

El DPTOP presenta una proposta d'insonorització de la C-58 als veïns de Ripollet

El secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, i el director general de Carreteres, Jordi Follia, han presentat als veïns de Ripollet, una nova proposta de millora d'integració i d'insonorització de l'entorn de l'autopista C-58 al seu pas per aquesta població. L'estudi planteja construir una nova façana insonoritzada a l'edifici més proper a l'autopista, així com una remodelació integral del seu entorn mitjançant nous parcs, places i talussos insonoritzants. Amb aquest projecte es preveu que es reduiria a la meitat l'impacte acústic de la C-58 en aquest punt. Aquesta solució suposaria una inversió de 10,6 MEUR.



Imatge virtual de la nova façana insonoritzada

Consens amb veïns i alcalde

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha encarregat un estudi per tal de trobar una solució a l'impacte acústic i urbanístic que comporta el pas de l'autopista per a aquesta àrea de Ripollet.

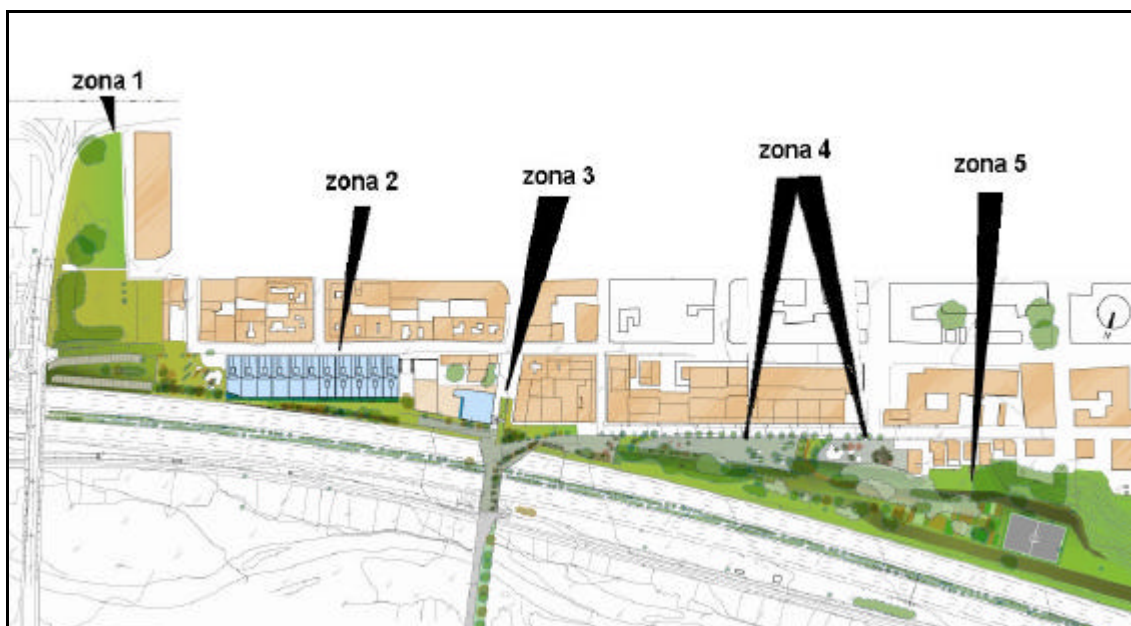
L'estudi es centra al barri del Pont Vell de Tiana, en l'entorn dels edificis més afectats que són el del carrer de la Verge de Montserrat, construït el 1967, sis anys abans del traçat de l'autopista A-18 (actual C-58), i el del carrer de Sant Sebastià, que s'allunya de la via a mesura que guanya cota respecte de la C-58.

La proposta que avui s'ha presentat als veïns d'aquests immobles redueix sensiblement l'impacte sonor i, a més, soluciona la integració i l'esponjament del seu entorn respecte l'autopista que actualment genera múltiples espais residuals i buits que el projecte impulsa com a nous espais verds i públics.

El projecte serà debatut les properes setmanes amb els veïns i l'alcalde de Ripollet, Juan M. Parralejo, per tal de consensuar l'aplicació de les solucions proposades.

La proposta

El projecte presentat es divideix en cinc àmbits d'intervenció destinats a resoldre de manera especialitzada i local les diferents problemàtiques detectades. Alhora, la proposta respon a un argument unitari: la creació d'un gran parc lineal que minimitzi l'impacte visual i acústic de l'autopista, que consolidi la façana sud del barri de Pont Vell-Tiana i que, a escala urbana, ofereixi un àmbit d'interès ciutadà que incorpori equipaments de lleure i esportius, així com espais públics.



Zona I: l'aparcament verd

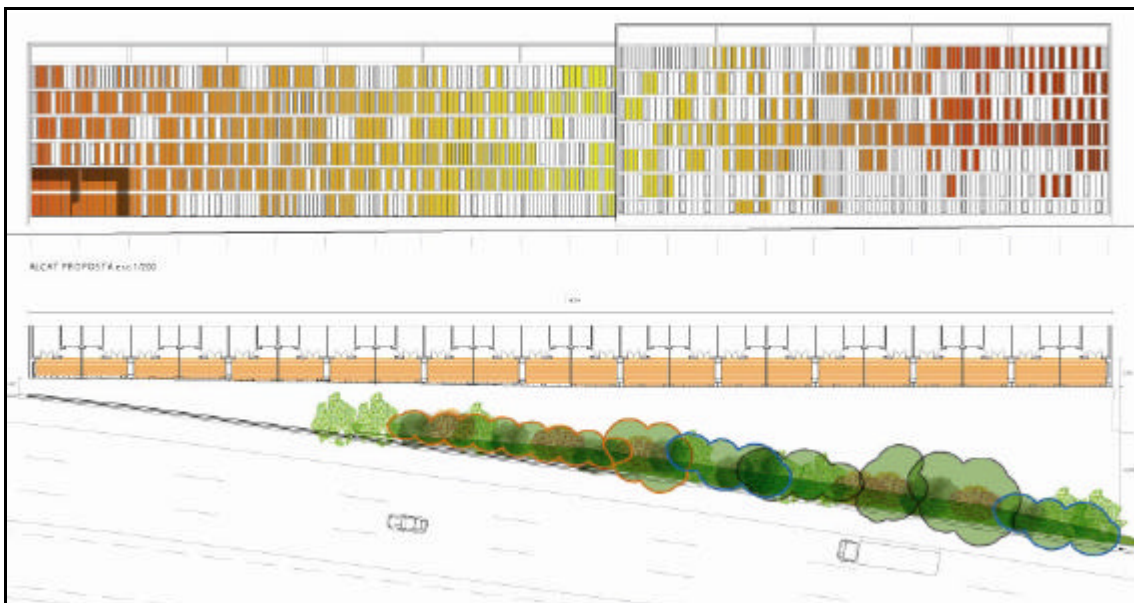
En aquest espai es transforma l'actual aparcament en una espai continu que acull una nova plaça, una àrea de jocs infantils i un aparcament verd que es mescla amb el Parc de Maria Regordosa, consolidant d'aquesta manera el final del parc línia proposat i una reducció notable dels nivells sonors, per a la conformació d'una duna final de protecció.

Zona II: la nova façana

Es proposa crear una nova façana adossada a l'edifici més afectats pel pas de l'autopista, del carrer de la Verge de Montserrat i de Sant Sebastià. Aquesta façana actuarà com una barrera acústica de tipus mur cortina. La façana consisteix en una estructura de formigó armat. La fusteria és d'alumini i vidres insonoritzants, amb càmera d'aire i una espessor global de més de 26 mil·límetres. L'addició suposa afegir als habitatges existents un nou espai de galeria entre els 2 i 2,5 metres de profunditat. Aquest espai preveu la climatització interior.

També es preveu el tractament paisatgístic de l'àmbit enjardinat entre la façana sud dels edificis i l'autopista, així com la connexió en rampa amb la passarel·la que comunica amb el centre de la ciutat.

Les solucions proposades, aconsegueixen disminuir els nivells sonors actuals en un 42%.

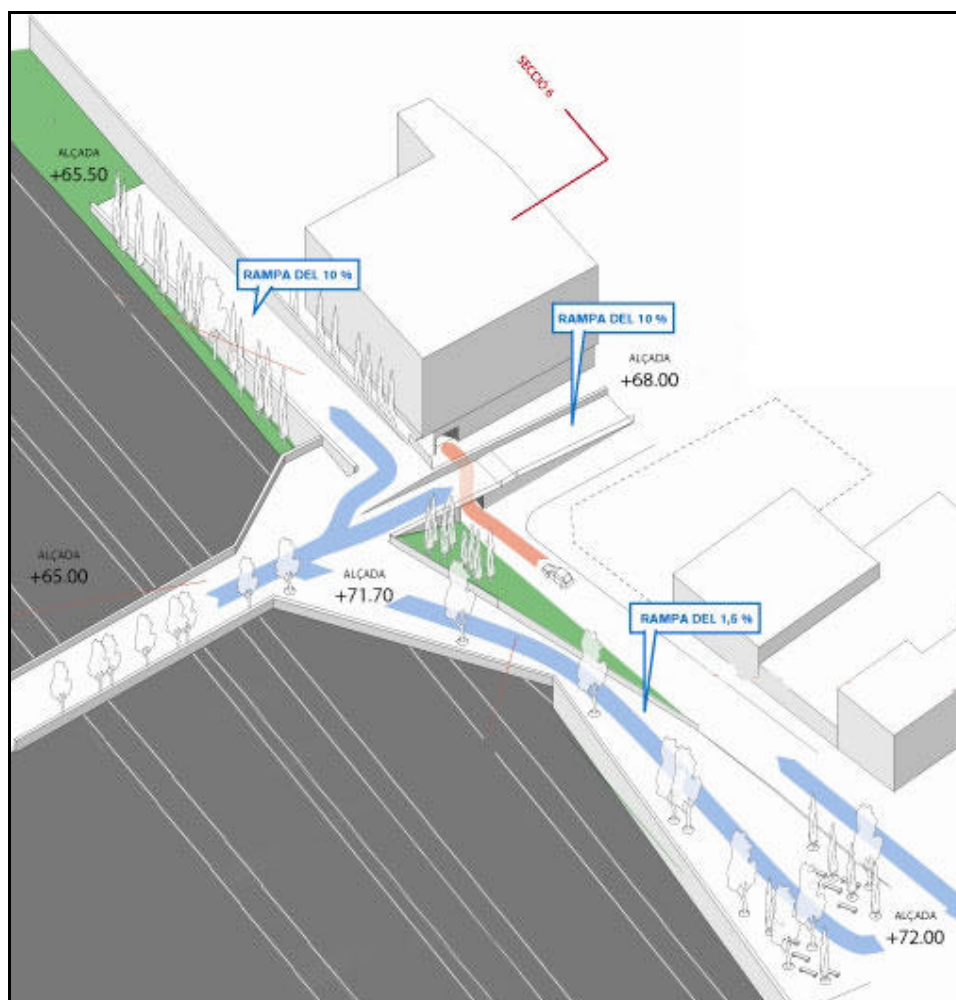


Zona III: la passarel·la

Es redissenya la banda nord del pont de l'Estació mitjançant la substitució del pas existent per creuar l'autopista per una nova passarel·la-plaça que articula totes les possibles connexions i garanteix la continuïtat del parc lineal. La plaça incorpora zones de vegetació i àrees de repòs i lleure.

L'estructura de la mateixa ampliació actua com a barrera acústica i anul·la tota forma d'espai residual en els marges de la C-58.

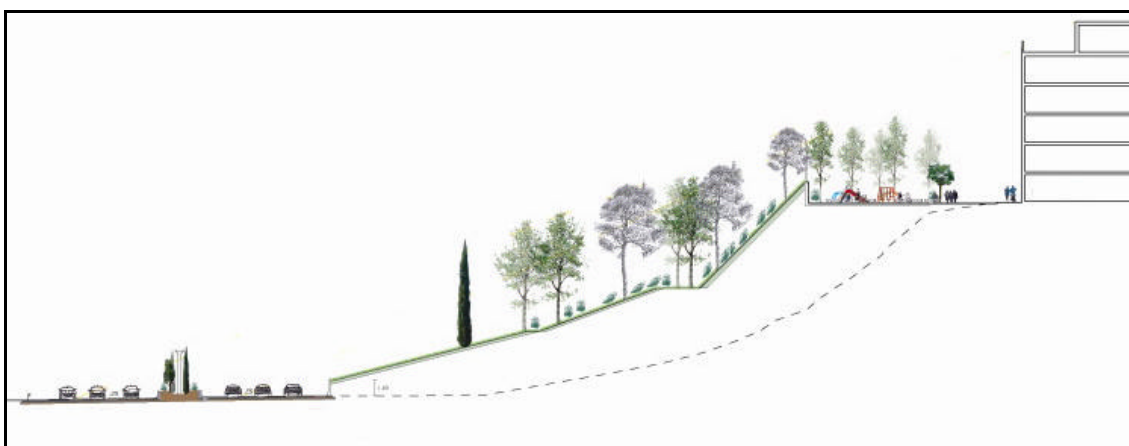
En aquesta zona s'aconsegueixen reduir a la meitat els nivells sonors.



Zona IV: les dues places

Aquesta zona es caracteritza per la incorporació de dues places allargades tangents i accessibles al carrer de Sant Sebastià. Les places compten amb diversos espais destinats a zones enjardinades, zones de repòs, pistes de petanca, parc de terra, etc.

Es substitueix el camí que abans descendia cap al parc "Font de Petricó" per un altre entre les dues places, que porta al parc. Les places connectarien amb el terreny mitjançant una sèrie de talussos naturals que han estat tractats com a mur verd. Els nivells sonors en aquesta zona es reduirien també a la meitat.



Zona V: el nou parc

En la darrera zona de l'àrea estudiada, el projecte proposa transformar l'antic parc de la "Font de Petricó" en un nou parc que incorpora un equipament esportiu, noves zones d'horts particulars i una àrea per a jocs infantils.

L'estudi proposa protegir tot l'àmbit de l'impacte tant visual com acústic de la C-58 mitjançant l'organització dels talussos, murs verds i la plantació de nous arbres.



Altres alternatives aplicades o descartades

El DPTOP ha estudiat en els darrers anys altres solucions per reduir l'impacte visual i acústic en aquest punt de la C-58. Així, anteriorment, el Departament ja ha presentat als veïns projectes de semi-cobriments o d'apantallaments acústics de l'àmbit afectat, descartats per falta de consens. A banda, també s'han estudiat i aplicat altres alternatives:

Paviment sonoreductor

El passat estiu la Direcció General de Carreteres ja va portar a terme una actuació consistent en la col·locació de paviment sonoreductor a l'autopista C-58 entre Ripollet i el nus de la Trinitat. Aquest tipus de ferm ha permès reduir entre 2 i 3 decibels el soroll que produeix el trànsit de vehicles per aquesta autopista. Les obres han suposat una inversió de 2,3 MEUR.

Inconvenients del soterrament

Igualment, el Departament ha estudiat la proposta feta pels veïns de Ripollet consistent en el soterrament de l'autopista en aquesta àrea. Els estudis realitzats descarten aquesta opció ja que es considera tècnicament inviable.

El pas del riu Ripoll i del riu Sec de Cerdanyola comporten nombroses dificultats tècniques i ambientals. La construcció d'un soterrament comportaria ja en la seva execució, reduir un 50% la secció hidràulica del riu Ripoll durant els 3 anys d'obres. Això suposa un risc d'inundabilitat inassumible que contravé les condicions de l'Agència Catalana de l'Aigua.

A més, el túnel en si suposa una barrera a la circulació de l'aigua que afectaria el curs natural i l'aqüífer del riu Sec i del riu Ripoll. La impermeabilització del túnel comporta serioses dificultats tècniques i l'extracció continuada de les filtracions podria suposar un rebaixament constant de la capa freàtica del Ripoll.

D'altra banda, s'incrementa la possibilitat d'incidències als usuaris de l'autopista. A part de la dificultat de trobar alternatives de pas durant la seva construcció, les mesures de seguretat desaconsellen construir túnels en autopistes com la C-58 on hi circulen més de 136 mil vehicles al dia. Finalment, el traçat proposat per al soterrament no compleix la normativa viària al requerir d'unes característiques tècniques del pendent que el fan incompatible amb l'enllaç existent de Ripollet-Cerdanyola.

7 de març de 2006