

Direção de Engenharia e Ambiente
Departamento de Ambiente e Sustentabilidade
Praça da Portagem, 2809-013 Almada
Portugal
T +351 212 879 701
ambiente@infraestruturasdeportugal.pt

Exmo. Senhor
Dr. Nuno Lacasta
Presidente do Conselho Diretivo da Agência
Portuguesa do Ambiente, I.P.
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal Ap. 7585
2610-124 Amadora

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	ANTECEDENTE	SAÍDA	DATA
S032485-202006-DGA.DGAR	2020-02-24			2767748/007	2020-07-30

Assunto: Resposta ao parecer, no âmbito do Decreto-Lei nº 136-A/2019, dos Planos de Ação das rodovias IC10/EN3 e IC10, EN6 e EN6-7, EN9, EN252 e EN378

Na sequência da Vossa comunicação com Ref.^a S032485-202006-DGA.DGAR de 24-02-2020 relativa ao assunto em epígrafe, vimos aqui dar resposta ao parecer da Agência relativamente aos PA de alguns dos troços de estrada da Zona Sul.

Em primeiro lugar, no que respeita ao *IC10/EN3 - Santarém (A1/IP1) - Santarém (IC10)* é indicado no PA que as medidas de minimização serão adotadas no âmbito do projeto de reabilitação da Variante à EN3 em Santarém – Nó do CNEMA (km 35+680) e Nó com a A1 (41+875).

Neste contexto há a referir que, uma vez que aquando da elaboração do PA não havia quilometragem definida no SIG da empresa, optou-se por considerar o início do troço no nó com a A1 definindo este ponto como o km 0+000. Mais tarde o Departamento de Planeamento enviou-nos indicações sobre a calendarização dos próximos projetos de intervenção entre eles o da Variante à EN3, isto é, do IC10, que se refere à mesma via, mas com a quilometragem da antiga EN3. Assim na prática, o projeto de reabilitação contemplará o troço objeto de PA e será realizado entre 2023 e 2024. As barreiras acústicas a instalar no IC10 serão também contempladas no âmbito do projeto.

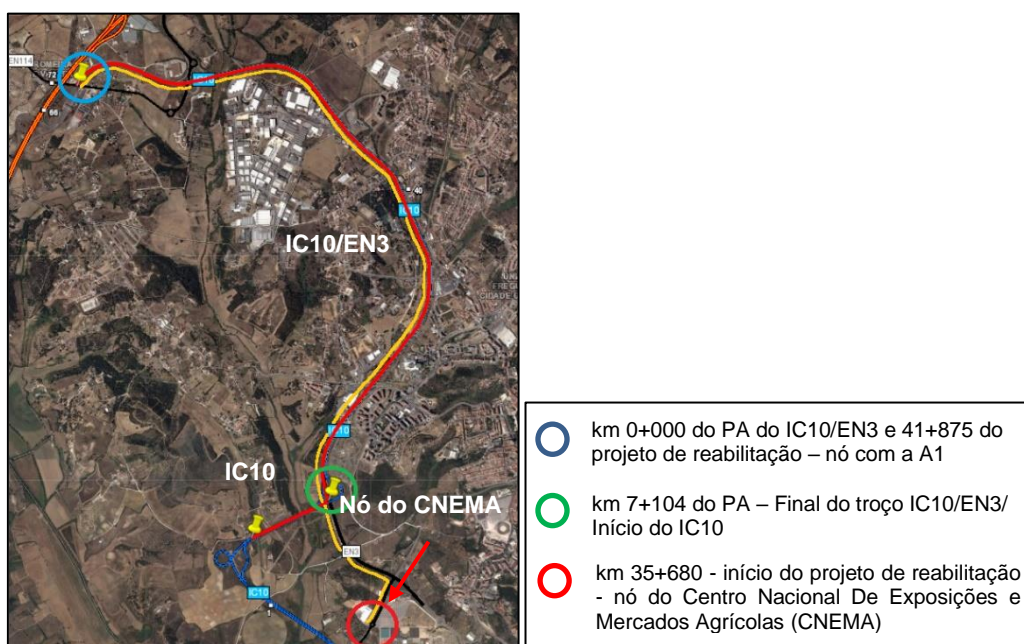


Figura 1 – Traçado do IC10/EN3 (a vermelho) e do projeto de reabilitação (a amarelo)

Por outro lado, no que se refere à *EN9 - Torres Vedras Nascente - Zibreira Poente (EN248)*, é também indicado no PA que as medidas de redução de ruído serão implementadas no âmbito do projeto de reabilitação EN9 - Torres Vedras (km 68+000) e Entroncamento com EN115 (Merceana) (km 83+700). Neste contexto há a salientar que o PA prevê a aplicação de uma camada de desgaste mais silenciosa nas seguintes zonas:

Situação de conflito	Medida proposta	pK inicial	pK final	Extensão linear (m)	Área (m ²)	Custo (€)
SC01	Alteração da camada de desgaste	66+988	67+389	401	2807	14035
SC02	Alteração da camada de desgaste	67+888	68+103	215	1505	7525
SC03	Alteração da camada de desgaste	69+284	69+565	281	1967	9835
SC04	Alteração da camada de desgaste	70+010	70+783	773	5411	27055
SC05						
SC06	Alteração da camada de desgaste	72+279	72+649	370	2590	12950

Assim sendo, informamos que se encontra já em curso a empreitada cuja intervenção inclui o troço entre o km 68+000 e o km 72+649. No que se refere aos restantes recetores, a análise efetuada para os mais próximos da via entre o km 66+988 e o km 68+000, permite concluir que apenas um dos recetores está em incumprimento com valores de 66/57 dB(A).

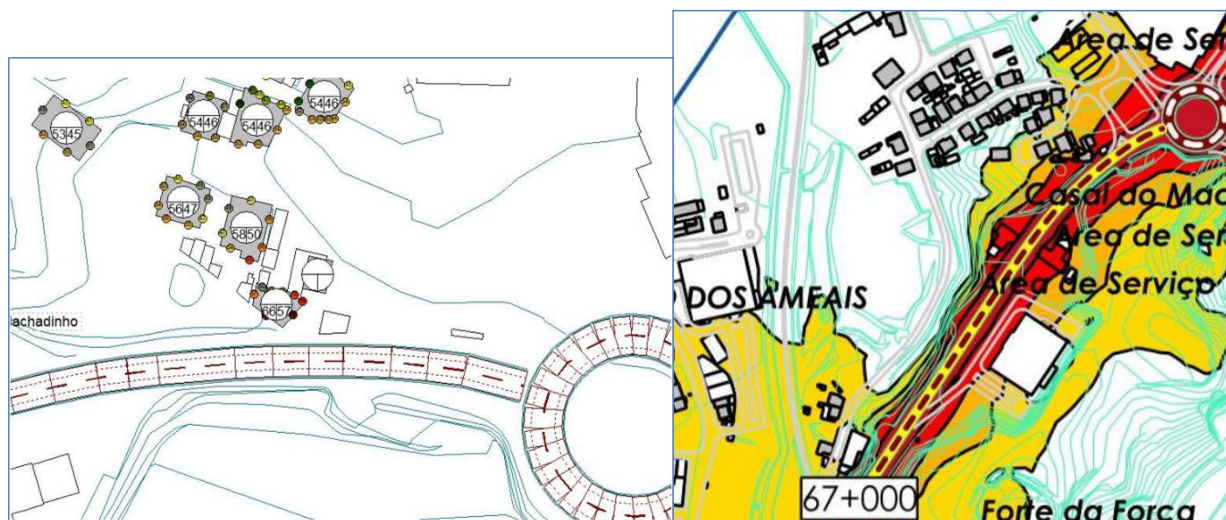


Figura 2 –Excerto do PA da EN9 na zona fora do âmbito do projeto de reabilitação e pormenor da modelação acústica das habitações mais próximas da via

Em relação às *EN6* e *EN6-7* há a referir que, de acordo com o já indicado no PA, a aplicação de uma camada de desgaste mais silenciosa será efetuada no âmbito do projeto de beneficiação da *EN6* entre Algés (km 0+000) e o Estoril (km 15+700). Estava em falta a calendarização de instalação das barreiras acústicas, assumindo-se agora o compromisso de as instalar num prazo máximo de três anos. No que respeita às *EN252* e *EN378* há a salientar que, nestas vias, os edifícios expostos a níveis superiores aos valores limite correspondem a situações em que as fachadas das habitações confrontam com o limite das vias ou o acesso à via se faz diretamente a partir da habitação impedindo a instalação de barreiras acústicas, pelo que as medidas a adotar se restringem à aplicação de camadas de desgaste mais silenciosas. O recurso a isolamento de fachadas como medida complementar, por outro lado, é manifestamente inviável do ponto de vista económico dado o quantitativo de estradas sob gestão da IP.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor de Engenharia e Ambiente

José Alves Monteiro

(MJP/EA-GAM)