

## CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS

### PLANO MUNICIPAL DE REDUÇÃO DE RUÍDO DO CONCELHO DE CASCAIS

**Maio 2022**

## ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO .....	4
2. ENQUADRAMENTO LEGAL .....	5
3. CONTEÚDO TÉCNICO DO PLANO MUNICIPAL DE REDUÇÃO DE RUÍDO .....	9
4. PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE REDUÇÃO DE RUÍDO .....	11
5. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO CONCELHO DE CASCAIS .....	13
6. RESUMO DOS DADOS DE ORIGEM DOS MAPAS DE RUÍDO .....	14
7. ENTIDADES COMPETENTES PELA EXECUÇÃO DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO .....	29
8. METODOLOGIA .....	30
8.1. SELEÇÃO E ANÁLISE DAS FONTES SONORAS, POR ENTIDADE RESPONSÁVEL .....	30
8.2. INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA .....	32
8.3. DETERMINAÇÃO DAS ÁREAS DE TERRITÓRIO E DA POPULAÇÃO, EXPOSTAS ÀS DIVERSAS CLASSES DE RUÍDO, DESCRIMINADAS POR TIPO DE FONTE E ENTIDADE RESPONSÁVEL .....	33
8.4. " MAPAS DE CONFLITO" GLOBAIS, PARA CADA TIPO DE FONTE E POR ENTIDADE RESPONSÁVEL .....	36
8.5. QUANTIFICAÇÃO DOS NÍVEIS DE REDUÇÃO GLOBAL NECESSÁRIOS .....	37
8.6. QUANTIFICAÇÃO DA REDUÇÃO NECESSÁRIA DE NÍVEIS SONOROS .....	39
9. IDENTIFICAÇÃO DAS ZONAS DE CONFLITO .....	40
10. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO .....	45
10.1. CALENDARIZAÇÃO DA EXECUÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO (DA RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO) .....	46
10.2. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO DA RESPONSABILIDADE MUNICIPAL - RESUMO .....	47
11. ANÁLISE CUSTO / BENEFÍCIO .....	49
11.1. CUSTOS ASSOCIADOS À SUBSTITUIÇÃO DE CAMADA DE DESGASTE .....	49
11.2. CUSTOS ASSOCIADOS À IMPLANTAÇÃO DE BARREIRAS ACÚSTICAS .....	50
11.3. CUSTOS ASSOCIADOS A MEDIDAS DE GESTÃO DE TRÁFEGO .....	50
11.4. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO DA RESPONSABILIDADE MUNICIPAL – CUSTO / BENEFICIO .....	51
12. LACUNAS DE INFORMAÇÃO .....	52
13. CONSULTA ÀS ENTIDADES .....	53
13.1. PARECER DA IP - INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL .....	53
13.2. PARECER DA BRISA, SA. ....	53
13.3. PARECER DO AUTÓDROMO DO ESTORIL. ....	54
13.4. PARECER DO AERÓDROMO MUNICIPAL DE CASCAIS. ....	54
14. RECLAMAÇÃO / PARTICIPAÇÃO DE RUÍDO .....	54
14.1. AUTÓDROMO ESTORIL (CIRCUITO ESTORIL) .....	54
14.2. VIA FÉRREA (INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A.) .....	55
14.3. RODOVIAS (CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS) .....	56
14.4. RODOVIAS (INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL S.A.) .....	58
14.5. RODOVIAS (BRISA, S.A.) .....	58
14.6. AERÓDROMO (CASCAIS DINÂMICA) .....	59

---

14.7.	OUTRAS ENTIDADES.....	59
15.	MONITORIZAÇÃO.....	60
15.1.	OBJETIVO.....	60
15.2.	PARÂMETROS A MONITORIZAR.....	60
15.3.	LOCAIS A MONITORIZAR.....	61
15.3.1.	<i>Fase de obra de Implantação das Medidas de Minimização de Ruído preconizadas no PMRR</i> 62	
15.3.2.	<i>Fase após a implementação das Medidas de Minimização de Ruído</i> .....	63
15.4.	TÉCNICAS E MÉTODOS DE ANÁLISE .....	64
15.4.1.	<i>Metodologia e condições técnicas</i> .....	64
15.4.2.	<i>Equipamento de registo e análise</i> .....	64
15.4.3.	<i>CrITÉrios de avaliação</i> .....	65
15.5.	MEDIDAS DE GESTÃO AMBIENTAL A ADOTAR EM FUNÇÃO DOS RESULTADOS OBTIDOS .....	65
16.	NOTA CONCLUSIVA.....	66
17.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	68
	ANEXO I - FICHAS TÉCNICAS DE CARACTERIZAÇÃO DE ZONA DE CONFLITO.....	69
	ANEXO II - MAPAS DE RUÍDO GLOBAL (FIGURAS 1 E 2) E MAPAS DE CONFLITO (FIGURAS 3 E 4) .....	70
	ANEXO III - CARTA DE IDENTIFICAÇÃO DE ZONAS DE CONFLITO / IMPLANTAÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO (FIGURAS 5A -5D) .....	71
	ANEXO IV - PROPOSTA DE LOCALIZAÇÃO DE SENSORES DE RUÍDO NO CONCELHO .....	72

## **CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS**

### **PLANO MUNICIPAL DE REDUÇÃO DE RÚIDO DO CONCELHO DE CASCAIS**

#### **1. INTRODUÇÃO**

A existência de zonas urbanas com edificação consolidada, que se encontram expostas a níveis sonoros elevados, em desconformidade com o Regulamento Geral do Ruído (RGR – Decreto Lei n.º 9/2007), motiva a necessidade de definir e adotar uma estratégia integrada de redução da poluição sonora, afetando o território de cada Município.

É neste âmbito que os Planos Municipais de Redução de Ruído (PMRR) se enquadram, permitindo, em articulação com os mapas de ruído e a carta de classificação de zonas, identificar as áreas do território concelhio nas quais os níveis de exposição ao ruído ultrapassam os limites estabelecidos no RGR, definir as necessidades primárias de redução de ruído e selecionar e implementar as medidas de redução sonora prioritárias, quando a causa de incumprimento é da responsabilidade do Município.

O presente documento é desenvolvido em conformidade com o exigido no Decreto-Lei n.º 9/2007, e segue as orientações expressas no *Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído*, elaborado pelo Laboratório de Acústica da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), e ainda as *Recomendações para Seleção e Métodos de Cálculo a utilizar na previsão de níveis sonoros*, publicadas pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

Com base nas conclusões e elementos constantes do *MAPA DE RÚIDO DO CONCELHO*, (versão Abril 2020) e na informação estatística populacional, referente aos resultados provisórios dos Censos 2021, apresenta-se o Plano Municipal de Redução de Ruído do Concelho de Cascais, consistindo essencialmente num diagnóstico sobre a exposição das populações ao ruído com origem nas fontes de interesse e na definição de estratégias para reduzir a afetação correspondente, provocada por essas fontes, nos termos das exigências regulamentares aplicáveis, estabelecidas no Regulamento Geral Do Ruído (Dec.-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro).

## 2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A legislação em vigor em matéria de prevenção e controlo da poluição sonora – Regulamento Geral do Ruído (RGR) – aprovada pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, estabelece o seguinte:

### **Artigo 3.º** **Definições**

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

(...)

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

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

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

l) **Indicador de ruído diurno (Ld)**: 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;

m) **Indicador de ruído do entardecer (Le)**: 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;

n) **Indicador de ruído nocturno (Ln)**: 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;

o) **Mapa de ruído**: o descritor do ruído ambiente exterior, expresso pelos indicadores *Lden* e *Ln*, traçado em documento onde se representam as isófonas e as áreas por elas delimitadas às quais corresponde uma determinada classe de valores expressos em dB(A);

p) **Período de referência**: o intervalo de tempo a que se refere um indicador de ruído, de modo a abranger as actividades humanas típicas, delimitado nos seguintes termos:

i) Período diurno - das 7 às 20 horas;

ii) Período do entardecer - das 20 às 23 horas;

iii) Período nocturno - das 23 às 7 horas;

q) **Receptor sensível**: o edifício habitacional, escolar, hospitalar ou similar ou espaço de lazer, com utilização humana;

s) **Ruído ambiente**: o ruído global observado numa dada circunstância num determinado instante, devido ao conjunto das fontes sonoras que fazem parte da vizinhança próxima ou longínqua do local considerado;

t) **Ruído particular**: o componente do ruído ambiente que pode ser especificamente identificada por meios acústicos e atribuída a uma determinada fonte sonora;

u) **Ruído residual**: o ruído ambiente a que se suprimem um ou mais ruídos particulares, para uma situação determinada;

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;

z) **Zona urbana consolidada:** a zona sensível ou mista com ocupação estável em termos de edificação.

(...)

#### **Artigo 6.º**

##### **Planos Municipais de Ordenamento do Território**

1 - Os planos municipais de ordenamento do território asseguram a qualidade do ambiente sonoro, promovendo a distribuição adequada dos usos do território, tendo em consideração as fontes de ruído existentes e previstas.

2 - Compete aos municípios estabelecer nos planos municipais de ordenamento do território a classificação, a delimitação e a disciplina das zonas sensíveis e das zonas mistas.

3 - A classificação de zonas sensíveis e de zonas mistas é realizada na elaboração de novos planos e implica a revisão ou alteração dos planos municipais de ordenamento do território em vigor.

4 - Os municípios devem acautelar, no âmbito das suas atribuições de ordenamento do território, a ocupação dos solos com usos susceptíveis de vir a determinar a classificação da área como zona sensível, verificada a proximidade de infra-estruturas de transporte existentes ou programadas.

#### **Artigo 7.º**

##### **Mapas de Ruído**

1 - As câmaras municipais elaboram mapas de ruído para apoiar a elaboração, alteração e revisão dos planos directores municipais e dos planos de urbanização.

2 - As câmaras municipais elaboram relatórios sobre recolha de dados acústicos para apoiar a elaboração, alteração e revisão dos planos de pormenor, sem prejuízo de poderem elaborar mapas de ruído sempre que tal se justifique.

3 - Exceptuam-se do disposto nos números anteriores os planos de urbanização e os planos de pormenor referentes a zonas exclusivamente industriais.

4 - A elaboração dos mapas de ruído tem em conta a informação acústica adequada, nomeadamente a obtida por técnicas de modelação apropriadas ou por recolha de dados acústicos realizada de acordo com técnicas de medição normalizadas.

5 - Os mapas de ruído são elaborados para os indicadores Lden e Ln reportados a uma altura de 4 m acima do solo.

(...)

#### **Artigo 8.º**

##### **Planos municipais de redução de ruído**

1 - As zonas sensíveis ou mistas com ocupação expostas a ruído ambiente exterior que exceda os valores limite fixados no artigo 11.º devem ser objecto de planos municipais de redução de ruído, cuja elaboração é da responsabilidade das câmaras municipais.

2 - Os planos municipais de redução de ruído devem ser executados num prazo máximo de dois anos contados a partir da data de entrada em vigor do presente Regulamento, podendo contemplar o faseamento de medidas, considerando prioritárias as referentes a zonas sensíveis ou mistas expostas a ruído ambiente exterior que exceda em mais de 5 dB(A) os valores limite fixados no artigo 11.º

3 - Os planos municipais de redução do ruído vinculam as entidades públicas e os particulares, sendo aprovados pela assembleia municipal, sob proposta da câmara municipal.

4 - A gestão dos problemas e efeitos do ruído, incluindo a redução de ruído, em municípios que constituam aglomerações com uma população residente superior a 100 000 habitantes e uma densidade populacional superior a 2500 habitantes/km<sup>2</sup> é assegurada através de planos de acção, nos termos do Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de Julho.

5 - Na elaboração dos planos municipais de redução de ruído, são consultadas as entidades públicas e privadas que possam vir a ser indicadas como responsáveis pela execução dos planos municipais de redução de ruído.

#### **Artigo 9.º**

##### **Conteúdo dos planos municipais de redução de ruído**

**Dos planos municipais de redução de ruído constam, necessariamente, os seguintes elementos:**

- a) Identificação das áreas onde é necessário reduzir o ruído ambiente exterior;**
- b) Quantificação, para as zonas referidas no n.º 1 do artigo anterior, da redução global de ruído ambiente exterior relativa aos indicadores Lden e Ln;**
- c) Quantificação, para cada fonte de ruído, da redução necessária relativa aos indicadores Lden e Ln e identificação das entidades responsáveis pela execução de medidas de redução de ruído;**
- d) Indicação das medidas de redução de ruído e respectiva eficácia quando a entidade responsável pela sua execução é o município.**

#### **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 Lden, e superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador Ln;
- b) As zonas sensíveis não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador Lden, e superior a 45 dB(A), expresso pelo indicador Ln;
- 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 Lden, e superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador Ln;
- d) As zonas sensíveis em cuja proximidade esteja projectada, à data de elaboração ou revisão do plano municipal de ordenamento do território, uma grande infra-estrutura de transporte aéreo não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 65 dB(A), expresso pelo indicador Lden, e superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador Ln;
- e) As zonas sensíveis em cuja proximidade esteja projectada, à data de elaboração ou revisão do plano municipal de ordenamento do território, uma grande infra-estrutura de transporte que não aéreo não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 60 dB(A), expresso pelo indicador Lden, e superior a 50 dB(A), expresso pelo indicador Ln.

2 - Os receptores sensíveis isolados não integrados em zonas classificadas, por estarem localizados fora dos perímetros urbanos, são equiparados, em função dos usos existentes na sua proximidade, a zonas sensíveis ou mistas, para efeitos de aplicação dos correspondentes valores limite fixados no presente artigo.

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 Lden igual ou inferior a 63 dB(A) e Ln igual ou inferior a 53 dB(A).

4 - Para efeitos de verificação de conformidade dos valores fixados no presente artigo, a avaliação deve ser efectuada junto do ou no receptor sensível, por uma das seguintes formas:

a) Realização de medições acústicas, sendo que os pontos de medição devem, sempre que tecnicamente possível, estar afastados, pelo menos, 3,5 m de qualquer estrutura reflectora, à excepção do solo, e situar-se a uma altura de 3,8 m a 4,2 m acima do solo, quando aplicável, ou de 1,2 m a 1,5 m de altura acima do solo ou do nível de cada piso de interesse, nos restantes casos;

b) Consulta dos mapas de ruído, desde que a situação em verificação seja passível de caracterização através dos valores neles representados.

(...)

#### **Artigo 12.º**

#### **Controlo prévio das operações urbanísticas**

(...)

4 - Às operações urbanísticas previstas no n.º 2 do presente artigo, quando promovidas pela administração pública, é aplicável o artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro, competindo à comissão de coordenação e desenvolvimento regional territorialmente competente verificar o cumprimento dos valores limite fixados no artigo anterior, bem como emitir parecer sobre o extracto de mapa de ruído ou, na sua ausência, sobre o relatório de recolha de dados acústicos ou sobre o projecto acústico, apresentados nos termos da Portaria n.º 1110/2001, de 19 de Setembro.

(...)

6 - É interdito o licenciamento ou a autorização de novos edifícios habitacionais, bem como de novas escolas, hospitais ou similares e espaços de lazer enquanto se verifique violação dos valores limite fixados no artigo anterior.

7 - Exceptuam-se do disposto no número anterior os novos edifícios habitacionais em zonas urbanas consolidadas, desde que essa zona:

a) Seja abrangida por um plano municipal de redução de ruído; ou

b) Não exceda em mais de 5 dB(A) os valores limite fixados no artigo anterior e que o projecto acústico considere valores do índice de isolamento sonoro a sons de condução aérea, normalizado,  $D_{2m,n,w}$ , superiores em 3 dB aos valores constantes da alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento dos Requisitos Acústicos dos Edifícios, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 129/2002, de 11 de Maio.

(...)



### 3. CONTEÚDO TÉCNICO DO PLANO MUNICIPAL DE REDUÇÃO DE RUÍDO

O objetivo essencial de um Plano Municipal de Redução de Ruído, (PMRR) consiste em estabelecer e implementar uma estratégia integrada de redução de ruído ambiente, seguindo um procedimento que inclui a coordenação interna de diversos Departamentos Municipais, a cooperação externa, ações de relações públicas e a participação pública das partes interessadas.

De acordo com o estabelecido no art.º 9.º do RGR - Decreto – Lei n.º 9/2007, e no Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído, os PMRR deverão englobar a seguinte informação:

- a) Descrição do Município:
  - i) *Localização;*
  - ii) *Dimensão;*
  - iii) *Número de habitantes;*
  - iv) *Identificação de Zonas Mistas e Sensíveis;*
- b) Resumo dos dados usados na elaboração dos Mapas de Ruído, incluindo:
  - i) *Métodos de cálculo;*
  - ii) *Métodos de medição;*
  - iii) *Infraestruturas de transporte (localização, dimensão e dados sobre o tráfego);*
  - iv) *Outras fontes de ruído relevantes;*
- c) Indicação das entidades competentes pela execução das eventuais medidas de redução de ruído já em vigor e das ações previstas:
  - i) *Município;*
  - ii) *Entidades gestoras das grandes infraestruturas de transportes;*
  - iii) *Entidades privadas ou públicas responsáveis pelas restantes fontes de ruído de interesse; em particular indústrias ou similares;*
  - iv) *etc.*
- d) Elaboração ou consulta de mapas de ruído parciais, por tipo de fonte de ruído e por entidade competente para realização de eventuais medidas de minimização de ruído;

- e) Identificação dos quantitativos populacional e de superfície concelhios, expostos às diferentes classes de ruído;
- f) Identificação das zonas onde é necessário reduzir o ruído ambiente exterior;
- g) Quantificação da redução global do ruído ambiente exterior necessária, relativa aos indicadores Lden e Ln;
- h) Quantificação, para cada fonte de ruído e respetiva entidade gestora, da redução necessária, relativa aos indicadores Lden e Ln;
- i) Indicação e definição das medidas de redução de ruído e respetiva eficácia quando a entidade responsável pela sua execução é o Município;
- j) Indicação das medidas de redução de ruído e respetiva eficácia quando a entidade responsável pela sua execução não é o Município;
- k) Indicação da calendarização da execução das medidas de redução de ruído;
- l) Resumo do Plano Municipal de Redução de Ruído, com 10 páginas no máximo, que abranja todos os aspetos relevantes referidos, em linguagem acessível, a disponibilizar ao público, conjuntamente com o Plano.

#### **4. PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE REDUÇÃO DE RUÍDO**

Os procedimentos adotados na elaboração do PMRR do Concelho de Cascais, adiante descritos, seguem as orientações do *Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído*, desenvolvido pelo Laboratório de Acústica da FEUP.

Desta forma, esta metodologia assenta na recolha e tratamento da informação existente, nomeadamente os Mapas de Ruído e a Carta de Classificação de Zonas, bem como em elementos estatísticos populacionais.

Assim, o presente Plano segue a seguinte metodologia:

- (1) Recolha e tratamento da informação;
  - Verificação e eventual correção dos dados referentes às diferentes infraestruturas de transporte;
  - Identificação e separação das vias de tráfego, por entidade gestora;
  - Verificação e eventual correção da informação referente ao edificado;
  - Identificação e separação dos edifícios por tipologias de utilização (habitação, serviços, escolas, hospitais, igrejas e indústrias);
  - Verificação e eventual correção de dados referentes às fontes industriais, ao Autódromo do Estoril e ao Aeródromo de Cascais;
  - Verificação e eventual correção de dados referentes a medidas de minimização já existentes e não contempladas anteriormente;
- (2) Atualização dos Mapas de Ruído existentes integrando os conteúdos do ponto (1);
- (3) Definição dos critérios de identificação das Zonas de Conflito, nomeadamente identificação dos diversos tipos de zonas existentes (zonas mistas, zonas sensíveis, zonas sensíveis na proximidade de grandes infraestruturas de transporte existentes – GIT, etc.) e, dos respetivos valores limite aplicáveis;
- (4) Elaboração de Mapas de Conflito globais, através da sobreposição dos Mapas de Ruído e da Carta de Classificação de Zonas, com recurso a *software* específico para simulação da propagação sonora e previsão de níveis sonoros (*IMMI 2019 – Wölfel Software GmbH*, no caso presente);

- (5) Definição de critérios de prioridade de ação, tendo em conta que são consideradas prioritárias as zonas sensíveis e mistas expostas a níveis de ruído ambiente que excedam em mais de 5 dB (A), os limites fixados no RGR;
- (6) Definição de critérios de atuação, designadamente no que respeita às fontes sonoras sobre as quais se deve atuar, (exemplos de critérios possíveis: fonte instalada mais recentemente, fonte mais ruidosa, fonte com maior facilidade de redução, fonte que afeta maior número de pessoas, fonte com redução mais económica, etc);
- (7) Identificação do tipo de fonte sonora a sofrer intervenção, designadamente infraestruturas de transporte ou atividades ruidosas permanentes, de forma a delinear as medidas de redução mais adequadas a cada caso;
- (8) Preparação dos modelos de cálculo para as zonas de interesse, com recurso a *software* específico para simulação da propagação sonora e previsão de níveis sonoros (*IMMI 2010 – Wölfel Software GmbH*), com aferição efetuada a partir dos elementos integrados nos Mapas de Ruído;
- (9) Determinação da população exposta a diferentes classes de valores de  $L_{den}$  e  $L_n$ , por tipo de fonte sonora e por entidade responsável;
- (10) Definição e projeto, ou apenas definição, (dependendo da entidade responsável), de soluções a integrar no PMRR, consoante o tipo de fonte sonora e o quantitativo de redução necessário, com posterior avaliação previsional das condições resultantes das diversas opções, com recurso à manipulação dos modelos de cálculo preparados, tendo em vista a confirmação do cumprimento das exigências regulamentares aplicáveis;
- (11) Análise custo/benefício, de cada uma das soluções preconizadas;
- (12) Definição de estratégias de pós-avaliação, (tais como programas de monitorização), que permitam o acompanhamento da evolução do ambiente sonoro após a implementação das medidas definidas no PMRR.

## 5. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO CONCELHO DE CASCAIS

O Concelho de Cascais ocupa uma área de cerca de 97,1 km<sup>2</sup>, com uma população de aproximadamente de 214.158 habitantes, distribuídos por 4 freguesias (Alcabideche, Cascais e Estoril, São Domingos de Rana e Carcavelos e Parede). Este Concelho pertence ao Distrito de Lisboa e encontra-se situado a Poente do estuário do Tejo, entre a Serra de Sintra e o Oceano Atlântico, limitado a Norte pelo Concelho de Sintra, a Sul e a Poente pelo Oceano Atlântico e a Nascente pelo Concelho de Oeiras.

De acordo com a informação municipal baseada no Censos 2021, referida no Capítulo I, das 4 freguesias que constituem o Concelho de Cascais, 3 registam quantitativos populacionais superiores a 45.000 habitantes.

**QUADRO I**  
**POPULAÇÃO E ÁREA DAS FREGUESIAS DO CONCELHO DE CASCAIS**

FREGUESIA	NÚMERO DE HABITANTES 2021
Alcabideche	44.177
Carcavelos e Parede	46.532
Cascais e Estoril	64.201
São Domingos de Rana	59.248

Fonte: Resultados provisórios Censos 2021, in [www.ine.pt](http://www.ine.pt)

Salienta-se ainda que, o PDM do Concelho se encontra em fase de revisão, dispondo já de *Carta de Zonamento Acústico*, em condições de ser utilizada no presente Plano Municipal de Redução de Ruído.

## **6. RESUMO DOS DADOS DE ORIGEM DOS MAPAS DE RUÍDO**

Os Mapas de Ruído que estão na base do presente Plano foram elaborados pela *Certiprojecto, Lda.*, em Abril de 2020.

A observação dos mapas de ruído salientam-se, por ordem de importância as seguintes fontes de ruído: as vias rodoviárias principais, a via-férrea Cascais - Cais do Sodré, o Autódromo do Estoril e o Aeródromo de Tires.

Os mapas de ruído correspondentes às condições acústicas atualmente apercebidas no Concelho de Cascais, apresentados em anexo, permitem concluir que as principais fontes de poluição sonora do Concelho são a A5 – Autoestrada de Cascais, A16, EN 9, Avenida Marginal/EN 6, Avenida dos Bombeiros Voluntários, Via Longitudinal Norte (troço inicial), Avenida de Sintra, EN 6-7, EN 249-4, EN 247-5 (Estrada de Manique) e Avenida Eng.º Adelino Amaro da Costa, embora esta última com uma importância relativa bastante inferior às restantes vias referidas.

Identificam-se áreas em que se configura a necessidade de cuidados no que respeita à proteção das populações à exposição pelo ruído de tráfego rodoviário, na vizinhança das seguintes vias: A5, EN 9, Av. Marginal/EN6, Av. Bombeiros Voluntários, Via Longitudinal Norte (troço inicial), Av. Sintra, EN 6-7, EN 249-4 e EN 247-5 (Estrada de Manique), em virtude da elevada concentração de ocupação habitacional, pois grande parte do traçados destas vias desenvolve-se em meio urbano consolidado.

O programa de cálculo automático utilizado para elaboração dos mapas de ruído do Concelho de Cascais é designado por IMMI 2019, e foi desenvolvido pela Wölfel Software GmbH (Alemanha). Os algoritmos de cálculo do programa são específicos para simulação da propagação do ruído de tráfego rodoviário (CNOSSOS - ROAD), de tráfego ferroviário (CNOSSOS - RAIL), e ruído industrial / Autódromo e Aeródromo (CNOSSOS -), sendo os indicados pelo Decreto-Lei n.º 136-A/2019, e pela APA, para a elaboração de Mapas Estratégicos de Ruído. A sua utilização foi considerada de interesse na presente avaliação.

Os modelos utilizados no cálculo dos referidos Mapas foram calibrados e validados com base nos resultados obtidos durante as campanhas de medições efetuadas, em locais de interesse, aquando do seu processo de elaboração, tendo sido considerado válido o resultado da comparação entre os níveis sonoros medidos e os níveis sonoros simulados.

As *infraestruturas rodoviárias* integradas no Mapa de Ruído, o correspondente tráfego em circulação, a sua velocidade média e as entidades responsáveis respetivas, são os indicados na Figura nº 1 e no Quadro III, abaixo.

**QUADRO III**  
**LISTAGEM DAS INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (VEÍCULOS/H)															VELOCIDADE (KM/H)			
		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.				
Brisca, S.A.	Auto-Estrada A5	T.1	1179	460	86	15	6	1	15	6	1	0	0	0	0	0	0	120	90	
		T.2	1052	428	83	13	5	1	13	5	1	0	0	0	0	0	0			
		T.3	510	211	47	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0			
		T.4	677	270	59	9	3	1	9	3	1	0	0	0	0	0	0			
		T.5	760	303	64	10	4	1	10	4	1	0	0	0	0	0	0			
		T.6	285	120	27	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
		T.7	82	33	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.8	994	407	77	13	5	1	13	5	1	0	0	0	0	0	0			
		T.9	1437	614	131	18	7	1	18	7	1	0	0	0	0	0	0			
		T.10	971	371	68	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0			
		T.11	717	296	64	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0			
		T.12	890	362	68	11	5	1	11	5	1	0	0	0	0	0	0			
		T.13	630	261	58	8	3	1	8	3	1	0	0	0	0	0	0			
		T.14	709	284	61	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0			
		T.15	424	178	40	5	2	1	5	2	1	0	0	0	0	0	0			
		T.16	140	56	12	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0			
		T.17	427	176	39	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0			
C.M.C	Via Longitudinal Norte	T.1	70	31	5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	60	50	
		T.2	272	31	5	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.3	578	252	52	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0			
		T.4	597	258	54	8	3	1	8	3	1	0	0	0	0	0	0			
		T.5	526	227	48	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0			
		T.6	507	220	46	6	3	1	6	3	1	0	0	0	0	0	0			
		T.7	967	411	88	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0			
		T.8	523	222	46	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0			
		T.9	522	204	53	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0			
C.M.C	Avenida de Sintra	T.1	954	414	80	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	70 /60	50	
		T.2	609	270	49	8	3	0	8	3	0	0	0	0	0	0	0			
		T.3	294	130	23	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
		T.4	579	217	47	7	3	0	7	3	0	0	0	0	0	0	0			
		T.5	495	218	41	6	3	1	6	3	1	0	0	0	0	0	0			
		T.6	927	407	76	12	5	0	12	5	0	0	0	0	0	0	0			
		T.7	698	307	57	9	4	0	9	4	0	0	0	0	0	0	0			
		T.8	826	361	69	11	4	0	11	4	0	0	0	0	0	0	0			
		T.9	810	355	66	10	4	0	10	4	0	0	0	0	0	0	0			
		T.10	801	350	64	10	4	1	10	4	1	0	0	0	0	0	0			
		T.11	568	248	45	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0			
		T.12	233	102	19	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0			
		T.13	918	403	54	11	5	1	11	5	1	0	0	0	0	0	0			
		T.14	350	155	29	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			

CAT 1. VEÍCULOS LIGEROS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)

**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**  
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRA-ESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)		
		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.			
C.M.C	3ª Circular	T.1	527	229	50	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0	60	50
		T.2	545	235	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.3	1072	464	101	13	6	1	13	6	1	0	0	0	0	0	0		
		T.4	527	229	50	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0		
		T.5	545	235	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.6	609	260	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.7	635	274	60	8	4	1	8	4	1	0	0	0	0	0	0		
		T.8	1244	534	118	16	7	1	16	7	1	0	0	0	0	0	0		
		T.9	609	260	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.10	635	274	60	8	4	1	8	4	1	0	0	0	0	0	0		
		T.11	691	295	62	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0		
		T.12	730	315	66	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0		
		T.13	175	76	14	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.14	479	207	44	6	3	1	6	3	1	0	0	0	0	0	0		
		T.15	686	296	60	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0		
C.M.C	EN 9-1 (Av. Engº Adelino Amaro da Costa e Est. Malveira da Serra)	T.1	180	77	13	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	70	50	
		T.2	63	27	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.3	560	242	53	7	3	0	7	3	0	0	0	0	0	0			
		T.4	66	30	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.5	450	192	38	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0			
		T.6	442	188	38	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0			
		T.7	864	366	73	11	4	0	11	4	0	0	0	0	0	0			
		T.8	442	188	38	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0			
		T.9	1159	500	108	15	6	1	15	6	1	0	0	0	0	0			
		T.10	63	27	5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0			
		T.11	626	269	56	8	3	1	8	3	1	0	0	0	0	0			
		T.12	562	243	53	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0			
		T.13	450	192	38	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0			
		T.14	1151	494	102	14	6	1	14	6	1	0	0	0	0	0			
		T.15	649	281	59	8	4	1	8	4	1	0	0	0	0	0			
		T.16	567	246	54	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0			
		T.17	282	122	25	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0			
		T.18	578	252	52	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0			
		T.19	305	220	46	4	3	1	4	3	1	0	0	0	0	0			
		T.20	378	245	52	5	3	1	5	3	1	0	0	0	0	0			
		T.21	625	276	48	8	4	1	8	4	1	0	0	0	0	0			

CAT.1. VEÍCULOS LIGEIOS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)



**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**  
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)	
		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.		
EN 9-1 (Av. Engº Adelino Amaro da Costa e Est. Malveira da Serra)	T. 22	626	269	56	8	3	1	8	3	1	0	0	0	0	0	0	70	50
	T.23	66	30	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.24	33	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.25	865	373	74	11	5	1	11	5	1	0	0	0	0	0	0		
	T.26	573	247	51	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0		
	T.27	945	405	86	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0		
	T.28	940	405	86	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0		
	T.29	942	407	86	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0		
	T.30	487	209	42	6	3	1	6	3	1	0	0	0	0	0	0		
	T.31	367	157	35	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0		
	T.32	454	197	43	6	3	1	6	3	1	0	0	0	0	0	0		
	T.33	172	72	13	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0		
	T.34	660	281	56	8	4	1	8	4	1	0	0	0	0	0	0		
	T.35	243	104	18	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0		
	T.36	450	192	38	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0		
	T.37	66	30	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T. 38	1151	494	102	14	6	1	14	6	1	0	0	0	0	0	0		
T.39	243	104	18	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0			
T. 40	431	182	36	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0			
T.41	943	409	88	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0			
T.42	626	269	56	8	3	1	8	3	1	0	0	0	0	0	0			
T. 43	597	257	55	8	3	1	8	3	1	0	0	0	0	0	0			
C.M.C	Avenida 25 de Abril	T.1	171	74	12	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	60	50
		T.2	298	127	27	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0		
		T.3	485	208	42	6	3	1	6	3	1	0	0	0	0	0		
		T.4	398	171	36	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0		
		T.5	783	335	69	10	4	1	10	4	1	0	0	0	0	0		
		T.6	849	357	67	11	5	1	11	5	1	0	0	0	0	0		
		T.7	427	184	40	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0		
		T.8	657	282	55	8	4	1	8	4	1	0	0	0	0	0		
		T.9	195	84	19	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0		
		T.10	371	161	32	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0		
		T.11	208	91	17	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0		
		T.12	908	387	82	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0		
		T.13	949	405	86	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0		
		T.14	441	184	39	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0		
		T.15	967	411	88	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0		
		T.16	385	164	36	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0		
		T.17	1204	504	116	15	6	1	15	6	1	0	0	0	0	0		

CAT 1. VEÍCULOS LIGEIOS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)

**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**  
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)				
		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.					
C.M.C	Avenida 25 de Abril	T.18	180	77	13	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	50
		T.19	469	201	39	6	3	0	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.20	187	80	14	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.21	243	104	18	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.22	916	387	73	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.23	25	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.24	232	100	21	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.25	142	61	13	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.26	253	109	23	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.27	119	53	9	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.28	315	137	28	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.29	229	99	19	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.30	351	154	31	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.31	209	92	18	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.32	118	52	8	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.33	62	28	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.34	89	38	8	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.35	337	144	31	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.36	675	288	62	8	3	0	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.37	339	145	31	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.38	336	143	31	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
T.39	686	296	60	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0				
T.40	679	293	59	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0				
T.41	13	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
T.42	26	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
T.43	864	366	73	11	4	0	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
C.M.C	Avenida dos Bombeiros	T.1	870	352	63	11	4	0	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	60	50	
		T.2	1073	440	84	13	5	1	13	5	1	0	0	0	0	0	0	0			
		T.3	606	253	47	8	3	1	8	3	1	0	0	0	0	0	0	0			
		T.4	286	108	19	4	1	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.5	874	354	63	11	5	1	11	5	1	0	0	0	0	0	0	0			
		T.6	467	187	37	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.7	211	88	18	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.8	464	195	38	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
	EN 6-8	T.1	911	277	50	11	3	0	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	80	70	
		T.2	675	288	62	8	3	0	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.3	959	394	77	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0			
		T.4	324	126	25	4	1	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.5	376	161	37	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.6	698	307	57	9	4	0	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T.7	230	97	21	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0			

CAT.1. VEÍCULOS LIGEIOS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)

**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**  
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)			
		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.				
	EN 6-8	T.9	606	187	37	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	80	70
		T.10	631	261	52	8	3	0	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.11	741	311	63	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.12	677	358	71	9	5	1	9	5	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.13	838	350	70	11	4	1	11	4	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.14	446	188	38	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.15	667	382	81	8	4	1	8	4	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.16	1085	443	81	14	6	1	14	6	1	0	0	0	0	0	0			
C.M.C	EM 589 (Estrada de Manique)	T.1	888	381	81	11	5	1	11	5	1	0	0	0	0	0	0	0	60	50
		T.2	424	180	38	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.3	820	352	75	10	4	1	10	4	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.4	370	159	34	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.5	450	193	41	6	2	1	6	2	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.6	843	363	78	11	4	1	11	4	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.7	986	426	83	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.8	1130	485	95	14	6	1	14	6	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.9	929	395	84	11	5	1	11	5	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.10	484	208	42	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.11	741	317	68	9	4	0	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.12	675	288	62	8	3	0	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.13	619	265	55	8	3	0	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.14	661	278	49	8	4	0	8	4	0	0	0	0	0	0	0	0		
C.M.C	CM 1336	T.1	122	51	10	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	50
		T.2	88	36	7	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
C.M.C	EM 597	T.1	675	288	62	8	3	0	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0	60	50
		T.2	337	144	31	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.3	168	72	15	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.4	84	36	7	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.5	26	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	EN 6-7	T.1	973	402	83	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
		T.2	258	109	24	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.3	323	136	31	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.4	1004	428	92	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.5	395	161	34	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.6	578	241	49	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.7	968	359	86	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.8	270	108	22	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.9	906	389	81	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.10	530	222	45	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.11	1214	514	108	16	7	1	16	7	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.12	697	251	63	9	3	1	9	3	1	0	0	0	0	0	0	0		

CAT 1. VEÍCULOS LIGEIROS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)

**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**  
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)	
		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.		
EN 6-7	T.13	943	406	85	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.14	1459	677	133	19	9	2	19	9	2	0	0	0	0	0	0		
	T.15	1212	521	112	16	7	1	16	7	1	0	0	0	0	0	0		
	T.16	507	216	44	6	3	1	6	3	1	0	0	0	0	0	0		
	T.17	697	251	63	9	3	1	9	3	1	0	0	0	0	0	0		
	T.18	943	406	85	17	5	1	17	5	1	0	0	0	0	0	0		
	T.19	1212	519	110	16	7	1	16	7	1	0	0	0	0	0	0		
	T.20	1036	445	94	13	6	1	13	6	1	0	0	0	0	0	0		
	T.21	704	302	65	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0		
	T.22	527	228	49	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0		
	T.23	1231	530	114	16	6	1	16	6	1	0	0	0	0	0	0		
	T.24	53	22	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.25	704	302	65	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0		
	T.26	527	228	49	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0		
	T.27	538	232	49	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0		
	T.28	297	128	28	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0		
	T.29	612	263	57	8	3	1	8	3	1	0	0	0	0	0	0		
	T.30	109	47	11	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0		
	T.31	74	31	7	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.32	267	114	25	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0		
	T.33	74	31	7	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.34	109	47	11	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0		
T.35	474	203	46	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0			
T.36	973	402	83	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0			
T.37	1640	657	148	21	8	2	21	8	2	0	0	0	0	0	0			
T.38	183	78	18	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0			
T.39	140	56	12	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0			
T.40	973	402	83	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0			
T.41	376	161	37	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0			
T.42	804	333	71	10	4	0	10	4	0	0	0	0	0	0	0			
EN 249-4	T.1	899	378	67	11	5	0	11	5	0	0	0	0	0	0	70	60	
	T.2	661	278	49	8	4	0	8	4	0	0	0	0	0	0			
	T.3	1237	524	98	15	6	1	15	6	1	0	0	0	0	0			
	T.4	851	360	78	10	4	1	10	4	1	0	0	0	0	0			
	T.5	1077	463	101	13	6	1	13	6	1	0	0	0	0	0			
	T.6	671	280	51	8	4	0	8	4	0	0	0	0	0	0			
	T.7	1004	421	82	13	5	1	13	5	1	0	0	0	0	0			
	T.8	976	405	81	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0			
	T.9	1033	437	86	13	6	1	13	6	1	0	0	0	0	0			
	T.10	1113	463	93	14	6	1	14	6	1	0	0	0	0	0			
	T.11	136	58	11	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0			

CAT. 1. VEÍCULOS LIGEIROS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)

**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**  
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)		
		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.			
EN 249-4	T.12	276	118	19	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.13	1872	784	156	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.14	600	246	48	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.15	771	322	56	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.16	1159	487	91	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.17	576	253	55	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.18	492	203	44	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.19	389	158	35	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.20	384	155	34	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.21	851	360	78	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.22	467	205	44	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.23	501	210	46	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.24	1589	673	137	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.25	783	328	60	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.26	1883	787	157	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.27	851	360	78	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.28	305	123	24	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.29	333	139	28	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.30	334	139	28	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.31	559	238	44	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T.32	600	249	47	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
T.33	490	207	37	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
T.34	559	238	44	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
T.35	725	303	58	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
T.36	757	317	60	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
T.37	674	279	63	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
T.38	896	379	75	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
C.M.C	T.1	518	211	36	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	70	60	
	T.2	1441	595	105	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.3	923	384	69	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.4	1358	561	97	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.5	545	233	42	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.6	655	279	53	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.7	877	374	70	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.8	545	233	42	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.9	180	80	12	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.10	709	303	54	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.11	1586	677	124	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.12	132	54	11	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.13	1222	512	96	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			
	T.14	1620	675	119	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0			

CAT.1 VEÍCULOS LIGEIROS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)

**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**  
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)		
		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.			
	T.15	709	303	54	9	4	0	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.16	918	403	74	11	5	1	11	5	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.17	1355	578	123	17	7	1	17	7	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.18	1497	639	136	19	8	1	19	8	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.19	1511	641	130	19	8	1	19	8	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.20	1478	628	126	19	8	1	19	8	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.21	1557	664	141	20	8	1	20	8	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.22	1434	609	122	18	8	1	18	8	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.23	1346	575	123	17	7	1	17	7	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.24	1437	614	131	18	7	1	18	7	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.25	1209	507	95	15	6	1	15	6	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.26	1375	571	104	17	7	1	17	7	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.27	1004	428	92	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.28	505	216	45	6	3	1	6	3	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.29	499	212	47	6	4	1	6	4	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.30	546	234	50	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.31	668	289	60	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.32	102	42	11	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.33	650	277	61	8	4	1	8	4	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.34	151	65	14	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.35	80	35	7	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.36	260	112	24	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.37	295	126	29	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.38	179	77	17	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.39	1004	424	92	12	5	1	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.40	567	233	43	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.41	841	357	65	11	5	1	11	5	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.42	1371	585	124	17	7	1	17	7	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.43	1497	639	136	19	8	1	19	8	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.44	1390	593	126	18	7	1	18	7	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.45	1355	578	123	17	7	1	17	7	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.46	1320	543	94	17	7	1	17	7	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.47	1214	523	110	15	6	1	15	6	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.48	1441	595	105	18	7	1	18	7	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.49	792	341	72	10	4	1	10	4	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.50	1339	571	121	17	7	1	17	7	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.51	861	367	76	11	5	1	11	5	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.52	1631	692	141	21	9	1	21	9	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.53	795	337	68	10	4	1	10	4	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.54	683	291	58	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60
	T.55	527	229	50	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0	0	70	60

CAT. 1. VEÍCULOS LIGEIOS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)

**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**  
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)			
		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.				
	Avenida Marginal (EN 6)	T.56	545	235	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	60
		T.57	609	260	58	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		
		T.58	635	274	60	8	4	1	8	4	1		0	0	0	0	0	0		
		T.59	1244	534	118	16	7	1	16	7	1		0	0	0	0	0	0		
		T.60	200	86	15	3	1	0	3	1	0		0	0	0	0	0	0		
		T.61	175	76	14	2	1	0	2	1	0		0	0	0	0	0	0		
		T.62	1072	464	101	13	6	1	13	6	1		0	0	0	0	0	0		
		T.63	877	374	70	11	5	1	11	5	1		0	0	0	0	0	0		
		T.64	691	295	62	9	4	1	9	4	1		0	0	0	0	0	0		
		T.65	479	207	44	6	3	1	6	3	1		0	0	0	0	0	0		
		T.66	523	222	46	7	3	1	7	3	1		0	0	0	0	0	0		
		T.67	522	204	53	7	3	1	7	3	1		0	0	0	0	0	0		
		T.68	691	295	17	4	1	0	4	1	0		0	0	0	0	0	0		
		T.69	730	315	66	9	4	1	9	4	1		0	0	0	0	0	0		
		T.70	507	220	46	6	3	1	6	3	1		0	0	0	0	0	0		
		T.71	73	24	5	1	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0	0		
		T.72	272	31	5	3	0	0	3	0	0		0	0	0	0	0	0		
		T.73	58	24	5	1	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0	0		
		T.74	409	162	29	5	2	0	5	2	0		0	0	0	0	0	0		
		T.75	682	194	35	9	2	0	9	2	0		0	0	0	0	0	0		
		T.76	545	139	27	7	2	0	7	2	0		0	0	0	0	0	0		
		T.77	487	115	21	6	1	0	6	1	0		0	0	0	0	0	0		
		T.78	482	187	35	6	2	0	6	2	0		0	0	0	0	0	0		
		T.79	424	162	29	5	2	0	5	2	0		0	0	0	0	0	0		
		T.80	609	260	58	8	3	1	8	3	1		0	0	0	0	0	0		
T.81	686	296	60	9	4	1	9	4	1		0	0	0	0	0	0				
T.82	95	40	5	1	1	0	1	1	0		0	0	0	0	0	0				
T.83	81	35	4	1	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0	0				
	A16 / IC30	T.1	2397	1432	449	36	15	7	36	15	7		0	0	0	0	0	100	80	
		T.2	2360	1189	377	22	9	4	22	9	4		0	0	0	0	0	100	90	
		T.3	1640	1471	466	16	11	6	16	11	6		0	0	0	0	0	80	70	
	EN 247 (Estrada do Guincho)	T.1	82	32	6	1	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0	80	70	
		T.2	55	21	4	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0			
		T.3	68	27	5	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0			
		T.4	257	113	23	3	1	0	3	1	0		0	0	0	0	0			
		T.5	259	1113	23	3	1	0	3	1	0		0	0	0	0	0			
		T.6	541	235	48	7	3	0	7	3	0		0	0	0	0	0			
		T.7	29	12	2	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0			
		T.8	282	122	25	4	2	0	4	2	0		0	0	0	0	0			
	EN 1326	T.1	122	51	10	1	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0	60	50	
		T.2	88	36	7	1	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0			

CAT.1. VEÍCULOS LIGEIOS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)

**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)		
		CAT.1			CAT.2			CAT.3			CAT.4			CAT.5					
		P.D.	P.E.	P.N.	P.D.	P.E.	P.D.	P.D.	P.E.	P.N.	P.D.	P.E.	P.N.	P.D.	P.E.	P.N.			
	EN 9	162	63	12	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	80	50	
C.M.C	EM 579	T.1	621	268	50	8	3	0	8	3	0	0	0	0	0	0	0	70	60
		T.2	643	276	53	8	4	0	8	4	0	0	0	0	0	0	0		
		T.3	469	205	39	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0		
		T.4	682	300	59	8	3	0	8	3	0	0	0	0	0	0	0		
		T.5	569	244	50	7	3	0	7	3	0	0	0	0	0	0	0		
		T.6	541	237	50	7	3	0	7	3	0	0	0	0	0	0	0		
		T.7	663	288	55	8	3	0	8	3	0	0	0	0	0	0	0		
		T.8	559	244	52	7	3	0	7	3	0	0	0	0	0	0	0		
C.M.C	Av. Rei Humberto de Itália	248	104	18	3	1	0	3	1	0		0	0	0	0	0	0	50	
C.M.C	Av. da República	T.1	357	156	30	4	1	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	50	50
		T.2	180	80	12	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0		
		T.3	541	235	48	7	3	0	7	3	0	0	0	0	0	0	0		
C.M.C	Acessos ao novo Hospital	T.1	678	297	62	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0	40	30
		T.2	525	206	53	7	3	1	7	3	1	0	0	0	0	0	0		
		T.3	1151	483	101	15	6	1	15	6	1	0	0	0	0	0	0		
		T.4	681	299	62	9	4	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0		
		T.5	604	247	50	8	3	1	8	3	1	0	0	0	0	0	0		
		T.6	1132	477	100	14	6	1	14	6	1	0	0	0	0	0	0		
		T.7	322	132	31	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0		
		T.8	310	130	30	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0		
		T.9	13	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T.10	335	137	32	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0		
C.M.C	Rotunda Av. Ruben Anderson (ligação A5 Birre)	355	101	24	7	2	1	0	0	0	10	3	1	0	0	0	60	50	
C.M.C	- Av. Infante D. Henrique (prolongamento)	264	76	18	8	2	1	0	0	0	4	1	1	0	0	0	50	50	
C.M.C	Rua Vinhas dos Casais (prolongamento da Av. Alcabideche	972	276	66	45	13	3	35	10	2	30	4	1	0	0	0	50	50	
C.M.C	Rua Cmdt. Jorge Albuquerque (Ligação Av. Amália Rodrigues / Estrada José Justino Santos	216	61	15	22	6	1	5	2	0	11	3	1	0	0	0	50	50	
C.M.C	Rua Afonso José Batista (ligação à EN 249-4)	922	262	62	8	2	1	0	0	0	8	2	1	0	0	0	50	50	

CAT.1. VEÍCULOS LIGEIOS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)



**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)	
		CAT 1			CAT. 2			CAT. 3			CAT.4			CAT.5				
		P. D.	P.E.	P.N.	P. D.	P.E.	P. D.	P.D.	P.E.	P. N.	P.D.	P. E.	P.N.	P.D.	P. E.	P.N.		
C.M.C	Av. Aristides de Sousa Mendes	1198	340	82	16	5	1	0	0	0	21	6	1	0	0	0	60	50
C.M.C	Av. Conde de Riba d'Ave (ligação Rotunda Quinta do Barão / Estrada da Rebelva)	482	132	33	10	3	1	0	0	0	7	2	0	0	0	0	50	50
C.M.C	Estrada da Alapraia	325	142	24	4	1	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	50	50
		179	77	14	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	R.Principal (Livramento)	346	149	31	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	Rua das Físgas	319	138	31	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	50	50

CAT 1. VEÍCULOS LIGEIOS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)

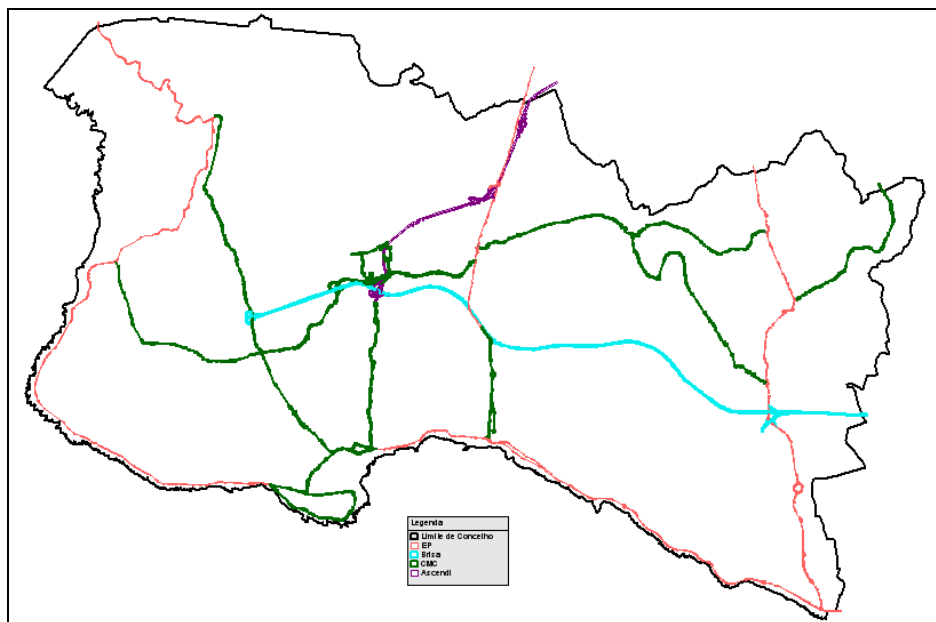
**QUADRO III (CONTINUAÇÃO)**  
**LISTAGEM DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

ENTIDADE RESPONSÁVEL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	TMH (veículos/h)															VELOCIDADE (KM/H)	
		CAT 1			CAT. 2			CAT. 3			CAT.4			CAT.5				
		P. D.	P.E.	P.N.	P. D.	P.E.	P. D.	P.E.	P.N.	P. D.	P.E.	P. D.	P.E.	P.N.	P. D.	P.E.		
C.M.C	EN6-8 /Av.Gago Coutinho / Av. Lidador	240	97	19	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	Av. Condes de Barcelona	781	313	55	10	4	0	10	4	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	R. Jose Florindo	304	131	29	4	1	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	R. Eng. D. Antonio Castelo Branco	62	26	5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	Rua Jaime Thompson	93	89	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	Rua Joaquim Ereira	93	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	Av. Infante D. Henrique	504	218	48	24	6	0	24	6	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	Estrada da Torre	103	43	10	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	Av. Descobertas	309	130	23	4	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	50	50
		264	111	17	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	50	50
		458	191	35	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	Av. Dr Francisco Sá Carneiro	430	183	35	6	2	0	6	2	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	R. Gonçalves Zarco	243	105	20	3	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	Rua da Mina	419	178	35	5	2	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	50	50
C.M.C	R. Principal do Arneiro	463	147	40	6	3	0	6	3	0	0	0	0	0	0	0	50	50

CAT 1. VEÍCULOS LIGEIOS | CAT. 2 VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS | CAT. 3 VEÍCULOS PESADOS | CAT.4 VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS | CAT.5 CATEGORIA ABERTA (ELÉTRICOS)

Fonte : Mapa de Ruído do Concelho de Cascais, Certiprojecto, Lda, 2020

**FIGURA N.º 1**  
**REDE RODOVIÁRIA DO CONCELHO DE CASCAIS, INCLUÍDA NO MAPA DE RUÍDO**



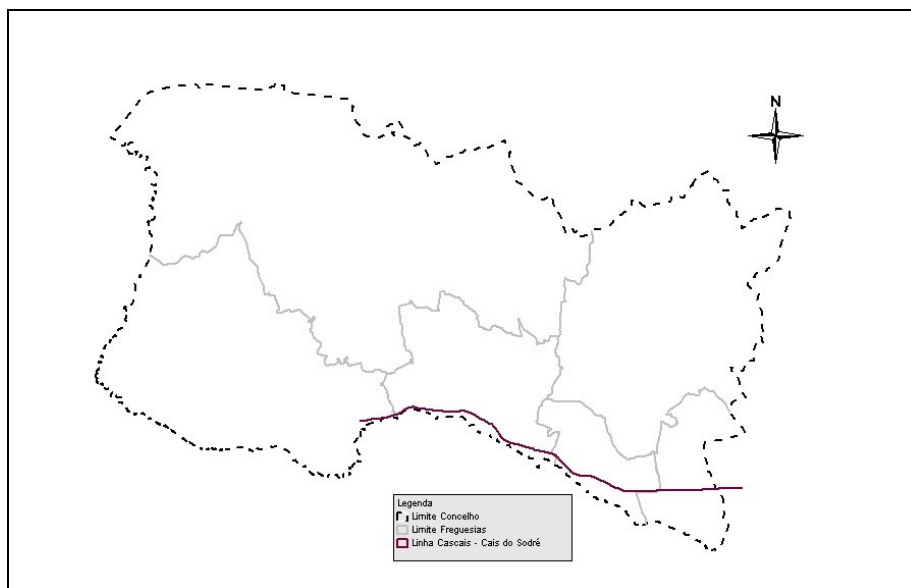
A infraestrutura de transporte ferroviário incluída no Mapa de Ruído do Concelho é a Linha Cascais – Cais do Sodré, que possui como principais características de exploração as apresentadas no Quadro IV e na Figura nº 2, abaixo.

**QUADRO IV**

**LISTAGEM DAS INFRA-ESTRUTURAS FERROVIÁRIAS DO CONCELHO, SUAS CARACTERÍSTICAS DE CIRCULAÇÃO E ENTIDADES RESPONSÁVEIS**

INFRA-ESTRUTURA RODOVIÁRIA	ENTIDADE RESPONSÁVEL	NÚMERO DE COMBOIOS POR HORA		
		TROÇO CAIS DO SODRÉ - CASCAIS		
		P. DIURNO	P. ENTARDECER	P. NOCTURNO
Linha Cascais / Cais do Sodré	Refer, EP / CP, EP	7,8	6	2,25

**FIGURA Nº 2**  
**REDE FERROVIÁRIA DO CONCELHO DE CASCAIS, INCLUÍDA NO MAPA DE RUÍDO**



As unidades industriais e similares, incluídas no Mapa de Ruído do Concelho de Cascais, encontram-se abaixo identificadas no Quadro V.

**QUADRO V**  
**LISTAGEM DAS UNIDADES INDUSTRIAIS DO CONCELHO**

FREGUESIA	NOME DA UNIDADE INDUSTRIAL
SÃO DOMINGOS DE RANA	TRATOLIXO
	SANSTRADAS, LDA
	SOPLACAS – SOC. DE PLACAS DE BETÃO, LDA
	DUREZA, LDA
ALCABIDECHE	JODOFER
	SANEST (ETAR FASE SÓLIDA)
CASCAIS	SANEST (ETAR FASE LÍQUIDA)

## **7. ENTIDADES COMPETENTES PELA EXECUÇÃO DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO**

No Concelho de Cascais, os principais tipos de fonte sonora são as rodovias salientam-se como o tipo de fonte que causa maior perturbação no ambiente sonoro concelhio, seguidas pela Via-férrea (Cascais – Cais do Sodré), Aeródromo Municipal de Cascais, Autódromo do Estoril e indústrias, por ordem decrescente de influência.

No caso das *infraestruturas rodoviárias e ferroviárias*, identificam-se 4 entidades responsáveis pela execução das medidas de minimização, designadamente a Câmara Municipal de Cascais, a IP – Infraestruturas de Portugal, SA, a Brisa, SA, e a Ascendi Grande Lisboa - Auto Estradas Da Grande Lisboa, S.A.

Em relação às *unidades industriais*, os responsáveis pela implementação das medidas de minimização de ruído serão as empresas (privadas ou públicas), que exercem a atividade em questão.

## 8. METODOLOGIA

### 8.1. Seleção e análise das fontes sonoras, por entidade responsável

A seleção e análise das fontes sonoras, por entidade responsável, consiste essencialmente na avaliação da influência de cada tipo de fonte no ambiente sonoro global do Concelho, e na identificação das necessidades de minimização de ruído geradas por cada fonte, com identificação da entidade sobre a qual recai essa responsabilidade.

Os mapas de ruído correspondentes às condições acústicas atualmente apercebidas no Concelho de Cascais, apresentados em anexo, permitem concluir que as principais fontes de poluição sonora do Concelho são a A5 – Autoestrada de Cascais, A16, EN 9, Avenida Marginal/EN 6, Avenida dos Bombeiros Voluntários, Via Longitudinal Norte (troço inicial), Avenida de Sintra, EN 6-7, EN 249-4, EN 247-5 (Estrada de Manique) e Avenida Eng.º Adelino Amaro da Costa, embora esta última com uma importância relativa bastante inferior às restantes vias referidas.

Identificam-se áreas em que se configura a necessidade de cuidados no que respeita à proteção das populações à exposição pelo ruído de tráfego rodoviário, na vizinhança das seguintes vias: A5, EN 9, Av. Marginal/EN6, Av. Bombeiros Voluntários, Via Longitudinal Norte (troço inicial), Av. Sintra, EN 6-7, EN 249-4 e EN 247-5 (Estrada de Manique), em virtude da elevada concentração de ocupação habitacional, pois grande parte do traçados destas vias desenvolve-se em meio urbano consolidado.

Algumas vias de tráfego apresentam características de emissão sonora que devem ser objeto de avaliação detalhada no âmbito da elaboração de Planos de Urbanização ou Planos de Pormenor para zonas com interesse, visto que são suscetíveis de condicionar a utilização do solo nas suas proximidades, nomeadamente no que respeita à instalação de atividades com carácter sensível ao ruído (habitacional, escolar, hospitalar, etc.).

A via-férrea Cascais-Cais do Sodré, cuja grande parte do traçado se desenvolve na proximidade de outras fontes de ruído, como seja a Av. Marginal/EN 6, que em alguns casos provocam maior perturbação no ambiente sonoro circundante do que a própria via-férrea, vê nessas zonas, a sua influência no ambiente sonoro Concelhio diminuída.

O Aeródromo de Tires, tendo em atenção a redução de atividade observada, nas condições atuais, considera-se que diminuiu o fator de perturbação causada aos núcleos urbanos mais próximos da metade norte da pista, mantendo-se o interesse em garantir o afastamento para a proteção das populações expostas.

As unidades industriais indicadas e avaliadas provocam uma reduzida perturbação no ambiente sonoro a nível concelhio, ainda que possam localmente provocar alguma incomodidade em certos períodos de laboração, podendo ser objeto de medidas de controlo de ruído específicas.

Salienta-se, no entanto, que a atividade do Autódromo do Estoril, muito embora, tenha funcionamento pontual com distribuição não regular ao longo do ano, apresenta um acréscimo importante na sua atividade desde 2019 até à data, com cerca de 50 a 80 dias de atividade anual.

Refere-se de, forma complementar, que a distribuição anual da utilização do Autódromo do Estoril conduz a resultados médios menos gravosos do que as condições de incomodidade pontual, verificadas durante a ocorrência dos eventos ali realizados, factor que deve ser tido em devida consideração na leitura do Mapa de Ruído Global do Concelho e no âmbito do presente Plano.

## **8.2. Informação estatística**

Com o objetivo de determinar o quantitativo populacional, residente no Concelho de Cascais e exposto às diversas classes de ruído, nomeadamente a níveis sonoros superiores aos permitidos para o tipo de zona em que se insere, procedeu-se à introdução no modelo de cálculo, dos dados relativos à população residente no território municipal.

Assim, a unidade estatística e o indicador de interesse, utilizados no âmbito do presente trabalho, são a *subsecção estatística* e a *população residente*, respetivamente.

A referida informação foi disponibilizada pelo INE e é reportada aos Censos 2021.

O procedimento utilizado para estimar a população exposta às diferentes classes de níveis sonoros (valores de  $L_{den}$  e  $L_n$ ) consistiu essencialmente no seguinte:

### **1.º Passo – Cálculo de níveis sonoros por tipo de fonte sonora e por indicador ( $L_{den}$ e $L_n$ ):**

- a) Mapeamento dos níveis sonoros com origem nas fontes de ruído de interesse do Concelho, para o ano 2019, para os indicadores de ruído  $L_{den}$  e  $L_n$ , a 4 metros de altura do solo;
- b) Tratamento dos elementos estatísticos disponibilizados pela C.M. Cascais (ficheiros Arcview Shapefile com indicadores populacionais por subsecção estatística), de forma a obter a densidade populacional, em habitantes/km<sup>2</sup>, para as subsecções estatísticas de interesse;
- c) Distribuição do quantitativo populacional de cada subsecção estatística, pelo edificado habitacional existente no seu interior, de forma proporcional à área em planta e ao número de pisos de cada edifício;

### **2.º e 3.º Passos – Cálculo do nível sonoro incidente nos edifícios habitacionais e determinação do nível sonoro na fachada:**

- a) Cálculo do nível sonoro em fachada, através da utilização de ferramenta do software de cálculo, própria para o efeito, consistindo essencialmente na geração de pontos de avaliação, em cada fachada de cada edifício habitado, a 4,0m de altura do solo e a 2,0m de distância da fachada, para identificação da "fachada mais exposta", segundo o Anexo I do Dec. Lei n.º 146/2006;
- b) Atribuição dos níveis sonoros da "fachada mais exposta" ao edifício em causa;



#### 4.º Passo – Determinação da População Exposta:

- Atribuição ao número total de habitantes de cada edifício, da gama de valores  $L_{den}$  e  $L_n$  correspondente à "fachada mais exposta";
- Obtenção dos elementos estatísticos finais, como o número estimado de pessoas e de alojamentos, expostos às diferentes classes de ruído, para cada indicador ( $L_{den}$  e  $L_n$ ), de acordo com o estabelecido no Dec. Lei n.º 146/2006.

As áreas de território, em km<sup>2</sup>, expostas aos diferentes níveis sonoros foram extraídas diretamente dos mapas de ruído elaborados com recurso a ferramenta específica do software utilizado.

### 8.3. Determinação das áreas de território e da população, expostas às diversas classes de ruído, discriminadas por tipo de fonte e entidade responsável

QUADRO VI

IDENTIFICAÇÃO DAS ÁREAS (KM<sup>2</sup>) EXPOSTAS AO RUÍDO AMBIENTE, POR TIPO DE FONTE SONORA, POR CLASSES DE EXPOSIÇÃO E POR ENTIDADE GESTORA

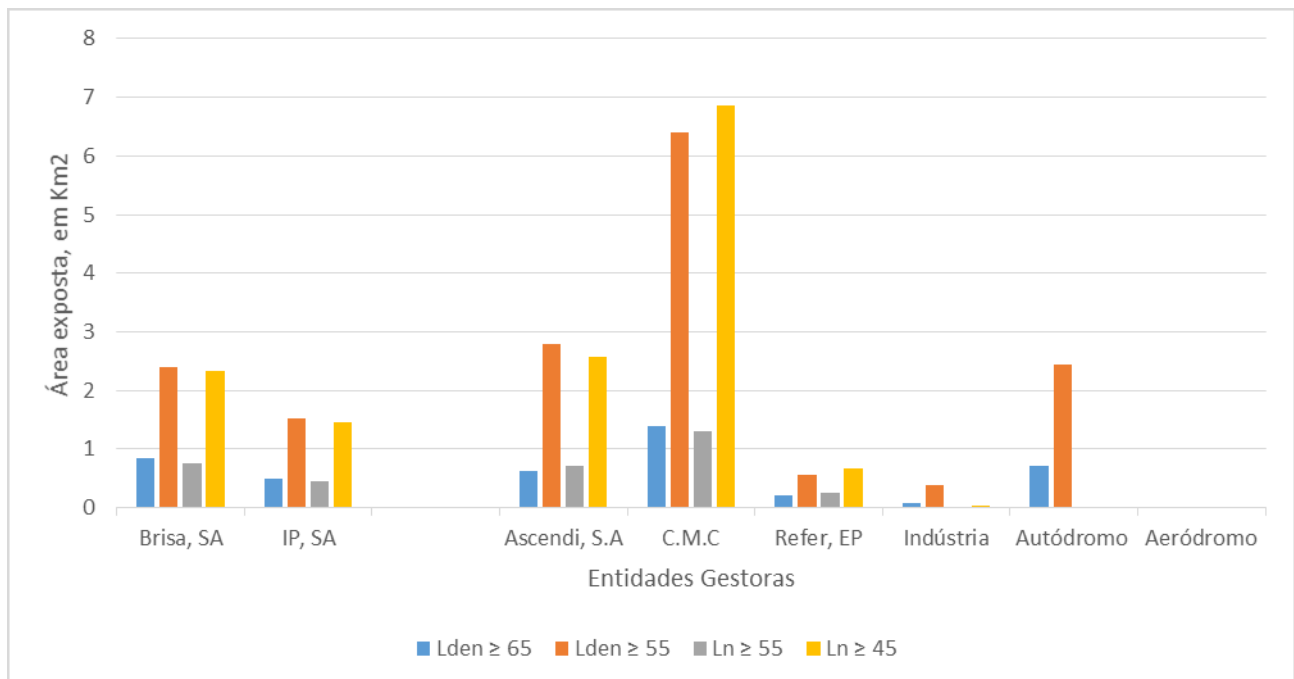
NÍVEIS $L_{den}$ E $L_n$ , EM dB(A)	TRÁFEGO RODOVIÁRIO				TRÁFEGO FERROVIÁRIO	INDÚSTRIA	AUTÓDROMO	AERÓDROMO
	BRISA, SA	IP, SA	ASCENDI, S.A	C.M.C	REFER, EP			
55 < $L_{den}$ ≤ 60	0,93	0,61	0,99	3,46	0,20	0,20	1,24	0,07
60 < $L_{den}$ ≤ 65	0,62	0,42	0,55	2,07	0,15	0,11	0,51	0,04
65 < $L_{den}$ ≤ 70	0,46	0,36	0,26	1,11	0,14	0,05	0,33	0
70 < $L_{den}$ ≤ 75	0,36	0,13	0,16	0,26	0,06	0,02	0,22	0
$L_{den}$ ≥ 75	0,02	0,00	0,20	0	0,00	0,01	0,14	0
<b><math>L_{den}</math> ≥ 65</b>	<b>0,84</b>	<b>0,49</b>	<b>0,62</b>	<b>1,38</b>	<b>0,20</b>	<b>0,07</b>	<b>0,70</b>	<b>0</b>
<b><math>L_{den}</math> ≥ 55</b>	<b>2,39</b>	<b>1,52</b>	<b>2,78</b>	<b>6,4</b>	<b>0,55</b>	<b>0,38</b>	<b>2,45</b>	<b>0</b>
45 < $L_n$ ≤ 50	0,93	0,59	1,20	3,51	0,22	0,01	0	0
50 < $L_n$ ≤ 55	0,65	0,42	0,65	2,04	0,18	0,00	0	0
55 < $L_n$ ≤ 60	0,45	0,33	0,31	1,07	0,13	0,00	0	0
60 < $L_n$ ≤ 65	0,28	0,11	0,18	0,22	0,13	0,00	0	0
65 < $L_n$ ≤ 70	0,03	0,00	0,12	0,05	0,00	0,00	0	0
$L_n$ ≥ 70	0,01	0,00	0,12	0,0	0,00	0,00	0	0
<b><math>L_n</math> ≥ 55</b>	<b>0,76</b>	<b>0,44</b>	<b>0,72</b>	<b>1,31</b>	<b>0,26</b>	<b>0,00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b><math>L_n</math> ≥ 45</b>	<b>2,33</b>	<b>1,45</b>	<b>2,57</b>	<b>6,87</b>	<b>0,66</b>	<b>0,01</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Área Total do Concelho	97.1 Km <sup>2</sup>
------------------------	----------------------

A análise dos resultados apresentados nos quadros VI, acima e VII, adiante, permite confirmar que o tráfego rodoviário é a fonte de ruído predominante no Concelho, comparativamente com as restantes fontes sonoras de interesse, tanto no que respeita à área como à população afetada.

Em termos comparativos, a tutela das 4 entidades responsáveis por infraestruturas rodoviárias, na área do Concelho exposta a níveis sonoros superiores aos limites regulamentares, abrange quer "zonas mistas", quer "zonas sensíveis".

Estas situações respeitam à IP, SA, à C.M.C., à Brisa, SA e à Ascendi, S.A., e correspondem a influências diferenciadas, no território concelhio, sendo as mais gravosas de responsabilidade da C.M.C., da Brisa, SA e da Ascendi, S.A., como se retira do Quadro VI, acima e da Figura 4, abaixo.

**FIGURA N.º 4**
**QUANTIFICAÇÃO DA ÁREA EXPOSTA(KM<sup>2</sup>) A VALORES Lden E Ln SUPERIORES AOS LIMITES REGULAMENTARES, POR ENTIDADE GESTORA**


A observação dos resultados apresentados no Quadro VI e na Figura 4, permite ainda constatar que a infraestrutura rodoviária concelhia, origina a seguinte afetação, em termos territoriais:

- $L_{den} \geq 65$  dB(A) – 4,3 km<sup>2</sup>;
- $L_n \geq 55$  dB(A) – 3,5 km<sup>2</sup>;  
– (Limites aplicáveis a zonas mistas)
- $L_{den} \geq 55$  dB(A) - 16,5 km<sup>2</sup>;
- $L_n \geq 45$  dB(A) - 13,9 km<sup>2</sup>;  
– (Limites aplicáveis a zonas sensíveis)

No que respeita à influência das restantes fontes de ruído no ambiente sonoro concelhio, designadamente na área que afetam, surge, além da rede rodoviária, como mais relevante, o Autódromo do Estoril, responsável pela afetação de cerca de 2,5 km<sup>2</sup>, de área exposta a níveis sonoros  $L_{den} \geq 55$  dB(A).

As restantes infraestruturas ruidosas identificadas no Quadro VI, afectam áreas menos significativas do Concelho, de dimensão inferior a 2 km<sup>2</sup>.

O Quadro VII e a Figura 5, abaixo, sintetizam a informação relativa à exposição da população às diferentes classes de ruído com discriminação do tipo de fonte perturbadora e correspondente Entidade Responsável.

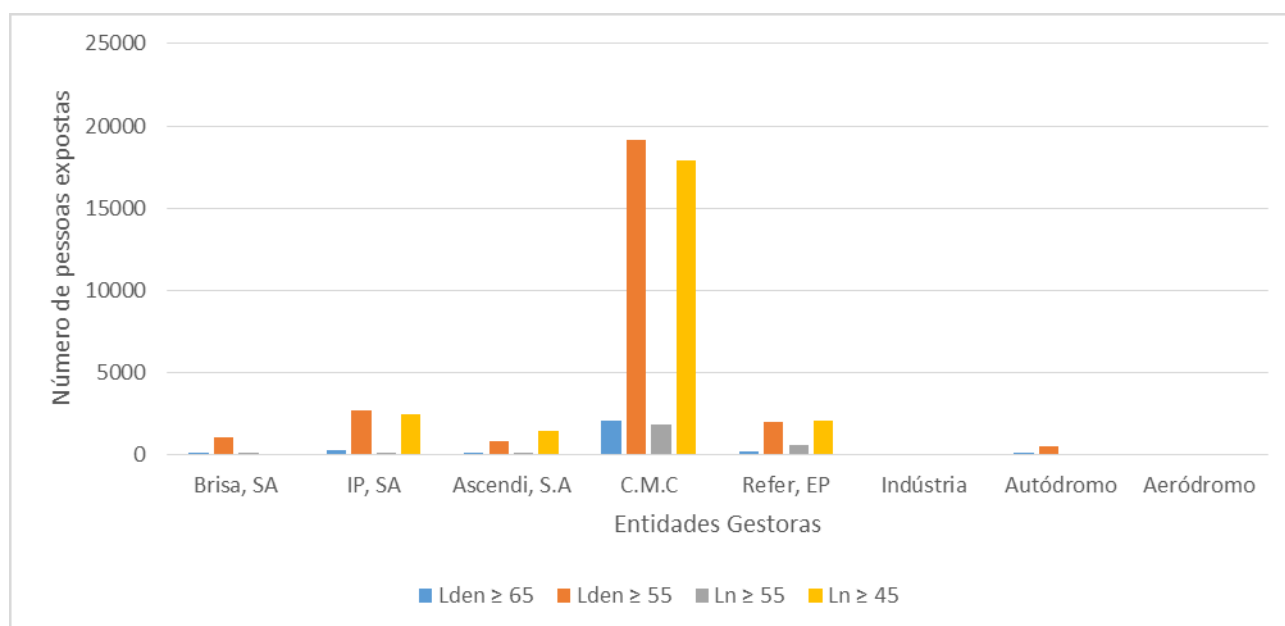
**QUADRO VII**

**QUANTIFICAÇÃO DA POPULAÇÃO (Nº DE PESSOAS) EXPOSTA AO RÚIDO AMBIENTE, POR FONTE SONORA SEGUNDO CLASSES DE EXPOSIÇÃO E POR ENTIDADE GESTORA**

NÍVEIS Lden e Ln, em dB(A)	TRÁFEGO RODOVIÁRIO				TRÁFEGO FERROVIÁRIO	INDÚSTRIA	AUTÓDROMO	AERÓDROMO
	BRISA, SA	IP, SA	ASCENDI, S.A	C.M.C	REFER, EP			
55 < Lden ≤ 60	780	1604	622	11002	784	0	438	0
60 < Lden ≤ 65	252	850	170	6599	982	0	29	0
65 < Lden ≤ 70	6	245	51	1944	179	0	6	0
70 < Lden ≤ 75	0	6	0	166	0	0	0	0
Lden ≥ 75	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Lden ≥ 65</b>	<b>6</b>	<b>251</b>	<b>51</b>	<b>2110</b>	<b>179</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>
<b>Lden ≥ 55</b>	<b>1038</b>	<b>2705</b>	<b>843</b>	<b>20630</b>	<b>1945</b>	<b>0</b>	<b>473</b>	<b>0</b>
45 < Ln ≤ 50	762	1671	964	9641	873	0	0	0
50 < Ln ≤ 55	201	756	282	5598	787	0	0	0
55 < Ln ≤ 60	5	161	55	1521	585	0	0	0
60 < Ln ≤ 65	0	0	6	282	31	0	0	0
65 < Ln ≤ 70	0	0	0	0	0	0	0	0
Ln ≥ 70	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ln ≥ 55</b>	<b>5</b>	<b>161</b>	<b>61</b>	<b>1803</b>	<b>616</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ln ≥ 45</b>	<b>968</b>	<b>2588</b>	<b>1307</b>	<b>17894</b>	<b>2276</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**FIGURA Nº 5**

**QUANTIFICAÇÃO DA POPULAÇÃO EXPOSTA (Nº DE PESSOAS) EXPOSTAS A VALORES Lden e Ln, SUPERIORES AOS LIMITES REGULAMENTARES POR ENTIDADE GESTORA**



Se a análise for focada nos quantitativos da população exposta, o cenário relativo à perturbação provocada pela rede rodoviária é idêntico, sendo esse tipo de infraestrutura responsável pela afetação dos seguintes quantitativos:

- $L_{den} \geq 65$  dB(A) - 2358 pessoas;
- $L_n \geq 55$  dB(A) - 1958 pessoas;
  - (Limites aplicáveis a zonas mistas)
- $L_{den} \geq 55$  dB(A) - 23758 pessoas;
- $L_n \geq 45$  dB(A) - 21536 pessoas;
  - (Limites aplicáveis a zonas sensíveis)

Salienta-se ainda a via ferroviária da Linha Lisboa - Cascais, que se reveste de especial importância, particularmente no que respeita à análise da população exposta, uma vez que se localiza em tecido urbano consolidado, de elevada densidade de ocupação e integrando uma faixa com área global de aproximadamente 0.6 km<sup>2</sup>, onde se verificam níveis sonoros superiores aos limites de *zona sensível*.

A esta área corresponde o quantitativo aproximado de 1945 pessoas, expostas a níveis sonoros em desconformidade com os limites regulamentares em apreço.

A referência aos limites regulamentares aplicáveis a zona sensível, neste caso é feita a título indicativo, uma vez que de acordo com a *Carta de Zonamento Acústico*, a área de influência da Via-férrea terá classificação de zona mista.

#### **8.4. " Mapas de Conflito" globais, para cada tipo de fonte e por entidade responsável**

Esta fase do estudo consiste no cálculo dos "mapas de conflito", através da sobreposição dos diversos mapas de ruído (global, por tipo de fonte e, por entidade gestora) com a Carta de Zonamento Acústico Concelhio, onde se encontram definidas as zonas sensíveis e mistas, às quais se aplicam os seguintes valores limite, para os descritores ambientais de interesse: *zonas mistas* –  $L_{den} \leq 65$  dB(A) e  $L_n \leq 55$  dB(A) e *zonas sensíveis* -  $L_{den} \leq 55$  dB(A) e  $L_n \leq 45$  dB(A).

Os mapas resultantes traduzem a aplicação dos critérios regulamentares, permitindo quantificar as áreas onde é necessária a redução dos níveis sonoros correspondendo, no caso presente, a aproximadamente 4 km<sup>2</sup> ; (3,8 % da área total do Concelho) (Mapas de Conflito figuras 3 e 4 do Anexo).

### **8.5. Quantificação dos níveis de redução global necessários**

Para a quantificação da redução global de ruído, necessária para a obtenção de um ambiente sonoro em conformidade com os valores limite aplicáveis, deverá conjugar-se a distribuição espacial dos níveis sonoros, com os quantitativos da população exposta às várias classes de ruído de interesse.

Esta metodologia permite também identificar as áreas de intervenção imediata, de acordo com o Dec. Lei 9/2007, designadamente aquelas onde a sobre-exposição relativamente aos limites regulamentares aplicáveis, seja superior a 5 dB(A).

As classes de exposição adotadas no presente âmbito, e adiante apresentadas no Quadro VIII, foram estipuladas de acordo com o definido no documento "*Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído*", e serão utilizadas na avaliação das zonas de conflito e na elaboração das Fichas Técnicas correspondentes, em anexo.

**QUADRO VIII**  
**CLASSES DE SOBREEXPOSIÇÃO**

CLASSES DE SOBREEXPOSIÇÃO, EM dB(A)		CATEGORIAS DE SOBREEXPOSIÇÃO
DESCRITOR Lden	DESCRITOR Ln	
$\Delta_{Lden} \leq 0$	$\Delta_{Ln} \leq 0$	Inexistente
$0 < \Delta_{Lden} \leq 5$	$0 < \Delta_{Ln} \leq 5$	Reduzida
$5 < \Delta_{Lden} \leq 10$	$5 < \Delta_{Ln} \leq 10$	Moderada
$10 < \Delta_{Lden} \leq 15$	$10 < \Delta_{Ln} \leq 15$	Moderadamente elevada
$15 < \Delta_{Lden} \leq 20$	$15 < \Delta_{Ln} \leq 20$	Elevada
$\Delta_{Lden} > 20$	$\Delta_{Ln} > 20$	Muito Elevada

**Nota:**  $\Delta = Lden/Ln - Lden \text{ limite} / Ln \text{ limite}$

No Quadro IX, abaixo resumem-se os dados de interesse para avaliação do ambiente acústico global, do Concelho de Cascais.

**Quadro IX**

**Identificação das áreas (km<sup>2</sup>) e nº de pessoas expostas e sobreexpostas às diversas classes de ruído ambiente**

Lden, em dB(A)	ÁREA DO CONCELHO	Nº DE PESSOAS	Ln, em dB(A)	ÁREA DO CONCELHO	Nº DE PESSOAS
55 < Lden ≤ 60	7,70	14943	45 < Ln ≤ 50	6,46	13840
60 < Lden ≤ 65	4,47	8690	50 < Ln ≤ 55	3,94	7398
65 < Lden ≤ 70	2,71	2374	55 < Ln ≤ 60	2,29	2253
70 < Lden ≤ 75	1,21	169	60 < Ln ≤ 65	0,92	321
Lden ≥ 75	0,37	0	65 < Ln ≤ 70	0,20	0
<b>Lden ≥ 65</b>	<b>4,30</b>	<b>2543</b>	Ln ≥ 70	0,09	0
<b>Lden ≥ 55</b>	<b>16,47</b>	<b>26176</b>	<b>Ln ≥ 55</b>	<b>3,49</b>	<b>2574</b>
			<b>Ln ≥ 45</b>	<b>13,89</b>	<b>23812</b>

As Fichas Técnicas, integradas em anexo ao presente documento, visam a descrição detalhada, específica para cada Zona de Conflito determinada, das características da área territorial de interesse, as condições de exposição dos recetores sensíveis afetados pelas diversas fontes de ruído, as medidas de minimização preconizadas e os resultados previsionais correspondentes.

A quantificação global e parcial de redução necessária, dos níveis sonoros presentes em cada zona de conflito, é analisada e apresentada de forma individual nas Fichas Técnicas, em anexo, sendo os elementos técnicos com interesse compilados no Capítulo 9, adiante.

#### **8.6. Quantificação da redução necessária de níveis sonoros**

Subjacente à elaboração de um Plano Municipal de Redução de Ruído, encontra-se, além da determinação da redução global dos níveis de ruído, necessária ao cumprimento dos limites regulamentares aplicáveis, a comunicação às entidades gestoras de fontes ruidosas com influência no ambiente sonoro concelhio, das necessidades de redução parcial, (por tipo de fonte de ruído) pela qual são responsáveis.

Dessa forma, e tal como para a quantificação da redução global de ruído, entende-se ser de interesse conjugar a análise das áreas sobre-expostas com o quantitativo da população afetada, por cada tipo de fonte e por entidade gestora, de forma a determinar, por um lado quais as entidades responsáveis pelas principais situações de exposição excessiva, e por outro, qual o nível de redução aplicável a cada uma delas.

## **9. IDENTIFICAÇÃO DAS ZONAS DE CONFLITO**

A análise efectuada nas zonas de conflito identificadas, centra-se nas áreas com ocupação de tipo sensível ao ruído, (habitacional, escolar, etc), e tem por base o cruzamento da informação extraída dos mapas de conflito, nomeadamente a identificação das áreas de intervenção prioritária, (onde sejam excedidos em mais 5 dB(A) os limites regulamentares), com o resultado de cálculo relativo a pontos de avaliação ou controlo, distribuídos de forma homogénea na área de interesse.

Assim, para cada zona de conflito, identificada no Quadro X abaixo, é organizada uma “Ficha Técnica” (apresentada em anexo), que inclui entre outros aspectos: a descrição do local e sua classificação acústica, a discriminação do tipo de uso do edificado em presença, a identificação das fontes de ruído que contribuem para os níveis sonoros observados, a identificação da correspondente entidade gestora, a quantificação da redução sonora necessária e o quantitativo populacional exposto e ainda, a apresentação da simulação dos resultados da aplicação de medidas de minimização de ruído, quando a responsabilidade de redução é da Autarquia, etc.

O Quadro X, abaixo, sistematiza a principal informação atrás referida e incluída nas Fichas Técnicas correspondentes.



**Quadro X**
**Identificação e Descrição Geral das Zonas de Conflito**

DESIGNAÇÃO <sup>(1)</sup>	CLASSIFICAÇÃO	FONTE SONORA	ENTIDADE RESPONSÁVEL	POPULAÇÃO SOBRE-EXPOSTA <sup>(2)</sup> (UNIDADE)	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO EXISTENTES	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO A IMPLEMENTAR	CATEGORIA DE SOBRE-EXPOSIÇÃO	PRIORIDADE DE INTERVENÇÃO
CE01	Zona Mista - Quinta da Marinha -	EN 247 (Estrada do Guincho)	CMC	0	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
CE02	Zona Sensível - Cascais -	Av. Rei Humberto II de Itália Av. Da república	CMC	0	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
CE03	Zona Mista - Cascais -	Av.25 de Abril Alameda Combatentes da Grande Guerra	CMC	51	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
CE04	Zona Sensível - Torre -	Av. Infante D. Henrique	CMC	168	c	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida a moderada	✓
CE05	Zona Sensível e Mista - Cascais -	Rua José Florindo Rua de S'Antana	CMC	12	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida a moderada	X
CE06	Zona Mista - Cobre / Birre-	EN 9-1 (Av. Eng. Adelino Amaro da Costa)	CMC	171	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
CE07	Zona Mista - Aldeia de Juso / Chameca-	EN 9-1 (Av. Eng. Adelino Amaro da Costa)	CMC	20	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
CE08	Zona Mista - Birre-	Rua de Birre	CMC	1	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
CE09	Zona Mista - Birre-	Rua de S'Antana 3º Circular Rua de Angola	CMC	123	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
CE10	Zona Sensível - Alvide-	3º Circular	CMC	19	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
CE11	Zona Mista - Cascais-	Av. D. Pedro I	CMC	1	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
CE12	Zona Mista - Cascais-	Av. Marginal	CMC	24	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
CE13	Zona Mista - Monte Estoril / Estoril-	Av. Marginal Via-férrea	CMC IP	160	-	Substituição da Camada de Desgaste Renovação integral de via; Substituição do material circulante (Substituição das UTE/UQE 3150/325 por novas automotoras); Esmerilagem periódica dos carris Minoração do ruído de rolamento	Reduzida	✓
CE14	Zona Mista - São João do Estoril -	Via-férrea	IP	229	-	Renovação integral de via; Substituição do material circulante (Substituição das UTE/UQE 3150/325 por novas automotoras); Esmerilagem periódica dos carris Minoração do ruído de rolamento	Reduzida a moderada	✓

<sup>(1)</sup> A numeração das zonas de conflito é idêntica à numeração da correspondente ficha técnica

<sup>(2)</sup> População exposta a níveis sonoros superiores aos limites regulamentares aplicáveis (zona mistas ( $L_{den} \leq 65 \text{ dB(A)}$  e  $L_n \leq 55 \text{ dB(A)}$ ), zonas sensíveis ( $L_{den} \leq 55 \text{ dB(A)}$  e  $L_n \leq 45 \text{ dB(A)}$ )). | <sup>(3)</sup> De acordo com o estabelecido na correspondente Ficha Técnica;

X Sem prioridade de intervenção na medida em que não existe população sobreexposta significativa. | ✓ - Com prioridade de intervenção

Designação das Zonas de Conflito – Por Freguesia: CEx – União de Freguesias de Cascais e Estoril | ALCx – Freguesia da Alcáideche | SDRx – Freguesia de São Domingos de Rana | CPx – União de Freguesias de Carcavelos e Parede.

**Quadro X (continuação)**  
**Identificação e Descrição Geral das Zonas de Conflito**

DESIGNAÇÃO <sup>(1)</sup>	CLASSIFICAÇÃO	FONTE SONORA	ENTIDADE RESPONSÁVEL	POPULAÇÃO SOBRE-EXPOSTA <sup>(2)</sup> (UNIDADE)	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO EXISTENTES	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO A IMPLEMENTAR	CATEGORIA DE SOBRE-EXPOSIÇÃO	PRIORIDADE DE INTERVENÇÃO
CE15	Zona Mista - São João do Estoril -	Av. Marginal	CMC	135	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida a moderada	✓
CE16	Zona Mista - S. Pedro do Estoril-	Av. Marginal	IP	188	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida a moderada	✓
		Via-férrea				Renovação integral de via; Substituição do material circulante (Substituição das UTE/UQE 3150/325 por novas automotoras); Esmerilagem periódica dos carris Minoração do ruído de rolamento		
CE17	Zona Sensível - Alapraia-	Est. da Alapraia / Est. Corredouras Rua dos Eucaliptos	CMC	23	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
CE18	Zona Mista - Alto dos Gaios / Atibá -	A5	BRISA	0	-	Barreira Acústica	Reduzida	X
CE19	Zona Mista - Estoril -	Av. Da republica	CMC	25	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
CE20	Zona Mista - Estoril-	A5	BRISA	0	-	Barreira Acústica	Reduzida	X
CE21	Zona Sensível - Quinta Patino-	EN9	CMC	0	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
		A5	BRISA					
ALC01	Zona Mista - Alcorvim de Baixo/Alcorvim de Cima-	EN 9-1 (Estrada da Malveira da Serra)	CMC	8	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
ALC02	Zona Sensível - Aldeia de Juzo-	A5	BRISA	3	-	Barreira Acústica	Reduzida	X
ALC03	Zona Sensível - Alvide-	3º Circular	CMC	1	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
ALC04	Zona Mista - Alcabideche / Atrozela-	A16	ASCENDI	24	Barreiras Acústicas	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
ALC05	Zona Mista - Alcabideche -	Av. De Alcabideche	CMC	0	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
ALC06	Zona Mista - Bairro da Alegria-	A5	BRISA	0	-	Barreira Acústica	Reduzida	X
ALC07	Zona Mista - Alcoitão-	EN6-8 (Av. Da Republica)	CMC	5	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
ALC08	Zona Mista - Bicesse/ Manique-	Av. Raúl Indipwo	CMC	47	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
		Est. Manique						

<sup>(1)</sup> A numeração das zonas de conflito é idêntica à numeração da correspondente ficha técnica

<sup>(2)</sup> População exposta a níveis sonoros superiores aos limites regulamentares aplicáveis (zona mistas ( $L_{den} \leq 65 \text{ dB(A)}$  e  $L_n \leq 55 \text{ dB(A)}$ ), zonas sensíveis ( $L_{den} \leq 55 \text{ dB(A)}$  e  $L_n \leq 45 \text{ dB(A)}$ )). | <sup>(3)</sup> De acordo com o estabelecido na correspondente Ficha Técnica;

X Sem prioridade de intervenção na medida em que não existe população sobreexposta significativa. | ✓ - Com prioridade de intervenção

Designação das Zonas de Conflito – Por Freguesia: CEx – União de Freguesias de Cascais e Estoril | ALCx – Freguesia da Alcabideche | SDRx – Freguesia de São Domingos de Rana | CPx – União de Freguesias de Carcavelos e Parede.

**Quadro X (continuação)**  
**Identificação e Descrição Geral das Zonas de Conflito**

DESIGNAÇÃO <sup>(1)</sup>	CLASSIFICAÇÃO	FONTE SONORA	ENTIDADE RESPONSÁVEL	POPULAÇÃO SOBRE-EXPOSTA <sup>(2)</sup> (UNIDADE)	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO EXISTENTES	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO A IMPLEMENTAR	CATEGORIA DE SOBRE-EXPOSIÇÃO	PRIORIDADE DE INTERVENÇÃO
ALC09	Zona Mista - Carrascal de Manique-	Rua do Carrascal Est. José Justino Anjos	CMC	48	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
ALC10	Zona Sensível - Livramento-	A5	BRISA	0	-	Barreira Acústica	Reduzida	X
ALC11	Zona Mista - Alcáideche-	Autódromo	Circuito Estoril	10	-	Barreira Acústica	Reduzida a moderada	✓
SDR01	Zona Mista - Carrascal de Manique-	Est. José Justino Anjos	CMC	38	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
SDR02	Zona Mista - Bairro 16 de Novembro / Bairro Conde Monte Real-	EN247-5 (Av. Amália Rodrigues)	CMC	0	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
SDR03	Zona Sensível - Caparide-	A5	BRISA	0	-	Barreira Acústica	Reduzida	X
SDR04	Zona Mista - Bairro da Fonte / Matarraque / Zambujal / Bairro dos 7 Castelos	A5	BRISA	21	-	Barreira Acústica	Reduzida	X
SDR05	Zona Mista - S. Domingos de Rana	Acessos A5	BRISA	6	-	Barreira Acústica	Reduzida	X
SDR06	Zona Mista - Arneiro / Fonte do Arneiro-	A5	BRISA	4	-	Barreira Acústica	Reduzida	X
SDR07	Zona Mista - S. Domingos de Rana-	Av. Aristides de Sousa Mendes	CMC	62	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
SDR08	Zona Mista - S. Domingos de Rana-	EN 249-4	IP	0	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
SDR09	Zona Mista - S. Domingos de Rana / Matos Cheirinhos/ Abóboda-	EN 249-4	IP	56	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
SDR10	Zona Mista - Conceição da Abóboda-	Est. Conceição da Abóboda	CMC	73	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
SDR11	Zona Sensível - Conceição da Abóboda-	Est. de Talaide	CMC	5	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
SDR12	Zona Mista - Talaide-	Est. de Talaide / Est. Otávio Pato	CMC	35	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
SDR13	Zona Sensível - Trajouce-	Aterro	Trafolixo	0	-	Barreiras acústicas /intervenção em equipamentos ruidosos	Reduzida	✓
SDR14	Zona Mista - Trajouce-	Aterro	Trafolixo	0	-	Barreiras acústicas /intervenção em equipamentos ruidosos	Reduzida	✓
SDR15	Zona Mista - Trajouce-	Indústrias	Parque Empresarial	0	-	Barreiras acústicas /intervenção em equipamentos ruidosos	Reduzida	✓
SDR16	Zona Mista - Trajouce / Bairro da Brejoeira-	EN 249-4	IP	26	-	Barreiras acústicas /intervenção em equipamentos ruidosos	Reduzida	✓
SDR17	Zona Mista - Abóboda-	Rua Luís Amaro Bexiga Rua Afonso Batista de Carvalho	CMC	3	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓

<sup>(1)</sup> A numeração das zonas de conflito é idêntica à numeração da correspondente ficha técnica

<sup>(2)</sup> População exposta a níveis sonoros superiores aos limites regulamentares aplicáveis (zona mistas ( $L_{den} \leq 65$  dB(A) e  $L_n \leq 55$  dB(A)), zonas sensíveis ( $L_{den} \leq 55$  dB(A) e  $L_n \leq 45$  dB(A))). | <sup>(3)</sup> De acordo com o estabelecido na correspondente Ficha Técnica;

X Sem prioridade de intervenção na medida em que não existe população sobreexposta significativa. | ✓ - Com prioridade de intervenção

Designação das Zonas de Conflito – Por Freguesia: CEx – União de Freguesias de Cascais e Estoril | ALCx – Freguesia da Alcáideche | SDRx – Freguesia de São Domingos de Rana | CPx – União de Freguesias de Carcavelos e Parede.

**Quadro X (continuação)**  
**Identificação e Descrição Geral das Zonas de Conflito**

DESIGNAÇÃO <sup>(1)</sup>	CLASSIFICAÇÃO	FONTE SONORA	ENTIDADE RESPONSÁVEL	POPULAÇÃO SOBRE-EXPOSTA <sup>(2)</sup> (UNIDADE)	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO EXISTENTES	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO A IMPLEMENTAR	CATEGORIA DE SOBRE-EXPOSIÇÃO	PRIORIDADE DE INTERVENÇÃO
CP01	Zona Mista - São Pedro do Estoril -	Via-férrea	IP	78	-	Renovação integral de via; Substituição do material circulante (Substituição das UTE/UQE 3150/325 por novas automotoras); Esmerilagem periódica dos carris Minoração do ruído de rolamento	Reduzida a moderada	✓
CP02	Zona Mista - Parede -	EN 6 (Av. Marginal)	IP	73	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida a moderada	✓
		Via-férrea				Renovação integral de via; Substituição do material circulante (Substituição das UTE/UQE 3150/325 por novas automotoras); Esmerilagem periódica dos carris Minoração do ruído de rolamento		
CP03	Zona Mista - Parede / Carcavelos -	EN6 (Av. Marginal)	IP	269	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida a moderada	✓
CP04	Zona Mista - Parede / Carcavelos/ Lombos -	Via-férrea	IP	1058	-	Renovação integral de via; Substituição do material circulante (Substituição das UTE/UQE 3150/325 por novas automotoras); Esmerilagem periódica dos carris Minoração do ruído de rolamento	Reduzida a moderada	✓
CP05	Zona Mista - Bairro da Torre/Lombos -	EN 6-7	IP	101	-	substituição da camada de desgaste e instalação de 3 barreiras acústicas.	Reduzida a moderada	✓
CP06	Zona Mista - Carcavelos -	Av. Dr. Francisco Sá Carneiro	CMC	2	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X
CP07	Zona Mista - Arneiro -	A5	BRISA	43	-	Barreira Acústica	Reduzida	X
CP08	Zona Mista - Arneiro -	Est. Principal do Arneiro	CMC	67	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	✓
CP09	Zona Mista - Arneiro -	Rua da Mina	CMC	0	-	Substituição da Camada de Desgaste	Reduzida	X

<sup>(1)</sup> A numeração das zonas de conflito é idêntica à numeração da correspondente ficha técnica

<sup>(2)</sup> População exposta a níveis sonoros superiores aos limites regulamentares aplicáveis (zona mistas ( $L_{den} \leq 65 \text{ dB(A)}$ ) e  $L_n \leq 55 \text{ dB(A)}$ ), zonas sensíveis ( $L_{den} \leq 55 \text{ dB(A)}$  e  $L_n \leq 45 \text{ dB(A)}$ ). | <sup>(3)</sup> De acordo com o estabelecido na correspondente Ficha Técnica;

X Sem prioridade de intervenção na medida em que não existe população sobreexposta significativa. | ✓ - Com prioridade de intervenção

Designação das Zonas de Conflito - Por Freguesia: CEx - União de Freguesias de Cascais e Estoril | ALCx - Freguesia da Alcabideche | SDRx - Freguesia de São Domingos de Rana | CPx - União de Freguesias de Carcavelos e Parede.

## 10. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO

Face às condições acústicas existentes no Concelho, anteriormente apresentadas, e uma vez identificadas as zonas de conflito e a população sobre-exposta, é necessário definir critérios de prioridade de ação, que permitam identificar claramente a obrigação de cada entidade responsável, bem como o faseamento da implementação das medidas minimizadoras aplicáveis.

De acordo com o explicitado no documento *Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído*, existem diversas possibilidades de critérios de actuação, designadamente:

- a) Fonte que se instalou mais recentemente;
- b) Fonte mais ruidosa;
- c) Fonte com maior facilidade de redução;
- d) Fonte que afeta maior quantitativo populacional;
- e) Fonte cuja redução seja mais económica.

Por outro lado e de forma a dar resposta ao disposto no nº 2 do Art.º 8º do RGR, considera-se prioritária a atuação em *zonas sensíveis* e *zonas mistas* onde o ambiente sonoro exterior exceda em mais de 5 dB(A) os valores limite aplicáveis, (sobre-exposição moderada) e onde se verifique o maior número de pessoas expostas.

Assim, de forma genérica e considerando os pressupostos indicados, definem-se os seguintes critérios de atuação:

- a) Principal critério: Fonte mais ruidosa;
- b) Critério complementar: Fonte que afeta maior quantitativo populacional;

De forma complementar às medidas prioritárias, atrás referidas, devem ser calendarizadas e implementadas outras medidas, ao nível do planeamento territorial concelhio, eventualmente no âmbito dos planos eficazes de ordenamento do território – Plano Director Municipal, Planos de Urbanização e Planos de Pormenor.

NOTA:

- 1) Embora a regulamentação em vigor determine a adopção de medidas de minimização de ruído, nas situações em que sejam ultrapassados os limites estabelecidos, para zonas com classificação de "sensíveis" ou "mistas", são estabelecidas como de intervenção prioritária, as situações de sobreexposição "moderada", em que os limites aplicáveis são excedidos em mais de 5 dBA, para cada um dos descritores,  $L_{den}$  ou  $L_n$ .

- 2) O conjunto de resultados patenteados no presente trabalho, permite identificar diversas situações em que os limites regulamentares são excedidos, muitas das quais por valores pouco significativos, dentro das margens de erro aplicáveis aos procedimentos de avaliação e cálculo adoptados :- + - 3 dBA.
- 3) Acresce a presença de variáveis de índole diversa, como:
- características de veículos e volumes de tráfego em circulação nas rodovias do Concelho;
  - margens de erro dos algoritmos em utilização nas modelações de volumes de tráfego;
  - margens de erro variáveis de parametrização dos modelos de cálculo, para mapeamentos sonoros;
  - informação estatística sobre distribuição populacional no território concelhio.

Este conjunto de variáveis leva a considerar, com base em considerações de ponderação técnica, metodologias de intervenção visando em primeira prioridade, situações correspondendo a "níveis de exposição excedendo em mais de 5 dBA" os limites regulamentares, abordando em segunda linha de intervenção, as situações de sobreexposição acima de 3 dBA -  $L_{den} \geq 68$  dBA;  $L_n \geq 58$  dBA; para zonas mistas;  $L_{den} \geq 58$  dBA;  $L_n \geq 48$  dBA para zonas sensíveis.

- 4) De realçar o interesse em serem estabelecidos, paralelamente a campanhas de monitorização periódicas, programas/planos, de intervenção, visando, a prazo, a obtenção de condições ambientais acústicas dentro dos limites regulamentares zonais, para a generalidade do território concelhio.

### **10.1. Calendarização da execução das Medidas de Minimização de Ruído (da responsabilidade do Município)**

A calendarização da execução das Medidas de Minimização de Ruído identificadas como estando a cargo da Câmara Municipal de Cascais, deverá ser definida de forma conjugada e integrada nas restantes estratégias do Município, em particular na área da mobilidade/circulação viária e do planeamento territorial, nomeadamente ao nível do PDM, através da reorganização do uso do solo.

Como princípio a seguir e de acordo com o regulamentarmente estabelecido, deve ser dada prioridade a intervenções ao nível da emissão da fonte sonora, como por exemplo, no caso das vias de tráfego rodoviário, com medidas como a alteração do tipo de pavimento, a redução das velocidades efectivas de circulação, ou alterações das condições de mobilidade e circulação, como a criação de percursos alternativos ou preferenciais, por exemplo para veículos pesados.

## **10.2. Medidas de Minimização de Ruído da Responsabilidade Municipal - Resumo**

No Quadro XI, abaixo, sistematiza-se a informação relativa às Medidas de Minimização de Ruído a aplicar no território concelhio, da responsabilidade do Município. A referida informação decorre da avaliação e análise estabelecidas nas Fichas Técnicas apresentadas em Anexo, que sistematizam os elementos de caracterização das diversas situações de interesse.

**Quadro XI**
**Resumo das Medidas de Minimização de Ruído de Responsabilidade Municipal**

DESIGNAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	FONTE SONORA	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO A IMPLEMENTAR	EXTENSÃO DA VIA INTERVENIONADA ( m )
CE04	Zona Sensível - Torre -	Av. Infante D. Henrique	Substituição da camada de desgaste + Redução velocidade de circulação	385m
		Rua Joaquim Eireira		160m
CE06	Zona Mista - Cobre / Birre-	EN 9-1 (Av. Eng. Adelino Amaro da Costa)	Substituição da camada de desgaste	1020m
CE07	Zona Mista - Aldeia de Juso / Charneca-	EN 9-1 (Av. Eng. Adelino Amaro da Costa)	Substituição da camada de desgaste	1780m
CE09	Zona Mista - Birre-	Rua de S'Antana	Substituição da camada de desgaste	367m
		3ª Circular		374m
		Rua de Angola		210m
CE10	Zona Sensível - Alvide-	3ª Circular	Substituição da camada de desgaste	100m
CE12	Zona Mista - Cascais-	Av. Marginal	Substituição da camada de desgaste	240m
CE13	Zona Mista - Monte Estoril / Estoril-	Av. Marginal	Substituição da camada de desgaste	2475m
CE15	Zona Mista - São João do Estoril -	Av. Marginal	Substituição da camada de desgaste	905m
CE17	Zona Sensível - Alapraia-	Est. da Alapraia / Est. Corredouras	Substituição da camada de desgaste	105m
		Rua dos Eucaliptos		200m
ALC01	Zona Mista - Alcorvim de Baixo/Alcorvim de Cima-	EN 9-1 (Estrada da Malveira da Serra)	Substituição da camada de desgaste	1455m
ALC08	Zona Mista - Bicesse/ Manique-	Est. Manique	Substituição da camada de desgaste	1835m
		Rua da Ponte		290m
		Calçada do Rio		315m
ALC09	Zona Mista - Carrascal de Manique-	Rua do Carrascal	Substituição da camada de desgaste	680m
SDR01	Zona Mista - Carrascal de Manique-	Est. José Justino Anjos	Substituição da camada de desgaste	2115m
SDR07	Zona Mista - S. Domingos de Rana-	Av. Aristides de Sousa Mendes	Substituição da camada de desgaste	850m
SDR10	Zona Mista - Conceição da Abóboda-	Est. Conceição da Abóboda	Substituição da camada de desgaste	1065m
SDR12	Zona Mista - Talaide-	Est. de Talaide	Substituição da camada de desgaste	1215m
		Est. Otávio Pato		550m
CP08	Zona Mista - Arneiro -	Est. Principal do Arneiro	Substituição da camada de desgaste	510m
TOTAL				19.201m



## **11. ANÁLISE CUSTO / BENEFÍCIO**

A avaliação a realizar no âmbito do presente PMRR, consiste na análise custo/benefício, das medidas de minimização de ruído, em função da sua eficácia e abrangência, nomeadamente no que respeita à área do território e à população afetadas.

O primeiro passo, no processo de análise custo / benefício, é a determinação do quantitativo populacional abrangido por situações de sobre-exposição ao ruído ambiente, de acordo com o apresentado nos capítulos 8 e 9 e nas Fichas Técnicas, associadas ao presente documento.

Para a avaliação dos custos envolvidos na aplicação das medidas de minimização necessárias à correcção das situações de desconformidade, identificadas, é essencial informação disponível sobre os custos médios de construção e manutenção de cada medida.

Assim, apresentam-se, a título exemplificado, os custos associados aos vários tipos de medidas de minimização consideradas de interesse, baseados nos elementos apresentados no documento "*Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído*".

A avaliação da eficácia económica das medidas de minimização a instalar, deve ser efetuada caso a caso, considerando os seguintes aspetos: a aplicabilidade da medida, em função do local, do tipo de fonte e da atenuação pretendida), o custo de instalação e o período de vida útil da medida.

### **11.1. Custos associados à substituição de camada de desgaste**

A intervenção no tipo de pavimento das vias, é a medida de maior interesse, no âmbito do presente Plano.

Assim o Município pretende, que neste âmbito, na substituição da camada de desgaste, se adote um tipo de pavimento que além de características de redução de ruído e características antiderrapantes, tenha as seguintes características de desempenho:

- boa estabilidade a elevadas temperaturas;
- boa flexibilidade a baixas temperaturas;
- elevada resistência ao desgaste;
- boa resistência à derrapagem
- redução do spray ou cortina de água durante a chuva;
- redução do nível de ruído ao rolamento.

No quadro XIII, abaixo, apresentam-se os custos indicativos dos vários tipos de camada de desgaste.

**Quadro XII**  
**Custos de pavimentação (valores indicativos)**

TIPO DE REVESTIMENTO	CUSTOS DE CONSTRUÇÃO (€/M2)
Betão Betuminoso	3,0-4,0
Betão Betuminoso Drenante	5,0-6,0
Mistura betuminosa de granulometria descontínua	3,5-4,5
Betão armado	60
Empedrado Natural (cubos de granito)	15
Betume Modificado com Borracha	4,0-5,0

Fonte : "Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído"

### 11.2. Custos associados à implantação de barreiras acústicas

Na medida em que existe uma variedade de factores que influenciam o preço de uma barreira acústica, como a sua altura, comprimento, tipo de fundação, material constituinte, etc, apresentam-se no quadro XIV, abaixo, custos médios indicativos de barreiras acústicas de vários tipos.

**Quadro XIV**  
**Custos médios de medidas de Barreiras Acústicas (valores indicativos)**

TIPO DE BARREIRA	CUSTOS (€/m²)
Painéis de betão armado pré-fabricados, revestidos com betão de lava	110 - 130
Painéis de betão armado pré-fabricados revestidos com borracha reciclada	100 - 120
Painéis de betão armado pré-fabricados revestidos com betão-madeira (uma face)	130 - 150

Fonte : "Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído"

### 11.3. Custos associados a medidas de gestão de tráfego

As medidas de gestão de tráfego dividem-se em dois grupos: as dedicadas ao controlo da velocidade de circulação e as de controlo de volumes de tráfego.

No quadro XII, abaixo, apresentam-se os custos médios das medidas de gestão de tráfego mais correntes.

**Quadro XIII**  
**Custos médios de medidas de gestão de tráfego [(Almeida 2004), valores indicativos]**

TIPO DE INTERVENÇÃO	CUSTOS (€/UNIDADE)
Estreitamento de vias	5.400 - 21.600
Restrição de largura à entrada de intersecções	10.800 - 32.400
Intersecção em T modificado	5.400 - 32.400
Gincanas	5.400 - 32.400
Rotundas e mini-rotundas	5.400 - 108.000
Bandas sonoras / cromáticas	40 - 45
Lombas	110 - 135
Plataformas, intersecções e travessias pedestres sobrelevadas	2.200 - 10.800

Fonte : "Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído"

#### 11.4. Medidas de Minimização de Ruído da Responsabilidade Municipal – Custo / Benefício

De acordo com o estabelecido nos capítulos anteriores e considerando as Medidas de Minimização de Ruído de Responsabilidade Municipal, definidas nas fichas técnicas em anexo e sistematizadas no quadro XI, atrás apresenta-se adiante a sua avaliação financeira, com determinação da relação custo / benefício correspondente.

Salienta-se que, em resultado da avaliação efetuada, as medidas de maior interesse consideradas, consistem na repavimentação da rede viária, nas zonas a condicionar.

Para o efeito considera-se, como custo médio unitário, de acordo com o quadro XII, o valor de 4,00 €/m<sup>2</sup> para pavimento betuminoso tradicional (novo).

**Quadro XVI**  
**Análise custo/ benefício – Intervenção Prioritária**

DESIGNAÇÃO	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO A IMPLEMENTAR	QUANTIDADE EXTENSÃO X LARGURA (m <sup>2</sup> )	CUSTO (€/m <sup>2</sup> )	VALOR (€)	POPULAÇÃO EXPOSTA (Nº PESSOAS)	CUSTO / BENEFÍCIO (€ / PESSOA)
CE04	Substituição de camada de desgaste	545m X 8m =4.360m <sup>2</sup>	4	17440	168	103,81
CE06	Substituição de camada de desgaste	1020m X 8m =8.160m <sup>2</sup>	4	32640	171	190,88
CE07	Substituição de camada de desgaste	1780m X 8m =14.240m <sup>2</sup>	4	56960	20	2848,00
CE09	Substituição de camada de desgaste	741m X 8m =5928m <sup>2</sup>	4	23712	168	141,14
CE10	Substituição de camada de desgaste	100m X 8m =800m <sup>2</sup>	4	3200	19	168,42
CE12	Substituição de camada de desgaste	240m X 8m = 1920m <sup>2</sup>	4	7680	24	320,00
CE13	Substituição de camada de desgaste	2475m X 8m =19.800m <sup>2</sup>	4	79200	160	495,00
CE15	Substituição de camada de desgaste	905m X 8m =7.240m <sup>2</sup>	4	28960	135	214,52
CE17	Substituição de camada de desgaste	305m X 8m =2.440m <sup>2</sup>	4	9760	23	424,35
ALC01	Substituição de camada de desgaste	1455m X 8m =11.640m <sup>2</sup>	4	46560	8	5820,00
ALC08	Substituição de camada de desgaste	2440m X 8m =19.520m <sup>2</sup>	4	78080	47	1661,28
ALC09	Substituição de camada de desgaste	680m X 8m =5.440m <sup>2</sup>	4	21760	48	453,33
SDR01	Substituição de camada de desgaste	2115m X 8m =16920m <sup>2</sup>	4	67680	38	1781,05
SDR07	Substituição de camada de desgaste	850m X 8m =6.800m <sup>2</sup>	4	27200	62	438,71
SDR10	Substituição de camada de desgaste	1065m X 8m =8520m <sup>2</sup>	4	34080	73	466,85
SDR12	Substituição de camada de desgaste	1765m X 8m =14.120m <sup>2</sup>	4	56480	35	1613,71
CP08	Substituição de camada de desgaste	510m X 8m =4080m <sup>2</sup>	4	16320	67	243,58
Total		<b>641.736m<sup>2</sup></b>	-	607.712€	1266	480,03 €/pessoa

## **12. LACUNAS DE INFORMAÇÃO**

A metodologia de cálculo adotada no presente estudo, apesar de constituir o método mais eficaz e definido regulamentarmente, para análise das questões em apreço, tem algumas limitações e um fator de incerteza associado, factos que devem ser devidamente tidos em conta na interpretação dos resultados apresentados, e que levam a considerar necessária a confirmação das previsões efetuadas, através de ações de monitorização do ruído.

Refere-se também a escala de trabalho utilizada, decorrente da usada no Plano Director Municipal, como fator condicionante dos resultados obtidos, na medida em que o Mapa de Ruído do Concelho, que está na base do presente Plano Municipal de Redução de Ruído, apenas integra as fontes de ruído regulamentarmente indicadas para este tipo de mapeamento acústico, ignorando fontes ruidosas de menor expressão, como por exemplo vias de circulação rodoviária de hierarquia inferior.

Assim sendo, a forma mais eficaz de verificar o cumprimento das exigências regulamentares aplicáveis, consistirá na realização de campanhas periódicas de monitorização, do ruído apercebido nos locais/recetores com interesse, como indicado no Plano de Monitorização, que faz parte integrante do presente PMRR.

### **13. CONSULTA ÀS ENTIDADES**

Como referido anteriormente identificam-se 6 entidades responsáveis pela execução das medidas de minimização, além da Câmara Municipal de Cascais, designadamente a IP – Infraestruturas de Portugal, SA, a Brisa, SA. , a Ascendi Grande Lisboa - Auto Estradas Da Grande Lisboa, S.A., Aeródromo Municipal de Cascais, Autódromo do Estoril.

Assim no presente âmbito foi efetuada a consulta das entidades referidas, relativamente às situações identificadas de sua responsabilidade, apresentando-se de seguida o resumo dos Pareceres recebidos.

#### **13.1. Parecer da IP - Infraestruturas de Portugal**

Não foi recebida resposta à consulta efetuada.

#### **13.2. Parecer da Brisa, SA.**

Apresenta-se em anexo o ofício de resposta à consulta efetuada à Brisa, S.A., no presente âmbito. De acordo com a análise efetuada, identifica-se uma situação de sobre-exposição da responsabilidade da BRISA, S.A., na União de Freguesias de Carcavelos e Parede, situação esta ,que se encontra igualmente identificada no Plano de Ação de Ruído da A5.

No referido Plano de Ação é preconizada a instalação de uma Barreira Acústica (BA29N) para proteção dos recetores existentes, que de acordo com a análise efetuada, será adequada à correção da desconformidade identificada.

No entanto no seu parecer, a Brisa, S.A, refere que previamente à instalação da referida medida, deverá ser efetuada a validação da responsabilidade da proteção acústica dos recetores envolvidos e nessa medida entende que a responsabilidade de implantação não cabe à Concessionária.

### **13.3. Parecer do Autódromo do Estoril.**

Foi efetuada reunião com a Direção do Autódromo não existindo dados de monitorização da atividade.

### **13.4. Parecer do Aeródromo Municipal de Cascais.**

Foi efetuada reunião com a Direção do Aeródromo tendo sido partilhados dados de monitorização da atividade.

## **14. RECLAMAÇÃO / PARTICIPAÇÃO DE RUÍDO**

No presente capítulo dá-se o enquadramento às reclamações / participações relativas a ruído, com origem nas fontes sonoras identificadas, com interesse à escala Municipal.

### **14.1. Autódromo Estoril (Circuito Estoril)**

#### **a) Reclamação apresentada pela Associação Baixo Ruído (Processo 339/22.4BESNT / Ref. 006488480 (08-04-2022) do Tribunal Administrativo e Fiscal de Sintra**

Apresenta-se em anexo a totalidade do documento referente à Reclamação efetuada pela Associação Baixo Ruído (representantes dos residentes da Penha Longa), relativamente à atividade do Autódromo do Estoril, junto do Tribunal Administrativo e Fiscal de Sintra.

A análise da incomodidade causada pela atividade do Autódromo do Estoril é apresentada na ficha de conflito ALC11, apresentada em anexo.

No referido elemento são analisadas as condições médias anuais de funcionamento da infraestrutura, nos recetores sensíveis existentes na sua envolvente, designadamente na Penha Longa, onde se localizam os edifícios dos Reclamantes.

Refere-se de, forma complementar, que a distribuição anual da utilização do Autódromo do Estoril conduz a resultados médios menos gravosos do que as condições de incomodidade pontual, verificadas durante a ocorrência dos eventos ali realizados.

No presente âmbito propõe-se à Entidade Gestora do Autódromo que proceda à instalação de medidas de minimização de ruído, que permitam reduzir a incomodidade causada, designadamente a instalação de barreira acústica na envolvente da pista.

Aconselha-se igualmente, que a mesma Entidade proceda à programação dos eventos, em período diurno, em horário que permita reduzir o número de hora de exposição dos residentes.

#### **14.2. Via férrea (Infraestruturas de Portugal, S.A.)**

##### **a) Reclamação contra ruído – Passagem de comboios /Avenida Marginal, 2503, Monte Estoril (E DCID 2022 2503) (DPF)**

O edifício do reclamante encontra-se inserido numa das zonas de conflito, identificadas, no presente âmbito, designadamente na zona de conflito designada de CE13.

A resolução da desconformidade identificada passa pela implementação das medidas indicadas no Plano de Ação de Ruído da Linha de Cascais, de Março de 2020 (Zona 11), designadamente a Renovação integral de via, a substituição do material circulante (Substituição das UTE/UQE 3150/325 por novas automotoras), a esmerilagem periódica dos carris, minoração do ruído de rolamento, a Manutenção/monitorização das medidas implementadas, da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal.

##### **b) Reclamação contra ruído – Passagem de comboios /Rua Vicente Arnos, 86, São João do Estoril (Atendimento 2021 13332/DAMA)**

O edifício do reclamante encontra-se inserido numa das zonas de conflito, identificadas, no presente âmbito, designadamente na zona de conflito designada de CE14.

A resolução da desconformidade identificada passa pela implementação das medidas indicadas no Plano de Ação de Ruído da Linha de Cascais, de Março de 2020 (Zona 11), designadamente a Renovação integral de via, a substituição do material circulante (Substituição das UTE/UQE 3150/325 por novas automotoras), a esmerilagem periódica dos carris, minoração do ruído de rolamento, a Manutenção/monitorização das medidas implementadas, da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal.

### **14.3. Rodovias (Câmara Municipal de Cascais)**

**a) Reclamação ruído – Avenida de Sintra, Cascais (residente na Rua Geraldo Sem Pavor, Alvide, Alcabideche E DCID 2021 20875)**

Para a minimização da incomodidade reportada, enquadram-se medidas de minimização ligadas à mobilidade e gestão do tráfego a desenvolver pelo Município, enquadradas na requalificação da envolvente urbana à Avenida de Sintra

No presente âmbito não se preconizam medidas de minimização específicas para o caso reportado, dado o carácter pontual do mesmo.

**a) Pedido de colocação de barreiras Acústicas/Avenida Raúl Indipwo, junto à Quinta do Patino, Alcoitão, Alcabideche/Pedem alargamento das barreiras acústicas que estavam a ser colocadas/E DCID 2021 14855 /DOVI**

De acordo com a análise efetuada, os recetores sensíveis com algum grau de sobre-exposição ao ruído, localizados na envolvente da Av. Raúl Indipwo, encontram-se já protegidos pela barreira acústica existente.

No entanto, considera-se útil o acompanhamento da situação identificada.

**b) Reclamação contra ruído – Lombas colocadas/Avenida Raúl Indipwo, Alcoitão, Alcabideche (Atendimento 2021 16141) /DIV**

A situação identificada encontra-se fora do âmbito do presente Plano, sendo as medidas de minimização, eventualmente aplicáveis, ligadas à mobilidade e gestão do tráfego a desenvolver pelo Município.

Acresce que a presente situação será objeto de avaliação por parte do Departamento responsável.



**c) Reclamação contra ruído – Lombas colocadas/Avenida Alcabideche/Rotunda de Cascais E DCID 2021 25028**

O edificado existente na envolvente à Av. de Alcabideche encontra-se inserido numa das zonas de conflito, identificadas, no presente âmbito, designadamente na zona de conflito designada de ALC05, muito embora não se identifiquem situações de sobre-exposição prioritária, logo sem enquadramento no presente âmbito.

Desta forma confirma-se que a presente situação será objeto de avaliação por parte do Departamento responsável.

**d) Reclamação contra ruído – Pedido de Lombas/Rua dos Pioneiros, SDR (E DCID 2021 4851) /DTOA**

A situação identificada encontra-se fora do âmbito do presente Plano, sendo as medidas de minimização, eventualmente aplicáveis, ligadas à mobilidade e gestão do tráfego a desenvolver pelo Município.

Acresce que a presente situação será objeto de avaliação por parte do Departamento responsável.

**e) Estrada de Sassoeiros, Sassoeiros, Carcavelos E DCID 2018 21021**

A situação identificada encontra-se fora do âmbito do presente Plano, sendo as medidas de minimização, eventualmente aplicáveis, ligadas à mobilidade e gestão do tráfego a desenvolver pelo Município.

Acresce que a presente situação será objeto de avaliação por parte do Departamento responsável.

**f) Alteração na circulação na Rua Almeida Garrett, na ligação à Av. Amália Rodrigues (Rua João de Deus, nº23, Bairro Conde Monte Real – Registo nº WW315346)**

A situação identificada encontra-se fora do âmbito do presente Plano, deverá a alteração na circulação rodoviária ser avaliada no âmbito da mobilidade.

#### **14.4. Rodovias (Infraestruturas de Portugal S.A.)**

##### **a) EN 6/7 E DCID 2021 15785/ Reclamante Bairro de São Miguel das Encostas, Carcavelos**

O edificado existente na envolvente à EN 6/7 encontra-se inserido numa das zonas de conflito, identificadas, no presente âmbito, designadamente na zona de conflito designada de CP05.

No presente âmbito integra-se o estabelecido no documento do Plano de Ação de Ruído da EN 6-7 – Alto da Barra (EN6) / S. Domingos de Rana (A5/IC5), de Setembro de 2019, designadamente: substituição da camada de desgaste e instalação de 3 barreiras acústicas.

##### **b) EN 6/7 Atendimento 2021 15993 (Queixa - Rua de Inglaterra, Quinta de São Gonçalo, em Carcavelos/DAMA)**

O edificado existente na envolvente à EN 6/7 encontra-se inserido numa das zonas de conflito, identificadas, no presente âmbito, designadamente na zona de conflito designada de CP05.

No presente âmbito integra-se o estabelecido no documento do Plano de Ação de Ruído da EN 6-7 – Alto da Barra (EN6) / S. Domingos de Rana (A5/IC5), de Setembro de 2019, designadamente: substituição da camada de desgaste e instalação de 3 barreiras acústicas.

##### **c) EN 6/7 Atendimento 2019 4585 (Queixa – Estrada da Torre)**

O edificado existente na envolvente à EN 6/7 encontra-se inserido numa das zonas de conflito, identificadas, no presente âmbito, designadamente na zona de conflito designada de CP05.

No presente âmbito integra-se o estabelecido no documento do Plano de Ação de Ruído da EN 6-7 – Alto da Barra (EN6) / S. Domingos de Rana (A5/IC5), de Setembro de 2019, designadamente: substituição da camada de desgaste e instalação de 3 barreiras acústicas.

##### **d) Reclamação Avenida Marginal/motas E DCID 2018 20780 (registo sem acesso)**

A situação identificada encontra-se fora do âmbito do presente Plano.

#### **14.5. Rodovias (Brisa, S.A.)**

##### **g) Ruído contra A5 (origem - Rua Guilhermina Suggia, Outeiro de Polima, SDR) E DCID 2018 3559 (registo sem acesso)**

A situação identificada encontra-se fora do âmbito do presente Plano.

Acresce que a mesma se localiza a uma distância considerável da fonte sonora identificada, desta forma entende-se que a situação reportada deverá ser objeto de avaliação por parte do Departamento responsável

#### **14.6. Aeródromo (Cascais Dinâmica)**

##### **h) Ruído Aeródromo (Rua João de Deus, nº23, Bairro Conde Monte Real – Registo nº WW315346)**

Efetivamente a atividade desta infraestrutura tem vindo a sofrer algumas alterações, designadamente no período decorrente entre 2021-2022, desta forma entende-se que a situação reportada deverá ser acompanhada, designadamente no âmbito de Plano de Urbanização (Plano de Urbanização da Área do Aeroporto de Cascais e sua Envolvente) específico a desenvolver a curto prazo.

#### **14.7. Outras Entidades**

##### **a) Fábrica Borracha Damas Lda., Rua Febo Moniz, Lote 1, C/V direita, Tires, SDR – A DQAM está a fazer medições (E DCID 2020 17227).**

A situação identificada encontra-se fora do âmbito do presente Plano.

A avaliação da conformidade do funcionamento da atividade, enquanto Atividade Ruidosa Permanente (sendo esse o caso) deverá ser efetuada no âmbito da verificação do Critério de incomodidade.

##### **b) Estabelecimento comercial de venda de Lenha e Carvão - Avenida Amália Rodrigues, 1117, SDR (Processo no Tribunal)**

A situação identificada encontra-se fora do âmbito do presente Plano.

A avaliação da conformidade do funcionamento da atividade, enquanto Atividade Ruidosa Permanente (sendo esse o caso) deverá ser efetuada no âmbito da verificação do Critério de incomodidade.

## 15. MONITORIZAÇÃO

### 15.1. Objetivo

A monitorização do ruído visa acompanhar a evolução do ambiente acústico nos locais com ocupação sensível ao ruído situados nas proximidades das fontes sonoras existentes no Concelho de Cascais, e por outro lado confirmar as conclusões apresentadas no Plano Municipal de Redução de Ruído do Concelho de Cascais (PMRRC).

Para tal haverá que proceder à medição periódica dos níveis sonoros apercebidos junto aos recetores afetados pelo ruído com origem nas principais fontes de ruído, identificadas no PMRRC, de modo a avaliar a evolução das condições de cumprimento das exigências regulamentares aplicáveis.

Adiante identificam-se as zonas que devem ser objeto de ações de monitorização do ruído e descrevem-se os procedimentos a adotar para o efeito, com base nas disposições regulamentares e na normalização aplicável em vigor, (Decretos-Lei n.º 9/2007 de 17 de Janeiro e n.º 136-A/2019, e norma portuguesa NP 1730, 1996: “Acústica - Descrição e medição do ruído ambiente”).

### 15.2. Parâmetros a monitorizar

A monitorização do ambiente acústico a desenvolver, consistirá na medição periódica dos níveis sonoros do *ruído ambiente* apercebidos no exterior dos edifícios com interesse, após a implementação da PMRRC, nos períodos de referência regulamentares, visando obter valores médios para os indicadores de ruído Lden e Ln.

Os períodos de referência referidos são:

- Período diurno: 7h – 20h;
- Período do entardecer: 20h – 23h;
- Período noturno: 23h – 7h.

As medições a efetuar devem permitir obter valores médios representativos dos indicadores de ruído Ld, Le e Ln, de modo a permitir a determinação dos valores do parâmetro Lden, podendo ser feitas através de amostragens em intervalos de tempo (duração acumulada igual ou superior a 30 minutos) dentro dos períodos de referência, e devendo ser repetidas em 2 (dois) dias distintos em cada um destes períodos.

Em situações de marcada sazonalidade (por exemplo entre um dia útil e um dia de fim de semana, ou entre um mês de Verão e um mês de Inverno) as amostragens deverão abranger os diferentes regimes de emissão sonora.

Durante as medições dos níveis sonoros devem também ser registados os parâmetros meteorológicos com influência na propagação do ruído, designadamente a direção e a velocidade do vento, a temperatura e a humidade do ar.

### **15.3. Locais a monitorizar**

O critério adotado para identificação dos locais a monitorizar consiste na escolha de recetores representativos das situações mais gravosas de exposição ao ruído com origem nas fontes identificadas no PMRRCC, em cada zona com ocupação sensível (residencial, escolar, hospitalar ou de lazer).

A monitorização deve ser efetuada nas seguintes fases: antes da intervenção, durante a fase de obra (para aplicação das medidas de minimização e após a implementação das Medidas de Minimização preconizadas).

Em qualquer das fases referidas, preconiza-se a monitorização do ruído nos locais com ocupação sensível onde os níveis sonoros do ruído ambiente previstos estejam próximos ou excedam os *valores limite de exposição* aplicáveis.

Acresce, face às margens de incerteza associadas aos modelos usados nas previsões do ambiente sonoro efetuadas, preconiza-se a monitorização dos recetores sensíveis onde se observem valores de  $L_{den} > 60$  dB(A) ou  $L_n > 50$  dB(A), em zona "mista" e  $L_{den} > 50$  dB(A) ou  $L_n > 40$  dB(A) em zona "sensível", de forma a garantir a identificação atempada dos locais a proteger.

No **anexo IV**, adiante, apresenta-se a proposta de localização de sensores de ruído a instalar no território concelhio.

A seleção objetiva dos recetores de interesse deverá ser avaliada *in situ*, pelas equipas de monitorização, em função das características da cada zona, das possibilidades de acesso, da existência de condições adequadas à obtenção de registos representativos e de outros fatores pertinentes, sendo os pontos escolhidos adequadamente identificados nos relatórios de monitorização, através da descrição detalhada da sua localização, acompanhada de indicação em planta e registo fotográfico.

Como regra de princípio, as medições acústicas deverão ser efetuadas em locais de acesso público, no exterior dos edifícios, a distâncias não inferiores a 3,5m das fachadas, e a cotas de  $\approx 1,5\text{m}$  ou  $\approx 4,0\text{m}$  acima do solo, conforme os casos, de acordo com as Diretrizes da Agência portuguesa do Ambiente.

A proposta de localização, apresentada, não exclui a possibilidade de se proceder à monitorização do ruído em zonas ou recetores adicionais (não listados), que eventualmente venham a ser identificados como de interesse, nem de eliminação de algumas das zonas ou recetores indicados, caso se venha a concluir, por exemplo, que à data da monitorização não apresentam ocupação sensível ao ruído, ou que não são afetados pelo ruído com origem nas fontes indicadas.

#### **15.3.1. Fase de obra de Implantação das Medidas de Minimização de Ruído preconizadas no PMRR**

Durante a fase de obra de implantação das medidas de minimização de ruído preconizadas deverão ser efetuadas campanhas de monitorização periódicas até à conclusão da obra, nos locais com interesse, em função das atividades em curso em cada local, designadamente da ocorrência de operações ruidosas.

A primeira campanha de monitorização deverá ser realizada antes do início da obra, para caracterização da situação de referência, preconizando-se uma periodicidade trimestral para as campanhas de monitorização a realizar durante a obra.

Nesta fase a realização de ações de monitorização deverá ter em conta a localização da(s) frente(s) de obra, não se considerando necessária em locais onde não é perceptível o ruído gerado.

### **15.3.2. Fase após a implementação das Medidas de Minimização de Ruído**

A monitorização do ruído das fontes identificadas, deverá ser efetuada periodicamente, nos locais com interesse, por forma a avaliar o cumprimento dos *Valores Limite de Exposição*, aplicáveis.

A primeira campanha de monitorização deverá ser realizada logo após a instalação das medidas de minimização, para confirmar as conclusões e recomendações do PMRR, designadamente a adequação das soluções implementadas ou a implementar, para cumprimento das exigências regulamentares.

Posteriormente preconiza-se a realização de uma campanha de monitorização no final do primeiro ano de exploração das fontes após a intervenção e de campanhas periódicas, com periodicidade quinquenal, (de 5 em 5 anos).

Em casos excecionais de evolução anormal ou imprevista das características do tráfego em circulação (volumes de tráfego, características dos veículos, etc.) ou outras alterações significativas poderá proceder-se à caracterização suplementar das condições acústicas nessas situações, mesmo que desfasada da periodicidade preconizada para as ações de monitorização periódicas.

As campanhas de monitorização do ruído não devem ser realizadas com condições de circulação rodoviária pouco representativas, tais como tráfego congestionado, volumes de tráfego anormais ou outras situações particulares, afetando outros tipos de fontes de ruído, nem quando se verifiquem condições meteorológicas que possam determinar alterações significativas dos valores dos indicadores de ruído em avaliação (vento forte, chuva intensa, trovoadas, etc.).

## **15.4. Técnicas e métodos de análise**

### **15.4.1. Metodologia e condições técnicas**

Como referido anteriormente, os procedimentos de monitorização em causa consistem na realização de campanhas de medição dos níveis sonoros do *ruído ambiente*, nos locais com interesse, em intervalos de tempo dentro dos períodos de referência diurno, do entardecer e noturno, através de amostragens em condições representativas do funcionamento normal das fontes em título e das atividades locais.

Deverão ser seguidos os procedimentos estabelecidos na regulamentação e normalização aplicáveis, designadamente nos Decretos-Lei n.º 9/2007 e n.º 136-A/2019, e na norma portuguesa NP 1730, 1996 - "Acústica: Descrição e medição do ruído ambiente".

As amostragens deverão ter duração adequada, face às flutuações dos estímulos sonoros em presença, ou seja, até ocorrer a estabilização do parâmetro de avaliação ( $L_{Aeq}$ , em dB(A)) num sonómetro integrador.

Deverá ser efetuada uma apreciação qualitativa das características e origem dos estímulos sonoros registados, por forma a identificar e a eliminar a eventual contribuição de ruídos extemporâneos, não representativos das condições em avaliação que possam influenciar os resultados das medições (por exemplo, alterações das atividades locais, de humanos ou animais domésticos, provocadas pela presença da equipa de monitorização).

Face às dificuldades ou impossibilidade de acesso a propriedades privadas, e ainda tendo em conta a conveniência em poder repetir as medições acústicas sempre que desejável, não se recomenda a realização de medições em locais vedados ou privados, nem à cota de pisos elevados, considerando-se preferível a caracterização das condições acústicas nesses locais com recurso a técnicas de *monitorização indirecta*, adiante descritas.

### **15.4.2. Equipamento de registo e análise**

Os sonómetros a utilizar para monitorização do ruído devem cumprir as especificações e critérios da normalização aplicável nesta matéria (NP 1730, 1996 – Parte 1: Grandezas fundamentais e procedimentos; Secção 4), devem ser do tipo integrador, com capacidade de análise de frequências, e devem estar verificados por laboratório competente e devidamente calibrados.

Os microfones dos sonómetros devem estar equipados com protectores de vento apropriados e as características dos equipamentos utilizados devem ser registadas para fins de referência.



Devem ainda ser utilizados equipamentos calibrados para registo dos parâmetros meteorológicos com interesse (velocidade do vento, temperatura e humidade do ar).

No que respeita à *monitorização indirecta*, devem ser utilizadas técnicas de avaliação de acordo com os procedimentos de cálculo definidos nas Normas especificadas para os vários tipos de fontes sonoras, designadamente *Norma Francesa XPS 31-133* – tráfego rodoviário, *Norma Holandesa SRMII* – Tráfego Ferroviário e *Norma Portuguesa NP 4361-2:2011* – Ruído industrial, referidas no Decreto-lei n.º 146/2006.

#### **15.4.3. Critérios de avaliação**

Os resultados de cada campanha de monitorização do ruído devem ser analisados nos termos das disposições expressas no Decreto-Lei n.º 9/2007, que contempla a adoção das medidas necessárias para que a exposição das populações ao ruído, no exterior, verifique os *valores limite de exposição* aplicáveis, (art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 9/2007).

#### **15.5. Medidas de gestão ambiental a adotar em função dos resultados obtidos**

Face às disposições regulamentares relativas ao ruído, designadamente no que respeita ao licenciamento e autorização de novas construções para fins habitacionais, escolas, hospitais ou similares em locais ruidosos (Art.º 12.º do Decreto-Lei n.º 9/2007), os resultados das campanhas de monitorização permitirão identificar os locais situados nas proximidades das "fontes de ruído", onde deverá ser interdita a construção de novos edifícios do tipo indicado.

Por outro lado, tendo em conta o carácter previsional da metodologia utilizada para cálculo dos níveis sonoros apresentados no PMRRCC, não se exclui a possibilidade de ocorrerem situações em que as previsões apresentadas no Plano, não se confirmem.

Assim sendo, os resultados das campanhas de monitorização deverão também permitir identificar situações deste tipo, podendo nesses casos considerar-se necessário proceder à revisão/alteração das conclusões do presente estudo integrando dados atualizados.

Nestas situações poderá ser conveniente proceder também a ajustamentos do "*Plano de Monitorização do Ruído*", designadamente no que respeita aos locais a monitorizar.

Caso os resultados da monitorização confirmem a presença de condições acústicas que não respeitem as disposições regulamentares aplicáveis (Art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 9/2007), deverá proceder-se à implementação de medidas para minimização do ruído de tráfego, ou outras fontes de interesse, visando a adequada proteção das populações residentes.

## **16. NOTA CONCLUSIVA**

De acordo com os artigos 8º e 9º do Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei 9/2007, de 17 de Janeiro, devem as Câmaras Municipais elaborar Planos Municipais de Redução de Ruído, abrangendo o território concelhio onde se identifique exposição a níveis sonoros do ruído ambiente, superiores aos limites regulamentares aplicáveis.

Assim, o presente Plano Municipal de Redução de Ruído, relativo ao Concelho de Cascais, é elaborado de acordo com o Dec-Lei 9/2007 e segue as orientações expressas no *Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído*, elaborado pelo Laboratório de Acústica da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), e ainda as *Recomendações para Seleção e Métodos de Cálculo a utilizar na previsão de níveis sonoros*, publicadas pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

A avaliação e análise efetuada permitem identificar 57 zonas de conflito, onde se verifica a ultrapassagem dos limites regulamentares aplicáveis, impondo o dimensionamento e implementação de medidas que permitam restabelecer a conformidade legal.

Destas situações, 32 são de Responsabilidade Municipal, sendo 18 de carácter prioritário (níveis de sobre-exposição superiores a 5 dB(A)) e traduzem-se, maioritariamente, na repavimentação de vias de circulação rodoviária, dado o carácter urbano na sua envolvente próxima.

A avaliação económica destas medidas de responsabilidade municipal, apresenta uma relação custo / benefício média global de aproximadamente -480,03€/pessoa.

Estas conclusões devem ser analisadas à escala do presente Plano e ser consideradas ou integradas nos correspondentes Planos Municipais de Ordenamento do Território.

Sintra, 09 de Maio de 2022

**CERTIPROJECTO, LDA**  
**DEPARTAMENTO DE ACÚSTICA AMBIENTAL**

**DIRECÇÃO TÉCNICA**

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

**O TÉCNICO RESPONSÁVEL**

Marta Antão  
(Geógrafa)

**COORDENAÇÃO TÉCNICA**

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

c:\users\mantao\downloads\immi\_pmmr\_cascais\word\pmmr\_2022\_censos2021.doc

## 17. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

*DIRECTRIZES PARA A ELABORAÇÃO DOS MAPAS DE RUÍDO - VERSÃO 2*  
Agência Portuguesa do Ambiente, Junho de 2008

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

*REGULAMENTO GERAL DO RUÍDO*  
Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro

*PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS DE MEDIÇÃO DO RUÍDO AMBIENTE*  
Instituto do Ambiente, Abril 2003

*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

*MANUAL TÉCNICO PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS MUNICIPAIS DE REDUÇÃO DE RUÍDO*  
FEUP, ABRIL 2008

CENSOS 2011

**ANEXO I - FICHAS TÉCNICAS DE CARACTERIZAÇÃO DE ZONA DE CONFLITO**

**ANEXO II - MAPAS DE RUÍDO GLOBAL (FIGURAS 1 E 2) E MAPAS DE CONFLITO (FIGURAS 3 E 4)**

**ANEXO III - CARTA DE IDENTIFICAÇÃO DE ZONAS DE CONFLITO / IMPLANTAÇÃO DAS MEDIDAS DE  
MINIMIZAÇÃO DE RUÍDO (FIGURAS 5A -5D)**

**ANEXO IV - PROPOSTA DE LOCALIZAÇÃO DE SENSORES DE RUÍDO NO CONCELHO**