

# **PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DEL MUNICIPIO DE GIJÓN/XIXÓN**

**30 de junio de 2010**

## INDICE

1.- Introducción .....	
2.- Descripción de la aglomeración, con los principales ejes viarios y ferroviarios, así como otras fuentes de ruido consideradas.....	
3.- Autoridad responsable.....	
4.- Contexto jurídico.....	
5.- Valores límite establecidos con arreglo al artículo 58.4 de la Directiva 2002/49/CE.....	
6.- Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido y evaluación del número estimado de personas expuestas la ruido, determinación de los problemas y situaciones que deben mejorar.....	
• Foco calles/tráfico urbano.....	
• Foco ferrocarril.....	
• Foco industria y puerto.....	
• Zonas de afección en situación no consolidada y zonas verdes.....	
• Indicadores globales teniendo en cuenta todos los focos.....	
7.- Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.....	
8.- Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.....	
Propuesta de líneas de actuación.....	
• Control del ruido del tráfico y movilidad sostenible.....	
• Planificación y ordenación del territorio.....	
• Educación e información de los ciudadanos.....	
• Otras líneas de actuación.....	
• Actuaciones prioritarias a desarrollar en zonas de conflicto.....	
9.- Disposiciones previstas para evaluar la aplicación de los resultados del Plan de Acción.....	

## 1.- INTRODUCCIÓN

El Ayuntamiento de Gijón/Xixón, como aglomeración de más de 250.000 habitantes, elaboró en 2009, el Mapa Estratégico de Ruido del municipio conforme con la Directiva Europea 2002/49/CE, la Ley 37/2003 del Ruido y sus disposiciones de desarrollo.

El Mapa Estratégico de Ruido de Gijón/Xixón se aprobó mediante acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Gijón/Xixón, en sesión de 28 de julio de 2009 y se publicó en el Boletín Oficial del Principado de Asturias de fecha 31 de agosto de 2009.

Este Mapa Estratégico de Ruido de la ciudad puede consultarse en la página web municipal.

El Mapa Estratégico, compuesto por una serie de estudios, diagnósticos, campañas de medidas, aplicación de modelos y sistemas de información geográfica, análisis estadísticos, y selección de indicadores, asienta las bases para el desarrollo del Plan de Acción permitiendo una posterior planificación de acciones tanto preventivas como correctoras que conformarán el Plan de Acción del Ruido de Gijón/Xixón.

El Plan de Acción contra el ruido es un conjunto de medidas desarrolladas con la finalidad de:

- Describir los problemas relacionados con el ruido detectados en el Mapa Estratégico de Ruido.
- Fijar objetivos de reducción del ruido.
- Establecer líneas de actuación y definir medidas a corto, medio y largo plazo que permitan alcanzar los objetivos planteados.
- Establecer zonas prioritarias de actuación.
- Designar a los responsables de cada línea de actuación.

El Plan de Acción contra el ruido, constituye una **estrategia integral** que debe incorporar aspectos tan importantes de la gestión municipal como son entre otros, los

ambientales, urbanísticos y de ordenación del territorio, la gestión del tráfico arquitectónicos, el control de actividades, medidas o incentivos reglamentarios o económicos.

Por lo tanto, exige la participación de las diversas áreas municipales implicadas, y las actuaciones o medidas propuestas y llevadas a cabo deben evaluarse y revisarse a fin de valorar su eficacia cada cinco años, que es el periodo de validez del Plan de Acción.

Para la elaboración del Plan de Acción es necesario identificar cada fuente de ruido en la ciudad, al ser cada foco responsabilidad de un gestor diferente (Ayuntamiento, Principado de Asturias, Ministerio) y las medidas correctoras que se deben aplicar en cada caso también distintas. Esta identificación y la evaluación del ruido se ha efectuado en el Mapa Estratégico de ruido del municipio.

Los focos identificados y sus gestores son:

<b>Focos</b>	<b>Gestor</b>
<b>Calles</b>	<b>Ayuntamiento</b>
Carreteras de la red autonómica del Principado de Asturias	Principado de Asturias
Carreteras del Estado	Ministerio de Fomento
Ferrocarril	RENFE, FEVE
Industria	titulares
Ocio nocturno	Ayuntamiento/hostelería

El principal foco de contaminación acústica en la ciudad, teniendo en cuenta la afección a un mayor número de ciudadanos, se considera que son las calles mediante el ruido generado por el tráfico urbano. No obstante, también se ha efectuado un diagnóstico básico del ruido generado por las actividades de ocio nocturno que generan una importante molestia en el periodo de descanso nocturno en determinadas zonas de la ciudad.

Además, se ha realizado un análisis de las zonas tranquilas de la ciudad como áreas a preservar frente a la contaminación acústica.

Cada gestor o administración competente es el encargado de la elaboración y aprobación de los mapas estratégicos de ruido y de los correspondientes planes de acción.

El Principado de Asturias aprobó mediante Resolución de 26 de abril de 2010, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias, (BOPA de 6 de mayo de 2010), el Plan de Acción de los Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras de la red autonómica del Principado de Asturias.

Respecto al Plan de Acción contra el Ruido (PAR 2008-2012) de las carreteras del Estado, éste forma parte de las actuaciones que está previsto incluir en el Plan Sectorial de Carreteras actualmente en fase de elaboración.

El desarrollo del Plan de Acción en las carreteras estatales corresponde al conjunto de la Dirección General de Carreteras ya que hay actuaciones que se contemplarán en los estudios informativos y se concretarán en los correspondientes proyectos de construcción; habrá consideraciones y prescripciones en las declaraciones de impacto ambiental de determinados proyectos; se redactarán proyectos específicos de pantallas o refuerzos de firme con pavimentos fonoabsorbentes que correspondan a programas de conservación, incluso investigaciones de pavimentos que se plantearán en la Dirección Técnica

La Demarcación de carreteras de Asturias tiene previstos una serie de Proyectos de instalación de pantallas acústicas en la Red de Carreteras del Estado en Asturias (A-8, A-64, A-66, A-66a, AI-81, GJ-81y N-641) y otras actuaciones de alta, media y baja prioridad basadas en los mapas estratégicos de ruido.

A nivel local, la planificación de las medidas del Plan de Acción deben definirse considerando como zonas prioritarias de actuación las zonas de conflicto, que son aquellas en las que la población está expuesta a niveles de ruido superiores a los

objetivos de calidad acústica establecidos y a aquellas zonas donde el número de personas afectadas por estos niveles elevados de ruido sea mayor

Para establecer estas medidas deberán tenerse en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

- Los focos de ruido ya mencionados (el tráfico urbano en las calles y carreteras, el tráfico ferroviario, la industria, las actividades de ocio nocturno y otras como las actividades de carga y descarga, ...).
- Los factores que influyen en la emisión del ruido (el número de vehículos, el tipo de vehículos, la velocidad de paso, el tipo de asfalto, ...).
- Los factores que afectan a la propagación del ruido (la existencia de pantallas acústicas naturales o artificiales, la altura y morfología de los edificios, la morfología de las calles, el mobiliario urbano, las zonas verdes, ...).
- La evolución del ruido en el tiempo y su relación con situaciones como los horarios de carga y descarga, los atascos en horas punta, el ocio nocturno fines de semana, las fiestas, etc.
- Las zonas afectadas, (edificios sensibles, número de personas, grupos vulnerables, etc.).
- Las zonas tranquilas en las que, con la finalidad de preservar su calidad acústica, el objetivo de calidad acústica debe ser 5 dBA por debajo de los valores objetivo establecidos.

Según el Anexo V del Real Decreto 1513/2005 los planes de acción deben incluir como mínimo los siguientes elementos:

- Descripción de la aglomeración, los principales ejes viarios, los principales ejes ferroviarios, aeropuertos más importantes y otras fuentes de ruido consideradas.
- Autoridad responsable.
- Contexto jurídico.

- Valores límite establecidos con arreglo al artículo 5.4 de la Directiva 2002/49/CE.
- Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido.
- Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar.
- Relación de alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública de acuerdo con el artículo 22 de la Ley del Ruido.
- Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.
- Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.
- Estrategia a largo plazo.
- Información económica (si está disponible): presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios.
- Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del Plan de Acción.

Asimismo, deberán recoger estimaciones relativas a la reducción del número de personas afectadas.

## **2.- DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN, CON LOS PRINCIPALES EJES VIARIOS, FERROVIARIOS Y AEROPUERTOS MÁS IMPORTANTES, ASÍ COMO OTRAS FUENTES DE RUIDO CONSIDERADAS**

El municipio de Gijón, situado en el centro de la costa asturiana, es el municipio más poblado de Asturias, constituyendo una aglomeración de más de 250.000 habitantes. La población del municipio de Gijón referida al 1 de enero de 2009 (último dato disponible en el Instituto Español de Estadística) era de 277.554 habitantes, de los que alrededor del 90% viven en la zona urbana y el resto constituyen una población dispersa por las 25 parroquias que constituyen el municipio.

Durante el siglo XX, Gijón experimentó una serie de cambios drásticos como resultado de un proceso de industrialización, fundamentalmente siderúrgico, en la industria del metal y de construcción naval (astilleros) con la consiguiente expansión económica y desarrollo urbanístico unido a una importante reconversión posterior de estos sectores prioritarios. En la actualidad, la estructura económica de la ciudad se fundamenta en el sector industrial que, aunque ha reducido su peso, al igual que la construcción, mantiene un importante efecto de arrastre sobre los servicios, sector que ha ido adquiriendo una relevancia cada vez mayor.

En los últimos años se han venido potenciando otras actividades con gran proyección, como las vinculadas al turismo, transporte marítimo, los servicios avanzados a empresas y la innovación tecnológica, entre otros. Se ha realizado un importante esfuerzo en la ampliación y mejora de las infraestructuras de la ciudad, indispensables para un óptimo desarrollo económico y social. Se puede destacar la ampliación del Puerto de El Musel, la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA), con los consiguientes accesos a los mismos.

Gijón, cuenta con diversas zonas industriales como el Puerto de El Musel, astilleros y polígonos industriales que constituyen una importante fuente de ruido en el municipio pero también cuenta con amplias zonas verdes urbanas y espacios públicos como playas que por su carácter natural y el uso que tienen pueden considerarse (reservas de sonido, zonas ambientalmente protegidas). Pueden citarse cinco playas de las que destacan las 3 playas urbanas más utilizadas por los ciudadanos

(la playa de El Arbeyal, la playa de Poniente, la playa de San Lorenzo, la más urbana y concurrida) y las playas rurales de Peñarrubia, Serín y Estaño. En cuanto a las zonas verdes en el núcleo urbano destacan por su extensión, el Parque de Isabel la Católica, el parque de Los Pericones, el Cerro de Santa Catalina, entre otros, así como la senda costera y las sendas verdes que partiendo del núcleo urbano se adentran en la zona rural del municipio.

En cuanto a los ejes viarios que discurren por el municipio, se distinguen los gestionados por el Ministerio de Fomento y los gestionados por el Principado de Asturias.

Las carreteras gestionadas por el Ministerio de Fomento en el municipio de Gijón son:

- A-8: Autopista del Cantábrico.
- A-66: Autovía Ruta de La Plata.
- N-632: Carretera Nacional de Santander.
- GJ-10 (N-641): Carretera que une la GJ-81 (enlace con la A-8 hacia Oviedo) con El Puerto de El Musel.
- GJ-81: continuación de la carretera A-8 en su entrada a la ciudad de Gijón/Xixón por el sureste

Las carreteras gestionadas por el Principado de Asturias son:

- AS-1: Autovía Minera.
- AS-18: Carretera a Oviedo (continuación de la Avda. de La Constitución).
- AS-19: Carretera a Avilés (salida por el noroeste).
- AS-325: Alto de Miranda-Serín. Carretera de Serin. Cruce de la AS-326 a la altura de la Y.
- AS-326: Carretera Tabaza-Tremañes (continuación de Avda. de los Campones).
- AS-246: Carretera Carbonera (continuación de la Avda. Schulz).
- AS-247: Carretera Piles - L'Alto L'Infanzón.
- AS-248: Carretera a Pola de Siero (continuación de Ramón y Cajal).
- AS-331: carretera de L'Alto L'Infanzón (desde el cruce de la A-247 con la N-632).

- GI-1: conexión desde el Musel a Aboño. Gran parte de su paso por Gijón/Xixón está soterrado por debajo de la zona de Campa Torres.
- GI-2: Carretera de la Providencia a L'Alto L'Infanzón (Somió).
- GI-3: Avenida de la Juveria. Tremañes.
- GI-4: Conexión desde la AS-326 desde el polígono de Somonte a la AS-18.

En cuanto a las vías ferroviarias se distinguen las gestionadas por ADIF/RENFE, las gestionadas por FEVE y las gestionadas por la Autoridad Portuaria:

Vías férreas gestionadas por ADIF/RENFE:

Tramo	Tipo de tren	Nº de trenes Periodo día	Nº de trenes Periodo tarde	Nº de trenes Periodo noche
<b>Gijón cercanías- Gijón Jovellanos</b>	Larga distancia	3	2	1
	Regionales	2	1	1
	Cercanías	44	14	5
<b>Gijón Jovellanos- Veriña</b>	Larga distancia	6	3	1
	Regionales	2	1	1
	Cercanías	44	14	5
	Mercancías	1	0	0
<b>Veriña-Serín</b>	Larga distancia	5	3	1
	Regionales	3	1	0
	Cercanías	44	14	5
	Mercancías	3	3	0
<b>Serín-Puao</b>	Mercancías	6	1	1
<b>Puao-Veriña</b>	Mercancías	8	0	0
<b>Veriña-Gijón Puerto</b>	Mercancías	3	1	0
<b>Veriña-Aboño</b>	Mercancías	6	1	1
<b>Serín-Villabona</b>	Larga distancia	6	3	1
	Regionales	3	1	0
	Cercanías	44	14	5
	Mercancías	9	3	2

Vías férreas gestionadas por FEVE:

Tramo	Tipo de tren	Nº de trenes Periodo día	Nº de trenes Periodo tarde	Nº de trenes Periodo noche
<b>Gijón-Sotiello</b>	Pasajeros	47	16	3
	Mercancías	2	1	1
<b>Gijón-Trasona</b>	Pasajeros	47	16	3
	Mercancías	2	1	1
<b>Sotiello-Noreña</b>	Pasajeros	24	8	2
	Mercancías	2	1	1
<b>Sotiello-Aboño</b>	Mercancías	3	0	1

Vías férreas gestionadas por la Autoridad Portuaria:

Línea	Tipo de tren	Nº de trenes Periodo día	Nº de trenes Periodo tarde	Nº de trenes Periodo noche
<b>Puerto</b>	Mercancías	2	2	0

En el municipio de Gijón se puede distinguir la zona industrial portuaria y ARCELOR, así como una serie de polígonos industriales.

En la zona portuaria destacan las siguientes instalaciones con incidencia en el ruido :

- La Central Térmica de Aboño y la Cementera de Aboño: ambas instalaciones industriales se sitúan fuera del término municipal de Gijón/Xixón, colindando con la parroquia de Veriña.
- El Puerto de El Musel: dentro del puerto se identifican distintos tipos de actividades. Por un lado, las zonas de los muelles destinados a la carga y descarga de los barcos. Por otro lado, instalaciones relacionadas con talleres, en su mayor parte almacenajes, ubicados en la zona colindante con las viviendas de la parroquia de Jove/Xove.
- Los Astilleros y el Puerto deportivo: Duro Felguera S.A., Izar construcciones Navales y Naval Gijón.

ARCELOR: se ubica al norte de la A-8 en la zona Este del municipio. Dispone de multitud de focos de ruido hacia al exterior.

Polígonos industriales:

- Polígonos de Bankunión I y II, Mora-Garay Promosa y Maximino Vega (Tremañes): Se corresponden, en su mayor parte con almacenes, talleres e instalaciones de baja capacidad de generar ruido como caldererías. Los focos de ruido al exterior más destacables son: puertas abiertas, silos, chimeneas. En las inmediaciones de la Avenida de los Campones se localizan las instalaciones de mayor envergadura.
- Polígono de Somonte: Ubicado al Sur de la A-8 con respecto a las instalaciones de ACERALIA. Se caracteriza por disponer de instalaciones de reciente implantación con alta capacidad para generar ruido.
- Polígonos de Rocés y Porceyo: Situados en el entorno de la AS-18. Se corresponde, en su mayor parte, con instalaciones de baja capacidad de generar ruido, de características similares, en los que a la generación de ruido se refiere, a los ubicados en la zona de Tremañes.

Otras fuentes de ruido a considerar en el Plan de Acción sería el ocio nocturno, los servicios de limpieza y recogida de basuras, y las actividades ubicadas en el uso residencial.

### 3. AUTORIDAD RESPONSABLE

#### **Ayuntamiento de Gijón**

El Ayuntamiento de Gijón es el gestor del foco de ruido calles/tráfico urbano y por lo tanto la autoridad responsable de desarrollar el Plan de Acción.

Autoridad responsable de otros focos:

El gestor del foco de ruido carreteras es el Principado de Asturias o el Ministerio, según el tipo de vía que se considere.

El Plan de Acción de los Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras de la red autonómica del Principado de Asturias se aprobó mediante Resolución de 26 de abril de 2010, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias, (BOPA de 6 de mayo de 2010).

El Plan de Acción contra el Ruido PAR (2008-2012) de las carreteras del Estado, forma parte de las actuaciones que está previsto incluir en el Plan Sectorial de Carreteras actualmente en fase de elaboración

El desarrollo del Plan de Acción en las carreteras estatales corresponde al conjunto de la Dirección General de Carreteras ya que hay actuaciones que se contemplarán en los estudios informativos y se concretarán en los correspondientes proyectos de construcción; habrá consideraciones y prescripciones en las declaraciones de impacto ambiental de determinados proyectos; se redactarán proyectos específicos de pantallas o refuerzos de firme con pavimentos fonoabsorbentes que correspondan a programas de conservación, incluso investigaciones de pavimentos que se plantearán en la Dirección Técnica

La Demarcación de carreteras de Asturias tiene previstos una serie de Proyectos de instalación de pantallas acústicas (Pliego de prescripciones técnicas del contrato de servicios para la redacción de los proyectos que plantearán en la Red de Carreteras del Estado en Asturias (A-8, A-64, A-66, A-66a, AI-81, GJ-81y N-641), la colocación de

pantallas acústicas y otras actuaciones de alta, media y baja prioridad basadas en los mapas estratégicos de ruido).

#### **4. - CONTEXTO JURÍDICO**

**Libro Verde de la UE sobre “Política futura de lucha contra el ruido”**, publicado en noviembre de 1996. Marca una serie de directrices de actuación.

**Directiva 2002/49/CE de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.** Pretende establecer una política comunitaria de lucha contra el ruido y abordar el problema del ruido ambiental en toda la Unión Europea de forma coherente y armonizada, como documento legal obligatorio en todos los Estados Miembros. El objetivo principal es establecer un planteamiento común, para evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos de la exposición al ruido ambiental sobre la salud humana, consistente en la evaluación del ruido ambiental en los Estados miembros sobre la base de métodos comunes y la información de la población sobre el ruido ambiental y sus efectos.

**Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido.** Incorpora parcialmente al derecho interno las previsiones de la Directiva 2002/49/CE. Establece un nuevo marco global de referencia en la regulación de la contaminación acústica ajustada a las características, costumbres y estado del medio ambiente acústico de nuestro país. Su objetivo es prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar los riesgos y reducir los daños que puedan derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente.

**Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la *evaluación y gestión del ruido ambiental*.** Se aplica al ruido ambiental al que está expuesta la población, en particular, en zonas urbanizadas, en parques públicos u otras zonas tranquilas de una aglomeración, en zonas tranquilas en campo abierto, en las proximidades de centros escolares, en los alrededores de hospitales, y en otros edificios y lugares vulnerables al ruido. No se aplica al ruido producido por la propia persona expuesta, por las actividades domésticas, por los vecinos, en el lugar de trabajo, ni en el interior de los medios de transporte, ni a los ruidos debidos a actividades militares.

**Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, pro el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a *zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*.** Desarrolla la Ley del Ruido proporcionando el contenido necesario a la Ley para la definición de las referencias en base a las cuales se definen los Planes de Acción y se condicionan futuros desarrollos.

**Decreto 99/1985, de 17 de octubre, del Principado de Asturias sobre normas sobre condiciones técnicas de los proyectos de aislamiento acústico y de vibraciones.**

**Ordenanza Municipal del ruido**, actualización de la anterior ordenanza de 1992, aprobada por el Pleno del Ayuntamiento en 9 de diciembre de 2005 y publicada en el Boletín Oficial del Principado de Asturias del día 26 de enero de 2006 incorporando las modificaciones de la Ley del Ruido y el Decreto 99/1985 permitiendo dar soporte legal a las actuaciones municipales relacionadas con el ruido.

## **5. VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS CON ARREGLO AL ARTÍCULO 5.4 DE LA DIRECTIVA 2002/49/CE.**

Conforme con los artículos 3 y 5.4. de la Directiva 2002/49/CE los valores límite expresados en  $L_{den}$  y  $L_n$ , o en su caso  $L_d$  y  $L_e$ , establecidos pueden variar en función de la fuente emisora de ruido (ruido del tráfico rodado, ferroviario o aéreo, ruido industrial, etc.), del entorno o de la distinta vulnerabilidad al ruido de los grupos de población y pueden ser distintos de una situación existente a una nueva situación (Cuando cambia la fuente de ruido o el uso dado al entorno). Estos valores límite se han establecido en el R. D. 1367/2007 que desarrolla la Ley del Ruido la cual incorpora parcialmente al derecho interno las previsiones de la Directiva 2002/49/CE. Este Real Decreto, delimita los diferentes tipos de áreas acústicas y servidumbres acústicas, establece los objetivos de calidad acústica para cada área, incluyendo el espacio interior de determinadas edificaciones, regula los emisores acústicos fijándose valores límite de emisión o inmisión así como los procedimientos y los métodos de evaluación de ruidos y vibraciones.

Los valores límite de inmisión de ruido de los emisores acústicos están fijados en el Anexo III del R. D. 1367/2007 (4 tablas).

En la tabla siguiente figura la propuesta de zonificación acústica y los valores objetivo conforme al Mapa Estratégico de Ruido de Gijón/Xixón.

Tipo de área		Correspondencia del PGOU	Índices de ruido	
			Ld/Le	Ln
e)	Sanitario, docente y cultural	Consolidada: zonas sanitarias y docentes de la capa de sistemas generales	60	50
		No consolidada: AU-187	55	45
a)	Residencial	Consolidada: suelo residencial de la capa de suelo urbano, núcleos rurales, parques y zonas peatonales	65	55
		No consolidada: zonas UZI, UZN, AOE, PA, PE, AAC y UA en las que se prevé suelo de uso residencial.	60	50
d)	Terciario distinto del c)	Consolidada: zonas de uso deportivo de sistemas generales	70	65
		No consolidada: zonas AOE, PA UA en las que se prevé suelo de uso terciario.	65	60
c)	Recreativo y de espectáculos	Consolidada: zonas de uso deportivo de sistemas generales	73	63
		No consolidada: zonas AOE, PA UA en las que se prevé suelo de uso terciario.	68	58
b)	Industrial	Consolidada: suelo industrial y puerto dentro de la capa de suelo urbano.	75	65
		No consolidada: zonas UZI, UZN, PA, AAC y UA en las que se prevé suelo de uso industrial.	70	60
g)	Espacios naturales a proteger	Consolidada: suelo protegido de Cimadevilla, zonas verdes (de la capa de sistemas generales) y playas.	60*	50*
f)	Sistemas generales	Consolidada: red viaria, infraestructuras básicas y ferrocarril de las capas correspondientes a sistemas generales	Sin determinar	

Conforme con el R.D. 1367/2007, en el caso de las áreas clasificadas como g): Espacios naturales de protección contra el ruido, el objetivo de calidad debe ser definido en cada caso concreto

Para las zonas tranquilas estos objetivos se reducen en 5 dBA.

*Planos en el tomo II de la Memoria del Mapa Estratégico de Ruido de Gijón.*

## 6.- RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DEL RUIDO.-.Y EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE PERSONAS EXPUESTAS AL RUIDO, DETERMINACIÓN DE LOS PROBLEMAS Y SITUACIONES QUE DEBEN MEJORAR.

De los resultados de los cálculos del mapa estratégico de ruido de Gijón se han extraído una serie de indicadores de seguimiento que permiten:

- Evaluar la calidad acústica del municipio.
- Efectuar un seguimiento a lo largo de tiempo de la evolución de los niveles de ruido.
- Valorar la eficacia del Plan de Acción o medidas que se implementen para la mejora acústica.

Los indicadores propuestos y las conclusiones extraídas sobre los mismos con el mapa estratégico son los siguientes:

Se han analizado los resultados para cada foco de ruido considerado: calles, carreteras, ferrocarril e industria, incluido el Puerto y la contribución de la suma de cada uno de ellos que proporciona los niveles globales de ruido del municipio.

Se considera el periodo más desfavorable para cada uno de los focos que es aquel en el que los niveles de ruido calculados presentan un mayor exceso de decibelios con respecto al nivel objetivo de referencia que permite identificar las zonas de actuación acústica.

Los periodos considerados según los focos son los siguientes:

<b>Foco</b>	<b>Periodo más desfavorable</b>
Calles	Noche (Ln)
Carreteras	Según la carretera que se considere. En conjunto Día (Ldía)
Ferrocarril	Noche (Ln) en las líneas más destacables
Industria	Día/Noche según la instalación considerada
Global	Noche. Para casi todas las zonas del municipio

## FOCO CARRETERAS

### Competencia Principado de Asturias, Ministerio de Fomento

#### Zonas más expuestas

Las zonas más expuestas al ruido de carreteras son viviendas unifamiliares ubicadas en el entorno más próximo a algunas infraestructuras del transporte, frecuentemente de competencia del Principado de Asturias que paradójicamente no son los focos con más capacidad de emisión.

#### Zonas afectadas por niveles altos de ruido con mayor cantidad de población afectada

Se distinguen 3 zonas:

- La AS-19: continuación de la Avda. de la Argentina en la zona de La Calzada.
- La Avda. del Príncipe de Asturias en la zona de la Calzada y el Natahoyo.
- La A-8: C/ Sanz Crespo en la zona del Natahoyo y del Polígono. (En la actualidad parte de este tramo está cortado al tráfico por obras de construcción de la estación intermodal)

#### Zonas afectadas por el foco “carreteras” Competencia: Ministerio de Fomento y Principado

*Tabla de zonas afectadas, carretera, gestor, ubicación de las viviendas y niveles de inmisión en las páginas 70, 71, 72 de la Memoria del Mapa Estratégico de Ruido.*

#### Edificios sensibles expuestos al foco carreteras

Se han identificado 6 edificios docentes afectados que están sometidos a niveles por encima del objetivo de 60 dBA para el periodo día. Dos están sometidos a niveles entre 65 y 70 dBA y 4 entre 60 y 65. Estos centros están situados en La Calzada, Castiello, Granda y Roces y constituyen únicamente un 2% de los edificios sensibles expuestos.

Las carreteras que generan estos impactos son: AS-19, AS-18, AS-248, Avda. del Príncipe de Asturias y Ronda Sur.



Niveles de ruido durante el periodo  $L_{noche}$  El color anaranjado representa el rango de 65-70 dBA, el anaranjado claro de 60-65 dBA y el amarillo de 55-60 dBA.

*Tabla con todas las calles que generan niveles de ruido superiores al objetivo de calidad en más de 5 dBA (55 + 5 dBA) en páginas 80 a 86 en la Memoria del Mapa Estratégico de Ruido*

Estas calles se concentran en los siguientes barrios: Ceares, Cimadevilla, Contrueces, El Bibio, El Centro, El Coto, El Llano, El Natahoyo, El Polígono, La Arena, La Calzada, Laviada, Las Mestas, Montevil, Nuevo Gijón/La Peral, Perchera/La Braña, Pumarín.

Las calles con niveles de inmisión más elevados son:

Con  $L_n > 70$  dBA

- Escultor Sebastián Miranda en Cimadevilla.
- Rodríguez San Pedro en el Centro.

Con  $L_n$  entre 65 y 70 dBA:

- Avda, de El Llano, Avda. de Pablo Iglesias, Ramón y Cajal y Fuente del Real en la zona de Ceares.
- Munuza, Marqués de San Esteban, San Bernardo, Domínguez Gil, Avda. de la Costa, Avda. de la Constitución, Avda. de Manuel Llaneza, Avda. de Pablo Iglesias, Decano Prendes Pando, Diecisiete de Agosto, Avda. de Hnos. Felgueroso, Ramón y Cajal, Jovellanos, Capua y Marqués de Casa Valdés en el Centro.
- Avda. de Pablo Iglesias y Ramón y Cajal en El Coto.
- Avda. de Manuel Llaneza, Avda. de El Llano, Pérez de Ayala, Avda. de Gaspar García Laviana, Leoncio Suárez, Avda. de Schulz y Carretera Carbonera en el Llano.
- La Plaza del Padre Máximo González en El Natahoyo.
- La carretera Vizcaína en el Polígono.
- La calle Brasil y la Avda. de la Argentina en La Calzada.

El resto de calles se encuentran entre los 60 y 65 dBA.

### **Edificios sensibles afectados por el ruido de calles urbano**

En total hay un 39 % de edificios sensibles sometidos a niveles superiores al objetivo.

Dos edificios sensibles están sometidos a los niveles más elevados durante el día  $L_d > 75$  dBA son:

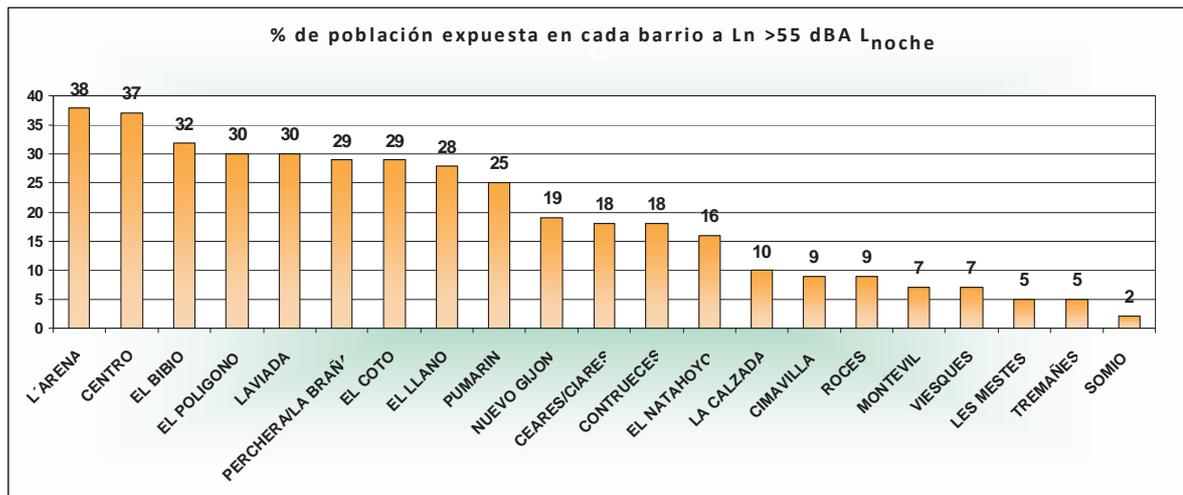
- El Centro de Salud Zarracina por la Avda. de la Costa
  - El Instituto de Enseñanza Secundaria Jovellanos por la Avda. de Manuel Llana
- Quince edificios están sometidos a niveles comprendidos entre 70 y 75 dBA:
- El Colegio San Vicente de Paul por la Calle Ezcurdia
  - El Antiguo Banco de Gijón por la Calle Munuza
  - La Biblioteca Pública Jovellanos por la Calle Jovellanos
  - El Centro de Cultura Antiguo Instituto por la Calle Jovellanos
  - La Fundación Municipal de Cultura por la Plaza del Instituto
  - El Museo Nicanor Piñole por la Avda. de la Costa
  - El Sanatorio Begoña por la Avda. de Pablo Iglesias
  - El Instituto de Enseñanza Secundaria Doña Jimena por la Avda. de la Constitución
  - EL Colegio Rey Pelayo por la Avda. de la Constitución
  - El Museo del Ferrocarril por la Plaza de la Estación del Norte
  - El Colegio Príncipe de Asturias por la Avda. del Príncipe de Asturias
  - Colegio en la Avda. de la Argentina
  - Centro Cultural por la Avda. de Juan Carlos I
  - Centro Cultural por al Avda. de la Argentina
  - El Centro de Salud de Pumarín por la Avda. del Príncipe de Asturias

Las medidas prioritarias se deberían adoptar en las proximidades del Centro de Salud Zarracina, el Instituto de Enseñanza Secundaria Jovellanos, así como en el resto de centros afectados especialmente los docentes y sanitarios como El Sanatorio Begoña.

Tabla con todas los edificios sensibles afectados en páginas 87 a 93 en la Memoria del Mapa Estratégico de Ruido

**Indicador de población afectada por el foco de calles/tráfico urbano**

El porcentaje de población del municipio afectada por niveles superiores al objetivo (55 + 5 dBA), resultado del mapa de fachadas es del 23%.



Las zonas que se pueden considerar más afectadas son La Arena, El Centro, El Bibio, El Llano y Pumarín, aunque en cuanto al porcentaje de población afectada en cada zona con respecto a la población total de Gijón, los mayores porcentajes se encuentran en El Centro, El Llano, La Arena, Pumarín y Laviada.

Las zonas prioritarias en las que se deberían centrar las actuaciones por contribuir en mayor medida a la reducción del indicador global de la ciudad deberían ser El Centro, El Llano y La Arena.

## FOCO FERROCARRIL, RENFE-FEVE

### Competencia ADIF

Las zonas más afectadas por ruido de ferrocarril son viviendas unifamiliares situadas en las cercanías de la línea de RENFE en Serín y Tremañes. El ferrocarril no constituye un foco de actuación prioritaria.

## FOCO INDUSTRIA Y PUERTO

### Competencia Ayuntamiento de Gijón y Autoridad Portuaria

En este análisis se tienen en cuenta todos los periodos (día, tarde, noche) ya que las instalaciones pueden tener diferentes tipos de funcionamiento según el momento del día.

### Zonas afectadas

Las zonas afectadas por los niveles de ruido provocados por la industria superiores al objetivo son Puao, El Natahoyo, Tremañes y Porceyo.

Zona	Polígono	Edificios afectados	L <sub>d</sub> dBA	L <sub>n</sub> dBA
Puao	Arcelor (Aceralia)	Viviendas residenciales	65-70	
El Natahoyo	Astilleros	Centro municipal	70-75	70-75
Tremañes	Polígono de Bankunión	Los Campones	65-70	65-70
El Natahoyo	Astilleros	Entorno del Acuario y Hogar de San José	60-65	55-60
Porceyo	Somonte	Entorno del viaducto de Somonte. Unifamiliares	65-70	50-55

El mayor porcentaje de personas expuestas a los niveles de ruido generados por la industria se encuentra en El Natahoyo con una centena de personas expuestas a

niveles superiores al objetivo para la noche (55 dBA) y menos de media centena expuesta durante el día (65 dBA).

### **Edificios sensibles**

En cuanto a los usos sensibles sometidos a niveles diurnos superiores al objetivo para este foco (60 dBA) únicamente está afectado el Colegio Santa Olaya por el foco de Astilleros, con unos niveles diurnos de inmisión de Ld entre 70 y 75 dBA.

De forma global la población afectada por niveles de ruido procedentes de la industria superiores al objetivo es inferior al 1%.

**El Colegio Santa Olaya, sería un edificio prioritario sobre el que actuar.**

## **ZONAS DE AFECCIÓN EN SITUACIÓN NO CONSOLIDADA Y ZONAS VERDES**

La identificación de la situación acústica en las situaciones no consolidadas, especialmente las residenciales, previa a su ejecución permite una mejor gestión de dichas zonas. La actuación preventiva permite aplicar soluciones más eficaces y con mayor rentabilidad económica.

Por otra parte, la evaluación acústica de las zonas verdes del municipio permite analizar la potencialidad de estas zonas para ser declaradas como zonas tranquilas.

### **Zonas de desarrollo residencial futuro**

Se han identificado numerosas zonas de desarrollo residencial futuro con un exceso de decibelios.

Algunas de estas zonas en las que se detectan excesos máximos de 15 a 20 dBA se encuentran en La Calzada (AS-19 Gijón-Avilés), Tremañes (A-8 Gijón-Avilés), Ceaes (AS-248), Contrueces (Calle Pintor Manuel Medina), El Coto (Avda. de Pablo Iglesias y Calle Anselmo Solar), Laviada (Carretera Vizcaína), Perchera/La Braña (Calle Pintor Manuel Medina), siendo muchas otras en las que se detectan excesos de 10 a 15 dBA .

*Tablas en las que se detallan las zonas afectadas, el foco y el exceso de decibelios al que están sometidas en las páginas 110 a 117 de la Memoria del Mapa Estratégico de Ruido.*

## Zonas verdes y espacios libres

Las zonas verdes y espacios libres destinados a esparcimiento en el municipio en las que se detecta un exceso de decibelios son numerosas.

Entre las zonas más destacables por el exceso de decibelios al que se ven sometidas (10-15 dBA de exceso) se pueden citar: el entorno del río Piles afectado por la Ronda Sur, el parque de El Arbeyal por la Avda. del Príncipe de Asturias, el parque de Los Pericones por la Avda. de El Llano y la carretera AS-248 Gijón-Pola de Siero, la playa de Poniente por la calle Rodríguez San Pedro.

*Tablas en las que se detallan las zonas afectadas, el foco y el exceso de decibelios al que están sometidas en las páginas 118 a 120 de la Memoria del Mapa Estratégico de Ruido.*

## INDICADORES GLOBALES TENIENDO EN CUENTA TODOS LOS FOCOS

Del análisis de la contribución de todos los focos de ruido independientemente de los gestores responsables de los mismos (Indicador global) y del análisis de los resultados de cada foco con respecto al resultado global se obtienen los siguientes indicadores.

### Indicador de población afectada

- **Global: 25%.** Un 25% de la población está sometida a niveles superiores al objetivo para el periodo nocturno.  
No obstante, más del 50 % de la población está sometida a niveles sonoros muy tranquilos durante la noche, inferiores a 50 dBA.
- **Tráfico urbano: 23%.** El foco de ruido que más contribuye al indicador de población afectada es el tráfico urbano con un 23% de la población sometida a niveles por encima del objetivo.
  - Las zonas con mayor porcentaje de población expuesta son La Arena y El Centro.
  - Las viviendas más expuestas son las situadas a ambos lados de la Carretera de la Costa a la altura del Centro de Salud Zarracina.

- **Industria: < 1%.**
  - Las zonas con mayor porcentaje de población expuesta son El Natahoyo y Tremañes, esta última en mucha menor medida.
  - Las viviendas más expuestas son las cercanas a Astilleros en El Natahoyo.
- **Carreteras: 0,5 %.**
  - Las zonas con mayor porcentaje de población expuesta son Veriña y Serín.
  - Las viviendas más expuestas son viviendas unifamiliares próximas a las vías más importantes, especialmente la A-8 Gijón-Oviedo.
- **Ferrocarril: 0%.**
  - El análisis del ruido del ferrocarril no presenta situaciones por encima del objetivo de calidad. Las vías férreas no son un foco prioritario desde el punto de vista acústico general del municipio.

### Porcentaje de edificios sensibles expuestos

- **Global: 40 %**
- **Tráfico urbano: 39 %.** Un 39 % de los edificios sensibles están expuestos a niveles de ruido superiores al objetivo.
- **Carreteras: 2%.** Un 2 % de edificios sensibles están expuestos a niveles de ruido superiores al objetivo para carreteras.
- **Industria: 0,2 %, < 1%.**
- **Ferrocarril: 0 %.**

### Porcentaje de zonas verdes que superan los objetivos de calidad

- **Tráfico urbano: 42 %.**
- **Carreteras: 42 %.**
- **Industria: 0%.**
- **Ferrocarril: 0%.**

**Porcentaje de zonas de desarrollo residencial previsto que superan los objetivos de calidad**

- Tráfico urbano: 47 %.
- Carreteras: 28 %.
- Industria: 0,8 %.
- Ferrocarril: 0%.

## 7. MEDIDAS QUE YA SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO Y PROYECTOS EN PREPARACIÓN

### Actuaciones municipales previas relativas a la gestión del ruido en la ciudad

El Ayuntamiento de Gijón, consciente de la problemática generada por el ruido en la ciudad, motivo de numerosas quejas, principalmente por ruido derivado de las actividades de ocio, actividades comerciales y la industria, aprobó en el año 1992 la **Ordenanza Municipal sobre Protección frente a la Contaminación Acústica**. Esta ordenanza regulaba la actuación municipal para la protección del medio ambiente urbano contra las perturbaciones por ruidos y vibraciones actuando mediante la tramitación de denuncias de actividades y la inspección de las mismas previa a la concesión de la licencia municipal de apertura conforme al Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres y Peligrosas. Respecto al ruido de tráfico, se estableció una vía de actuación a través de la Policía Municipal que realiza desde entonces controles callejeros habituales contra los ruidos excesivos de los vehículos mediante la medición de las emisiones sonoras, en especial de los ciclomotores con la correspondiente multa e incluso inmovilización del vehículo en el depósito de la grúa hasta que se encuentre en condiciones de volver a circular.

Esta ordenanza, se vino aplicando con una única modificación, adoptada por acuerdo del Pleno de 8 de julio de 1994 por el que se declaró al barrio de Cimadevilla, (configurado entre las calles Claudio Alvargonzález, Plaza del Marqués, Plaza Mayor, Campo Valdés y Avda. de la Salle), Zona Ambientalmente Protegida.

En el año 2005, actuación prevista en el Plan de Acción Ambiental de la Agenda 21 de Gijón, se procedió a la elaboración de una nueva Ordenanza Municipal del ruido, actualización de la anterior. Esta ordenanza se aprobó por el Pleno del Ayuntamiento el 9 de diciembre de 2005 y publicada en el Boletín Oficial del Principado de Asturias del día 26 de enero de 2006, incorporando las modificaciones de la Ley del Ruido y el Decreto 99/1985 permitiendo dar soporte legal a las actuaciones municipales relacionadas con el ruido.

En el año 1993 el Ayuntamiento elaboró el **Mapa Sonoro de Gijón**. En este mapa se reflejaba la situación acústica del momento. Los importantes cambios urbanísticos que se llevaron a cabo en la ciudad con posterioridad hicieron necesaria su revisión y actualización ejecutando así unas de las actuaciones previstas en el Plan de Acción Ambiental de la Agenda 21 de Gijón, del año 2002 dentro del área temática 1 (Contaminación Urbana. Aire/Ruido).

Así en 2002 se procedió a la **Revisión y actualización del Mapa Sonoro de 1993**. En esta revisión se prestó especial atención al efecto de la reducción del tráfico en una vía de circulación importante de la ciudad (Avda. de Schulz) en la que se restringió el tráfico a autobuses, taxis y bicicletas, lo que supuso una reducción media de niveles sonoros muy importante.

El Ayuntamiento de Gijón lleva años desarrollando estrategias de movilidad urbana entre las que se puede destacar algunas como:

**Plan de movilidad.** Este plan, se puso en marcha en el año 2001 como plataforma de análisis y planificación de todas las actuaciones municipales que afectan al tráfico y a la movilidad interna. Las actuaciones desarrolladas han consistido en la reorganización de espacios públicos para la ampliación de las zonas de uso peatonal, la construcción de aparcamientos subterráneos y la reorganización de las zonas de aparcamiento en superficie, la creación de carriles para bicicletas y la potenciación del transporte público. Estas medidas han pretendido reducir los niveles de contaminación, ruido y ocupación excesiva de la vía pública.

Dentro de este plan de movilidad se destaca la creación de carriles bici. La historia de los carriles bici se remonta a los años 80, cuando se construyó el carril bici de la Avda. del Príncipe de Asturias que más tarde se prolongó hasta el Parque de Moreda. A partir de estas fechas, en diferentes actuaciones en muchos casos distantes en el tiempo, se fueron ejecutando más vías ciclistas. En los años 90, se construyó el de la calle Velázquez, en 2002 el de la Avda. de la Constitución junto con la restricción de circulación de tráfico en la Avda. Schulz.

Recientemente, se han venido realizando carriles bici en las obras de reforma de calles y avenidas y en las urbanizaciones de los nuevos ámbitos residenciales (carriles bici de la Avda. de Portugal, Carlos Marx, Avda. de Salvador Allende, Avda. de Castilla, Calle Miguel Hernández, Juan Botas, etc.).

En 2009 comienzan las obras de ejecución del Proyecto de Itinerarios Ciclistas en la ciudad de Gijón, con el objetivo de unificar la red ciclista, mediante obras de reforma y actualización en los carriles ejecutados con anterioridad y la ejecución de nuevos carriles que vayan creando una red razonable, conexcionada y que permita las ampliaciones que vaya demandando la ciudad. Al término de este proyecto se consigue en Gijón una red de itinerarios ciclistas de 22,60 km de longitud.

En 2004, comenzó a funcionar el servicio **Gijón-Bici** que realiza una importante contribución a la mejora de la movilidad en trayectos de corta duración. Las bicicletas (64 en 2004) pueden retirarse forma gratuita en cualquiera de los 8 emplazamientos existentes en la ciudad, con la identificación de la Tarjeta Ciudadana, con la única obligación de devolverlas en un plazo máximo de 2 horas, pudiendo utilizarse para la devolución un emplazamiento distinto al del origen. En los últimos dos años se ha incrementado la red de carriles bici de una forma importante

En relación al **control del tráfico**, Gijón cuenta con un Centro de Control de Tráfico, para coordinar los flujos de vehículos y peatones. Este centro está dotado de un sistema de cámaras en los principales puntos de circulación de la ciudad. Campaña “Gijón, qué bien te mueves” 2010.

Se han desarrollado **Zonas 30**, en el Polígono de Pumarín y en la zona centro (todas las calles que entran desde el Ayuntamiento a la C/ San Bernardo desde la C/ Domínguez Gil hasta Ventura Álvarez Sala (San Bernardo con Emilio Villa). Todas las calles que desembocan a San Bernardo desde la C/ Instituto; también Santa Elena, Martínez Marina y Julio Somoza desde Cabrales). Las zonas 30 permiten no solo aumentar la seguridad de los peatones sino reducir la contaminación ambiental y consiguientemente el ruido. Esta reducción de la velocidad media, así como un descenso de las infracciones se ha conseguido con los tres cinemómetros que rotan de

forma aleatoria por las ocho cabinas de radares fijos. Además, recientemente se ha añadido un dispositivo que fotografía a los vehículos que rebasan el semáforo en rojo. También se han implementado zonas 30 en el barrio del Polígono de Pumarín, entrando a las calles de Puerto de Leitariegos, Puerto de Somiedo y Puerto de El Pontón desde el Puerto de Tarna y el Puerto de San Isidro. Aunque estas zonas han sido creadas por la existencia de pasos elevados, su creación tiene una incidencia positiva en la reducción del ruido generado por el tráfico en la zona.

También existen zonas 30 en las zonas de acceso a los colegios.

Entre 2000 y 2006, se desarrolló en la ciudad el **Proyecto Urban II** en los barrios de Jove, Tremañes, La Calzada y El Natahoyo. Entre los ejes de los que consta el proyecto se contempla la reducción del ruido (Eje 5. reducción y tratamiento de residuos; gestión eficiente del agua y reducción de ruido; reducción del consumo de energía a base de hidrocarburos).

**Actuaciones de mejora llevadas a cabo en calles y avenidas.** Las actuaciones ejecutadas en diversas calles céntricas de la ciudad como Menéndez Valdés, Asturias, Langreo, tramo inicial de San Bernardo, Corrida y paseo de Begoña son buenos ejemplos de actuaciones que han suavizado de forma notable el tráfico en el centro urbano en beneficio de su disfrute para los peatones y de un ambiente sonoro más tranquilo.

Entre 2004 y 2005, dentro del **Plan de Avenidas** y el **Plan de Ejes Comerciales**. A principios de 2004 finalizó la reforma del paseo de Begoña con la construcción de un aparcamiento subterráneo. La continuación del ambicioso Plan de Avenidas en los últimos años programado para renovar 11 km de las principales arterias de la ciudad ha supuesto importantes mejoras en la Avda. de Portugal, Avda. de Castilla (en ejecución), Ramón y Cajal (en ejecución) y Salvador Allende, quedando pendientes Manuel Llana, Pablo Iglesias, Hnos. Felgueroso y Rufo García Rendueles, así como el desdoblamiento de la Avda. de Juan Carlos I por falta de financiación. Esta última es una obra de gran complejidad técnica, necesaria para mejorar el acceso a Moreda

desde La Calzada y para solucionar el estrangulamiento circulatorio que supone la reducción de 4 a 2 carriles bajo la Avda. del Príncipe de Asturias.

En 2005 se inició el **Plan de Mejora Urbana**, ambicioso proyecto de carácter plurianual con la previsión de actuar sobre más de un centenar de calles de tres formas distintas: remodelaciones completas, cambios de acera y mejoras en el aglomerado. Se han venido desarrollando numerosos planes de mejora urbana y especial de urgencia para la renovación de pavimentos

En 2004, se ha desarrollado una nueva **regulación de aparcamientos en Cimadevilla** que incluye la prohibición de estacionar a vehículos no autorizados entre las 21:00 y las 7:00 horas y un sistema de control de acceso de vehículos.

**Aparcamientos:** En el año 2005 Gijón contaba con 15 aparcamientos subterráneos. En la actualidad se están construyendo 4 nuevos aparcamientos, en la plaza del Parchís, El Llano, parque de Severo Ochoa y ampliando el del parque de Begoña, lo que sin duda repercutirá en un importante descenso del flujo de vehículos en busca de aparcamiento en la vía pública.

**Plan de vías.** Este proyecto traerá consigo una gran transformación urbanística de Gijón, soterramiento de las líneas férreas a la entrada de la ciudad y construcción de la estación intermodal lo que supondrá un importante impacto en la movilidad interna y externa de la ciudad. Las vías férreas dividen en dos un importante sector próximo al centro de la ciudad, dificultando la movilidad interna. La decisión del Ministerio de Fomento “Plan Metrotren de Asturias” del Programa de Cercanías del Plan de Infraestructuras 2000-2007 hacía compatible el soterramiento de las vías con la penetración del ferrocarril, mediante un subterráneo, hasta la zona este de Gijón, proporcionando un mejor servicio ferroviario y potenciando el uso del tren. En 2003 dieron comienzo las obras de penetración subterránea del tren hacia el este de la ciudad, (Cabueñes) proyecto que además contemplaba la creación de tres nuevas estaciones distribuidas por la ciudad. La última pieza del proyecto, una estación intermodal que incluya servicios de autobús de línea y de transporte urbano en conexión con el ferrocarril. En la actualidad se está construyendo la estación

provisional de Sanz Crespo, que estará concluida a finales de 2010. El resto de obras pendientes para completar la infraestructura están pendientes (en suspenso) por parte del Ministerio de Fomento, de modo que no está claro que pasará con el resto de piezas ferroviarias necesarias para construir la definitiva estación intermodal.

**Actuaciones en la recogida de residuos.** En el periodo que abarca el Plan de Actuación Municipal (2004-2007) y dentro del proceso de modernización e incorporación de nuevas tecnologías, la Empresa Municipal de Limpieza (EMULSA) ha ido implantando la Recogida Lateral de Residuos. Este sistema, no solamente aporta mayor eficiencia en la recogida de residuos sino que mejora las condiciones ambientales de la misma, entre otras con la disminución del ruido causado por la carga y descarga del contenedor, objeto de numerosas denuncias ciudadanas. Así, en 2007, se ha conseguido la implantación total de la recogida lateral en toda la zona urbana de Gijón (los 15 distritos de la zona urbana más el de Somió).

**Transporte urbano.** En 2004., la Empresa Municipal de Transportes (EMTUSA) se sumó al “Billete único del Área Metropolitana” coordinada por el Consorcio de Transportes de Asturias, ofreciendo a los clientes de autobús dos viajes urbanos gratuitos por cada viaje interurbano que realicen. En 2004 también se instalaron 45 pantallas electrónicas en las marquesinas proporcionando información en tiempo real del servicio. Estas actuaciones han incrementado el número de viajeros del transporte público repercutiendo favorablemente en la disminución de tráfico.

En los últimos años, se han implantado nuevas líneas a los Polígonos Industriales de Roces y Porceyo, desde la Avenida del Llano y El Cerillero, para facilitar el traslado de trabajadores evitando así el uso del vehículo particular.

Se han incrementado líneas a la zona rural con la incorporación de microbuses que llegan hasta núcleos alejados del casco urbano como Baldornón, Pinzales, Ruedes, Fontaciera, Llantones, Cabueñes. También se han establecido enlaces con líneas de alta frecuencia en el Polígono de Porceyo y en Vega. La cabecera de estas líneas rurales tiene lugar en la Plaza de Toros y en el Hospital de Cabueñes.

Se han reforzado las líneas que incluyen en su recorrido el Campus Universitario de Viesques y la Universidad Laboral durante el curso académico así como el Hospital de Cabueñes dada la gran afluencia de personas que diariamente acuden a ambos centros.

Se han incorporado nuevos vehículos articulados aumentando significativamente el número de plazas ofertadas.

En el año 2008 se ha dado servicio a 20.205.590 viajeros. Esta cifra confirma una tendencia alcista en los últimos años y la enorme importancia que supone fidelizar a la población de Gijón en el uso del transporte público en sus trayectos. Ha habido un incremento que en términos absolutos ha sido de 639.000 viajeros, un 3,27% más respecto al año anterior. Las pautas de movilidad de los clientes de autobús apenas se han modificado durante los últimos ejercicios, a pesar de que las subidas porcentuales son algo heterogéneas en las principales líneas. Destaca el incremento registrado en las líneas 12 (Cerillero-Contrueces) y 15, que absorben casi el 50% del incremento registrado en el 2008. La concentración de la demanda se sigue acentuando en los servicios de conexión entre los barrios de la zona oeste de la ciudad con el Centro Urbano y Cabueñes. Tal es así, que aproximadamente el 34% de los viajeros registrados en el año fueron usuarios de las Líneas 1 (Cerillero-Hospital de Cabueñes) y 12 (Cerillero- Contrueces) respectivamente.

Continúa el aumento del porcentaje de clientes que se benefician de descuentos sobre el precio final del billete ordinario de autobús, al aplicárseles deducciones y subvenciones automáticas gracias al uso del sistema de tarjetas. En 2008 además, se han incorporado abonos semestrales y anuales. También las tarjetas de transporte han incrementado el número de viajeros registrados en torno a los 150.000 viajeros. No obstante, el mayor efecto dentro del segmento de las tarjetas fue inducido por el aumento de viajes producido durante este ejercicio, por el colectivo de los niños y niñas menores de 13 años, a los que la gratuidad de los servicios establecida el ejercicio anterior sirvió para estimular entre esta población el uso de modo intensivo del transporte colectivo.

En la actualidad la mayoría de los autobuses de la flota de EMTUSA (98 vehículos) disponen de rampa de acceso para sillas de ruedas estando plenamente adaptada y accesible.

Gijón participa anualmente en la **Semana Europea de la Movilidad** que se celebra todos los años entre el 16 y el 22 de septiembre. El día 22 de septiembre, Día Europeo de ¡La ciudad, sin mi coche!. Esta iniciativa de la Unión Europea, quiere concienciar a los ciudadanos de las consecuencias negativas que tiene el uso irracional del coche en la ciudad, tanto para la salud pública como para el medio ambiente. Se trata de una oportunidad para las autoridades públicas, que pueden poner a prueba otras alternativas de movilidad urbana más respetuosa con el entorno: sistemas de reparto con vehículos ecológicos, nuevas líneas de transporte público, coches compartidos, carriles para bicicletas, zonas de peatones, limitación del tráfico,... Es una apuesta por la calidad de vida.

A lo largo del año 2009 y 2010 se ha desarrollado la **Campaña de sensibilización ciudadana ¿Intentamos bajarle el volumen a nuestra ciudad?.** 2009-2010; MUPIS, carteles y folletos explican al ciudadano que el 23 % de los gijoneses soportan un nivel de ruido por encima de lo normal generado por el tráfico. Esta campaña también se lleva a cabo en la Gaceta ciudadana y en la página web municipal.

## **8. ACTUACIONES PREVISTAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES PARA LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS, INCLUIDAS MEDIDAS PARA PROTEGER LAS ZONAS TRANQUILAS**

Las posibles actuaciones para la reducción del ruido en el municipio de Gijón se pueden desarrollar en dos líneas:

- Medidas correctoras. Se diseñan a partir del análisis de la situación del municipio según el mapa estratégico de ruido. Se establecen como prioritarias las zonas con mayor número de población afectada y las zonas con población expuesta a niveles sonoros elevados, superiores al objetivo.  
Estas medidas correctoras pueden ser: sobre el foco emisor, en la propagación, sobre el receptor, en el planeamiento urbanístico o en la propia organización o gestor del foco.
- Medidas de prevención

Para desarrollar, tanto las medidas correctoras como las de prevención, se requiere la implicación de las diferentes áreas municipales con competencia (urbanismo, tráfico, medio ambiente,...). Asimismo, sería necesario la implicación de los gestores externos al área municipal (RENFE, FEVE, representación de la Industria, comercios, empresa municipal de transportes, empresa municipal de limpieza,...), participación ciudadana.

En este sentido, el Ayuntamiento, aprobó en 2009 el Reglamento del Consejo Sectorial de Medio Ambiente como órgano dependiente del Ayuntamiento, de carácter consultivo y deliberante en los temas medioambientales relacionados con el concejo de Gijón/Xixón.

Las medidas o líneas de actuación pueden plantear objetivos a conseguir a corto, medio o a largo plazo.

Las principales líneas de actuación propuestas están encaminadas hacia:

- 1. El control del ruido de tráfico y la movilidad sostenible.
- 2. La planificación y la ordenación del territorio.

- 3. La educación e información de los ciudadanos.
- 4. Otras.

Dado que, tal y como se deriva del mapa estratégico de ruido, el foco principal de ruido en la ciudad es el tráfico urbano, la prioridad de las actuaciones debe dirigirse hacia esa línea.

## **PROPUESTA DE LÍNEAS DE ACTUACIÓN**

### **1.- CONTROL DEL RUIDO DEL TRÁFICO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Las medidas correctoras a aplicar en el medio urbano se encuadran dentro de los planteamientos de la movilidad sostenible, mientras que en el caso de las carreteras, que mayoritariamente suponen una mayor molestia, las más frecuentes son las relacionadas con la propagación del sonido desde el foco emisor hasta el receptor, tales como las barreras acústicas, el tipo de asfalto,...

En las calles y carreteras urbanas, los factores a considerar para la adopción de medidas serán:

- Intensidad media diaria de vehículos por la vía.
- Porcentaje de vehículos pesados.
- Tipo de vía:
  - o De fondo de saco (sin salida o de bajo tráfico, IMD menor de 500vehículos/día).
  - o De servicio (usada solo por residentes, aparcamiento o garajes: IMD entre 500 y 2.000 vehículos/día).
  - o Colectoras (recogen el tráfico de varias vías de servicio y se conectan con las principales: IMD entre 2.000 y 8.000 vehículos/día).
  - o Principales secundarias: (con IMD entre 8.000 y 32.000 vehículos /día).
  - o Principales primarias: (con IMD superior a 32.000 vehículos /día).
- Velocidad de paso por la vía, teniendo en cuenta tanto vehículos pesados como ligeros.
- Distribución horaria del tráfico (día, tarde, noche).
- Régimen de circulación: fluido, intermitente, acelerado, decelerado.

- Tipo de pavimento. Se tiene en cuenta el asfalto convencional frente a otros como hormigón, adoquinado o pavimento drenante.
- Anchura de la vía.
- Pendiente de la vía.
- Número de carriles.
- Anchura de las aceras.
- Existencia de rotondas, plazas, zonas verdes, ...
- Etc.

Las principales medidas a adoptar deben ir encaminadas hacia:

- Reducción de la densidad de tráfico.
- El control de la velocidad de los vehículos.
- El control del uso de elementos de alarma de los vehículos (bocinas)
- Control de vehículos ruidosos, especialmente ciclomotores.
- Reducir o evitar la presencia de vehículos pesados en el centro urbano y su paso por zonas residenciales o zonas con edificios sensibles.
- Renovación del parque de vehículos de transporte público.
- Restricciones de acceso a vehículos de transporte de mercancías.
- Delimitación de Zonas 30 especialmente en las proximidades de edificios sensibles (centros educativos, hospitalarios, culturales, ...).
- Mejoras de asfaltos y de pavimentos.
- Control de las emisiones acústicas provocadas por obras y utilización de maquinarias de mantenimiento en la vía pública.
- Redistribución de líneas de autobuses.
- Fomento del transporte público.
- Creación de aparcamientos disuasorios.
- Promover medios de transporte silenciosos.
- Colocación de pantallas anti-ruido para proteger zonas sensibles.
- Etc.

### **Reducción de la densidad de tráfico**

Objetivo: Reducir el número de vehículos que circulan por determinadas vías o calles del municipio.

Actuaciones:

- Búsqueda de vías alternativas. Definir rutas específicas de salida/entrada de la ciudad. Cambios en la regulación semafórica en determinadas horas (festivos, noche,...).

Responsabilidad de la actuación: Oficina Municipal de Tráfico.

### **Control de la velocidad de los vehículos y limitaciones a la circulación**

Objetivo: Hacer cumplir los límites de velocidad en el municipio con especial incidencia en las zonas de limitación y restricción de la circulación conforme con el artículo 22 de la Ordenanza municipal del ruido.

Actuaciones:

- Tal y como se contempla en el artículo 22 de la Ordenanza, se podrán delimitar zonas o vías en las que, de forma permanente o a determinadas horas, especialmente de la noche, se prohíba o limite la circulación de todos o alguna clase de vehículos, salvo el derecho de acceso de los residentes de la zona, servicios de urgencia y transporte público.
- Colocación de radares como elemento disuasorio.
- Aumento de los controles de velocidad especialmente los fines de semana, en periodo nocturno en determinadas vías.
- Designar zonas con límite de velocidad 30 km/h con especial incidencia en las proximidades de centros educativos, hospitalarios, culturales, etc. No sólo en los accesos a los mismos sino también en las vías próximas.
- Categorizar viales en función de la velocidad que sea adecuada a cada uno de ellos. Zonas 30, 40, 50.

- Creación de rotondas en zonas conflictivas de tráfico elevado con cruces regulados por semáforos.

Responsabilidad de la actuación:

- Oficina Municipal de Tráfico. Establecimiento de las limitaciones y restricciones, colocación de radares,...
- Policía Municipal: control del cumplimiento.

### **Promover desplazamientos de corta distancia en bicicleta o a pie**

Objetivo: Incentivar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Gijón es una ciudad en la que es posible no utilizar el vehículo privado en la mayoría de los desplazamientos diarios que se realizan habitualmente por el centro urbano y sus barrios.

En la actualidad, la ciudad cuenta con una amplia red de carriles bici/itinerarios ciclistas urbanos que además, conectan la ciudad con diferentes sendas verdes rurales.

Actuaciones:

- Estudio de las pautas de movilidad de los ciudadanos.
- Aumentar el número de carriles bici de la ciudad. En este sentido, se encuentra en ejecución el carril bici del nuevo área residencial de Roces.
- También se encuentra en fase de licitación un nuevo proyecto que comprende actuaciones en la calle de Gaspar García Laviana y en la Avda. del Jardín Botánico.
- Dar continuidad y mejorar la conexión entre los diferentes carriles bici existentes.
- Mayor divulgación del servicio Gijón-Bici, mejora del mismo y del mantenimiento de las bicicletas.
- Aumento de aparcamientos específicos para bicicletas.
- Fomentar desplazamientos a pie en el centro urbano, en los barrios y entre estos y el centro mediante la potenciación de los ejes comerciales urbanos.

- Promover la conservación y la mejora de los ejes comerciales evitando su desaparición del centro urbano y de los barrios a favor de grandes centros comerciales situados en la periferia o fuera del centro urbano lo que favorece los desplazamientos periféricos con vehículo.
- Evitar el desplazamiento y/o la desaparición de los centros de ocio como por ejemplo las salas de cine, y la restauración que los acompaña del núcleo urbano hacia zonas o barrios periféricos a los que no es posible acceder a pie desde gran parte de la ciudad.
- Categorizar nuevas calles o zonas susceptibles de peatonalizar (zonas comerciales, zonas de paseo, zonas de ocio diurno y nocturno,...).
- Ampliación de aceras. Supone más espacio para el peatón y además el estrechamiento de la calzada que conlleva implica una reducción de la velocidad de los vehículos.

Responsabilidad de la actuación:

- Oficina Municipal de Tráfico
- Área de urbanismo, planificación urbana.

### **Fomento del transporte público**

Objetivo: Reducir la circulación de vehículos por las calles de la ciudad en desplazamientos largos.

Actuaciones:

- Estudio de las pautas de movilidad de los ciudadanos.
- Aumento de las frecuencias en las líneas con un mayor número de usuarios. (líneas que dan acceso al Campus Universitario de Viesques, al Hospital, a los centros comerciales situados fuera del núcleo urbano).
- Estudio detallado de las frecuencias óptimas en las anteriores líneas, especialmente los fines de semana y días de fiesta a fin de evitar el uso del vehículo privado por una baja frecuencia horaria.

- Continuar con los incentivos de descuentos para el uso de las líneas de autobuses, mejora del sistema de abonos, ...
- Conseguir una total accesibilidad de la flota de autobuses: rampas para mejorar el acceso de personas mayores, enfermas o discapacitadas (sillas de ruedas, coches de bebés,...)
- Campañas de sensibilización ciudadana.

Responsables de la actuación:

- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA).

### **Redistribución de líneas de autobuses**

Objetivo: Disminuir los niveles de ruido causados en zonas de excesiva concentración de líneas por concentración de paradas o de circulación.

Actuaciones:

- Estudio de posibles modificaciones en paradas de autobús y trayectos diversificando vías a fin de no concentrar líneas en una zona determinada.
- Limitación de la circulación de autobuses por calles de la ciudad con determinadas características, como vías estrechas, aceras estrechas, etc.

Responsables de la actuación:

- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA).
- Oficina Municipal de Tráfico.
- Urbanismo.

### **Aparcamientos disuasorios**

Objetivo: Disminuir el tráfico de entrada y salida de vehículos a la ciudad y fomentar el uso del transporte público, tanto interurbano como urbano.

Actuaciones:

- Estudio de las pautas de movilidad de las personas que llegan diariamente a la ciudad procedentes de otras ciudades.
- Creación de aparcamientos disuasorios en las proximidades de las estaciones de transporte (RENFE, FEVE, estación de autobuses ALSA).
- Establecimiento de paradas de líneas de transporte urbano en las proximidades de dichos aparcamientos.
- Colaboración con los gestores del transporte interurbano (trenes, autobuses) y con los gestores de los aparcamientos.
- Establecimiento de abonos o precios más bajos en los aparcamientos públicos/privados siendo titular de un abono de transporte interurbano o de un billete único.

Responsables de las actuaciones:

- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA).

#### **Restricciones de acceso y limitaciones a vehículos de transporte y carga y descarga de mercancías**

Objetivo: Disminuir los niveles de ruido provocados por los vehículos pesados y por los vehículos de carga y descarga de mercancías. Hacer cumplir el artículo 18 de la Ordenanza municipal del ruido en cuanto a las actividades de carga y descarga.

Actuaciones:

- Restringir el acceso de vehículos pesados o de reparto de mercancías por determinadas vías afectadas por niveles excesivos de ruido.
- Restricción horaria de circulación de vehículos pesados en determinadas vías.
- Control de los horarios de carga y descarga con especial incidencia en las primeras horas de la mañana, la noche, las proximidades a edificios sensibles, etc.).

Responsables de las actuaciones:

- Oficina Municipal de Tráfico.

### **Mejoras en la conservación de las vías de circulación**

Objetivo: reducir los niveles de ruido generados por una mala conservación de las vías de circulación o por un tipo de superficie poco adecuada para facilitar una rodadura más suave.

El tipo y el estado del asfalto desempeña un papel importante en la emisión de ruido, de mayor importancia cuando aumenta la velocidad de circulación.

Los asfaltos porosos y los de capa fina ayudan a reducir los niveles de emisión sonora reduciendo el ruido provocado por la rodadura (que es la principal causante del ruido a velocidades altas) y el ruido motor.

Actuaciones:

- Sustituir asfaltos por otros que reduzcan los niveles de ruido emitidos.
- Mejorar el mantenimiento periódico de asfaltos a fin de no perder las propiedades acústicas.
- Mantenimiento adecuado del firme de las vías de circulación evitando la presencia de socavones, y otros elementos que puedan alterar la normal circulación.
- Mejorar la conservación a nivel de elementos como registros de distribución de energía eléctrica, agua, fijado de alcantarillas.

Responsables de las actuaciones:

- Obras públicas, mantenimiento urbano.

### **Vehículos de limpieza y recogida de basuras más silenciosos**

Objetivo: Disminuir el ruido provocado por los vehículos de recogida de residuos y los vehículos de limpieza de la vía pública.

Actuaciones:

- Estudio de los niveles de emisión acústica de los vehículos de recogida de residuos y del manejo de los contenedores.

- Establecer un control horario de la recogida de residuos de reciclaje. Evitar horarios nocturnos y de primeras horas de la mañana.
- Estudiar la distribución de horarios de forma que las zonas residenciales no soporten la acción de la maquinaria en periodo nocturno.
- Utilización de vehículos más silenciosos de limpieza. EMULSA está adquiriendo vehículos de limpieza de las vías públicas (barredoras) eléctricos que disminuyen de forma importante los niveles de ruido emitidos.
- Estudio de la viabilidad de la recogida neumática de residuos.
- Fomentar el uso de vehículos y equipos silenciosos.

Responsables de las actuaciones:

- EMULSA

**Control de vehículos ruidosos, especialmente motocicletas y de elementos sonoros instalados en los vehículos.**

a) Control de vehículos ruidosos, especialmente motocicletas

Objetivo: Vigilar el cumplimiento del artículo 21 de la Ordenanza municipal del ruido.

Artículo 21.1. “Tanto en las vías pública urbanas como interurbanas se prohíbe la circulación de automóviles y ciclomotores con el llamado “escape libre”, sin el preceptivo dispositivo silenciador de las explosiones. Se prohíbe, asimismo, la circulación de los vehículos mencionados cuando los gases expulsados por los motores, en lugar de atravesar un silenciador eficaz, salgan desde el motor a través de uno incompleto, inadecuado o deteriorado o a través de tubos resonadores. El tubo de escape deberá corresponder con el homologado por fábrica y con el específico de cada modelo de vehículo”.

Artículo 21.2. “Se prohíbe la circulación de vehículos a motor cuando por aceleraciones innecesarias o por exceso de carga se produzcan ruidos superiores a los legalmente establecidos”.

Actuaciones:

- Aumentar el control y vigilancia de los vehículos ruidosos, especialmente motocicletas.
- Aumento de las campañas de medida de niveles de ruido a vehículo parado en lugares donde se reúnan las condiciones para realiza el ensayo in situ por la policía municipal.
- Sancionar.

Responsables de las actuaciones:

- Policía Municipal.

b) Control del uso de las señales acústicas (bocinas) por los vehículos a motor

Objetivo: Hacer cumplir la prohibición expresa recogida en el artículo 21.3 de la Ordenanza municipal del ruido.

Responsables de las actuaciones:

- Policía Municipal.

c) Control del uso de los dispositivos sonoros instalados en los vehículos (radios, aparatos reproductores de música,...)

Objetivo: Hacer cumplir el artículo 21.4 de la Ordenanza municipal del ruido.

d) Control del uso de las alarmas antirrobo instaladas en los vehículos a motor

Objetivo: Hacer cumplir el artículo 21.5 de la Ordenanza municipal del ruido.

Responsables de las actuaciones:

- Policía Municipal.

## **2. LA PLANIFICACIÓN Y LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

Las actuaciones relacionadas con la planificación y la ordenación del territorio (Planes Estratégicos de Ordenación Urbana, ...), son, actuaciones prioritarias a largo plazo imprescindibles para evitar el desarrollo de problemas futuros de difícil resolución una vez consolidados dada la escasez de suelo urbano para resolver la

mayoría de los problemas que se puedan plantear. Por lo tanto, su aplicación debería ser prioritaria en las zonas de nuevo desarrollo (nuevas urbanizaciones), en las remodelaciones o reconversiones de amplias zonas degradadas,...

En esta línea de actuación se considera de particular importancia la figura de planificación denominada “Zonificación Acústica” que permite la incorporación de la variable ruido al planeamiento urbanístico del municipio. El mapa estratégico de ruido realizó una propuesta de zonificación acústica analizando el Plan General de Ordenación Urbana de Gijón/Xixón, entendiéndose que en dicho plan se contemplan los usos predominantes del suelo.

La propuesta de “Zonificación Acústica” de Gijón/Xixón, recoge las siguientes categorías:

Categoría A: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial. Se distingue el suelo consolidado del no consolidado por estar sometido a distintos objetivos de calidad acústica.

- Suelo consolidado: suelo urbano de uso residencial y parques de los sistemas generales así como núcleos rurales dentro del suelo no urbanizable.
- Suelo no consolidado: sectores urbanizables residenciales incorporados, nuevo suelo urbanizable residencial, ....

Los espacios dedicados a parques urbanos y recorridos peatonales presentan una sensibilidad análoga a la de las zonas residenciales, ya que se tratan de áreas del medio urbano que no poseen especial protección, pero que se destinan al uso de los ciudadanos.

Categoría B: Sectores del territorio con predominio del suelo industrial. Se distingue el suelo consolidado del suelo no consolidado por las implicaciones que puede tener para la gestión acústica del suelo.

- Suelo consolidado: uso industrial y de puerto, dentro de la categoría del PGOU de suelo urbano.

- Suelo no consolidado: sectores urbanizables industriales incorporados, nuevo suelo urbanizable industrial,...

Categoría C: Sectores del territorio con predominio del suelo de uso recreativo y de espectáculos. No se han identificado áreas con este uso, únicamente edificios.

Categoría D: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del anterior. Se incluyen grandes áreas de uso deportivo, y zonas comerciales.

- Suelo consolidado: no se ha identificado.
- Suelo no consolidado: incluye varias categorías del PGOU.

Categoría E: Sectores del territorio con predominio del suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica. Se corresponde con áreas destinadas al uso docente y sanitario.

- Suelo consolidado: no se ha identificado.
- Suelo no consolidado: se identifica una única unidad de actuación de uso docente.

Categoría F: Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte y otros equipamientos públicos que los reclamen.

- Suelo consolidado: se corresponde con la red viaria, el ferrocarril e infraestructuras básicas de los sistemas generales.

Categoría G: Espacios naturales que requieran de una especial protección contra la contaminación acústica. Se incluyen las zonas que, por su carácter natural y por el uso que tienen, son objeto de protección frente a la contaminación acústica. Pueden ser reservas de sonidos de origen natural o zonas con ese objetivo de protección por parte del Ayuntamiento.

En esta categoría se han propuesto las siguientes zonas:

- Zona ambiental protegida: Cimadevilla.
- Playas.

- Zonas verdes de suelo urbano.

Las actuaciones prioritarias a desarrollar deben:

- Estudiar con criterios acústicos, teniendo en cuenta los resultados del mapa estratégico de ruido, los nuevos proyectos contenidos en el Plan General de Ordenación Urbana.
- Valorar los resultados del mapa estratégico de ruido para el planeamiento de nuevas zonas residenciales, nuevos polígonos industriales.
- Distribución de los usos de las viviendas compatibles con el ruido. Promover los conceptos acústicos en la construcción de modo que el ruido se tenga en cuenta en la planificación de los usos de las viviendas.
- Asegurar en las nuevas construcciones la presencia de un área central tranquila diseñada como zona peatonal o para ciclistas.
- Estructurar los usos industriales y comerciales entre los grandes viales y las zonas residenciales. Interponer usos de suelo menos sensibles entre los focos de ruido y zonas sensibles (residenciales,,,...).
- Delimitar zonas residenciales sensibles: acceso controlado a turismos no residentes. Acceso denegado a motocicletas en periodo nocturno. Carga y descarga exclusiva en horario diurno.
- Promover planes y/o subvenciones de mejora o rehabilitación encaminadas a mejorar el aislamiento acústico de las fachadas (doble acristalamiento, ...) en situaciones en las que se hayan agotado las soluciones aplicables al foco de ruido.
- Campañas de concienciación y formación de profesionales del sector de la construcción.
- Exigir a las nuevas edificaciones los requisitos de aislamiento necesarios en función del nivel sonoro exterior. Exigir que el índice de aislamiento acústico se adapte a las condiciones sonoras del medio ambiente exterior.
- Estudio de las condiciones acústicas de los edificios sensibles al ruido (centros educativos, centros de salud,...).
- Prevenir los impactos de nuevas infraestructuras viarias mediante el estudio pormenorizado y las exigencias necesarias (EIA).

- Declarar zonas protegidas y saturadas acústicamente mediante el desarrollo de planes especiales de actuación.
- Mantener y/o adoptar medidas de protección de la zonas tranquilas (zonas verdes, espacios naturales, ...) donde todavía se mantienen niveles bajos de ruido. Estas zonas son de gran valor no sólo para los ciudadanos que viven en ellas o su entorno sino también para los que viviendo en zonas más ruidosas se desplazan a ellas para disfrutar de esos espacios tranquilos.

### **3. LA EDUCACIÓN Y LA INFORMACIÓN DE LOS CIUDADANOS**

La primera actuación a desarrollar será la difusión de los resultados de la evaluación del ruido en la ciudad y de los consiguientes efectos sobre la salud (estrés, irritabilidad, trastornos del descanso, ...).

El Mapa Estratégico de Ruido de Gijón/Xixón, puede consultarse en la página web municipal. No obstante sería necesaria una mejora de la herramienta de información a fin de que su consulta resulte más cómoda y accesible.

Posibles actuaciones:

- Campañas de comunicación y educación a los ciudadanos.
- Campañas de educación en centros educativos (charlas, jornadas,...).
- Edición de libros o folletos divulgativos específicos dirigidos a grupos sociales concretos o con una problemática relacionada con el ruido particular.
- Campañas dirigidas a conductores, especialmente de motocicletas.
- Mejora de la difusión del mapa estratégico de ruido de la ciudad y de otras actuaciones concretas que realice el Ayuntamiento para mejorar la calidad acústica lo que mejoraría la opinión de los ciudadanos sobre las actuaciones realizadas.
- Informar a los ciudadanos de la realización de eventos especialmente ruidosos (fechas y horarios de fiestas, conciertos,...). La predisposición de los ciudadanos a soportar un evento especialmente ruidoso mejora al conocer con antelación el mismo.
- Fomentar la recogida de propuestas y sugerencias.

- Mejora de la herramienta de información en la web municipal a fin de que la consulta del mapa de ruido de la ciudad resulte más cómoda y accesible.
- Elaboración de uno o varios indicadores medioambientales relacionados con el ruido en la ciudad cuya evolución permita valorar la mejora o empeoramiento de la calidad acústica del municipio.

#### **4.- OTRAS LÍNEAS DE ACTUACIÓN**

##### **Control de las obras y trabajos en la vía pública**

Objetivo: Evitar que los ruidos emitidos por las obras y los trabajos de construcción, modificación, reparación o derribo de edificios, así como en los que se realicen en la vía pública, excedan los niveles acústicos fijados en el artículo 8 de la Ordenanza municipal del ruido. Asimismo controlar el cumplimiento de los horarios establecidos para ello.

Actuaciones:

- Premiar en los concursos de licitación municipal el uso de maquinaria que disponga de los certificados de potencia acústica actualizados de forma que se asegure la baja emisión de ruidos.
- Vigilancia del cumplimiento de los horarios establecidos
- Control de horarios en la realización de las obras.

Responsables de las actuaciones:

- Responsables de las licitaciones.
- Policía Municipal.

##### **Fomento de campañas de mantenimiento en edificios**

Objetivo: Evitar ruidos emitidos por un mal mantenimiento de elementos de los edificios.

Actuaciones:

- Campañas de mantenimiento de cierre de puertas de portal y garajes a fin de evitar golpes y transmisión estructural.

### **Control de ruido de talleres, mercados, industrias y otras actividades**

Objetivo: Evitar ruidos emitidos por incumplimiento de las medidas correctoras impuestas en la concesión de la licencia municipal de apertura.

Actuaciones:

- Control a través de las licencias municipales de apertura.
- Inspecciones con motivo de denuncias.
- Sanción.

Responsables de las actuaciones:

- Servicios municipales (Medio Ambiente, Urbanismo)
- Policía Municipal.

### **Control del ruido de actividades de ocio, locales, ...**

Objetivo: Evitar ruidos emitidos por incumplimiento de las medidas correctoras impuestas en la concesión de la licencia municipal de apertura en los locales de ocio y en la vía pública.

Actuaciones:

- Control a través de las licencias municipales de apertura.
- Inspecciones con motivo de denuncias.
- Sanción.
- Control de los horarios de apertura y cierre de los locales.
- Control del consumo de bebidas en la vía pública

Responsables de las actuaciones:

- Servicios municipales (Medio Ambiente, Actividades clasificadas)
- Policía Municipal.

### **ACTUACIONES PRIORITARIAS A DESARROLLAR EN LAS ZONAS DE CONFLICTO**

Tal y como se deriva del análisis de los datos resultantes del mapa estratégico de ruido, las zonas prioritarias a considerar para llevar a cabo actuaciones contra el ruido teniendo en cuenta la mayor afección a número de personas así como la zonas sometida a niveles más altos de ruido son las siguientes:

- **Tramo de la Avda. de la Costa en las proximidades del Centro de Salud Zarracina.**
- **El Natahoyo.**
- **Inmediaciones del Instituto de Enseñanza Secundaria Jovellanos.**
- **Otros centros docentes afectados.**
- **Centros sanitarios como El Sanatorio Begoña.**
- **Veriña y Serín.**
- **Viviendas unifamiliares próximas a las vías más importantes, especialmente la A-8 Gijón-Oviedo.**

No obstante hay que considerar que todas las mayores vías de circulación dentro de la ciudad están afectadas por niveles elevados de ruido y por lo tanto, las actuaciones deberán llevarse a cabo en todas ellas. En general, las zonas prioritarias de actuación que contribuirían en mayor medida a la reducción del indicador global de ruido de la ciudad deberían ser

- **El Centro**
- **El Llano**
- **La Arena**

Las zonas con mayor porcentaje de población expuesta son Veriña y Serín.

#### **Tramo de la Avda. de la Costa en las proximidades del Centro de Salud Zarracina**

Este tramo está afectado por el tráfico urbano. En el periodo nocturno, más desfavorable los niveles de ruido en las viviendas más próxima a la avenida están en el

rango de 65-70 dBA, constituyendo la zona más expuesta al ruido generado por las calles.

Toda la Avda. de la Costa, se caracteriza por una densidad elevada de tráfico y una relación altura de los edificios/ancho de vía elevada que produce un efecto cañón importante haciendo de ella una calle especialmente ruidosa en toda su longitud.

En esta zona existe un cruce próximo de dos avenidas, (la propia Avda. de la Costa y la Avda. de Ramón y Cajal) regulado mediante semáforos. Además, en el cruce se encuentran dos importantes paradas de autobuses urbanos que circulan de forma continua durante todo el día. A continuación del cruce existen varios semáforos en las proximidades del centro de salud.

Actuaciones:

- Estudio de posibles modificaciones en paradas de autobús y trayectos diversificando vías a fin de no concentrar líneas en una zona determinada.
- Categorizar la avenida en función de la velocidad que sea adecuada a cada uno de los tramos o a toda la vía.
- Reducción de velocidad en toda la vía.
- Aumento de los controles de velocidad especialmente los fines de semana en periodo nocturno.
- Búsqueda de vías alternativas. Definir otras rutas de salida/entrada de la ciudad. Cambios en la regulación semafórica en determinadas horas (festivos, noche,...).
- Sustitución de asfaltos (convencional por poroso)
- Mejorar la conservación del asfalto (eliminación de deformaciones, grietas, socavones, etc)
- Limitar el acceso de vehículos pesados en periodo nocturno.

### **El Natahoyo**

Esta zona está especialmente afectada por el ruido de carreteras (Avda. del Príncipe de Asturias y la A-8, calle de Sanz Crespo, gestor Fomento) por lo que las

actuaciones deben dirigirse una actuación contra el ruido de carreteras permitiría una mayor reducción de la población expuesta.

Las viviendas próximas a los Astilleros también están afectadas por niveles elevados de ruido

## 9. DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN

Para realizar el seguimiento de las mejoras y evaluar las actuaciones definidas en el Plan de Acción y ejecutadas, se prevé la utilización de indicadores de seguimiento de la situación acústica de Gijón.

Indicadores:

- 1.- Indicador de población expuesta a niveles superiores a 55 dBA para el periodo nocturno y 65 dBA para el periodo diurno y vespertino.
- 2.- Porcentaje de edificios sensibles sometidos a niveles superiores al objetivo de calidad.
- 3.- Porcentaje de zonas verdes que superan los objetivos de calidad.
- 4.- Porcentaje de zonas de desarrollo residencial previsto que superan los objetivos de calidad.