



dBLab

TAGUSPARK
Edifício Tecnologia I,11
2780-920 Oeiras
Portugal

Laboratório de Acústica e Vibrações, Lda.

T.+351214228950
F.+351214228959

www.taguspark.pt/dblab
dblab@taguspark.pt

Contribuinte n.º
504.745.310
capital social
5.000 €
matriculada na
conservatória do reg.
comercial de Oeiras
com o n.º 12863

MAPAS DE RUÍDO DO CONCELHO DE VIANA DO ALENTEJO

DESCRIÇÃO DO MODELO E RESULTADOS

Junho 2006

Local: Concelho de Viana do Alentejo

Referência do Relatório: 03_500_MPRD07

Data do Relatório: 23-06-2006

N.º total de páginas: 34
(excluindo anexos)

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO E OBJECTIVO.....	3
2.	CONTEXTO LEGISLATIVO	4
2.1	DEFINIÇÕES	4
2.2	ENQUADRAMENTO LEGAL DOS MAPAS DE RUÍDO	5
3.	METODOLOGIA	7
3.1	LIMITAÇÕES DA AVALIAÇÃO DE AMBIENTE SONORO “TRADICIONAL”	7
3.2	MAPAS DE RUÍDO – DESCRIÇÃO BREVE	7
3.3	MAPAS DE RUÍDO DO CONCELHO DE VIANA DO ALENTEJO	8
4.	DESCRIÇÃO DO PROJECTO.....	10
4.1	SOFTWARE UTILIZADO	10
4.2	INSTRUMENTAÇÃO UTILIZADA.....	11
4.3	NORMAS E PARÂMETROS UTILIZADOS.....	11
4.3.1	<i>Tráfego Rodoviário</i>	<i>11</i>
4.3.2	<i>Tráfego Ferroviário</i>	<i>15</i>
4.3.3	<i>Indústrias</i>	<i>17</i>
4.4	CARACTERIZAÇÃO DO MODELO	18
4.4.1	<i>Identificação do local em estudo</i>	<i>19</i>
4.4.2	<i>Área do mapa e área de estudo</i>	<i>20</i>
4.4.3	<i>Caracterização climática</i>	<i>20</i>
4.4.4	<i>Topografia.....</i>	<i>21</i>
4.4.5	<i>Edifícios</i>	<i>21</i>
4.4.6	<i>Fontes de Ruído</i>	<i>22</i>
4.4.6.1	<i>Tráfego Rodoviário</i>	<i>22</i>
4.4.6.2	<i>Tráfego Ferroviário</i>	<i>23</i>
4.4.6.3	<i>Indústrias</i>	<i>24</i>
4.5	VALIDAÇÃO DO MODELO.....	25
4.5.1	<i>Validação junto às fontes sonoras</i>	<i>25</i>
4.5.2	<i>Validação de longa duração.....</i>	<i>27</i>
4.6	RESULTADOS DO MODELO – MAPAS DE RUÍDO	28
4.6.1	<i>Análise dos mapas de ruído.....</i>	<i>29</i>
5.	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	31
6.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	32

ANEXOS

- ANEXO 1 – LOCALIZAÇÃO DAS RODOVIAS
- ANEXO 2 – LOCALIZAÇÃO DAS FERROVIAS
- ANEXO 3 – LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS
- ANEXO 4 – LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE MEDIÇÃO ACÚSTICA
- ANEXO 5 – MAPAS DE RUÍDO

O CD INCLUI AINDA O PRESENTE RELATÓRIO E RESPECTIVAS CARTAS EM FORMATO PDF.



MAPAS DE RUÍDO DO CONCELHO DE VIANA DO ALENTEJO

DESCRIÇÃO DO MODELO E RESULTADOS

Ficha Técnica

Designação do Projecto	Mapas de Ruído do Concelho de Viana do Alentejo
Cliente	Associação de Municípios do Distrito de Évora
Morada	R. 24 de Julho, n.º 1, 700-673 Évora
Local de realização dos ensaios	Concelho de Viana do Alentejo
Fonte(s) do Ruído Particular	Tráfego rodoviário Tráfego ferroviário Actividades industriais
Data(s) dos ensaios	Medições rodoviárias pontuais: 09-02-2005 e 18-02-2005. Medições rodoviárias – monitorização de longa duração: 02-11-2005 e 03-11-2005.
Data de Emissão	23-06-2006

Equipa Técnica

O presente trabalho foi elaborado pela seguinte equipa técnica:

- Luís Conde Santos, Eng. Electrotécnico (IST), MSc. Sound and Vibration Studies (Un. Southampton) – Director Técnico do Laboratório;
- Frederico Vieira, Eng. Ambiente (Univ. do Algarve) – Técnico do Laboratório;
- Nuno Margalho, Estudante de Eng. Ambiente (Univ. do Algarve) – Técnico Estagiário de Laboratório;
- Catarina Ferreira, Estudante Qualidade Ambiental (AESBUC, ETGI) – Técnica Estagiária de Laboratório.



1. INTRODUÇÃO E OBJECTIVO

“O Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, determina que na execução da política de ordenamento do território e urbanismo deve ser assegurada a qualidade do ambiente sonoro, na habitação, trabalho e lazer”.

O objectivo deste trabalho consiste na elaboração dos Mapas de Ruído do Concelho de Viana do Alentejo, de forma a dispor-se de uma ferramenta evoluída para a gestão e controlo da poluição sonora existente nessa área.

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

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

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

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

- Níveis de ruído previstos pelo modelo num dado conjunto de pontos receptores, em particular junto das zonas mais críticas devido à sua sensibilidade ao ruído;
- Mapas de ruído diurno e nocturno, considerando as principais fontes de ruído (vias rodoviárias, via ferroviária e actividades industriais).

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

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

Em anexo a este relatório, inclui-se um CD em que para além do presente relatório se inclui os referidos Mapas de Ruído.

2. CONTEXTO LEGISLATIVO

A legislação portuguesa em que se baseiam as disposições legais elaboradas e apresentadas neste trabalho é descrita no “Regime Legal sobre a Poluição Sonora” – Decreto-Lei n.º 292/2000 de 14 de Novembro, na Directiva Comunitária 2002/49/CE, sobre Avaliação e Gestão de Ruído Ambiente, e nas Notas Técnicas elaboradas pela DGA/DGOTDU – “Princípios orientadores para a Elaboração de Mapas de Ruído” e “Recomendações para Selecção de Métodos de Cálculo a Utilizar na Previsão de Níveis Sonoros”.

2.1 DEFINIÇÕES

De seguida apresentam-se algumas definições importantes relativas à elaboração de Mapas de Ruído:

- Intervalos de Tempo de Referência, segundo o Decreto-Lei n.º 292/2000 – São tomados como períodos de referência os seguintes: nocturno (22h00 às 7h00) e diurno (7h00 às 22h00);
- Ruído Ambiente – Ruído global observado numa dada circunstância num determinado instante, devido ao conjunto das fontes sonoras que fazem parte da vizinhança próxima ou longínqua do local considerado;
- Ruído Residual (ou Ruído de Fundo) – Ruído ambiente a que se suprimem um ou mais ruídos particulares, para uma determinada situação;
- Ruído Particular (ou Ruído Perturbador) – Componente do ruído ambiente que pode ser especificamente identificada por meios acústicos e atribuída a uma determinada fonte sonora;
- Área do Mapa – Área onde se pretende conhecer os níveis sonoros;
- Área de Estudo – A área de estudo, é uma área que geralmente é superior à área do mapa, onde poderão existir fontes de ruído que, apesar de se localizarem fora da área do mapa, poderão ter influência nos níveis sonoros aí existentes;
- Mapa de Ruído – Apresentação de dados sobre uma situação de ruído existente ou prevista em termos de um indicador de ruído, onde se representam as áreas e os contornos das zonas de ruído às quais corresponde uma determinada classe de valores expressos em dB (A);
- Mapa de Conflitos – Mapas diferenciais em que os níveis de ruído são comparados com determinados limites definidos para uma dada zona;
- Valor Limite – Valor que conforme determinado pelo Estado-membro (em Portugal correspondente aos valores impostos para zonas sensíveis ou mistas), que, caso seja excedido, é ou poderá ser objecto de medidas de redução por parte das autoridades competentes;
- Zonas Sensíveis – áreas definidas em instrumentos de planeamento territorial como vocacionadas para usos habitacionais, existentes ou previstos, bem como para escolas, hospitais, espaços de recreio e lazer e outros equipamentos colectivos prioritariamente utilizados pelas populações como locais de recolhimento, existentes ou a instalar;
- Zonas Mistas – as zonas existentes ou previstas em instrumentos de planeamento territorial eficazes, cuja ocupação seja afectada a outras utilizações, para além das referidas na definição de zonas sensíveis, nomeadamente a comércio e serviços;



- Planeamento Acústico – O controlo de ruído futuro através de medidas programadas; inclui o ordenamento de território, engenharia de sistemas para o tráfego, planeamento do tráfego, redução por medidas adequadas de isolamento sonoro e de controlo de ruído na fonte;
- Nível Sonoro Contínuo Equivalente, Ponderado A, L_{Aeq} , de um Ruído e num Intervalo de Tempo – Nível sonoro, em dB (A), de um ruído uniforme que contém a mesma energia acústica que o ruído referido naquele intervalo de tempo,

$$L_{Aeq} = 10 \log_{10} \left[\frac{1}{T} \int_0^T 10^{\frac{L(t)}{10}} dt \right]$$

sendo:

$L(t)$ o valor instantâneo do nível sonoro em dB (A);
 T o período de tempo considerado.

2.2 ENQUADRAMENTO LEGAL DOS MAPAS DE RUÍDO

O Decreto-Lei 292/00 de 14 de Novembro – Regime Legal Sobre Poluição Sonora, veio introduzir na Legislação Portuguesa uma série de obrigações para as Autarquias, numa perspectiva de melhorar a qualidade de vida das populações.

De acordo com o artigo 4º – Instrumentos de Planeamento Territorial do Capítulo II: “ As Câmaras Municipais devem promover a elaboração de mapas de ruído, de forma a enquadrar a preparação dos respectivos instrumentos de ordenamento do território”.

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

Os níveis sonoros limite, nestas zonas, são caracterizados pelo valor do parâmetro L_{Aeq} do ruído ambiente exterior, de acordo com as disposições do Decreto-Lei. Os valores limite para os dois tipos de zona são apresentados na Tabela 2-1.

Tabela 2-1– Níveis máximos de exposição ao ruído ambiente exterior, L_{Aeq} , dB(A).

Zona	Período Diurno (07h00-22h00)	Período Noturno (22h00-07h00)
Sensível	55 dB(A)	45 dB(A)
Mista	65 dB(A)	55 dB(A)

A Directiva Comunitária 2002/49/CE de 25.06.2002, que entrou em vigor em 18.07.2002 faz várias referências à elaboração de Mapas de Ruído. Entre estas referências constam a definição de Mapa Estratégico de Ruído, e o estabelecimento de datas para a elaboração destes mapas preconizando no seu Art.º 7º que: “até 30 de Junho de 2007, os Estados – Membros assegurarão a elaboração e aprovação pelas autoridades competentes de mapas de ruído para todas as aglomerações populacionais com mais de 250.000 habitantes e a todos os grandes eixos rodoviários, ferroviários e aeroportos situados no seu território”.



Em Outubro de 2001, a DGA (Direcção Geral do Ambiente) em conjunto com a DGOTDU (Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano) emitiram um documento com princípios orientadores para a Elaboração de Mapas de Ruído, sendo referido que estes instrumentos de Gestão Ambiental deverão ser integrados nos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT), a saber:

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

Neste documento refere-se que, os estudos de ordenamento se devem apoiar na informação disponível nos Mapas de Ruído, sendo este um elemento fundamental para a informação acústica das zonas, objecto de estudo de âmbito municipal.

Nestes princípios referem-se aspectos técnicos no que diz respeito à elaboração de Mapas de Ruído, dos quais alguns se descrevem a seguir:

- O indicador de ruído ambiente a utilizar é o nível sonoro médio de longa duração, LAeq, LT, expresso em dB(A), definido na NP-1730;
- É desejável que o Mapa de Ruído seja realizado por modelação na perspectiva de harmonização a médio/longo prazo com as regras adoptadas na Directiva;
- Os Mapas de Ruído devem ser realizados para cada um dos períodos de referência descritos na legislação;
- Devem ser consideradas pelo menos as seguintes fontes sonoras: grandes eixos de circulação rodoviária cujo tráfego médio diário anual (TMDA) ultrapasse os 8000 veículos, grandes eixos de circulação ferroviária com 30000 ou mais passagens de comboio ano, aeroportos e aeródromos e as actividades ruidosas abrangidas pela avaliação de impacte ambiental.

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

- A representação gráfica e medições de ruído ambiente deverão ser realizadas de acordo com a NP 1730;
- A escala não deve ser inferior a:
 - 1/25000, para articulação com PDM;
 - 1/5000, para articulação com PU e PP.
- Da informação mínima a incluir deve constar a denominação da área abrangida, o período de referência, a identificação das fontes consideradas, os métodos de cálculo utilizados, a legenda com escala de cores, escala e a data de avaliação.

3. METODOLOGIA

3.1 LIMITAÇÕES DA AVALIAÇÃO DE AMBIENTE SONORO “TRADICIONAL”

A avaliação de ambiente sonoro "tradicional" recorre a amostragens de ruído de curta duração, num número limitado de pontos no espaço. A utilização generalizada deste tipo de avaliação em áreas urbanas tem, sem dúvida, contribuído para o conhecimento global dos níveis de ruído existentes, em determinados locais de medição.

No entanto, a experiência tem demonstrado que, frequentemente, esta abordagem não permite obter resultados muito fiáveis nem uma visão clara do real ambiente sonoro da área em estudo. Além disso, não fornece geralmente informação suficiente para a tomada de decisão quanto às medidas minimizadoras a implementar – pois não permite identificar e classificar fontes de ruído – nem possibilita uma previsão dos resultados expectáveis de uma determinada intervenção correctiva.

Outro aspecto a ter em conta consiste na dificuldade que a avaliação "tradicional" tem em apresentar resultados de fácil leitura por não especialistas. Tal facto dificulta a comunicação efectiva dos resultados de medidas minimizadoras do ruído aos potenciais interessados, como a comunidade envolvente, organismos oficiais, indústrias, organizações ambientalistas, entre outros, não potenciando devidamente os efeitos dessas medidas na imagem da autarquia.

3.2 MAPAS DE RUÍDO – DESCRIÇÃO BREVE

O desenvolvimento de técnicas de modelação da emissão e propagação sonora, a par do aumento enorme das capacidades de memória e cálculo dos sistemas informáticos, permitiram o aparecimento nos últimos anos de programas informáticos capazes de modelar, com boa precisão e relativa rapidez, as mais complexas situações de geração e propagação de ruído. Os resultados são normalmente apresentados sob a forma de linhas isofónicas e/ou manchas coloridas, representando as áreas cujo nível de ruído se situa numa dada gama de valores, ou seja: Mapas de Ruído (Figura 3-1 à Figura 3-3).



Figura 3-1 – Mapa de Ruído em Planta.

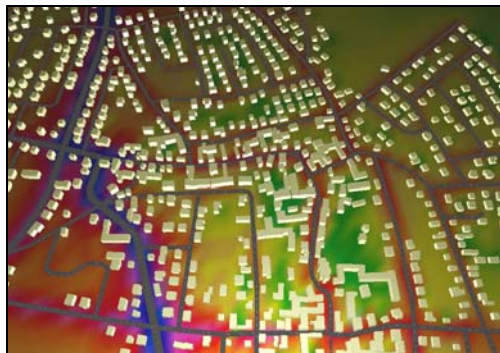


Figura 3-2 – Mapa de Ruído em 3D.

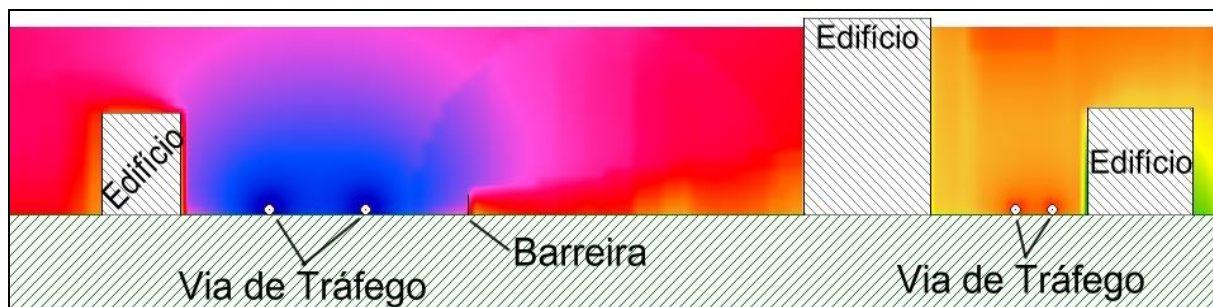


Figura 3-3 – Mapa de Ruído em corte transversal às vias rodoviárias.

Estes mapas de ruído não resultam directamente de medições de ruído realizadas pois, para que tal fosse possível com um mínimo de representatividade, seriam necessárias centenas, ou mesmo milhares, de medições, com duração de vários dias por cada ponto de medida. Eles resultam sim de cálculos realizados de acordo com modelos matemáticos baseados em Normas, englobando uma série de fases que a seguir se descrevem.

Desde a publicação do Livro Verde (1996) da "Future Noise Policy for EU" que ficou claramente definido que, a nível comunitário, toda a política do ruído ambiental se passará a basear na cartografia do ruído, inserida em sistemas de informação geográfica e considerada como ferramenta essencial de planeamento urbano, municipal e regional.

3.3 MAPAS DE RUÍDO DO CONCELHO DE VIANA DO ALENTEJO

A metodologia utilizada neste trabalho englobou as seguintes fases:

- Definição da “área do mapa” e da “área de estudo”;
- Recolha de dados climáticos e geográficos;
- Recolha de cartografia digital base, com a altimetria do terreno (curvas de nível), as fontes de ruído (infra-estruturas de transporte e fontes fixas), os edifícios e outros obstáculos permanentes à propagação de ruído (muros, barreiras acústicas);
- Identificação e levantamento das principais fontes de ruído existentes na área em análise – tráfego rodoviário, ferroviário e actividades industriais;
- Importação da altimetria para o Software CadnaA e criação do modelo digital do terreno (tridimensional);
- Importação para o Software CadnaA dos edifícios e outros obstáculos permanentes à propagação do ruído e definição da sua altura de forma a criar-se elementos 3D, a partir da informação fornecida pela Câmara local;
- Caracterização das fontes de ruído com base nas Normas francesas NMPB96 e XPS 31-133 (tráfego rodoviário), na Norma alemã Schall03 (tráfego ferroviário), nas Normas NP 4361-2 (ISO 9613-2) e ISO 8297:1994 (indústrias) e no procedimento interno do dBLab (PT60 – Elaboração de Mapas de Ruído);



- Análise e tratamento de dados relativamente às fontes sonoras, obstáculos, efeito do solo e padrões de ocupação do solo;
- Simulação dos níveis de ruído para o Concelho de Viana do Alentejo em computador através do software CadnaA e com base nas Normas referidas anteriormente, para realizar o referido mapa de ruído;
- Validação do modelo: selecção de pontos de medição em locais determinados para validação do modelo na sua globalidade. Medição de níveis de pressão sonora em conformidade com a Norma NP-1730 nesses pontos e respectiva comparação com os valores calculados através do modelo introduzido no software nas mesmas condições de funcionamento e condições climatéricas;
- Impressão final do mapa de ruído e análise final por inspecção visual, para eventuais detecções de erros de processamento.

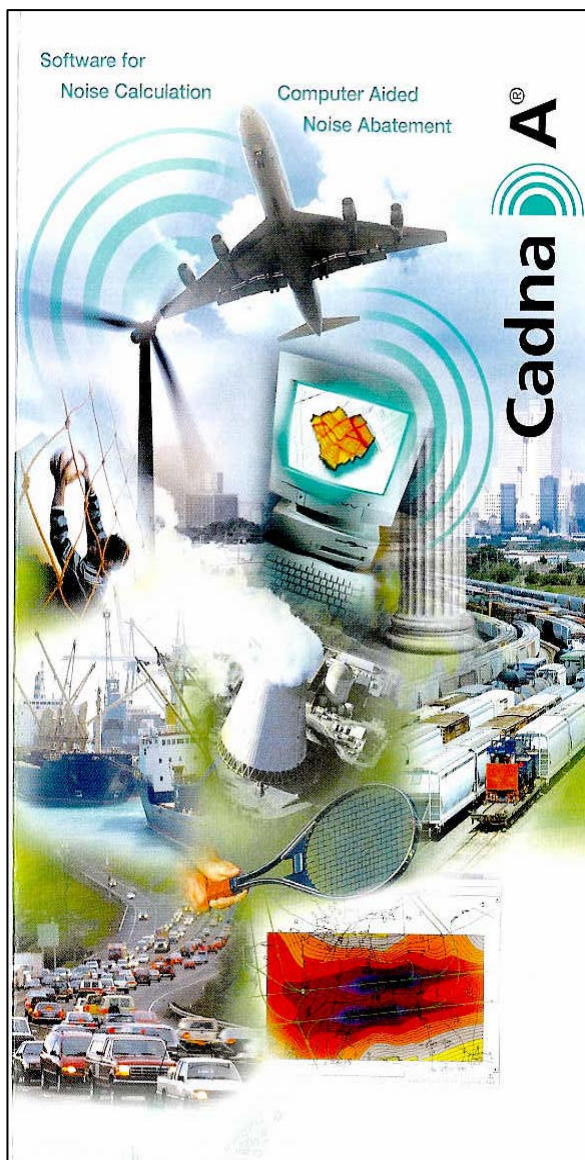
Em relação ao mapa de ruído (MR) elaborado para a referida área, relembram-se as seguintes observações:

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



4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

4.1 SOFTWARE UTILIZADO



O programa utilizado para a elaboração dos Mapas de Ruído foi o CadnaA (Figura 4-1).

De origem alemã, está no mercado desde a década de 80, tendo sido utilizado desde então quer pela equipa que o desenvolve (www.datakustik.de), quer generalizadamente por todo o mundo incluindo Portugal, onde foi inicialmente utilizado na elaboração do Mapa de Ruído de Lisboa, e que se generalizou entretanto na elaboração de Mapas de Ruído de outros municípios para grandes indústrias cimenteiras, fundições e centrais termoeléctricas.

É, manifestamente, um título de referência na área da modelação acústica.

O CadnaA cumpre integralmente com os requisitos apresentados na Directiva Comunitária (2002/49/CE), no que toca aos métodos de cálculo a utilizar para elaboração do mapa de ruído.

Deste modo, o CadnaA permite elaborar um mapa de ruído que inclui a contribuição de todos os tipos de fontes relevantes, sendo cada uma modelada de acordo com esses métodos.

Figura 4-1 – Software CadnaA.

4.2 INSTRUMENTAÇÃO UTILIZADA

Os equipamentos utilizados na realização do presente estudo, encontram-se homologados pelo IPQ, e as suas características técnicas e n.º de certificados de calibração, podem ser visualizadas na tabela seguinte.

Tabela 4-1 – Instrumentação utilizada.

Tipo	Características		Rastreabilidade		
	Ref. Marca Modelo	Nº de Série	Entidade Calibradora	Nº Certificado	Data de Calibração
Sonómetro	LAB-02 – RION NA-27	790997	I.S.Q.	245.70/05.017	10-02-2005
Calibrador	LAB-19 – RION NC-74	130558			
Sonómetro	LAB-23 – RION NA-27	10342176	I.S.Q.	17107/04	15-06-2004
Calibrador	LAB-24 – RION NC-74	50441102			
Sonómetro	LAB-27 – RION NL-31	341521	I.S.Q.	22046/04	26-07-2004
Calibrador	LAB-28 – Rion NC-74	50441107			

4.3 NORMAS E PARÂMETROS UTILIZADOS

Os mapas apresentados neste relatório foram gerados a partir de uma malha de cálculo de 10 por 10 metros no caso do concelho, 5 por 5 metros no caso da sede de concelho e a 4 metros acima do solo, correspondendo à altura recomendada pela Directiva Comunitária para áreas urbanas, na perspectiva de indicar aproximadamente os níveis incidentes em fachadas de edifícios sensíveis, tipicamente à altura de primeiro andar. Há ainda a salientar que foi utilizado um valor de 1 reflexão para cada raio sonoro.

4.3.1 TRÁFEGO RODOVIÁRIO

A modelação do ruído de tráfego rodoviário, para obtenção do seu nível sonoro associado, passa primeiro de tudo, pela caracterização da emissão sonora dos veículos rodoviários e respectiva modelação em cada via de trânsito, e em seguida, na caracterização da associada propagação sonora na atmosfera.

Na ausência de um método nacional para o cálculo de níveis de ruído de tráfego rodoviário, recorreu-se, neste estudo, ao método de cálculo recomendado pela Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à Avaliação e Gestão do Ruído Ambiente (2002/49/CE, de 25 de Junho),



Esta Directiva recomenda, no seu anexo II, que se utilize a base de dados constante no documento “Ministère de l’Environnement et du Cadre de Vie; Ministère des Transports; CETUR – *Guide du Bruit des Transports Terrestres: Prèvision des Niveaux Sonores*. [s.l.]: ed. A., 1980. Pág. 98 e 99”, e o método NMPB-1996 (Norma XPS 31-133) o qual reparte a via de tráfego em fontes pontuais, considerando a aproximação da *Acústica Geométrica* para a propagação sonora associada a cada fonte.

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

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

O tráfego rodoviário numa Via de Trânsito, devido às relativamente reduzidas dimensões dos veículos automóveis, pode ser modelado como por um número de Fontes Pontuais igual ao número de veículos que nela circulam, a moverem-se com velocidades iguais às dos respectivos veículos e com um Nível de Potência Sonora, Ponderado A, L_{AW} , função da velocidade, do tipo de veículo, do perfil longitudinal e do fluxo de tráfego.

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

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

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



De acordo com o método NMPB-1996 uma fonte linear é segmentada em fontes pontuais da seguinte forma:

- O nível de potência sonora L_{AWi} expresso em dB(A) de uma fonte pontual para uma dada banda de oitava pode ser obtida através de valores disponibilizados no “Guide du Bruit des Transports Terrestres” – “Prévision des niveaux sonores”, CETUR, 1980, ábacos 4.1 e 4.2, através da seguinte fórmula:

$$L_{Wi} = [(E_{VL} + 10 \log Q_{VL}) \oplus (E_{PL} + 10 \log Q_{PL})] + 20 + 10 \log(l_i) + R(j)$$

em que,

- $\oplus$ é a soma logarítmica das duas parcelas adjacentes
- E_{VL} e E_{PL} são os níveis sonoros retirados dos ábacos acima referidos para veículos ligeiros e pesados respectivamente;
- Q_{VL} e Q_{PL} são os fluxos horários de veículos ligeiros e pesados respectivamente, representativos do período considerado para análise
- L_i é o comprimento em metros do segmento da fonte linear modelada por fontes pontuais
- $R(j)$ é o espectro referência para tráfego rodoviário calculado pela Norma Europeia EN 1793-3 conforme a tabela seguinte:

J	Banda de oitava	R(j) em dB(A)
1	125 Hz	-14
2	250 Hz	-10
3	500 Hz	-7
4	1 kHz	-4
5	2 kHz	-7
6	4 kHz	-12

Apresenta-se, na figura seguinte, o fluxograma preconizado pelo método NMPB-1996, o qual pondera a probabilidade de ocorrência de condições atmosféricas favoráveis e desfavoráveis à propagação sonora.

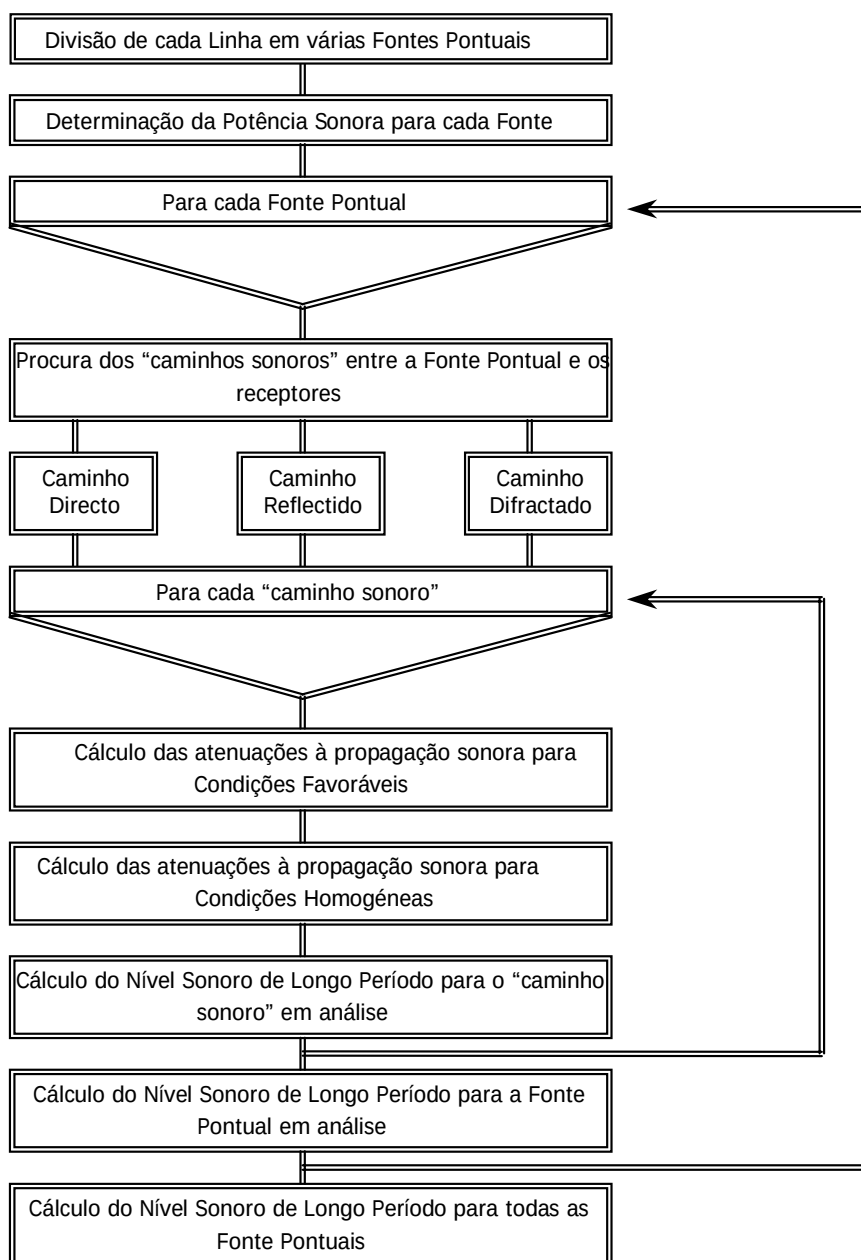


Figura 4-2 – Fluxograma do método NMPB'96.



4.3.2 TRÁFEGO FERROVIÁRIO

No que diz respeito à modelação de tráfego ferroviário, importa referir que o método recomendado pela Directiva Comunitária 2002-49-CE é o "Standaard-Rekenmethode II" dos Países Baixos, publicado na "Reken - Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï" 96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer". Porém, de acordo com o Instituto do Ambiente, em alternativa ao método recomendado na Directiva, pode ser adoptado um método que verifique os seguintes critérios:

- Possibilidade de gerar previsões ao longo de um corredor associado à via ferroviária;
- Possibilidade de gerar mapas de ruído associados às previsões;
- Possibilidade de gerar previsões detalhadas à escala local de forma a apoiar a decisão sobre um plano de redução de ruído;
- Possibilidade de calcular os resultados em termos do indicador $L_{Aeq,LT}$
- Cálculo dos resultados por bandas de oitava;
- Distinção entre diferentes tipos de composições;
- Consideração da influência do declive da via na potência da locomotiva e consequentemente nos níveis sonoros de emissão;
- Correção meteorológica no cálculo de $L_{Aeq,LT}$, para condições favoráveis e desfavoráveis à propagação do som, adaptada às condições nacionais;
- Consideração de vários tipos de solo na vizinhança acústica da via;
- Consideração de vários tipos de vegetação (por exemplo, vegetação rasteira, floresta, áreas cultivadas) na vizinhança acústica da via;
- Consideração de efeitos topográficos na propagação do ruído;
- Consideração de efeitos de atenuação devido a obstáculos;
- Consideração de efeitos de reflexão entre fachadas e outros obstáculos (pelo menos, reflexões de 1ª ordem).

Verificados os critérios estipulados pelo Instituto do Ambiente, utilizou-se para a modelação do ruído de tráfego ferroviário a norma alemã Schall 03 que considera os seguintes parâmetros:

- traçado de cada via, devidamente cotado na cartografia;
- tipo de comboio (passageiros, mercadorias);
- número de circulações diárias em ambos os sentidos;
- percentagem do comprimento de cada tipo de comboio servido por travões de disco;
- comprimento médio das composições;
- velocidade máxima a que cada tipo de comboio circula;



- limite de velocidade da via;
- localização de pontes e viadutos;
- localização de cruzamentos com rodovias;
- raios de curvatura da ferrovia;
- tipo de assentamento do carril.

A norma em questão calcula o ruído recebido com base no ruído emitido por cada segmento supondo que todas as fontes estão concentradas no ponto central do segmento. A atenuação com a distância é calculada para cada ponto de fonte considerando que só emite ruído acima do nível do solo. Adicionalmente, a norma caracteriza cada tipo de composição com um valor para o nível de ruído recebido a uma determinada distância, altura e velocidade. Caso se pretenda obter resultados para outras velocidades é multiplicado o nível de ruído emitido por cada ponto de fonte de cada composição por um factor que relaciona a velocidade de referência com a pretendida. Os cálculos são feitos para cada segmento e “adicionados” no final.

O nível de emissão sonora $L_{r,k}$ recebido no receptor r devido ao nível emitido $L_{m,E,k}$ do k -ésimo segmento é calculado por:

$$L_{r,k} = L_{m,E,k} + 19.2 + 10 \log l_k + D_c + A_{prop,k} + C_{inc}$$

em que,

- $L_{r,k}$ é o nível de emissão sonora recebido no receptor devido ao nível emitido pelo k -ésimo segmento;
- $L_{m,E,k}$ é o nível emitido pelo k -ésimo segmento;
- l_k comprimento do segmento;
- $A_{prop,k}$ é a atenuação devido ao percurso de propagação do k -ésimo segmento;
- C_{inc} a correcção devido ao menor incómodo sonoro causado pelos comboios em relação ao ruído rodoviário.

considerando:

$$L_{m,E} = 10 \log \sum_j 10^{\frac{L_{comboio}}{10}} + C_{linha}, \text{ para } j \text{ tipos de comboios.}$$

em que,

- $L_{comboio} = L_0 + C_{FZ} + C_D + C_I + C_{vel}$
- $C_{linha} = C_{Fb} + C_{Br} + C_{cruz} + C_{Ra}$

$$A_{prop,k} = A_{div} + A_{atm} + A_{gr} + A_{misc}$$

em que,

- C_{FZ} é a correcção devido ao tipo de veículo;
- C_D a correcção devida ao tipo de travões;
- C_l a correcção do comprimento do comboio;
- C_{Fb} correcção devida aos materiais usados na linha;
- C_{Br} correcção devida ao ruído em pontes;
- C_{cruz} correcção para o aumento de emissão devido ao cruzamento de vias;
- C_{Ra} correcção para percursos em curva.

4.3.3 INDÚSTRIAS

A avaliação do impacte sonoro das fontes industriais, foi efectuada através de modelação de fontes em áreas horizontais. Esta consiste na modelação das zonas industriais mais ruidosas, determinando-se genericamente a potência sonora, por metro quadrado, de cada uma dessas áreas.

A determinação da potência sonora baseia-se na Norma ISO 8297:1994(E) e, sucintamente, consiste na realização de medições do ruído ambiente na área envolvente à unidade industrial em avaliação, variando a distância à fonte, a altura das medições e a distância entre pontos de medição em função das características (altura média das fontes, comprimento máximo da unidade industrial) da área industrial em estudo. A potência sonora da unidade industrial é determinada em função dos valores medidos indicados no modelo como pontos receptores de optimização e definindo os parâmetros de cálculo necessários, parâmetros esses que obedecem à norma indicada anteriormente.

A atenuação do som na sua propagação ao ar livre foi calculada pelo software recorrendo à norma NP 4361-2 (2001). Esta norma especifica um método de engenharia para o cálculo da atenuação do som durante a sua propagação em campo livre, a fim de prever os níveis de ruído ambiente a uma dada distância proveniente de diversas fontes.

O método permite prever o nível sonoro equivalente, ponderado A em condições meteorológicas favoráveis à propagação a partir de fontes de emissão conhecidas e, neste caso, calculado pela ISO 8297:1994(E).

Especificamente, esta norma providência métodos de cálculo para os seguintes efeitos físicos que influenciam os níveis de ruído ambiental:

- Divergência geométrica;
- Atenuação através do solo;
- Atenuação por barreiras acústicas;
- Atenuação por zonas industriais ou verdes;
- Reflexões em superfícies.

A equação básica definida na Norma NP 4361-2 (ISO 9613-2) para o cálculo do nível de pressão sonora (L_p), para um dado receptor, é:

$$L_p = L_w + D_c - A$$

em que,

- L_w é o nível de potência sonora produzida por uma fonte sonora, dB;
- D_c é a correcção de directividade, dB;
- A é o termo de atenuação do nível de potência sonora que ocorre durante a propagação do som desde a fonte emissora até ao receptor, dB.

em que,

$$A = A_{atm} + A_{solo} + A_{div} + A_{bar} + A_{var}$$

- A_{atm} é a atenuação resultante da absorção atmosférica;
- A_{solo} é a atenuação resultante da absorção por parte do solo;
- A_{div} é a atenuação resultante da divergência geométrica;
- A_{bar} é a atenuação resultante de barreiras;
- A_{var} é a atenuação resultante de efeitos diversos, como zonas industriais e zonas verdes.

Outro método utilizado, foi a atribuição de potências sonoras às fontes de ruído, como consta do documento “Good Practice Guide for Strategic – Noise Mapping and Production of Associated Data on Noise Exposure” (Dezembro 2003) do European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise. A título indicativo apresentam-se no quadro seguinte os valores de potência por metro quadrado para três tipos de indústria, definidos naquele documento.

Quadro 4-2 - Equivalência entre o tipo de actividade industrial e o nível de potência sonora.

Tipo de indústrias	LW(por m ²)	
	diurno	noturno
Área c/ indústrias pesadas	65 dB(A)	65 dB(A)
Área c/ indústrias ligeiras	60 dB(A)	60 dB(A)
Área c/ usos comerciais	60 dB(A)	45 dB(A)

4.4 CARACTERIZAÇÃO DO MODELO

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

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

O Concelho de Viana do Alentejo integra o Distrito de Évora e é vizinho do Município de Évora, Montemor-o-Novo, Portel, Alcácer do Sal e Alvito (Figura 4-3).



Figura 4-3 – Localização da área em estudo.

Este concelho tem uma área com cerca de 393 km² e cerca de 5 602 habitantes distribuídos por 3 freguesias (Aquiar, Alcáçovas e Viana do Alentejo).

4.4.2 ÁREA DO MAPA E ÁREA DE ESTUDO

A área do mapa corresponde à área contida no limite do Município. Embora a propagação de ruído seja um problema eminentemente de âmbito local, muitas das infra-estruturas que produzem ruído atravessam vários municípios, por isso para aquelas que extravasam o limite concelhio, foram modeladas até 1 km para além do limite do concelho, conforme se ilustra na figura seguinte, para que fosse tida em conta essa emissão sonora. Neste último caso, a área considerada diz respeito à área de estudo. A distância considerada teve em conta o tipo e intensidade das fontes em causa, bem como das características de ocupação do solo no limite da área do mapa.

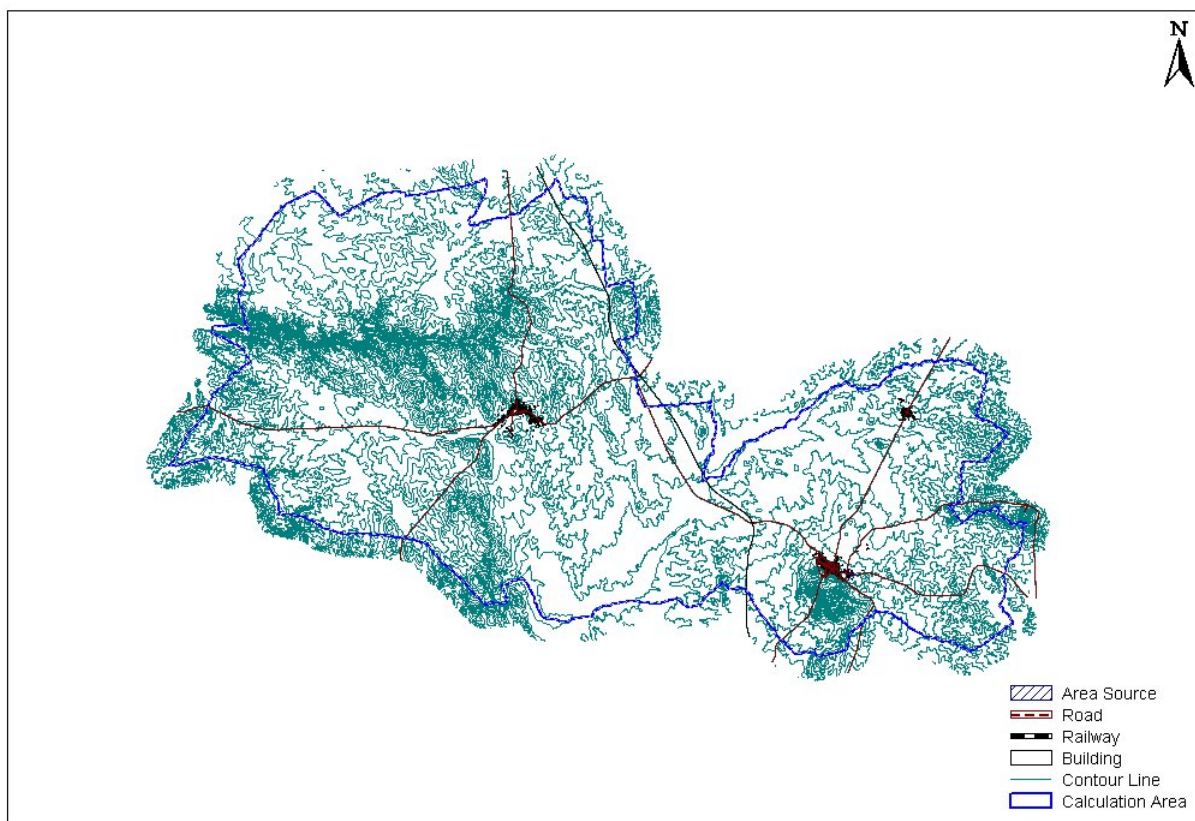


Figura 4-4 – Representação da área de estudo.

4.4.3 CARACTERIZAÇÃO CLIMÁTICA

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

A temperatura média anual utilizada foi de 15,5 °C e a humidade relativa do ar média anual foi de 70% (Fonte: Atlas do Ambiente).

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

4.4.4 TOPOGRAFIA

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

Os dados altimétricos do Concelho de Viana do Alentejo foram fornecidos pelo cliente. Para representar o terreno na área do mapa e na sua envolvente, foram utilizados neste modelo curvas de nível cotadas e pontos cotados de 10 em 10 metros à escala 1:25 000 (Figura 4-5).

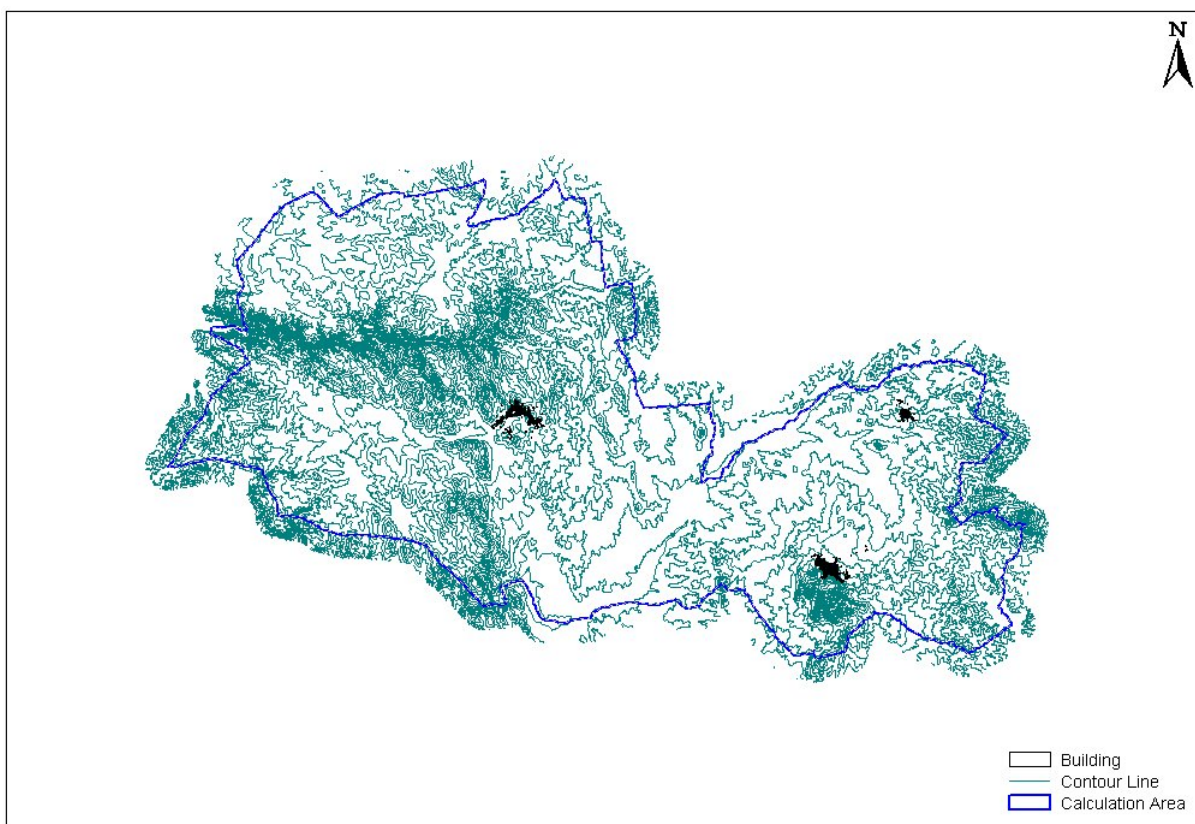


Figura 4-5 – Curvas de nível em planta da área total do município.

4.4.5 EDIFÍCIOS

A informação referente aos edifícios e outros elementos de construção (planimetria), foi fornecida pela Associação de Municípios do Distrito de Évora.

Os edifícios, residenciais ou não, foram introduzidos no programa, porém houve necessidade de rectificar alguma da cartografia, uma vez que ao importar a informação original surgiram polígonos que não representavam edifícios (lotes ou espaços vazios no interior de um edifício ou de um conjunto de edifícios). Relativamente esta cartografia à escala 1:1 000, dado não existir informação das cérceas dos edifícios, realizou-se o trabalho adicional para os edifícios de Viana do Alentejo, Aguiar e Alcáçovas de identificar o número de pisos dos edifícios e atribuir uma altura média 3 metros.

Na Figura 4-6, pode-se observar o aspecto do modelo tridimensional criado. Aos edifícios foi também atribuído um valor médio de absorção sonora.



Figura 4-6 – Vista tridimensional da Sede do Concelho.

4.4.6 FONTES DE RUÍDO

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

4.4.6.1 Tráfego Rodoviário

A localização desta informação foi obtida através da cartografia e documentação fornecida pela Associação de Municípios do Distrito de Évora.

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

Na Figura 4.8 pode ser visualizado o resultado final dos ajustes realizados a vias rodoviárias e a toda a envolvente.



Figura 4-7 – Visualização tridimensional do ajuste das vias rodoviárias ao terreno em Viana do Alentejo.

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

Assim, as fontes de ruído consideradas neste estudo foram a EN 254, a EN 2, a EN 257, bem como outras vias rodoviárias com tráfego considerável, nomeadamente na sede do concelho, como por exemplo a R. 5 de Outubro/R. do Lagar Novo e a R. do Rossio. Atendendo aos principais cruzamentos existentes nas vias rodoviárias em estudo, estas foram divididas em diferentes troços, como pode ser visualizado nas Cartas A1.1 e A1.2 do Anexo 1, de forma a caracterizar os diferentes volumes de tráfego. Dentro destes troços houve ainda uma subdivisão por velocidades de circulação permitidas e por tipo de piso.

Na Tabela A1-1 do Anexo 1 apresentam-se algumas características das vias rodoviárias incluídas no modelo para elaboração dos mapas de ruído, resultantes da consulta dos documentos “*Tráfego 2001-Rede Nacional do Continente*” do IEP, e mediante campanhas de contagens *in situ* do dBLab e da Autarquia.

4.4.6.2 Tráfego Ferroviário

Relativamente ao impacte acústico do tráfego ferroviário, o Concelho de Viana do Alentejo é atravessado pela Linha Ferroviária do Alentejo.

A implantação do traçado da linha foi obtida pela cartografia fornecida pela Associação de Municípios do Distrito de Évora. Esta cartografia continha o traçado da ferrovia projectada, no interior do Concelho de Viana do Alentejo, tendo sido efectuados alguns ajustes com o apoio dos ortofotomapas fornecidos. Relativamente às cotas da ferrovia, estas foram obtidas através da modelação do terreno gerada pelas curvas de nível, tendo sido feitos alguns ajustes a partir da informação recolhida no terreno. A localização da via ferroviária modelada pode ser visualizada na Carta A2.1 do Anexo 2.

Nas figuras seguintes pode ser visualizado o resultado final dos ajustes realizados à via ferroviária e sua envolvente.

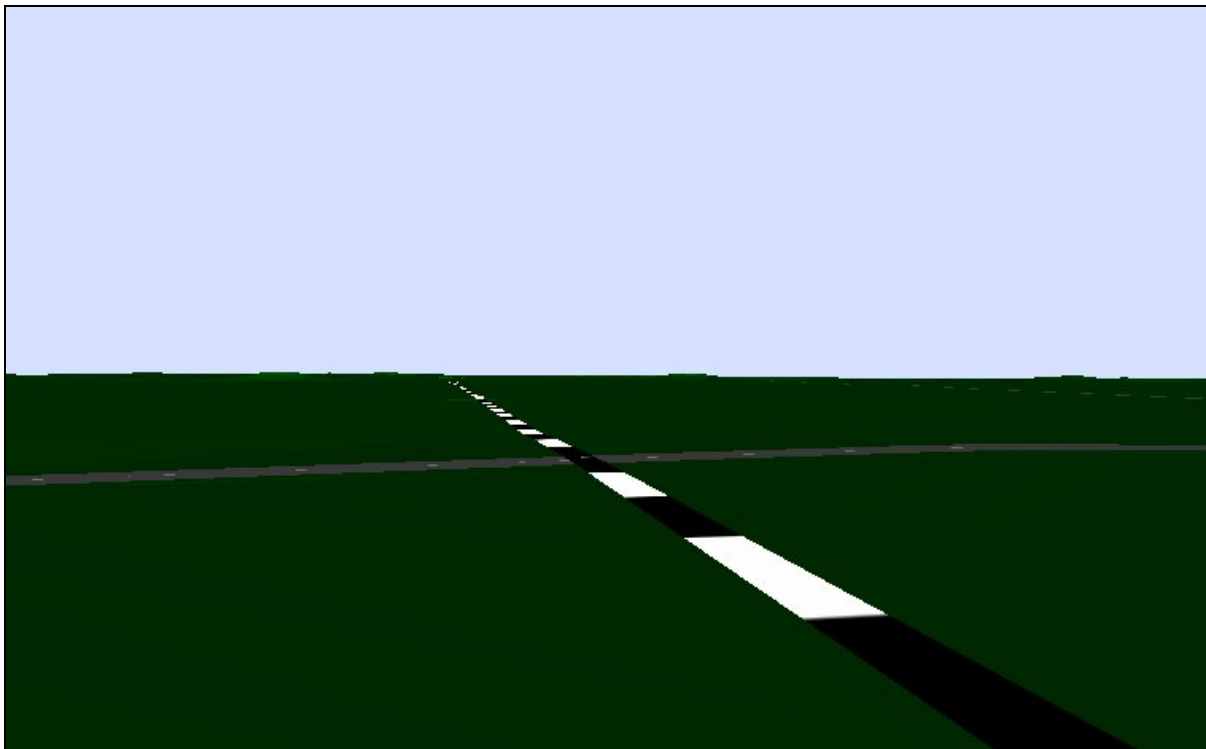


Figura 4-8 – Visualização tridimensional da Linha do Alentejo.

Os dados de tráfego ferroviário necessários para efectuar a modelação do tráfego ferroviário, bem como a informação sobre as vias e os comboios que nela circulam foram fornecidos pela CP (Comboios de Portugal), e podem ser visualizados na Tabela A2-1 do Anexo 2.

4.4.6.3 Indústrias

A fim de identificar as principais indústrias existentes no Concelho de Viana do Alentejo foi realizada uma pesquisa das indústrias com avaliação de impacte ambiental (AIA) e sujeitas a licenciamento de prevenção e controlo integrados da poluição (PCIP) e outras indústrias que se consideraram provocar algum impacte sonoro significativo.

Do trabalho de campo realizado identificaram-se a Zona Industrial de Viana do Alentejo, a qual se encontra representada na Carta A3.1 do Anexo 3.

Tendo por base os procedimentos descritos anteriormente, foram obtidos os valores de potência sonora apresentados na Tabela 4-3, que foram utilizados na modelação das fontes industriais do Concelho de Viana do Alentejo.

Tabela 4-3 – Zonas industriais e respectivas fontes de ruído.

Indústria	ID	Período Diurno	
		Potência Sonora (dBA)	Tempo de laboração (horas)
Zona Industrial de Viana do Alentejo - 1	01	55	8



4.5 VALIDAÇÃO DO MODELO

Após o cálculo do mapa de ruído e dado que os valores obtidos são em função dos dados de entrada, é necessário recorrer a uma validação do mesmo. A validação do modelo acústico foi efectuada por comparação dos níveis de pressão sonora medidos no terreno com os valores simulados pelo modelo, com este parametrizado de modo a reproduzir as condições observadas no local durante as medições realizadas.

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

4.5.1 VALIDAÇÃO JUNTO ÀS FONTES SONORAS

A fim de proceder à validação junto a cada fonte sonora introduzida no modelo, foram realizadas medições de ruído em 6 pontos receptores (Pontos de Validação), nos períodos diurno e nocturno. Estas amostragens tiveram uma duração representativa tendo em conta a variabilidade dos níveis de ruído existentes.

As medições foram realizadas de acordo com a metodologia descrita no Procedimento Técnico interno PT11 do dBLab, baseado na Norma Portuguesa 1730 (1996). Durante as amostragens de ruído realizadas, foram efectuadas contagens de tráfego com discriminação de veículos pesados e da sua velocidade média de circulação, a fim de poder simular no modelo a realidade medida.

Na Carta A4.1 do Anexo 4, encontram-se identificados os pontos receptores introduzidos no modelo que representam os locais onde foram realizadas medições. Estes pontos receptores foram cotados de modo idêntico à posição do microfone do sonómetro.

Na figura seguinte, pode-se visualizar em 3D um ponto receptor de ruído introduzido no modelo.



Figura 4-9 – Visualização em 3D de um ponto receptor de ruído.

Os valores obtidos pelo modelo nos pontos receptores de ruído são apresentados na Tabela 4-4.

Tabela 4-4 – Resultados do modelo nos pontos receptores.

Nome	ID	Níveis Calculados (dBA)		Coordenadas (m)		
		Diurno	Nocturno	X	Y	Z
EN 384 - F	7.01	67.0	58.9	11799.95	-148370.61	245.84
Rotunda - A	7.02	62.9	54.4	11520.99	-147968.17	240.17
Rotunda - C	7.03	59.4	49.4	11048.83	-147708.43	240.65
R. D. Ana Cabral/R. de S. Pedro	7.04	63.2	-	11193.09	-148064.79	250.11
EN 2 - P	7.05	60.5	53.5	-2099.58	-141684.27	211.5
EN 257 - E	7.06	59.4	51.0	-1154.28	-141792.82	229.04

Nas tabelas seguintes, em que se comparam os valores calculados pelo modelo com os valores das amostragens obtidas nos trabalhos de campo, utilizaram-se as seguintes designações:

$LAeq_{calc}$ nível sonoro contínuo equivalente calculado pelo modelo para o período de referência em questão;

$LAeq_{med\ médio}$ nível sonoro contínuo equivalente medido pelo dBLab para o período de referência em questão, ou média logaritmo de várias amostragens no mesmo ponto quando aplicável;

$LAeq_{calc} - LAeq_{med\ médio}$ diferença linear entre o $LAeq_{calc}$ e o $LAeq_{med\ médio}$

Tabela 4-5 – Comparação entre valores medidos e calculados para o Período Diurno.

Ponto	ID	LAeq calc	LAeqmed médio	LAeqcalc - LAeqmed	Comentário
EN 384 - F	7.01	67.0	68.5	1.5	≤ 3 dB (em módulo)
Rotunda - A	7.02	62.9	64.5	-1.6	≤ 3 dB (em módulo)
Rotunda - C	7.03	59.4	59.6	-0.2	≤ 3 dB (em módulo)
R. D. Ana Cabral/R. de S. Pedro	7.04	63.2	62.2	1.0	≤ 3 dB (em módulo)
EN 2 - P	7.05	60.5	64.8	-1.3	≤ 3 dB (em módulo)
EN 257 - E	7.06	59.4	61.2	-1.8	≤ 3 dB (em módulo)

Tabela 4-6 – Comparação entre valores medidos e calculados para o Período Nocturno.

Ponto	ID	LAeq calc	LAeqmed médio	LAeqcalc - LAeqmed	Comentário
EN 384 - F	7.01	58.9	60.7	1.2	≤ 3 dB (em módulo)
Rotunda - A	7.02	54.4	53.6	0.8	≤ 3 dB (em módulo)
Rotunda - C	7.03	49.4	48.8	0.6	≤ 3 dB (em módulo)
EN 2 - P	7.05	53.5	56.4	0.1	≤ 3 dB (em módulo)
EN 257 - E	7.06	51	49.1	1.9	≤ 3 dB (em módulo)

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

Tendo em conta os resultados do processo de validação, considera-se o modelo apresentado para a elaboração do mapa de ruído como validado, dado verificar-se o cumprimento da condição estipulada no procedimento interno do dBLab para mapas de ruído (PT60 – Elaboração de Mapas de Ruído):

$$| \text{LAeq calc.} - \text{LAeq médio} | \leq 3 \text{ dB(A)}$$

4.5.2 VALIDAÇÃO DE LONGA DURAÇÃO

Os mapas de ruído apresentados neste trabalho correspondem a níveis sonoros contínuos equivalentes de longa duração, tipicamente para condições médias anuais, no respectivo período de referência, quer a condições meteorológicas, sendo aqui de realçar o facto de termos considerado sempre condições de propagação favoráveis ("downwind conditions").

A validação junto às fontes sonoras, embora muito útil para aferir localmente o rigor do modelo, não permite uma comparação directa com os valores de longa duração obtidos pelo modelo. Por este motivo, neste estudo foram realizadas apenas duas amostragens de longa duração, baseadas na Norma Portuguesa NP1730 (1996).

Em relação a esta validação, a medição foi efectuada num ponto receptor de ruído cujas principais contribuições de ruído foram provenientes de vias rodoviárias. Na Carta A4.1 do Anexo 4., pode ser visualizada a sua localização geográfica.

De seguida, são apresentados, sob a forma de Tabela, os valores obtidos durante a medição de longa duração, tendo em conta os períodos diurno e nocturno.

Tabela 4-7 – Resultados do modelo nos pontos receptores.

Nome	ID	Níveis Calculados (dBA)		Coordenadas (m)		
		Diurno	Nocturno	X	Y	Z
R. Dr. José António de Almeida	7.07	56	46.9	11317.52	-148021.77	252.03

Na tabelas seguintes é apresentada a comparação entre os valores calculados pelo modelo e os valores medidos, para o período diurno e nocturno, verificando-se que os desvios são inferiores a 3 dB(A).

Tabela 4-8 – Comparação entre valores medidos e calculados para o Período Diurno.

Nome	ID	LAeq calc	LAeqmed médio	LAeqcalc - LAeqmed	Comentário
R. Dr. José António de Almeida	7.07	56.0	55.8	0.2	≤ 3 dB (em módulo)

Tabela 4-9 – Comparação entre valores medidos e calculados para o Período Nocturno.

Nome	ID	LAeq calc	LAeqmed médio	LAeqcalc - LAeqmed	Comentário
R. Dr. José António de Almeida	7.07	46.9	46.9	0.0	≤ 3 dB (em módulo)

Tendo em conta os resultados do processo de validação, considera-se o modelo apresentado para a elaboração do mapa de ruído como validado, dado verificar-se o cumprimento da condição estipulada no procedimento interno do dBLab para mapas de ruído (PT60 – Elaboração de Mapas de Ruído):

$$| \text{LAeq calc.} - \text{LAeq médio} | \leq 3 \text{ dB(A)}$$

4.6 RESULTADOS DO MODELO – MAPAS DE RUÍDO

O cálculo dos mapas de ruído foi realizado a partir da criação de uma malha equidistante de pontos de cálculo. Para cada um dos pontos da malha, o modelo calcula os níveis de ruído adicionando as contribuições de todas as fontes de ruído, tendo também em consideração os trajectos de propagação e as atenuações, de acordo com o estipulado nas Normas francesas XPS 31-133, e “NMPB Routes 1996” (tráfego rodoviário), na Norma alemã Schall 03 (tráfego ferroviário) e nas Normas ISO 8297:1994 e NP 4361-2 (ruído industrial).

Os Mapas de Ruído da situação actual do Concelho de Viana do Alentejo, podem ser visualizados nos Mapas A5.1.1 e A5.1.2 do Anexo 5, período diurno e nocturno, respectivamente e os mapas de conflito nos mapas seguintes. Os Mapas de Ruído da sede de concelho, podem ser visualizados nos Mapas A5.4.1 e A5.4.2 do Anexo 5, período diurno e nocturno, respectivamente e os mapas de conflito nos mapas seguintes.

Como o município ainda não efectuou a classificação do território em zonas sensíveis ou zonas mistas exigida pelo Decreto-Lei n.º 292/2000, as análises que a seguir se apresentam são de âmbito geral.

Os mapas apresentados foram gerados a partir de uma malha regular de pontos receptores, com 10 por 10 metros no caso do concelho, 5 por 5 metros no caso da sede de concelho, e a 4 m de altura do solo. Foi utilizado um valor de 1 reflexão para cada raio sonoro.

4.6.1 ANÁLISE DOS MAPAS DE RUÍDO

Os Mapas de Ruído de Município permitem identificar situações prioritárias a integrar em planos de redução de ruído. Esta identificação resulta da análise de conformidade com o RLPS realizada a partir dos mapas de ruído.

A análise dos Mapas de Ruído produzidos a partir do modelo mostra que o Concelho de Viana do Alentejo não apresenta, de um modo geral, níveis de ruído muito elevados. Os casos onde os níveis são mais elevados situam-se em toda a extensão da EN 254, na EN 2, na EN 257 e no centro da sede de concelho, nomeadamente nas zonas adjacentes às R. 5 de Outubro/R. do Lagar Novo e a R. do Rossio.

É de referir que, mesmo nas proximidades da EN 254, a faixa de ruído $L_{Aeq,LT \text{ dia}} > 65 \text{ dB(A)}$ ascende aos 20 metros para cada lado da via e quanto ao período nocturno, a faixa de ruído $L_{Aeq,LT \text{ noite}} > 55 \text{ dB(A)}$ ascende aos 45 metros, para ambos os lados da via (Figura 4-10).

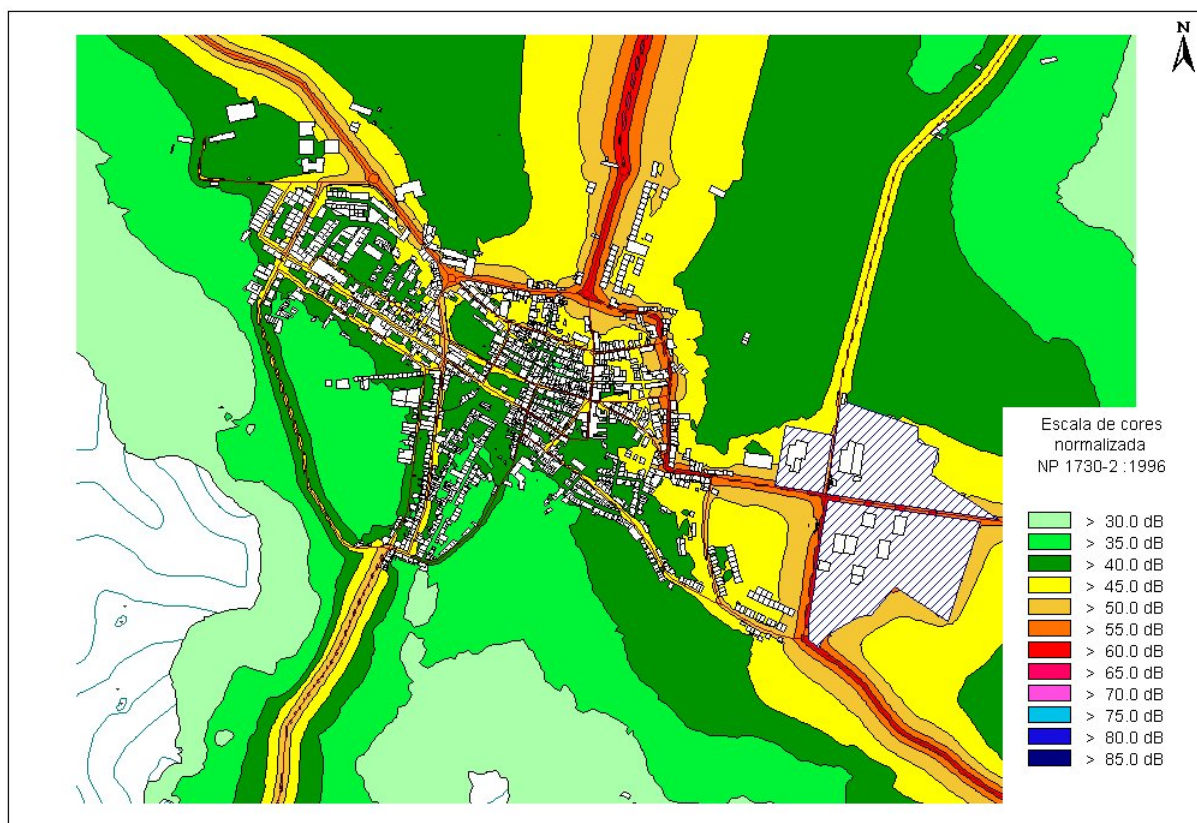


Figura 4-10 – Níveis sonoros junto a Viana do Alentejo, no período nocturno.

Como seria de esperar, verifica-se um decréscimo dos valores do período diurno para o nocturno, com valores de uma forma geral inferiores 6 dB. Dadas as circunstâncias, prevê-se que, quando houver classificação de zonas de ruído, o período nocturno seja o mais problemático em termos de situações não regulamentares.



dBLab

Laboratório de Acústica e Vibrações, Lda.

O Mapa de Ruído do Concelho é um mapa à escala do PDM, como tal apresenta todas as fontes que têm interesse a essa escala. Ao analisar áreas que se situam distantes das fontes modeladas, poderá não se estar a visualizar a realidade acústica aí existente, uma vez que estarão provavelmente sob influência de outras fontes de ruído locais, como por exemplo estradas ou caminhos municipais com pouco tráfego, mas sem relevância à escala municipal.



5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Foi desenvolvido um modelo computacional, utilizando o programa CadnaA, para calcular a emissão e propagação sonora das principais vias rodoviárias e ferroviária e das indústrias existentes no Concelho de Viana do Alentejo.

O modelo inclui o modelo digital do terreno, a implantação geográfica de edifícios e fontes sonoras, as características de emissão acústica destas fontes, bem como os algoritmos de cálculo de propagação sonora em conformidade com a Norma Francesa NMPB 96 e XP S 31-133, a Norma Alemã Schall03, a ISO 8297:1994 e a Norma NP 4361-2. O modelo foi validado através de um vasto número de medições de ruído realizadas “*in situ*” para as quais foram contabilizadas várias amostragens, de duração adequada à variabilidade dos níveis de ruído existente ao longo de períodos curtos.

Os cálculos realizados com o modelo permitiram obter a distribuição espacial de L_{Aeq} – Mapas de Ruído, assim como o valor deste indicador com pontos receptores discretos que espelham a situação acústica média do local em estudo.

A análise dos mapas de ruído permite visualizar algumas zonas em que os níveis de ruído são excedidos em mais de 5 dB(A) relativamente ao limites legais definidos quer para zonas mistas quer para zonas sensíveis. Esta informação deve ser tida em conta em termos da ocupação do solo prevista para uma dada zona, evitando-se a implantação de utilizações de tipo sensível, isto é edificações estritamente residenciais, escolas e hospitais nas áreas mais ruidosas. Deste modo, poder-se-á compatibilizar o uso do solo com os níveis de ruído existentes ou previstos.

Para estas zonas deverão, além disso, ser equacionados Planos de Redução de Ruído, que terão maior ou menor amplitude dependendo da classificação acústica que a Câmara Municipal atribuir ao território.

Neste contexto, apresenta-se em seguida a transcrição do artigo 6º do R.L.P.S.:

Artigo 6º - Planos Municipais de Redução de Ruído

“1- As zonas sensíveis ou mistas já existentes em que a exposição ao ruído no exterior contraria o disposto no presente diploma devem ser objecto de planos de redução de ruído da responsabilidade das câmaras municipais.

2 – Os planos de redução de ruído podem ser executados de forma faseada, sendo prioritários os referentes a zonas sensíveis ou mistas expostas a níveis sonoros contínuos equivalentes de ruído ambiente exterior que excedam em 5 dB(A) os valores referidos no n.º 3 do artigo 4º.

3 – Os Planos de Redução de Ruído têm carácter misto, regulamentar e programático, sendo aprovados pela assembleia municipal, sob proposta da câmara municipal.”

Elaborado por:

Frederico Vieira

Técnico do Laboratório

Verificado e aprovado por:

Luís Conde Santos

Director Técnico do Laboratório



6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ANMP – Associação Nacional de Municípios de Portugueses. Página da Internet «<http://www.anmp.pt/munp/mun/mun101w2.php?dis=07>», acedido a 05/09/2005.
2. Bundesbahn, I.D. (1990) Akustik 03 : Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03). Bundesbahn Zentralamt München, München.
3. Directiva Comunitária 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente, de 25 de Junho de 2002.
4. Directrizes para a Elaboração de Planos de Monitorização de Ruído de Infra-Estruturas Rodoviárias e Ferroviárias, DGA / DGOTDU, 2001.
5. Guide du Bruit des Transports Terrestres - Prévision des niveaux sonores”, CETUR, 1980.
6. ISO 8297:1994 – Determination of sound power levels of multisource industrial plants for evaluation of sound pressure levels in the environment – engineering method.
7. NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB”, publicado no "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 MAI 1995, article 6".
8. Norma Portuguesa NP – 1730, "Acústica. Descrição e Medição de Ruído Ambiente. Parte 1: Grandezas fundamentais e procedimentos”, Instituto Português da Qualidade, 1996.
9. Norma Portuguesa NP – 1730, "Acústica. Descrição e Medição de Ruído Ambiente. Parte 2: Recolha de dados relevantes para o uso do solo”, Instituto Português da Qualidade, 1996.
10. Norma Portuguesa NP – 1730, "Acústica. Descrição e Medição de Ruído Ambiente. Parte 3: Aplicação aos limites do Ruído”, Instituto Português da Qualidade, 1996.
11. Norme XP S31-133(2001) – Bruit des infrastructures de transports terrestre. Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur incluant les effets météorologiques.
12. Princípios orientadores para a Elaboração de Mapas de Ruído, DGA/DGOTDU, 2001.
13. Procedimentos específicos de medição de ruído ambiente, Instituto do Ambiente, Abril 2003.
14. Recomendação da Comissão Europeia 2003/613/EC, relativa às orientações sobre os métodos de cálculo provisórios revistos para o ruído industrial, o ruído das aeronaves e o ruído do tráfego rodoviário e ferroviário, bem como dados de emissões relacionados, de 6 de Agosto de 2003.
15. Recomendações para Selecção de Métodos de Cálculo a Utilizar na Previsão de Níveis Sonoros, DGA / DGOTDU, 2001.
16. Regime Legal sobre a Poluição Sonora – Decreto-Lei n.º 292/2000 de 14 de Novembro.
17. Wolfgang Probst, Bernd Huber, A Comparison of Different Techniques for the Calculation of Noise Maps of Cities, International Congress and Exhibition on Noise Control Engineering, 2001.
18. Wolfgang Probst, Implementation of the EU-directive on environmental noise Requirements for calculation software and handling with CadnaA, 2003.



dBLab

Laboratório de Acústica e Vibrações, Lda.

ANEXOS



dBLab

Laboratório de Acústica e Vibrações, Lda.

ANEXO 1



Tabela A1-1 – Listagem de algumas características das vias rodoviárias inseridos no modelo.

Nome	ID	Tráfego médio horário		Percentagem de Pesados (%)		Velocidade Máxima (km/h)		Perfil (m)
		Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	Ligeiros	Pesados	
R. da Lindina/R. José de Sousa Cabral	1	32	4	12.5	-	40	30	3
R. de S. Pedro (Viana do Alentejo) - B	2	60	7	13.3	-	40	30	3
R. de S. Sebastião/Tv. das Amendoeiras	3	105	16	-	-	40	-	3
EN 2 - R	4	154	23	5.2	8.7	90	80	7
EN 257 - D	5	43	8	11.6	12.5	90	80	7
EN 257 - E	6	138	25	7.2	4	90	80	7
EN 257 - G	7	30	5	6.7	-	90	80	7
EN 380 - E	8	121	22	10.7	9.1	90	80	7
EN 381	9	50	8	16	-	90	80	6
EN 257 - C	10	205	25	2	4	50	40	7
Viana do Alentejo - A	11	139	17	3.6	-	40	30	6
R. D. Ana Cabral/R. de S. Pedro	12	169	20	2.4	-	40	30	6
R. da Graça/R. Dr. Júlio Pereira Garrido	13	20	2	-	-	40	-	3
R. do Rossio	14	234	35	4.3	2.9	50	40	7
R. 5 de Outubro/R. do Lagar Novo	15	253	38	7.9	7.9	50	40	6
Tv. de S. Teotónio	16	69	17	8.7	5.9	40	30	3
R. da Esperança	17	162	29	3.7	3.4	50	40	5
EN 257 - F	18	138	25	7.2	4	50	40	7
EN 2 - Q	19	154	23	6.5	8.7	70	60	7
EN 2 - P	20	154	23	6.5	8.7	50	40	7
EN 2 - O	21	69	17	8.7	5.9	90	80	7
R. 8 de Março de 1980	22	34	3	-	-	40	-	7
Alcáçovas - A	23	32	3	-	-	40	-	6
EN 384 - F	24	192	23	9.4	13	50	40	7
EN 384 - E	25	38	10	13.2	11	90	80	7
R. do Mercado	26	18	2	-	-	30	-	3
R. Cândido dos Reis	27	30	4	-	-	30	-	3
R. da Graça/R. Dr. Manuel Dâmaso Prates	28	28	3	-	-	40	-	3
R. de S. Pedro (Viana do Alentejo) - A	29	129	16	3.1	-	30	30	6
Viana do Alentejo - B	30	45	5	6.7	-	40	30	6
Estrada de S. Pedro - A	31	102	12	3.9	-	40	30	3
R. Mestre Francisco Lagarto	32	32	4	-	-	40	-	3
Estrada de Vila Nova	33	50	6	16	-	30	30	3
Estrada de Vila Nova/R. Teófilo Braga	34	10	1	-	-	40	-	3
R. Fonte da Figueira - B	35	93	11	2.2	-	50	40	7
R. Fonte da Figueira - A	36	73	9	2.7	-	50	40	7
R. de S. Pedro (Alcáçovas) - A	37	70	11	5.7	-	50	40	6
R. de S. Pedro (Alcáçovas) - B	38	71	11	2.8	9.1	50	40	6



Nome	ID	Tráfego médio horário		Percentagem de Pesados (%)		Velocidade Máxima (km/h)		Perfil (m)
		Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	Ligeiros	Pesados	
EN 254 - P	39	311	78	9.6	5.3	50	40	7
R. Médico Sousa/L. de S. Luís	40	20	2	-	-	50	-	3
R. Brito Camacho	41	36	4	-	-	40	-	3
R. Dr. José António de Almeida	42	68	8	-	-	40	-	3
R. de Água Abaixo - B	43	20	2	-	-	40	-	3
R. Conselheiro José Fernando de Sousa	44	14	2	-	-	40	-	3
R. de Água Abaixo - A	45	34	4	-	-	30	-	3
R. António Isidoro de Sousa	46	10	2	-	-	30	-	3
R. Cândido dos Reis/Tv. do Relógio/R. Eusébio	47	4	1	-	-	30	-	3
R. Teófilo Braga	48	10	1	-	-	30	-	3
R. Miguel Bombarda	49	24	3	-	-	30	-	3
Estrada de S. Pedro - B	50	70	8	-	-	30	-	3
R. do Posto	51	30	4	-	-	40	-	3
Estrada de S. Pedro - C	52	40	4	-	-	40	-	3
R. do Progresso	53	40	5	-	-	40	-	3
R. do Padre Américo	54	20	2	-	-	40	-	3
CM 1118 / Estrada de Viana - A	55	27	3	3.7	2	70	60	5
Bairro da Cruz	56	41	8	2.4	11	50	40	6
CM 1118 / Estrada de Viana - B	57	27	3	3.7	2	50	40	5
EM 522	58	41	8	2.4	11	70	60	6
R. da Cruz (S. Bartolomeu do Outeiro)	59	44	4	-	-	40	-	4
R. dos Lavadouros (Outeiro)	60	4	1	-	-	50	-	5
EN 254 - N	61	332	83	9	5	90	80	7
EN 254 - O	62	332	83	9	5	50	40	7
EN 257 - A	63	144	26	9.7	7.7	90	80	7
EN 257 - B	64	161	29	7.5	6.9	70	60	7
Viana do Alentejo - C	65	33	3	9.1	-	30	30	6
R. D. Maria Joana Cabral/R. Eusébio Leão	66	28	3	-	-	40	-	3
R. Bento de Jesus Caraça	67	10	2	-	-	30	-	3
R. da Liberdade	68	11	2	-	-	30	-	3
R. do Adro dos Judeus - A	69	20	2	-	-	40	-	3
R. do Adro dos Judeus - B	70	10	1	-	-	30	-	3
Rotunda - C	71	97	15	4.1	3.3	40	30	3
Rotunda - B	72	169	22	3	2.3	40	30	3
Rotunda - A	73	204	38	5.9	5.3	40	30	3
Rotunda - D	74	127	39	11	5.1	40	30	3
EN 254 - R	75	311	78	9.6	5.3	50	40	7
EN 254 - Q	76	311	78	9.6	5.3	90	80	7



dBLab

Laboratório de Acústica e Vibrações, Lda.

ANEXO 2

Tabela A2-1 – Listagem de algumas características das vias ferroviárias inseridos no modelo.

Troço	ID	Velocidade máxima da via (km/h)	Penalizações (dB)		Tipos de comboio	N.º circulações (semana)		Velocidade máxima do comboio (km/h)	Comprimento das composições (m)	Comprimento do comboio servido por travões de disco (%)
			Pontes	Cruzamentos		Diurno	Nocturno			
Casa Branca - Beja	5.01	120	-	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.02	140	-	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.03	120	-	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.04	140	-	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.05	120	-	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.06	140	-	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.07	140	-	5	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.08	140	-	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.09	140	3	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.10	140	-	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.11	120	-	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.12	120	-	5	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0
Casa Branca - Beja	5.13	120	-	-	Regional	6	1	100	20	0
					Intercidades	4		120	95	70
					Interregional	1	1	120	220	0



dBLab

Laboratório de Acústica e Vibrações, Lda.

ANEXO 3



dBLab

Laboratório de Acústica e Vibrações, Lda.

ANEXO 4



dBLab

Laboratório de Acústica e Vibrações, Lda.

ANEXO 5



ÍNDICE DOS MAPAS

A5.1.1	Mapa de Ruído Diurno do Concelho de Viana do Alentejo
A5.1.2	Mapa de Ruído Nocturno do Concelho de Viana do Alentejo
A5.2.1	Mapa de conflitos Diurno do Concelho de Viana do Alentejo – Território classificado como Zona Mista
A5.2.2	Mapa de conflitos Nocturno do Concelho de Viana do Alentejo – Território classificado como Zona Mista
A5.3.1	Mapa de conflitos Diurno do Concelho de Viana do Alentejo – Território classificado como Zona Sensível
A5.3.2	Mapa de conflitos Nocturno do Concelho de Viana do Alentejo – Território classificado como Zona Sensível
A5.4.1	Mapa de Ruído Diurno da Sede do Concelho de Viana do Alentejo
A5.4.2	Mapa de Ruído Nocturno da Sede do Concelho de Viana do Alentejo
A5.5.1	Mapa de conflitos Diurno da Sede do Concelho de Viana do Alentejo – Território classificado como Zona Mista
A5.5.2	Mapa de conflitos Nocturno da Sede do Concelho de Viana do Alentejo – Território classificado como Zona Mista
A5.6.1	Mapa de conflitos Diurno da Sede do Concelho de Viana do Alentejo – Território classificado como Zona Sensível
A5.6.2	Mapa de conflitos Nocturno da Sede do Concelho de Viana do Alentejo – Território classificado como Zona Sensível