PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

*Ofº nº 3767/**MAP** – 27 Maio 09*

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência	S/comunicação de	N/referência	Data

ASSUNTO: RESPOSTA PERGUNTA Nº. 1608/X/4ª

Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício nº. 3078 de 27 do corrente, do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

Pel´A Chefe do Gabinete

Maria José Ribeiro

SMM

Palácio de S. Bento - 1249-068 Lisboa - PORTUGAL * Telef: + 351 21 392 05 00 Fax: + 351 21 392 05 15

GABINETE DO MINISTRO
DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES
Entrada N.º 3417
Processo N.º
27/05/2009

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o Ministro
dos Assuntos Parlamentares

c/c – Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete de Sua Excelência a Secretária
de Estado dos Transportes

N/Refª 3078/2009
Lisboa, 27 de Maio de 2009

Assunto: Pergunta nº 1608/X/ (4ª) - AC do Senhor Deputado João Gaspar (PS) - Poluição sonora ao longo da linha ferroviária do Norte. Implementação de medidas minimizadoras

Exma. Senhora,

Com referência ao assunto em epígrafe, e consultada a Secretaria de Estado dos Transportes, encarrega-me o Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de dar nota do seguinte:

A mitigação do ruído gerado pela circulação ferroviária tem de ser analisada tendo em conta a expectativa de desenvolvimento do sector (incluindo a componente da via e do material circulante, bem como dos serviços actuais e futuros) e a realidade ocupacional do território e, bem assim, no âmbito do ordenamento jurídico sobre a matéria.

Importa referir que, à medida que prosseguem as obras de modernização da Linha do Norte (condição essencial para que se consiga um melhor desempenho acústico do conjunto «via/material circulante») a REFER tem procurado acompanhar os investimentos efectuados nas medidas de mitigação dos efeitos de ruído, algo que é evidenciado pela instalação, p.e., de barreiras acústicas.

Nesta fase, e ao nível da infra-estrutura, tais barreiras constituem a solução tecnologicamente possível, sendo que no troço citado, onde ainda não ocorreram obras de modernização, foram concertadas medidas com as autoridades locais, de modo a procurar encontrar um equilíbrio aceitável entre a protecção acústica e a integração paisagística das barreiras.

Para além das medidas previstas nas empreitadas de modernização, a REFER encontra-se a fazer as diligências possíveis, nos termos da Directiva 2002/49/CE, de 25 de Junho (transposta para o direito nacional através do Decreto-Lei nº 146/2006, de 31 de Julho).

Neste âmbito, estão concluídos os Mapas Estratégicos de Ruído previstos para a designada 1ª Fase da Directiva, concretamente, os correspondentes a todas as Grandes Infra-estruturas de Transporte Ferroviário, com mais de 60.000 comboios por ano, incluindo o troço Lisboa Santa Apolónia / Azambuja, da Linha do Norte.

O próximo passo consiste na produção de uma avaliação de conjunto dos troços da 1ª Fase, de modo a procurar estimar o esforço necessário neste contexto, definir prioridades de acção e, em função disso, preparar os Planos de Redução de Ruído, igualmente previstos na Directiva.

O desafio do ruído provocado pela circulação ferroviária carece de uma acção conjunta entre a infra-estrutura e os operadores ferroviários, algo que resulta da leitura do Decreto-Lei nº 9/2007, de 17 de Janeiro, onde se reconhece que devem ser privilegiadas as medidas de minimização na fonte (contacto roda carril, no caso ferroviário), pelo que, encontrando-se a linha do Norte sob forte pressão em matéria de circulação e da proximidade de ocupação à via, todas as soluções terão de convergir para atingir os objectivos de protecção desejados.

Nesse sentido, há que considerar o efeito da melhoria de desempenho (em termos acústicos) da via, do material circulante (sendo que a sua modernização revela efeitos positivos muito significativos) e, inclusivamente, do próprio regime de exploração, merecendo especial nota o efeito positivo que a criação dos canais de alta velocidade irá gerar, permitindo aliviar este eixo tão sobrecarregado e onde o recurso a marchas, no período nocturno, se torna assim inevitável no que, por exemplo, concerne ao transporte de mercadorias.

Por fim, merece destaque a intervenção essencial ao nível do ordenamento do território, uma vez que o espaço canal das vias-férreas com maior utilização se encontra pressionado por antigas e novas ocupações, cujos usos se revelam, por vezes, incompatíveis com a realidade de exploração destes eixos.

Com efeito, desde a publicação do primeiro Regulamento Geral de Ruído (Decreto-Lei nº 251/87, de 24 de Junho) que é interdita a instalação de novas ocupações "sensíveis" junto de áreas ruidosas, sem que tenham sido acauteladas, por quem de novo se pretende instalar, as necessárias medidas de protecção.

Refira-se, a título complementar, que a grande maioria dos municípios não procedeu ainda à delimitação das zonas sensíveis e mistas, o que, de acordo com a legislação, faz vigorar um regime transitório e que representa um esforço acrescido em termos de

mitigação, com o consequente custo adicional a suportar para este efeito, investimento esse que se poderá revelar inútil, uma vez ratificados os referidos zonamentos.

O Plano de Redução de Ruído da Linha do Norte, no troço entre Lisboa e Azambuja, será desenvolvido nos termos do Decreto-Lei nº 146/2006, de 31 de Julho, e será sujeito a Consulta Pública.

Nele constarão as medidas viáveis, face às expectativas de evolução do sector e dentro da previsão temporal para a sua concretização.

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray

Guilherme Dray