanas sobre os ecossistemas. Na Península Ibérica, a restauração e o plantio de árvores nativas frutíferas se faz necessário e urgente, para desempenhar um papel crucial na manutenção da biodiversidade, proporcionando recursos alimentares vitais para a fauna silvestre. A importância da Compensação Ambiental, especialmente através do plantio de espécies nativas, promove a restauração de habitats degradados, melhora a qualidade do solo, aumenta a capacidade de sequestro de carbono e garante a continuidade das interações ecológicas alimentares. Plantar árvores nativas frutíferas é particularmente benéfico, pois elas fornecem alimentos essenciais para várias espécies de fauna, contribuindo para a sobrevivência e reprodução dessas espécies e, conseqüentemente, para a estabilidade dos ecossistemas e sua segurança alimentar. As Principais Árvores e Arbustos Nativos Frutíferos da Península Ibérica são o Medronheiro (*Arbutus unedo*): Produz frutos vermelhos e doces, consumidos por diversas aves e mamíferos, como o javali (*Sus scrofa*) e o texugo (*Meles meles*). Azevinho (*Ilex aquifolium*): Seus frutos vermelhos são uma importante fonte de alimento para aves durante o inverno, incluindo o tordo-comum (*Turdus philomelos*). Aroeira (*Pistacia lentiscus*): As bagas são consumidas por aves como o pisco-de-peito-ruivo (*Erithacus rubecula*). Zimbro (*Juniperus communis*): Suas bagas fornecem alimentos para aves como o tordo-zornal (*Turdus pilaris*). Carvalho (*Quercus spp.*): As bolotas são uma fonte alimentar crucial para mamíferos como o esquilo-vermelho (*Sciurus vulgaris*) e aves como o gaio (*Garrulus glandarius*).

Medronho (*Arbutus unedo*) Amora (*Rubus ulmifolius*) Saborosa (*Crataegus monogyna*) Mirtilo (*Vaccinium myrtillus*) Arando (*Vaccinium uliginosum*) Pinhão (*Pinus pinea*) Cereja-brava (*Prunus avium*) Mora-silvestre (*Rubus caesius*) Fruto do Zimbro (*Juniperus communis*) Bolotas (*Quercus spp.*): Tradicionalmente, as bolotas eram processadas e consumidas em tempos de escassez, também são bastante utilizadas na alimentação animal. Os Benefícios para a Fauna e Flora na Diversificação Alimentar: A presença de árvores nativas frutíferas garante uma dieta variada para a fauna, crucial para a saúde e reprodução de muitas espécies. A Conservação de Espécies de Árvores nativas frutíferas servem de habitat e alimento, contribuindo para a conservação de espécies ameaçadas e endêmicas. As Interações Ecológicas são polinização e a dispersão de sementes facilitadas pela fauna, promovendo a regeneração natural e a diversidade genética das plantas. Garantir a segurança alimentar da Fauna Silvestre através da compensação ambiental por meio do plantio de árvores nativas frutíferas é uma prática vital para garantir a alimentação e a sobrevivência da fauna silvestre na Península Ibérica. Essa abordagem não só restaura ecossistemas degradados como também fortalece as interações ecológicas essenciais, promovendo a biodiversidade e a resiliência ambiental. Implementar programas de plantio com espécies como o medronheiro, azevinho, aroeira, zimbro e carvalho é um passo crucial para assegurar a sustentabilidade ecológica da região, beneficiando tanto a flora quanto a fauna nativa da Península Ibérica.

- Câmara Municipal de Silves

Silves  		INFORMAÇÃO	
DELIBERAÇÃO		DESPACHO	
Regtº Inicial nº	Processo nº DOGU-OT 211/2024		
Regtº Doc. nº 23499 de 19/07/2024	CL: 150.10.300 - Elaboração de instrumentos de ordenamento territorial e da promoção do desenvolvimento de âmbito regional		
Assunto:	Consulta Pública do Plano de Ação Relativo ao Ruído de Tráfego. Rotas do Algarve Litoral S.A.		

A Rotas do Algarve Litoral S.A., torna público, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 14.º do Regime Jurídico de Avaliação e Gestão do Ruído Ambiente (RAGRA)¹, o período de consulta pública do procedimento de elaboração e aprovação dos Planos de Ação das estradas EN125, ER125, IC4, EN125-10, EN395, EN396, a decorrer de 01 de julho de 2024 a 09 de agosto de 2024.

Atendendo a que o referido Plano de Ação integra troços da EN125 localizados no território municipal de Silves, concretamente no lanço 2.1 B) – EN125 – Lagos / S. Lourenço, sensivelmente do km 58,4 ao km 65,2 (vd. imagens em anexo), e em linha com as competências do ordenamento territorial, procedeu-se à análise da documentação disponibilizada no portal www.participa.pt, que agora se apresenta.

1. Enquadramento

Determina o quadro legal do RAGRA que os Planos de Ação de Gestão de Ruído devem identificar as medidas a adotar prioritariamente sempre que se detetem, a partir dos respetivos Mapas Estratégicos de

¹ Decreto-Lei n.º 84-A/2022, de 9 de dezembro, na sua redação atual.

Ruído, zonas ou recetores sensíveis, onde os indicadores de ruído ambiente L(indice den) e L(indice n) ultrapassam os valores limite fixados no Regulamento Geral do Ruído (RGR)² (cfr. artigo 8.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho, na sua redação atual).

Assim, atendendo a que, de acordo com o artigo 6.º do RGR, “os municípios devem acautelar, no âmbito das suas atribuições de ordenamento do território, a ocupação dos solos com usos suscetíveis de vir a determinar a classificação da área como zona sensível³, verificada a proximidade de infraestruturas de transporte existentes ou programadas”, procedeu-se a uma análise da informação constante no Plano de Ação relativo ao Ruído de Tráfego com incidência no território municipal, concretamente na União de freguesias de Alcantarilha e Pêra.

2. Apreciação

Analisada a informação referente ao território municipal, denota-se, desde logo, que nos troços que atravessam o concelho de Silves, foram contabilizadas cerca de 2.354 e 2.353 pessoas afetadas pelo ruído de tráfego proveniente da EN125, no período Lden e Ln, respetivamente (vd. quadro 1). Destas, cerca de 81 (3,4%), no período Lden e 85 (3,6%) no período Ln, estão sujeitas a níveis sonoros **superiores** ao estabelecido por lei⁴

Quadro 1. Pessoas expostas às classes de valores de Lden e Ln

Valores Lden	N.º pessoas expostas	Valores Ln	N.º pessoas expostas
≤ 55 db	2.091	≤ 45 db	2.089
< 55 ≤ 60 db	115	< 45 ≤ 50 db	113
< 60 ≤ 65 db	67	< 50 ≤ 55 db	66
< 65 ≤ 70 db	81	< 55 ≤ 60 db	85
TOTAL	2.354	TOTAL	2.353

Fonte: Rotas do Algarve Litoral, 2024

Ora, esta estimativa afigura-se algo descoincidente da efetuada pelo Município de Silves e pouco reveladora do efetivo impacto do ruído ambiental na população residente. Com efeito, procedeu-se a uma análise de maior pormenor da informação geográfica, tendo por base os dados da Base Geográfica de Edifícios (BGE) do Instituto Nacional de Estatística (INE), referente aos censos de 2021, e dos mapas de ruído constantes no

² Publicado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, retificado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de março, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 01 de agosto.

³ «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 (artigo 3.º, alínea x), do RGR).

⁴ De acordo com o RGR, os limites legais são Lden ≤ 65db e Ln ≤ 55db.

plano de ação, de onde se conclui que nos níveis sonoros acima dos limites legais estão identificados 84 edifícios, 145 alojamentos e 344 residentes para o Lden e 39 edifícios, 64 alojamentos e 152 residentes para o Ln (vd. quadro 2).

Quadro 2. Edifícios, alojamentos e residentes por classe de níveis sonoros (Lden e Ln)

Nível sonoro	Edifícios	Alojamentos	Residentes ⁵
Lden > 65	84	145	344
Ln > 55	39	64	152

Fonte: Adaptado de INE, 2021.

Daqui se denota, desde já, salvo melhor opinião, uma imprecisão da análise, cuja consequência determina o não acautelar, devida e integralmente, a saúde e o bem-estar da população residente no concelho de Silves.

Do ponto de vista da intervenção, o Plano de Ação determina a prioridade em três graus, em função da ultrapassagem dos limites legais sonoros, de onde resulta, no caso do território municipal, uma **prioridade do grau 3** (ultrapassagens entre 1 a 5 db), assumindo assim que se trata de “zonas habitadas onde foram identificadas situações de ultrapassagem dos valores limites de exposição no ano 2021, e que como tal devem ser alvo de estudo detalhado para definição de medidas adequadas visando reduzir os valores de Lden e Ln, de acordo com a regulamentação em vigor” (Rotas do Algarve Litoral, 2024, pp. 19).

As medidas de minimização do ruído de tráfego adotadas neste plano são de dois tipos: **(a)** Medidas de redução na fonte de ruído (redução de velocidades de circulação⁶/ camada de desgaste⁷); e, **(b)** Medidas de redução no meio de propagação do ruído (barreiras acústicas⁸).

No lanço em apreço, no território municipal, as medidas de minimização do ruído propostas são:

- a. a substituição da camada de desgaste no troço integrado no aglomerado de Alcantarilha, e,
- b. a redução efetiva de velocidade limitada a 50km/h no troço de habitação dispersa junto ao aglomerado de Pêra (vd, cartografia em anexo).

⁵ Este valor foi aferido tendo por base a dimensão média dos agregados familiares da união de freguesias de Alcantarilha e Pêra, de acordo com os censos 2021 do INE.

⁶ Limitação da velocidade máxima de circulação para 50km/h.

⁷ “Existem diversos tipos de camadas de desgaste com características pouco ruidosas que permitem reduzir as emissões do ruído da circulação rodoviária, que poderão atingir valores de 3 a 4 dB(A), em média, relativamente a pavimentos correntes.” (Rotas do Algarve Litoral, 2024, pp. 22)

⁸ “o termo barreira acústica abrange muros, elevações de terra e coberturas parciais das vias de tráfego, especificamente construídos com o objetivo de reduzir a propagação do ruído de tráfego para as áreas vizinhas” (ibidem).

Ora a este respeito atendendo a que, de acordo com o próprio plano, no aglomerado de Alcantarilha será necessário atenuar o ruído em 5db (cfr. quadro VII do plano de ação), e que a substituição da camada de desgaste pode atingir uma redução de 3 a 4db, facilmente se constata que a medida se apresenta claramente insuficiente. Esta questão é particularmente relevante porquanto a adoção de medidas mais 'robustas' só poderá vir acontecer, na melhor das hipóteses, em contexto de revisão do plano de ação fruto da sua monitorização (pós 2028).

Atente-se ainda, a respeito da programação temporal destas ações que, de entre os projetos de execução da beneficiação da via definidos em 2017, ainda se encontram por implementar ações de redução da velocidade de circulação em troços como:

- i. entre a rotunda de lagoa e a rotunda de Pêra, onde devido aos atravessamentos urbanos e às diversas incidências e restrições impostas pela geometria das interseções, a velocidade máxima permitida é de 50km/h;
- ii. entre a rotunda de Pêra e o Nó da Guia, a velocidade máxima permitida é de 50km/h ou 70km/h.

3. Conclusão

Em face da análise efetuada considera-se que o cálculo da população afetada por níveis sonoros superiores aos definidos por lei deve ser revisto e que a definição das medidas de redução de ruído, particularmente no aglomerado de Alcantarilha, merecem outra abordagem.

Assim, e em face da pronúncia da Divisão de Serviços Urbanos e Ambiente e da Divisão de Obras Municipais e Trânsito, propõe-se que a presente informação técnica, assim como o despacho que venha a recair sobre a mesma, sejam remetidos para a Rotas do Algarve Litoral, a título de participação e pronúncia do Município de Silves em sede de consulta pública do Plano de Ação relativo ao Ruído de Tráfego da EN125.

Propõe-se ainda, atendendo ao interesse em garantir que o Mapa de Ruído da EN125 seja 'enquadrado' nos procedimentos de controlo prévio da gestão urbanística, que seja solicitada a cedência do mesmo, em formato editável, a fim de se proceder à sua integração na aplicação de gestão urbana do Município de Silves.

À CONSIDERAÇÃO SUPERIOR

João Matias (Arquiteto)
Chefe de Divisão DOGU

Luísa Brázia (Socióloga)
Coordenadora do Ordenamento

Bernardo Martins (Geógrafo)
Técnico do Ordenamento