



10. EXTRAPOLACIÓ CONCLUSIONS EN CIUTATS DE SIMILARS CARACTERISTIQUES

Des de l'experiència obtinguda d'una ciutat com Reus, podem extrapolat conclusions en ciutats amb característiques similars pel que fa al territori, població, distribució urbanística, etc... D'aquesta forma aquesta tesina pretén que el treball realitzat sigui útil en altres llocs i no quedi centrat específicament en la ciutat de Reus.

10.1. EXTRAPOLACIÓ A PARTIR DE LES DADES PRESES

VIES ACCESSOS CIUTATS

Les vies d'accés a les ciutats sempre s'hauran de zonificar com a Zona de Sensibilitat Acústica Baixa (ZSAB), degut a l'elevada intensitat de trànsit respecte els altres carrers així com l'augment de soroll associat a una velocitat més elevada. Només en el cas que una anella circumvalatòria a la ciutat desviï el trànsit de pas podrem mirar de tenir una Zona de Sensibilitat Acústica Mitja (ZSAM). Dificilment podrem ajustar-les a Zona Sensibilitat Acústica Alta (ZSAA)(aquest últim seria el cas de pobles molt petits on el trànsit es molt escàs, i aquí evidentment la normativa perd sentit).

Cal fer atenció que les variants que es construeixin en les ciutats estiguin ben comunicades amb els polígons industrials de la ciutat (accés directe) ja que sino no podrem evitar el trànsit de pas de camions per dins de la ciutat fins entrar a la variant. Es per això un bon plantejament urbanístic ubicar els polígons industrials a les afores de la ciutat, ben comunicats, agrupats o descentralitzats (en aquest últim cas ben comunicats entre si).

Els moments en que es produeix una major contaminació acústica, associats a major moviment circulatori son principalment de bon mati (quan la gent se'n va a treballar i el comerç i les mercaderies comencen a funcionar), cap al migdia quan la gent torna a casa per dinar (en les ciutats en que la proximitat del lloc de treball respecte la residència ho permet) i cap al vespre (moviment de retorn a casa).

EIXOS I NUCLIS INTERIORS

Els nuclis més interiors de les ciutats es destaquen per una major activitat econòmica (botigues, bancs,..) i una major quantitat de gent al carrer, essent potser aquesta el factor més important de "contaminació acústica". Aquí el trànsit no és de pas. L'anella circumvalatòria al nucli serà la via amb major contaminació i al interior



Extrapolació

d'aquesta el soroll disminuirà molt ja que el trànsit serà escàs (sempre que es potenciï els carrers peatonals) poden arribar a aconseguir ZSAA,

Pel que fa als eixos interior de les ciutats trobem una circulació important, majoritàriament de vehicles, no pesants, podent aconseguir zonificar com ZSAM, difícilment ZSAA.

Les zones de sensibilitat acústica altes a les ciutats les podem trobar o bé en urbanitzacions aïllades on el trànsit sigui el dels propis veïns de la urbanització o en una zona de la ciutat on per la seva trama viària "s'expulsi" els vehicles d'aquestes zones entrant-hi només els qui realment la coneixen (els veïns).

VIES DE TREN

La via de tren sempre serà una franja amb important font de soroll, i haurà de zonificar-se com a zona de sensibilitat acústica mitja o bé baixa, difícilment zona de sensibilitat acústica alta, a no ser que optem pel soterrament de la via de tren.

10.2. EXTRAPOLACIO A PARTIR DE LA GESTIO DE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

A partir de l'experiència de la ciutat de Reus en podem extreure les següents conclusions per aquelles ciutats de Catalunya que presentin característiques similars a la ciutat esmentada:

1. MOBILITAT EXTERNA

En ciutats radials o radioconcèntriques amb un tamany igual o superior a les característiques de la ciutat de Reus en l'aspecte de moviment de vehicles és molt convenient la realització d'una anella circumvalatoria (si es possible per que les condicions orogràfiques permeten realitzar-ho amb igualtat de condicions i si es que es produeix un trànsit important de pas i de forma radial) per tal de forçar que els vehicles que circulen per dins de la ciutat siguin els pròpies dels usos que comporta una ciutat (veïns, comerços,...). En el cas de condicions predominants de trànsit, caldrà començar l'anella que disminueix el flux de vehicles en aquella àrea i posteriorment anar-se plantejant el tancament tenint present aspectes tècnics-econòmics i socials.

Atenció que cal no oblidar que, encara que es realitzi una anella circumvalatoria sempre hi haurà trànsit propi de la ciutat que cal saber direccionalitzar i canalitzar adequadament per tal d'adaptar-lo a les línies del mapa de capacitat acústica aprovat per l'Ajuntament



2. MOBILITAT INTERNA

Cal realitzar campanyes des dels propis Ajuntaments per tal de potenciar els transports públics tan en quantitat com en qualitat en comptes del cotxe privat i “regar” adequadament tota la ciutat, i en especial tenir en compte els barris mes exteriors que és on s'utilitza més el cotxe per anar cap al centre o realitzar les compres diàries. A més, en tant que sigui possible, tendir cap a una flota d'autobusos amb menor contaminació acústica a la vegada que ambiental tal com autobusos amb gas natural o bé elèctrics.

Així mateix cal crear una xarxa peatonal adequada que direccioni el flux peatonal cap als carrers amb major interès ja ve sigui pel comerç, museus, activitats,... i disposició d'un volum adequat d'aparcament al voltant del nucli de la ciutat connectats directament amb la xarxa peatonal amb el objectiu que dissuadeixi els conductors que entrin al propi cor de la ciutat (si convé forçar adequadament amb una prohibició d'entrada de vehicles particulars exceptuant veïns i serveis) i que gaudeixin de la ciutat tot passejant aconseguint així un decrement de la contaminació acústica i ambiental al cor de la ciutat (encara que realment la contaminació “acústica” sempre hi serà degut a les relacions que s'estableixen entre les persones, pero evidentment estem parlant d'uns altres termes i no podem fer pretendre “callar” o obligar a parlar la gent en veu baixa pel carrer , això si ,en un horari raonable).

3. ENLLAÇ ENTRE CIUTATS

Potenciar per part de les entitats comarcals o diputacions els transports públics entre ciutats properes amb un important fluxe econòmic i de treball estalviant així costos per al usuari i al medi ambient en tan que disminució de vehicles.

4. XARXA FERROVIARIA

En les ciutats en que es disposi encara avui en dia de via de tren exterior, i sigui un factor de creixement per la ciutat cal intentar desplaçar-la o bé si no es possible soterrar-la al seu pas per la ciutat a fi i efecte de disminuir la contaminació acústica que aquest produeix a la vegada que trencar les diferències socio-econòmiques que es produeixen sempre entre zones separades per una franja impermeable (o poc permeable) tal i com una xarxa ferroviària.

Queda clar per l'estudi fet que la tipologia de tren que fa més soroll es el de mercaderies, que a més és el que sol anar a hores mes nocturnes que es precisament quan es requereix major tranquil·litat (el soroll produït va associat a la velocitat del tren de manera que podem fer-li disminuir la velocitat al pas per les ciutats). Per contra el tren que fa menys soroll es el Talgo, que tot i circular a major velocitat que els trens convencionals, per la seva tipologia constructiva no emet tanta contaminació acústica.

Cal fer atenció especial en la ubicació de les estacions ferroviàries, tradicionalment llocs molt inhòspits amb poques cases o bé les que hi ha i donen esquena per minimitzar el soroll rebut pel pas del comboi ferroviari. Sempre que sigui possible soterrar la estació, ja que a la vegada que permet disminuir el soroll crea un



Extrapolació

nou espai al seu damunt, perfectament urbanitzable i que comporta una millora en l'urbanisme de la ciutat a la vegada que pot permetre l'edificació al seu voltant.

Per exemple a Tarragona es pretén soterrar la via del tren a través de la construcció d'un túnel i desplaçar l'actual estació que empobreix la franja costanera a ulls d'un visitant. Altres ciutats com Terrassa i Sabadell ja tenen part soterrada.

Si es pretén soterrar el traçat del tren, la part que quedi coberta si bé es pot aprofitar per crear un nou vial que permeabilitzi zones de ciutat més aïllades es molt convenient potenciar una franja verda amb espais públics per tal d'aconseguir el nivell de permeabilitat propi d'una ciutat, que ha estat mancat en aquella zona durant anys, ja que creant un nou vial podem caure en el mateix error motiu pel qual s'ha produït el soterrament de al via (manca de permeabilitat d'una àrea del territori i diferències socio-econòmiques).

5. AEROPORT

Les ciutats, que tal i com Reus disposin d'un aeroport propi, han de tenir-lo molt en compte en el propi creixement de la ciutat. Les aeronaus són els transports que produeixen més soroll, i sobretot en les maniobres d'enlairament i en menor mesura les d'aterratge. Ciutats com ara Sabadell, constantment son objecte de notícia pel soroll produït en aquest cas per avionetes privades o comercials.

Si ve un aeroport petit-mitja és molt difícil de desplaçar de lloc, no ho és impossible, tot i que abans de realitzar-ho cal aplicar altres mesures com millorar l'insonorització de les aeronaus, direccionalitzar les entrades i sortides cap a zones on menys molestin els veïns, etc...

6. FERMS

Les administracions propietàries de les carreteres, i en especial els trams que recorren dins de la ciutat (vies urbanes) haurien de realitzar programes d'inspecció i manteniment del ferm, ja que a part de disminuir la possible accidentabilitat, decreix el soroll produït per les vibracions al pas dels vehicles pesants per aquests trams malmesos. Tanmateix cal, que siguin els propis ajuntaments, que al cap i a la fi són els interessats, que "forcin" la situació cara a l'administració, ja que no s'ha d'oblidar en el fons que els ciutadans desconeixen que hi ha carrers a la ciutat que pertanyen a diferents administracions i creuen que ha d'ésser l'Ajuntament qui vetlli per la qualitat acústica dels seus ciutadans.

Cal potenciar la construcció de paviments sonorredactors a la vegada que drenants en les noves infraestructures.

D'altra banda, a les carreteres ja no hi trobem llambordes, però si a l'interior de les grans ciutats, predominantment en carrers al centre. Aquests poden conservar-se si es creu que és un carrer amb poc trànsit, sinó és aconsellable extreure-les i posar paviments sonorredactors o similars.



7. INTERMODALITAT

Les poblacions que disposin de diverses estacions per als mitjans de transport (tren i autobús principalment) haurien d'integrar-los en una de sola, o almenys una de més important que la resta per tal de potenciar la intermodalitat, i en definitiva la mobilitat entre les persones. Prioritàriament s'hauria de desplaçar l'estació d'autobusos ja que no disposa d'un traçat rígid, com la línia de ferrocarril. Cal buscar la zona de la ciutat que estigui més ben comunicada. No hem d'oblidar que si bé alguns viatgers agafaran línies urbanes de la ciutat per arribar a la seva residència, lloc de treball o simplement per passejar, d'altres utilitzaran aquella estació com a punt més proper a l'indret on realment volen anar, i que per aquestes persones la ciutat en si, tot i que pugui tenir interès és simplement un punt de referència, de pas per al seu viatge.

8. SENYALITZACIÓ

Una bona senyalització és una eina molt important per regular el trànsit i canalitzar-lo per aquells carrers que més interressi. Sempre cal tendir a expulsar el trànsit cap a l'exterior de la ciutat, en rondes o similars que tindran més capacitat que no els carrers del centre. En el cas de presència d'una variant que anelli en part o totalitat la ciutat prioritzar el pas per aquesta de manera que aquells que vinguin de pas ja no entrin a la ciutat, i aquells que visitin la ciutat entrin per aquell punt on els és més apropiat realitzar aquella gestió per la qual venen.

9. POLIGONS INDUSTRIALS

El creixement d'una ciutat va molt lligat també al creixement dels polígons industrials. Són en aquestes àrees on es concentra major volum d'empreses, i per tan treballadors, i en definitiva també soroll. Cal que aquestes àrees siguin el més a l'exterior possible de la ciutat, potenciant el trasllat de les indústries amb ubicació dins de la ciutat en aquestes àrees. No hem d'oblidar que s'han de col·locar en zones ben comunicades amb l'exterior i també ben comunicades entre si per tal de no generar trànsit intern a la ciutat. Es en aquestes àrees on es pot ubicar activitats més sorolloses que es poden complementar amb les activitats industrials, com ara discoteques, ja que a la nit moltes fàbriques tanquen, disposant de molts llocs d'aparcament. Encara que es produeixi soroll no serà molest pels veïns de la zona degut a la seva inexistència. És un bon lloc també per col·locar oficines d'empreses, que no tenen prioritari l'atenció diària al client. El que sí que s'ha d'evitar és col·locar en aquestes àrees hospitals, escoles o guarderies que són especialment sensibles a la contaminació acústica.

Es recomanable també situar al voltant dels polígons elements esmorteïdors del soroll, prioritàriament barreres de tipus vegetals que queden més integrades al entorn i absorbeixen el soroll que no murs de formigó.



10. PLANEJAMENT I URBANISME

Planejament i urbanisme juguen un paper molt important en la ciutat, fins i tot diríem que fonamental. Cal que aquests estableixin un marc regulador a nivell d'activitats, edificacions, zones verdes,... es poder establir en usos de la ciutat per mantenir diferenciades les zones segons la seva qualitat acústica. El reglament que es desenvoluparà a partir de la nova llei ha d'obrir la porta per a que els ajuntaments tinguin present aquest factor soroll a l'hora del creixement de la ciutat, ja que sinó la llei aprovada no servirà de res. Tanmateix cal fer atenció al tipus de ciutat que ens trobem, aquesta diferenciació d'àrees acústiques perd sentit en ciutats petites i pobles. En aquestes ultimes el soroll difícilment serà "un" problema , esdevenint només "el" problema , com ara per exemple els vehicles que passen per mig de poblacions petites. La problemàtica del soroll sabem que es sol.lucionarà tal i com a passat en el cas de Montblanc o recentment les Borges Blanques a través de la construcció d'una variant exterior a la mateixa.