

*HOTEL PALÁCIO ESTORIL 21 DE OUTUBRO DE 2010*  
**COLÓQUIO APCAP 2010**

# **DESAFIOS DA MOBILIDADE EM PORTUGAL**



**apcap**

*Caminhos para o futuro*

SESSÃO 3.2

# **Comité Permanente 2** *Ambiente e Segurança*



*COLÓQUIO APCAP 2010*

**DESAFIOS  
DA MOBILIDADE  
EM PORTUGAL**

COLÓQUIO APCAP 2010

# DESAFIOS DA MOBILIDADE EM PORTUGAL



## REPENSAR A LEGISLAÇÃO NACIONAL EM MATÉRIA DE RUÍDO À LUZ DA EXPERIÊNCIA NACIONAL E EUROPEIA

CP2-Ambiente e Segurança

Margarida Braga  
Luis Trabulo



## ÍNDICE

1. Introdução/Objectivos
2. Dificuldades de aplicação da legislação portuguesa em matéria de ruído
3. Panorâmica da legislação europeia (disparidade de limites e de indicadores, os vários tipos de fundamentos para o estabelecimento desses limites)
4. Limites de ruído e aspectos de maior relevância da legislação em países de referência da CE (Bélgica, França, Itália, Reino Unido, Alemanha e Espanha)
5. Abordagens possíveis para a reformulação da actual legislação
6. Conclusões

## **1. Introdução / Objectivos**

Tendo-se constatado algumas dificuldades na aplicação da legislação portuguesa em matéria de ruído, serve esta apresentação, para a partir da panorâmica da legislação europeia, encontrar possíveis caminhos que apontem para soluções de maior exequibilidade da legislação portuguesa.








## **2. Dificuldades de Aplicação da Legislação Portuguesa em Matéria de Ruído**

- O cumprimento estrito dos limites legais preconizado na legislação conduz a custos em medidas de minimização de ruído desproporcionados relativamente aos benefícios atingidos
- Controvérsia relativamente aos limites a aplicar em zonas não classificadas nas proximidades das GIT
- Falta de clarificação das responsabilidades dos vários intervenientes e de receptores instalados posteriormente à infra-estrutura de transporte;
- Subsistem situações em que não se consegue cumprir a legislação.

## 3. Panorâmica da Legislação Europeia

Estado Membro	Limites de ruído obrigatórios	Valores-guia / orientativos	Valores de ruído de referência para desencadear a acção	Tipo de limites de ruído
Áustria	X			fonte/vários par.
Bélgica	X			receptor/vários par.
Bulgária	X			fonte/vários par.
Chipre	-	-	-	
República Checa	X			receptor/globais/vários par.
Alemanha	X		X	receptor/globais/vários par.
Dinamarca	X	X		receptor/fonte/Max
Estónia	X			
Grécia	X			
Espanha	X			receptor/fonte/globais/vários par.
Finlândia		X		receptor/fonte/vários par.
França	X			fonte/vários par.
Hungria		X	X	fonte/vários par.
Irlanda		X		fonte/vários par.
Itália	X			
Lituânia	X			
Luxemburgo	X		X	receptor/vários par.
Látvia	X			
Malta	-	-	-	
Holanda	X			receptor/fonte/1 par.
Polónia	X			
Portugal	X			receptor/globais/vários par.
Roménia	X			fonte/1 parâmetro
Suécia		X		receptor/fonte/vários par./Max
Eslovénia	X			
Eslováquia	X			
Reino Unido		X		

## 4. Legislação Europeia – Limites de Ruído

Países	Limites obrigatórios	Períodos	Autoestradas/Estradas					
			Hospitais	Áreas residenciais	Áreas mistas	Áreas comerciais		
Alemanha 	X							
		Dia	57	59	64	69		
		Noite	47	49	54	59		
Bélgica 	X	Ldia	65					
		Ln	60					
Espanha 	X		Predomínio cultural, escolar e de saúde	Predomínio de uso residencial	Predomínio de uso terciário	Predomínio de uso recreativo e de espectáculos	Predomínio de uso industrial	Infra-estruturas de transporte (1)
		Ld	60	65	70	73	75	Não estabelecido
		Le	60	65	70	73	75	Não estabelecido
		Ln	50	55	65	63	65	Não estabelecido
		(1) Neste sectores do território adoptam-se as medidas adequadas de prevenção da poluição sonora, em particular mediante a aplicação de tecnologia de menor impacte acústico de entre as melhores técnicas disponíveis, de acordo com o artigo 18.2 a) da Ley 3 (as medidas devem ser técnica e economicamente viáveis)						
Nota: Os objectivos de qualidade aplicáveis a áreas acústicas estão referenciados a 4m de altura								
França 	X	Lden	68					
		Ln	62					
Itália 	X		Escolas	Outros receptores				
		Lday	50	70-65				
		Lnight	40	60-55				
Portugal 	X		Zonas mistas	Zonas sensíveis	Zonas não classificadas			
		Lden	65	55	63			
		Ln	55	45	53			
Reino Unido 	...		Cat A	Cat B	Cat C	Cat D		
		7h - 23h	<55	55-63	63-72	>72		
		23h - 7h	<45	45-57	57-66	>66		



## **4. Legislação Europeia – Aspectos de maior relevância**

### → Alemanha

Os limites deverão ser cumpridos em fase de projecto/construção ou em alterações (alargamentos ou redefinição da rede) que venham a ocorrer nas estradas ou ferrovias. Para estradas existentes não há nada definido.

### → Bélgica

Os limites de ruído só se aplicam na Região de Bruxelas  
Na Valónia só há limites para zonas Industriais e na Flandres os limites estão em discussão tendo em conta uma análise custo/benefício.

## **4. Legislação Europeia – Aspectos de maior relevância**

### → Espanha

A Ley 37/2003, de 17 de Novembro:

- Estabelece zonas de servidão acústica para as infra-estruturas de transporte rodoviário onde os limites podem ser superados
- Novas infra-estruturas: o EIA deverá ter em conta as edificações pré-existentes e formular medidas economicamente proporcionadas
- Definição de pré-existente: licença de construção anterior à aprovação da servidão acústica

## **4. Legislação Europeia – Aspectos de maior relevância**

### → Espanha

A Ley 37/2003, de 17 de Novembro:

-Artigo "Disposicion adicional Décima. Projectos de infra-estrutura" que refere no ponto 1 *"Sem prejuízo do disposto em matéria de servidões acústicas, as infra-estruturas consideradas como emissores acústicos que pelas suas peculiaridades técnicas ou de exploração não podem ajustar-se a valores limite ou a normas de protecção estabelecidas nesta lei, poderão, na falta de alternativas técnicas e economicamente viáveis, autorizar-se excepcionalmente quando o interesse público justifica*

-Infra-estruturas existentes: nas áreas urbanas existentes estabelece-se como objectivo de qualidade acústica alcançar o valor legislado para o tipo de área, numa perspectiva de melhoria progressiva

## **4. Legislação Europeia – Aspectos de maior relevância**

### ➔ Itália

- A lei do ruído preconiza um prazo de 15 anos para o cumprimento das medidas de redução de ruído. Os Planos de Redução têm que apresentar uma estimativa de custos e o estabelecimento de prioridades.
- A legislação prevê ainda a alocação de cerca de uma % dos custos de conservação em medidas de minimização de ruído.

## **4. Legislação Europeia – Aspectos de maior relevância**

### → França

-Em França os limites de ruído são menos restritivos

-Distinguem auto-estradas antigas (anteriores a 1995) e auto-estradas recentes e novas

-Auto-estradas antigas – Limites  $L_{den}$  - 68 dB(A) e  $L_n$  - 62 dB(A) e só beneficiam do conceito de anterioridade as construções construídas antes da Declaração de Utilidade Pública e as anteriores a 1978

-Auto-estradas posteriores a 1995 e sujeitas a transformações significativas - Limites  $L_{den}$ -65 dB(A) e  $L_n$ -60 dB(A) e só beneficiam do direito de protecção as construções construídas antes da Declaração de Utilidade Pública

## **4. Legislação Europeia – Aspectos de maior relevância**

### ➔ Reino Unido

As diferentes categorias de áreas acústicas são usadas para o planeamento local e os projectos de loteamento devem ter em conta a categoria de área em que se inserem. As áreas podem ser classificadas desde a Categoria A (sem problemas de ruído) até à Categoria D, que corresponde a áreas onde os projectos devem ser recusados.

## **4. Legislação Europeia – Aspectos de maior relevância**

- ➔ Foi constituído um Painel de Peritos em Ruído para analisar a aplicação da Directiva 2002/49/EC, e de entre as conclusões, destacam-se:
  - O estabelecimento de limites legais obrigatórios podem conduzir à implementação de medidas de redução de ruído desproporcionadas face aos benefícios que permitem alcançar.
  - Propõem alternativamente o desenvolvimento de objectivos de redução de ruído, nomeadamente alertas que permitam desencadear a implementação de medidas

## **5. Abordagens possíveis para a reformulação da actual legislação**

### **Aspectos da legislação que precisam de alteração/clarificação:**

A - Discriminar a responsabilidade da concessionária face a situações de edificações anteriores ou posteriores à licença de operação (atenção aos alargamentos, onde os mesmos critérios de antiguidade se devem salvaguardar)

B – Clarificação das alturas de medições acústicas - 1,5 m no caso de pisos térreos ou 4m para edificações em altura (incluem-se as reclamações)

C - Definição de GIT de acordo com o volume de tráfego (retirando a referência ao EP)



## **5. Abordagens possíveis para a reformulação da actual legislação (Cont).**

D – Esclarecimento dos limites aplicáveis nas GIT (65/55) independentemente da classificação da zonas vizinhas pelos municípios e a noção de proximidade.

E - Planos de Redução de Ruído deverão estabelecer prioridades de acordo com faseamentos razoáveis de execução (tempo e custo).

F – Há um desconhecimento por parte da APA do funcionamento das entidades gestoras das infra-estruturas (pe, entendem que é fácil alterar o custo das portagens para fazer face aos custos adicionais de eventuais medidas de minimização ambientais)

## **5. Abordagens possíveis para a reformulação da actual legislação (Cont).**

- G - Medidas de redução controladas pela entidade gestora da infraestrutura (pe, concessionária):
  - Intervenção na fonte (ao nível dos pavimentos)
  - proposta de alteração de velocidade devidamente enquadrada,
  - medidas de redução no meio de propagação (BA, motas, vegetação)
  
- H - Medidas que não são da responsabilidade da concessionária:
  - Fiscalização do estado de manutenção dos veículos,
  - Velocidades e emissões dos motores,
  - Cargas mal acomodadas em veículos pesados,
  - Meio receptor (medidas de redução no receptor) e o ordenamento

## **5. Abordagens possíveis para a reformulação da actual legislação (Cont).**

I - Cumprimento estrito dos limites legais. Tal como a lei espanhola, que incluiu uma disposição adicional (décima), deveria a nossa lei deixar clara a necessidade de avaliação custo/benefício das medidas de redução propostas e permitir eventuais ultrapassagem dos limites vigentes (devidamente justificados).

J – APA acredita que seria mais fácil gerir as dificuldades de implementação no terreno da lei do ruído se existissem valores de limites de ruído diferentes de acordo com as várias fontes (indústria, estradas, ferrovias e aeroportos).

## **6. Conclusões**

Tendo em conta as dificuldades que se enfrentam em matéria de cumprimento legal da legislação de ruído, há a necessidade de, através do diálogo, fazer passar as propostas de forma adequada. Para tal, propõe-se:

- 1 – Criação de grupo de trabalho (já em desenvolvimento e por iniciativa da APCAP onde deverão estar representados o INIR, ASCAS, EP, ANA /NAER, REFER/RAVE)
- 2 – Empenhamo ao mais alto nível destas entidades com o estabelecimento de contactos directos com o Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAOT)