

Rezumat plan actiune

Cu totii am fost afectati la un moment dat, intr-un fel sau altul, de zgomot. Poate am fost nevoiti sa strigam ca sa acoperim zgomotul unei strazi aglomerate. Poate nu am putut sa adormim noaptea din cauza unui restaurant sau al unui bar.

Zgomotul – sunetul nedorit – este numit “poluantul uitat”, Cenusareasa mediului. Cei mai multi dintre noi nici nu mai observa, prin urmare nici macar nu se gandesc sa o mentioneze atunci cand sunt intrebati ce poate fi acut pentru a imbunatati mediul in care traiesc.

Totusi, recunoasterea importantei sale este in crestere. Intr-un oras modern, zgomotul este vazut, din ce in ce mai mult, ca un indicator cheie al calitatii vietii. Peisajul sonor din jurul nostru are nevoie de tot atat de multa grija ca si peisajul urban. Este de datoria Primarului sa asigure sanatatea si bunastarea bucurestenilor si de asemenea sa produca o strategie a zgomotului ambiental – zgomotul existent pe termen lung, de la traficul rutier si de la industrie. Aceasta strategie se concentreaza pe reducerea zgomotului printr-un mai bun management al transportului public, o mai buna planificare urbana si un design mai bun al cladirilor. Aceasta inseamna tratarea cu mai mare atentie a locatiilor zgomotoase, minimizarea zgomotului de la drumuri si tramvaie, protejarea resedintelor, scolilor si a spatiilor publice – locuri care ar trebui sa fie oaze de liniste.

Zgomotul suparator – de la vecinii zgomotosi, baruri sau cluburi, lucrari de intretinere ale drumurilor sau constructii – este masurat de mai multe institutii (Primaria Municipiului Bucuresti, primariile de sector, Garda de Mediu, Autoritatea de Sanatate Publica, etc). Locuitorii pot sa sune pentru ajutor si pentru a afla informatii suplimentare despre acest zgomot. Garda de Mediu este cea care masoara nivelul de zgomot de la industrie.

Aceasta este prima strategie la nivelul intregului oras din Romania. Foarte putine informatii la nivelul intregului oras sunt disponibile. Acestea trebuie imbunatatite inaintea stabilirii unor masuri prioritare din punct de vedere al eficientei costurilor. In acest an vor fi disponibile primele rezultate ale studiilor de trafic comandate de Primaria Municipiului Bucuresti. Aceasta lucrare ia in considerare primele masuri ce se pot lua pana cand rezultatele studiului de trafic devin publice. Primarului nu i-au fost date pana acum puteri suplimentare sau fonduri destinate combaterii zgomotului urban.

Problemele

Zgomotul poate afecta comunicatiile si alte activitati, crescand nivelul de stres. Muzica pentru o persoana poate fi ceva suparator pentru o alta. Afacerea unei persoane poate insemna afectarea somnului sau a concentrarii unei alte persoane. Aceasta nu trebuie vazuta ca o strategie negativa. Sunetele sunt o parte importanta a comunicarii, culturii si a altor multe aspecte ale vietii de zi cu zi. Multe parti din oras au peisaje sonore distincte. Minimizarea problemelor legate de zgomot este un act de echilibru social.

Nivelurile de zgomot sunt de multe ori mai mari acolo unde cladirile si transportul sunt concentrate. Totusi, zonele linistite, protejate de traficul rutier si feroviar pot fi gasite in zone cu densitate mare de populatie, in timp ce dezvoltarea suburbiilor, mai “aerisita” poate conduce la o raspandire mai mare a zgomotului, erodand linistea aparenta. Politicile vechi de planificare urbana care se baza pe segregarea spatiala a locuitorilor si a transportului nu

poate ajuta Bucurestiul sa castige din beneficiile unui oras compact. Sa faci un oras mai atractiv inseamna ca, in timp, mai multi locuitori sa castige acces la facilitati in timp ce produc mai putin zgomot – un cerc virtuos.

Strazile aglomerate, coridoarele feroviare si cele aeriene sunt principalele surse de poluare acustica in Bucuresti.

Modalitatile in care diferitele zgomote sunt create si percepute sunt complexe. Foarte rar este cazul de a monta o teava de esapament mai buna. Autovehiculele si celelalte vehicule rutiere pot fi mai silentioase decat normativele de zgomot aplicate noilor tipuri de vehicule. Totusi, zgomotul rutier pe strazile principale nu a scazut. Noile autobuze ar trebui sa fie mai silentioase, dar condusul lor pe drumurile care nu sunt netede sau lipsa reviziilor periodice pot conduce la aparitia unui zgomot neprevazut. Noile tramvaie ar trebui sa fie mai silentioase, dar calitatea slaba a caii de rulare poate provoca un zgomot suplimentar. Avioanele au devenit mai silentioase, la aceeasi greutate, dar numarul zborurilor a crescut. Locuitorii pot sa observe avioane mai mari din ce in ce mai des, in timp ce acestea manevreaza pentru a ajunge la aeroporturile orasului. Linistea din multe spatii libere s-a erodat in decursul timpului. Unele cartiere sunt mai putin afectate decat erau inainte de zgomotul provenit de la industrie, dar mai multe aparate de ventilatie si de aer conditionat pot insemna mai multe zgomote si vibratii, in special in zonele centrale. Parti din Bucuresti devin “oras de 24 ore”, in care cinele tarzii la restaurante, iesirile in baruri si cluburi, precum si alte distractii, un stil de viata si de munca mai flexibil, insemna mai mult zgomot in perioadele de timp pana acum linistite.

Localizarea mai multor zone rezidentiale pe terenuri virane, cu mari densitati de populatie, aproape de autostrazi sau de zonele cu o retea de transport public densa va rezulta intr-un oras cu o dezvoltare sustenabila. Noile dezvoltari imobiliare si conversii de cladiri pot fi proiectate pentru a imbunatati peisajul sonor din zona. Calitatea designului urban in Bucuresti a crescut. Atentie similara trebuie acordata pentru a obtine si proiecte acustice corespunzatoare.

Actiuni practice asupra zgomotului

Scopul Primarului prin acesta strategie de reducere a zgomotului este unul concret – **de a minimiza impactul negativ pe care zgomotul il are asupra oamenilor care muncesc, traiesc si viziteaza Bucurestiul folosind cele mai bune practici si tehnologii integrate unui proces de dezvoltare sustenabila.**

Noi abordari

Provocarea consta in a cauta modalitati mai eficiente de a reduce zgomotul la sursa, in timp ce se folosesc planurile urbanistice zonale, proiectarea cladirilor, managementul traficului si alte modalitati de a minimiza expunerea la zgomot si obtinerea unor peisaje sonore imbunatatite. Nu exista o singura abordare care sa rezolve toate aceste probleme. Pana acum, majoritatea eforturilor au fost depuse pentru a contracara diferitele zgomote de la sursa. Aceste eforturi trebuie dublate. Totusi, reducerea unui tip de zgomot nu rezolva mereu problemele, de exemplu, reducerea unui zgomot continuu poate face auzit un altul, secundar, poate la fel de suparator. Prin urmare este necesara o coordonare. Rezolvarea tensiunilor care apar intre satisfacerea diferitelor nevoi si minimizarea zgomotului va cere raspunsuri pe masura care pot varia in timp si spatiu. Unele surse si solutii pot fi solutionate folosind o abordare strategica. Altele pot fi manageriate la nivel local. Cartierele Bucurestiului pot diferi mult de la unul la altul. Peisajul sonor variaza mult atat pe distante mici, cat si in oras.

Nivelurile de zgomot variaza mult intre zi si noapte, intre zilele saptamanii, uneori mult si la sfarsitul saptamanii.

Sursele de zgomot sunt din ce in ce mai controlate de standardele internationale. Aceasta se aplica la avioane, autovehicule si alte tipuri de echipamente. Nevoia de a indeplini cerintele acestor standarde poate fi o constrangere pentru cat de mult si cat de repede zgomotul poate fi redus la sursa. Valorile indicative enuntate de Organizatia Mondiala a Sanatatii sunt legate atat de limita de audibilitate si atat de limita la care este afectata vorbirea si calitatea vietii. Niveluri ridicate de zgomot pot afecta auzul. Totusi, nivelurile de zgomot ambiental experimentate de locuitorii oraselor, chiar cei din vecinatatea strazilor aglomerate sau aeroporturi sunt sub aceste niveluri. Calitatea vietii poate fi afectata prin tulburari ale somnului, stres sau in alte moduri indirecte. Totusi, probele pentru efectele indirecte asupra sanatatii sunt mai putin concludente decat cele pentru poluarea aerului cu particule fine. Zgomotul contribuie si la inegalitati in sanatate. De exemplu, multi cred ca niveluri mai mari de zgomot sunt suportate de cei din apropierea drumurilor aglomerate.

O gama variata de valori indicative, procese administrative si legale sunt folosite pentru diverse aspecte ale zgomotului. De exemplu, reglementarile legale specifica niveluri de zgomot peste care, in anumite circumstante se pot recomanda solutii de ecranare a locuintelor impotriva zgomotului.

Directiva de zgomot urban 2002/49 ajuta la schimbarea modului in care este percept zgomotul, iar Guvernul Romaniei a facut toti pasii necesari in vederea implementarii acestei directive in legislatia romaneasca. Acestea include cartografierea principalelor surse si zone in care exista poluare fonica, modalitatile de stabilire a efectelor adverse, tehnici pentru a imbunatati sau a conserva conditiile existente, analize economice si prioritizarea actiunilor. Acesta este un proces de lunga durata. Primarul doreste sa participe constructiv la acesta, in limita resurselor de care dispune. Prioritatea imediata a acestei Strategii de zgomot ambiental este sa foloseasca oportunitatile existente pentru a lua masuri practice acolo unde se poate si unde se pot identifica resursele. Totusi, nimeni nu poate pretinde ca va fi usor si rapid sa reduci semnificativ zgomotul intr-un oras mare si aglomerat. Nu este relevant sa se stabileasca termene precise pentru realizarea acestor tinte, pana cand primarul nu are toate datele, bugetul si puterile legale pentru a putea actiona.

Utilizarea prerogativelor Primarului in domeniul transportului

Multe din aspectele care pot fi atinse in cadrul unei strategii de transport vor conduce la un Bucuresti mai linistit. Daca mai multi oameni pot sa se plimbe, sa mearga cu bicicleta sau sa foloseasca un sistem de transport in comun modernizat, bine intretinut, bine administrat, zgomotul va fi mai redus decat in cazul unui sistem de transport in comun de o calitate scazuta si al unui trafic inherent mai haotic.

Actiuni la nivelul strazilor din Bucuresti

Regia Autonoma de Transport Bucuresti este responsabila, in numele Primarului, de managementul retelei de transport. O problema cheie este intretinerea deficitara a retelelor edilitare, cauzata de anii de lipsa a bugetelor pentru asa ceva. Multe din companiile de utilitati trebuie sa sape pentru a ajunge la conductele sau cablurile inechite. Multe din strazile Bucurestiului sunt crapate si au gropi in ele, generand zgomot suplimentar. Materialele traditionale trebuie sa fie inlocuite treptat cu suprafete mai silentioase. Lucrarile companiilor de utilitati trebuie sa fie manageriate. Mai putine blocaje in trafic si incurajarea utilizarii

vehiculelor mai silentioase vor ajuta la atingerea acestor scopuri. Conducusul agresiv la demarari si franari poate fi combatut. Spatiul stradal poate fi realocat. Fluxul autovehiculelor poate fi uniformizat prin ajustarea semafoarelor si a proiectarii strazilor si a autostrazilor. Lipsa spatiului, intersectiile dese si nevoia mentinerii unei supravegheri in scopul reducerii vandalismului si a criminalitatii limiteaza posibilitatea instalarii barierelor acustice in Bucuresti. Totusi, oportunitatea combinarii barierelor fonice cu generarea de curent electric prin intermediul panourilor solare trebuie luata in considerare.

Un program de reducere a zgomotului provenit de la mijloacele de transport in comun. Prioritatile pentru zgomot pot fi integrate cu actiunile pentru siguranta rutiera, calitatea aerului, culoarul autobuzelor, pista pentru biciclisti, trotuarele si alte imbunatatiri. zgomotul trebuie sa fie o parte integrata a managementului de zi cu zi, cat si in cadrul unui management pe termen lung. Strategia Primarului este de a promova un program de genul "Strazi pentru oameni", zone rezidentiale si alte metode de calmare a traficului si de imbunatatire a calitatii mediului. Trebuie promovat accesul locuitorilor la zonele publice linistite. Locuitorii mai saraci ai Bucurestiului concentrati in cartiere mai zgomotoase sunt mai afectati de zgomotul din traficul rutier. Actiuni de a reduce zgomotul trebuie sa fie integrate cu reducerea saraciei.

Autobuzele vor beneficia de suprafetele mai netede ale strazilor. Regia Autonoma de Transport Bucuresti va introduce autobuze si tramvaie mai silentioase care sunt mai silentioase. Un stil de condus mai silentios si mai lin, precum si alte imbunatatiri operationale vor ajuta la minimizarea zgomotului. O taxa de aglomerare in centrul Bucurestiului va oferi oportunitatea finantarii testarii unor autobuze silentioase, pe baza de hidrogen sau va ajuta la dezvoltarea altor tehnologii nepoluante de reducere a zgomotului.

Suprafete care sa absoarba zgomotul, un condus cu mai putine demaraje si franari, cauciucuri mai silentioase, combustibili alternativi, hibrid-electric, celule de combustibil si alti combustibili alternativi, programul "strazi pentru oameni" care sa rearanjeze distributia traficului in zonele rezidentiale pot sa reduca, prin cumulul lor, zgomotul de la traficul rutier de-a lungul anilor si sa incurajeze locuitorii Bucurestiului in utilizarea bicicletelor si a mersului pe jos.

Oportunitati aparute la caile ferate si tramvaie

O retea de transport feroviar de clasa mondiala pentru Bucuresti este parte a viziunii Primarului pentru transportul public al Bucurestiului. O parte importanta a acestei calitati de nivel mondial este ca tramvaiul si trenul sa fie eficiente, bine intretinute si sa nu produca zgomot nedorit. Transportul feroviar trebuie sa fie capabil sa se extinda pentru a contribui la reducerea atat a blocajelor din trafic cat si a poluarii. Investitiile in sistemul feroviar ofera oportunitatea minimizarii zgomotelor in multe aspecte diferite ale proiectarii caii de rulare, intretinerii si operarii.

Factorii care influenteaza zgomotul de la traficul feroviar includ proiectarea, calitatea si mentenanta liniilor si a materialului rulant, ecranarile de zgomot si structurile feroviare. Managementul integrat al interfetei roata-sina este critic pentru minimizarea zgomotului feroviar. Primarul isi doreste sa lucreze cu guvernul si cu industria feroviara pentru a asigura realizarea imbunatatirilor. Armonizarea standardelor europene este un alt proces care se afla in plina desfasurare. Controlul zgomotului trebuie sa devina integrat in procesele de management a operatiilor si de contractare a noilor materiale rulante. Aceasta ar putea include mai multe masuratori directe si monitorizari ale starii caii de rulare.

Strategia de transport a Primarului va cauta sa depaseasca lipsa fondurilor resimtita in ultimii ani in dezvoltarea traficului feroviar subteran, prin marirea infrastructurii. Una din mostenirile acestei subfinantari a metroului bucurestean este proasta calitate a multor parti din reseaua subterana. Pe cat posibil, Primarul va incerca sa dezvolte planuri de minimizare a zgomotului si vibratiilor prin imbunatatirea proiectarii si a intretinerii. Aceasta va conduce la o reducere a vibratiilor si a zgomotului resimtite atat la suprafata cat si la interiorul vagoanelor de metrou.

Cautarea unui cer mai linistit

Cresterea traficului aerian prezinta una din cele mai stresante tensiuni intre mediu si economie. Solutiile nu sunt usor de gasit. Ca un oras de talie mondiala, Bucurestiul a devenit din ce in ce mai dependent de transportul aerian. Bucurestienii calatoresc din ce in ce mai mult in strainatate. Ingrijorarile ce au fost exprimate in toata Europa ca aceasta industrie de transport creste mai rapid decat avansul tehnologic si operational pentru a reduce impactul asupra mediului la sursa. Guvernul Romaniei este responsabil pentru politica aeriana nationala si pentru deciziile cheie legate de zgomotul aerian.

Factorii care guverneaza impactul zgomotului aerian asupra locuitorilor includ motoarele si corpurile de avion mai silentioase, procedurile operationale de reducere a zgomotului, punerea in practica a restrictiilor in utilizarea aeroporturilor, planificarea urbana si proiectarea locuintelor in zonele limitrofe din jurul lor. Primarul sprijina aplicarea principiului "poluatorul plateste". Aviatia ar trebui sa plateasca pentru impactul pe care il are asupra mediului, incluzand zgomotul. Aceasta ar trebui reglementata prin actiunile care se pot lua in ceea ce priveste compensatiile si limitarile acestui zgomot.

Primarul impartaseste ingrijorarea considerabila a multor locuitori legata de numarul zborurilor de noapte si sprijina punctul de vedere potrivit caruia zborurile de noapte ar trebui interzise.

Zgomotul industrial

Ultimele directive europene in domeniul "Prevenirii si controlului integrat al poluarii". Agentiile de mediu reglementeaza anumite industrii, pe cand altele sunt in grija primariilor de sector. Problematika legata de zgomotul industrial este in mare parte locala, dar Primarul, impreuna cu autoritatile locale vor conlucra pentru o mai buna diseminare a acestor rezultate. Minimizarea zgomotului va trebui promovata odata cu reciclarea materialelor. Daca astfel de resurse pot fi asigurate, atunci primarul va investiga reciclarea materialelor in materiale care sa contribuie la reducerea nivelului de zgomot, cum ar fi materiale pentru o mai buna izolare a cladirilor.

Fundamentele dezvoltarii continue a orasului

O buna planificare urbana si designul urban pot ajuta la asigurarea beneficiilor unei dezvoltari continue a unui oras compact in timp ce se minimizeaza expunerea la zgomot si se imbunatatesc peisajul sonor. Strategia Primarului este de a reduce zgomotul si efectele sale negative asupra, in si din zonele de dezvoltare urbana. Mai multe moduri moderne de a construi cladirile trebuie dezvoltate. Primarul va cauta standarde exemplare de proiectare acustica a cladirilor, incuzand o mai buna izolare fonica la casele noi si la cele existente.

Amestecul utilizarii terenului poate reduce nevoia de deplasare, iar cladirile comerciale sau de birouri pot fi folosite sa ecraneze zgomotul. O atentie speciala este acordata activitatilor generatoare de zgomot in timpul noptii sau dimineata devreme. Totusi, vitalitatea urbana

poate fi atinsa cu diferite grade si tipuri de amestec de utilizare a terenului. In multe cazuri, o fatada expusa poate fi echilibrata de o curte interioara silentioasa, in special daca aceasta poate fi eliberata de masini si de instalatii de aer conditionat. Primarul se asteapta ca primariile de sector, in planurile lor de dezvoltare, sa indice cum se poate rezolva conflictul intre divertismentul care se desfasoara la ore tarzii din noapte cu linistea necesara in zonele rezidentiale. Unele zone pot beneficia de crearea unor zone de management al “distractiilor” - zone in care planificarea, licentierea, inspectarea, transportul si managementul spatiului stradal sa poata fi mai bine coordonate.

Designul trebuie sa dea o mai mare prioritate tuturor aspectelor zgomotului, nu doar celor mai deranjante dintre acestea. Peisaje sonore mai bune vor trebui gandite in proiectele legate de spatiile publice. Ventilarea pasiva si racirea cladirilor poate evita zgomotul nedorit al ventilatoarelor si al altor zgomote semi-industriale. Plasarea constructiilor deasupra strazilor, cailor ferate, parcarilor centrelor comerciale si al altor facilitati, poate oferi izolarea atat de necesara la zgomot in zonele adiacente, luand in calcul costurile, amenajarile si alte consideratii practice.

Spatiile verzi din Bucuresti pot oferi oaze de liniste intr-un oras compact si aglomerat. Primarul va sprijini managementul pozitiv al peisajelor sonore din spatiile verzi. Locurile care ofera oaze de liniste au nevoie de atentie speciala. Maximizarea suprafetei de teren destinat parcurilor si spatiilor impadurite, poate, acolo unde si siguranta publicului o permite sa minimizeze zgomotul in mediile urbane compacte.

Managementul combinat al zgomotului

Parteneriatul viabil poate fi vital pentru imbunatatirea peisajelor sonore din Bucuresti. Actiunile asupra mediului ambiental trebuie sa fie integrate cu alte probleme legate de zgomot. Hartile de zgomot computerizate nu pot cuprinde toate problemele experimentate de locuitori. Trebuie adresate si problemele calitative. Este important ca aceste harti sa fie folosite in interesul dezvoltarii noilor zone rezidentiale sau al planurilor urbanistice zonale. Datele stranse cu aceasta ocazie pot fi folosite si pentru o mai buna cunoastere a orasului.

Primarul doreste sa promoveze proiecte exemplare de reducere monitorizata a zgomotului in toate cartierele Bucurestiului. Un fond destinat zgomotului ambiental din Bucuresti trebuie creat, recunoscand astfel povara pe care bucurestenii trebuie sa o duca prin situatia Bucurestiului de “poarta spre Romania”.

Cu toate acestea, prezenta strategiei nu trebuie vazuta in sens negativ. Scopul ei este sa promoveze o mai buna calitate a calitatii zgomotului – tratarea peisajelor sonore cu aceeaasi grija ca si pentru peisajul urbanistic. Marile orase au energia lor proprie, dar au nevoie si de zone linistite.

Urmatoarele probleme cheie si prioritati initiale au fost identificate:

Trei probleme cheie

- Asigurarea unor suprafete de rulare de calitate pentru strazile Bucurestiului
- Asigurarea unei interdictii aeriene pe timp de noapte deasupra Bucurestiului
- Reducerea zgomotului printr-o planificare si proiectare mai buna a locuintelor.

Alte prioritati initiale sunt:

- Extinderea suprafetelor acoperite cu suprafete care reduc zgomotul pe toate drumurile unde aceasta masura s-ar dovedi utila, impreuna cu lucrari de mentenanta mai bune.

- Incurajarea utilizării vehiculelor mai silențioase.
- Punerea în practică a unor măsuri de reducere a zgomotului în managementul zilnic al traficului, pornind de la reducerea condusului “demaraj-frana”, tipic în timpul ambuteiajelor, uniformizarea volumului traficului, mai bună alocare a spațiului străzii și alte măsuri de transport.
- Îmbunătățirea mediului prin zonarea sonoră prin programe “Străzi pentru oameni” zonele rezidențiale, în centrul orașului și în proiecte de spațiu public.
- Dezvoltarea unui program de reducere a zgomotului din trafic pentru drumurile administrate de Primăria București.
- Îmbunătățirea stilului de condus prin cursuri oferite șoferilor.
- Stabilirea unui fond de zgomot ambiental din care să se finanțeze proiectele de reducere a zgomotului și a unui fond de conversie care să finanțeze proiectele de izolare a locuințelor.
- Cautarea unei îmbunătățiri a calității căii de rulare pentru tramvaie și trenuri, în limitele impuse de legislație.
- Asigurarea sprijinului pentru instalarea de bariere de zgomot foto-voltaice pentru a ecrană drumurile și căile ferate producătoare de zgomot.
- Promovarea dezvoltărilor deasupra sau de-a lungul drumurilor și căilor ferate, acolo unde se poate, protejând astfel arii largi de efectele zgomotului.
- Urmărirea aplicării principiului “poluatorul plătește” pentru cei afectați de zgomotul aerian.
- Reducerea zgomotului printr-o mai bună planificare urbană, prin redezvoltare – zonele cu densitate mare de populație pot crea spații liniștite departate de trafic.
- Examinarea oportunității stabilirii unui premiu oferit de Primar pentru cei care promovează proiecte care susțin peisaje sonore liniștite.