

Conceptos para disminuir el ruido en la ciudad de Celle

- Resumen de las medidas realizadas -

D. Helmut Knabe y D. Jörg Frohnert, municipio de Celle

En el distrito del municipio de Celle se han realizado en últimos años un gran número de medidas que parecen poco llamativas en sí. No obstante, cada una de estas medidas ha contribuido a lograr una reducción considerable del ruido en muchas partes del municipio, tanto en las calles de zonas residenciales como en las arterias con gran afluencia de tráfico. Con mucha delicadeza se ha intentado lograr una mejora del equilibrio entre las necesidades de los vecinos, por un lado, y de los comercios y el tráfico motorizado y no motorizado por otro.

Este programa está basado en el Plan de Desarrollo del Tráfico del municipio de Celle, que tiene por objeto solucionar los conflictos entre las cargas medioambientales causadas por el tráfico, por un lado, y los aspectos sensibles [*N. d. T.: literalmente “utilizaciones sensibles”, cuyo significado queda poco claro en el texto original*] por otro, así como subsanar las deficiencias urbanísticas y de organización del tráfico, teniendo en cuenta los detalles de cada aspecto. Sobre esta base de planificación general integrada del tráfico se evalúan todos los proyectos (de construcción) previstos en el municipio de Celle, con el fin de determinar, entre otras cosas, su efecto en la reducción del ruido. Por consiguiente, la reducción del ruido representa una parte importante de la realidad cotidiana de planificación y construcción, de la cual citamos algunos ejemplos a continuación:

Medida 1: Creación de un sistema de señalización para el tráfico pesado con el fin de reducir la afluencia de vehículos pesados en el centro urbano de Celle.

Con el fin de reducir la afluencia de tráfico en el casco antiguo se ha creado un sistema de conducción de los vehículos pesados por medio de la reorganización de la señalización. A través de este sistema, el tráfico de vehículos pesados de más de 3,5 t de peso máximo admisible se centraliza en una circunvalación tangencial apropiada, lo que ha permitido reducir la proporción de camiones de carga de, aproximadamente el 7-8 % a cerca del 3-5% en el centro urbano. Gracias a la realización de esta medida se han alcanzado los objetivos del proyecto tales como la concentración del tráfico en vías apropiadas, la reducción del tráfico de tránsito en el centro urbano y la reducción del ruido y gases de escape de vehículos en el casco antiguo garantizando, al mismo tiempo, la movilidad urbana. El coste de dicha medida asciende a unos 50.000,00 € y se ha podido financiar con fondos del presupuesto municipal. Las mayores dificultades que ha tenido que afrontar el proyecto se han producido en el área de la concienciación respecto a los objetivos y en la falta de interés y comprensión por parte del comercio al por menor; no obstante, la colaboración con las autoridades implicadas como la Oficina de Obras Públicas (Tiefbauamt), la Oficina de Planificación del Tráfico y las autoridades del tráfico se ha desarrollado sin problemas. En general, se ha podido constatar una reducción sostenida del ruido en el centro urbano y las zonas adyacentes gracias a la realización de la medida.

Medida 2: Supresión del exceso de velocidad en el pasaje de tránsito de Groß Hehlen (B 3)

En el distrito municipal de Groß Hehlen se han creado plazas de aparcamiento delimitadas por árboles en la zona de la calzada en el marco de la reorganización de la Celler Straße (B 3) al

noroeste del centro del distrito municipal, conjuntamente con la extensión de la vía para bicicletas desde Groß Hehlen hasta Wolthausen; adicionalmente, en la zona de los nudos de comunicación Lange Straße /B 3 y Krähenberg/B 3 se ha ensanchado la acera. Mediante el marcado de los arcones el ancho de la calzada se ha reducido de 7,50 m a 6,50 m en la actualidad [*N. d. T.: errata en el original: aumentado en lugar de reducido*], con lo cual la velocidad media se ha podido reducir de 10 km/h. Gracias a la realización de esta medida se han podido alcanzar los objetivos del proyecto tales como la mejora de la seguridad vial, mejoras para peatones y ciclistas, la reorganización del tráfico parado, la reducción de la velocidad del tráfico motorizado y la reducción del ruido. El coste de realización de la medida asciende a unos 800.000,00 € y se ha podido financiar en un 60% con fondos puestos a disposición en virtud de la Ley de Financiación de los Transportes Públicos (GVFG); en un 17% con contribuciones de los vecinos y en un 23% con fondos municipales. Durante la fase de ejecución se han producido dificultades con algunos comercios afectados (supuesta obstaculización por la reducción de la sección transversal debido a la modificación de los nudos de comunicación). La colaboración con las autoridades competentes como la Oficina de Obras Públicas y las oficinas de Planificación del Tráfico, de Planificación de Espacios Verdes, de Planificación Urbanística y las autoridades del tráfico se ha desarrollado sin problemas. En conjunto, gracias a la realización de la medida se ha logrado una reducción sostenida de las molestias del ruido (-1,3 dB(A)) y una mejora de la seguridad vial.

Medida 3: Concepto para el aprovisionamiento en pequeñas cantidades del centro urbano

En el marco del concepto general (concepto para un tráfico de mercancías respetuoso con el medio ambiente en la red de municipios de la región EXPO) se ha desarrollado, a modo de ejemplo, un método para que el tráfico de mercancías actual y previsto para el futuro en la zona del centro urbano se realice de forma más respetuosa con el medio ambiente. Hoy en día, una gran parte de los procesos de carga y descarga tienen lugar en horas punta del horario comercial. El consiguiente empeoramiento de la calidad de vida para los residentes y otras personas que acuden a la zona centro se quiere paliar estableciendo un intervalo limitado en el que deban realizarse la totalidad de los suministros en la zona centro (fuera de dicho intervalo solo se permitirán suministros realizados con vehículos pequeños, de baja o sin emisión de gases de escape). Los objetivos de esta medida son la reducción al mínimo del paso de camiones, el aumento del grado de utilización de los vehículos, la promoción de los trayectos realizados con vehículos pobres en emisión de gases de escape, una mayor libertad de movimiento para peatones y ciclistas, así como la reducción de las emisiones y molestias del ruido en general. Actualmente, la ejecución de la medida se encuentra en fase de preparación y todavía están pendientes numerosas concertaciones con las autoridades municipales competentes y los llamados „multiplicadores municipales“. En conjunto, se espera una reducción de las molestias del ruido en un 20%.

Medida 4: Reorganización de la Braunschweiger Heerstraße (B 214)

Gracias a la remodelación necesaria de la calzada y las obras de canalización en la calle „Braunschweiger Heerstraße“ se han podido adelantar las entradas a las plazas de aparcamiento en los arcones occidentales de la calzada, de forma que las plazas de aparcamiento dispuestas en línea escalonada tengan el efecto visual de reducir el espacio disponible de la calzada a 6 m. Sustituyendo la calzada de adoquines por una calzada de asfalto se ha podido lograr un efecto considerable en la reducción del ruido. Los objetivos del proyecto han sido la renovación del revestimiento de la calzada, la supresión del efecto de separación de la carretera, la reorganización de las instalaciones adyacentes, la conversión de las plazas para autobuses en „Buskaps“, así como la reducción de las molestias del ruido. El

coste de la ampliación asciende a unos 700.000,00 € y se ha podido financiar en un 75% con fondos puestos a disposición en virtud de la Ley de Financiación de los Transportes Públicos (GVFG); en un 11% con contribuciones de los vecinos de acuerdo con la Ley Municipal de Impuestos y en un 14% con fondos del presupuesto municipal. Las mayores dificultades en la realización de las medidas han sido causadas por la oposición de los comercios y empresas de servicios, así como por parte de los vecinos (debido a su participación en la financiación). No se han producido problemas en la colaboración de las oficinas competentes - Oficina de Obras Públicas, Oficina de Planificación del Tráfico, autoridades del tráfico, Oficina de Planificación de Espacios Verdes y Oficina de Planificación Urbanística. En conjunto, gracias a la medida se ha podido lograr una reducción sostenida de las molestias del ruido (-2,8 dB(A)).

Medida 5: Reconstrucción de la Wehlstraße en la zona del antiguo cuartel „Heidekaserne“

La utilización de la parte posterior del recinto del antiguo cuartel „Heidekaserne“ como emplazamiento de viviendas y oficinas de administración hizo necesario un nuevo concepto de urbanización que se ha integrado en el Plan General de Ordenación Urbana. La parte más importante de dicho concepto es la ampliación de la Wehlstraße para convertirla en una de las arterias principales del distrito. Se ha optado por un trazado (con curvaturas) de tales características que junto con las ayudas necesarias para cruzar la calle (isletas centrales) y el carácter de avenida de la calle [*N. d. T: con árboles en ambos lados*] hace imposibles velocidades mayores de 30 km/h, con lo cual se garantiza la „protección acústica preventiva“. De hecho, las velocidades de los coches corroboran la adecuación de la medida. El coste de la misma asciende a unos 1,3 millones de € y se ha podido financiar en un 60% con fondos puestos a disposición en virtud de la Ley de Financiación de los Transportes Públicos (GVFG).

En conjunto, se ha podido constatar que todos los ejemplos citados han contribuido a una reducción del ruido. La situación económica actual de un gran número de municipios deja poco lugar para programas de reducción del ruido, de elevado coste, por lo que el municipio de Celle seguirá implementando de forma consecuyente programas conjuntos de reducción del ruido y otras medidas.