

RESUMEN DEL PLAN DE ACCION CONTRA EL RUIDO EN LA CIUDAD DE LOGROÑO

1.- ANTECEDENTES:

El artículo 14 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, establecía la obligatoriedad de que las administraciones competentes aprobaran, previo trámite de información pública por un periodo mínimo de un mes, mapas de ruido correspondientes a las aglomeraciones, entendiéndose por tales los municipios con una población superior a 100.000 habitantes.

Así mismo, el artículo 22 de la referida Ley, de 17 de noviembre, del ruido y el artículo 10 del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrollaba dicha Ley, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, establecían la obligatoriedad de elaborar y aprobar, previo trámite de información pública por un periodo mínimo de un mes, planes de acción en materia de contaminación acústica, correspondientes a los ámbitos territoriales de los mapas de ruido a los que se refiere el apartado 1 del artículo 14 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.

Por ello, el Ayuntamiento de Logroño, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local nº 11-09-2013/O/003, de fecha 11 de septiembre de 2013, adjudicó la elaboración del mapa estratégico de ruidos y el correspondiente plan municipal de acción contra el ruido, a la empresa Sincosur Ingeniería Sostenible, S.L.

En base a los trabajos llevados a cabo por dicha empresa, se aprobó el mapa estratégico de ruidos de la ciudad de Logroño, por acuerdo de Pleno nº 29-12-2014/O/002, de fecha 29 de diciembre de 2014.

Así mismo, el Ayuntamiento de Logroño aprobó la zonificación acústica de la ciudad, por acuerdo de Pleno nº 14-01-2016/O/004, de fecha 14 de enero de 2016.

2.- DESCRIPCION DE LA AGLOMERACION:

El término municipal de Logroño se sitúa al norte de la Comunidad Autónoma de La Rioja, siendo la capital de dicha Comunidad, así como la localidad de mayor población.

Con una superficie de 7.745 Has., limita con los términos municipales de Agoncillo, Murillo del río Leza, Villamediana de Iregua, Lardero, Navarrete y Fuenmayor en La Rioja; con los términos municipales de Laguardia, Lanciego y Oyón en Alava y con el término municipal de Viana en Navarra.

El término municipal de Logroño ocupa el final del valle del río Iregua, en su confluencia con el Ebro. Adopta una disposición alargada en el sentido occidente – oriente al apoyarse en el río principal como elemento vertebrador; aunque excéntrico, del término municipal, que sólo en un pequeño porcentaje ocupa la margen izquierda. Al atravesar este territorio se produce un cambio importante de carácter en el Ebro; de un curso de meandros encajonados (típico de la Rioja alta), en el que es característico un estrecho valle que rodea altas colinas, se pasa a un curso ondulante sobre una amplia llanura aluvial en la que el valle se ensancha en artesa, paisaje característico de la ribera.

La ciudad propiamente dicha se asienta en la amplia llanada que coincide con la primera terraza de los valles de ambos ríos. Las variaciones recientes de sus cursos han dado lugar al nivel inferior de la llanura aluvial, que constituye la tierra de labor más rica, correspondiente a las huertas de la carretera de El Cortijo, Madre de Dios y Varea, y con frecuentes sotos a partir de Logroño.

El clima de Logroño es continental suavizado, de transición. La meteorología de la ciudad se ve suavizada por su localización en el valle del Ebro, siendo sus condiciones meteorológicas típicas del denominado clima mediterráneo continentalizado. La temperatura media anual es de 13,5 ° C. En invierno puede rondar los cinco grados bajo cero; mientras que en verano los termómetros superan los treinta y cinco grados. Las precipitaciones medias anuales son de 400 mm, bastante distribuidas a lo largo del año; pero más abundantes en los meses de abril, mayo y junio. Los vientos que afectan a la ciudad son los siguientes: desde el norte, el “Cierzo”; del sur, el “Abrego”; del este “Solano”; y del oeste, el “Castellano”. Los vientos intermedios son, del noreste, el “Navarrico”; del noroeste, el “Regañón”; del suroeste, el “Burgalés”; y del sureste, el “Soriano”.

La definición de la UME (unidad de mapa estratégico), se realiza en base a la densidad de población, a partir de las secciones censales del municipio de Logroño, con los datos disponibles del padrón de fecha 2013, para determinar de forma inequívoca la extensión de la aglomeración logroñesa.

3.- PLANES DE ACCION CONTRA EL RUIDO ANTERIORES Y MEDIDAS VIGENTES:

En este punto, se hace referencia a los planes y programas de lucha contra el ruido ejecutados en el pasado y las medidas vigentes actualmente.

3.1.- ANTERIORES PLANES DE ACCION CONTRA EL RUIDO:

Con fecha 11 de noviembre de 1992, la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Logroño, convocó concurso público para la contratación de la asistencia técnica para la realización del mapa de ruidos de la ciudad, resultando la empresa Vanos, S.A. adjudicataria de dicho concurso.

Se elaboraron mapas sonoros generales que representaban la contaminación acústica en toda el área de estudio y mapas sonoros viarios que representaban la contaminación acústica generada por el tráfico rodado en las vías de circulación más importantes. En ambos casos, se elaboraron mapas diurnos y nocturnos.

La metodología para la elaboración de dichos mapas consistió en trazar el correspondiente reticulado y proceder a la toma de muestras.

Una vez elaborados dichos mapas, se realizó un estudio de zonas sensibles (áreas hospitalarias, escolares y residencias de ancianos), proponiéndose medidas correctoras tales como la instalación de pantallas acústicas o el refuerzo del aislamiento de los huecos de fachada.

También se realizó una propuesta de actuaciones concretas sobre algunos tramos viarios, consistentes en la instalación de pavimento drenante o apantallamiento acústico.

Se efectuó un estudio particular del ferrocarril, concluyéndose que no constituía una fuente de ruido que mereciera actuaciones especiales.

Así mismo, el estudio incluyó una programación urbanística, indicándose las actuaciones que debían llevarse a cabo en los diversos sectores de planeamiento.

También se realizó un estudio específico de las zonas lúdicas, indicándose los puntos con elevados niveles sonoros, proponiéndose medidas tales como la reducción del horario de cierre de los establecimientos o el refuerzo del aislamiento al ruido externo de las viviendas afectadas.

Por último, el estudio citaba medidas prácticas de actuación contra el ruido, referentes al comportamiento cívico y dirigidas a la ciudadanía.

3.2.- MEDIDAS VIGENTES:

En la actualidad, se encuentra vigente la Ordenanza municipal de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones en la ciudad de Logroño (B.O.R. nº 157, de 18-12-09).

Por lo que se refiere al comportamiento cívico, este se encuentra recogido en el artículo 16 de la Ordenanza municipal de fomento de la convivencia ciudadana (B.O.R. nº 21, de 14-2-11).

Se pueden citar otras medidas que se han adoptado en los últimos años para la reducción del ruido en la ciudad, tales como la implantación de zonas de tráfico pacificadas, zonas peatonales y carriles bici para favorecer la movilidad ciclista.

4.- IDENTIFICACION DE LAS FUENTES DE RUIDO:

Una vez acotada el área de estudio, se analizan las peculiaridades de la misma desde el punto de vista acústico, identificando, situando y caracterizando cada una de las fuentes sonoras existentes en el término municipal.

En el municipio de Logroño se identifican fundamentalmente las siguientes fuentes de ruido: tráfico viario, tráfico ferroviario y fuentes industriales.

4.1.- TRAFICO VIARIO:

Logroño se encuentra delimitado por grandes infraestructuras viarias que configuran la red regional y metropolitana de la ciudad. Su localización geográfica (enclavada en un significativo núcleo de comunicaciones, donde confluyen el corredor vasco – aragonés, la autovía del Camino de Santiago y la carretera N-111) registra una importante red viaria que contribuye al elevado tráfico metropolitano. En el PMUS (plan de movilidad urbana sostenible) de Logroño, se hace mención a que el número de vehículos que circulan por una vía es uno de los factores principales que condicionan los niveles sonoros del entorno.

El sistema viario de Logroño se clasifica por su funcionalidad en viario distribuidor, viario principal de penetración y viario secundario de penetración.

El viario distribuidor está formado en un primer nivel más externo, por la LO-20 y la A-13, constituyendo un itinerario para el tráfico de paso hacia Agoncillo, Calahorra y Tudela (por la N-232 o la AP-68), hacia Estella y Pamplona por la A-12, y hacia Viana por la N-111. Así mismo, canaliza los flujos con destino a las zonas ribereñas a la propia LO-20.

Un segundo nivel de viario distribuidor de carácter más interior está constituido por las calles Carmen Medrano y Duques de Nájera, Avda. de Lobete y C/ Obispo Fidel García, conformando una conexión de borde entre la Avda. de Burgos y la Avda. de la Paz, distribuyendo así mismo los tráfico procedentes de la AP-68 (por la C/ Chile) y de la Avda. de Madrid.

El viario principal de penetración está formado por los siguientes ejes:

- Al oeste, por la Avda. de Burgos – C/ Marqués de Murrieta y su prolongación por la Gran Vía del Rey Juan Carlos I y la C/ Norte. Un segundo acceso por C/ Gonzalo de Berceo desde C/ Carmen Medrano confluye en el anterior.
- Al sur, por la C/ Chile y la Avda. de Madrid – C/ General Vara del Rey.
- Al este, por la Avda. de Zaragoza – Avda. de la Paz, y en menor medida, por la C/ Madre de Dios, como acceso al casco histórico y al Puente de Piedra sobre el Ebro.

Un segundo nivel del viario de penetración está constituido por los accesos a las zonas situadas al norte del Ebro, por la Avda. de Mendavia desde el este, Cabo Noval – Avda. de Somosierra desde el norte, así como por los pasos sobre el Ebro desde dichas zonas (puente de C/ Sagasta y puente de Piedra).

El resto de calles urbanas del municipio, excepto las calles peatonales, conforman el viario local.

Hay que tener en cuenta que las carreteras que discurren por el municipio de Logroño y que son competencia del Ministerio de Fomento, por ser de titularidad estatal, son la autopista AP-68, las autovías LO-20, A-13 y A-12, así como las carreteras N-232 a y N-111 a.

Por otra parte, la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja en el término municipal de Logroño comprende la LR-131.1, LR-250, LR-441, LR-252 y LR-132/A-124.

4.2.- TRAFICO FERROVIARIO:

Por el municipio discurre la línea Castejón – Bilbao. En esta línea concurren dos tipos de servicios, los destinados al tráfico de mercancías y los destinados al tráfico de pasajeros.

Los principales destinos de viajeros son:

- Larga distancia: Barcelona, Vigo, Madrid, Valladolid y Castejón.
- Media distancia: Zaragoza, Castejón y Miraflores.

Esta línea penetra en el área metropolitana de Logroño de este a oeste, estando parte de la vía soterrada a su paso por Logroño, desde C/ General Vara del Rey hasta C/ Baltasar Gracián.

Cuenta con un tráfico inferior a 30.000 trenes anuales, valor establecido por la normativa como gran eje ferroviario, por lo que el Ministerio no tiene obligación de realizar un mapa de ruido.

4.3.- FUENTES INDUSTRIALES:

En el municipio de Logroño se distinguen como principales zonas industriales, las siguientes:

- Polígono industrial Cantabria: situado al noreste del núcleo urbano de Logroño, con accesos desde la A-13 y la LR-131. Cuenta con multitud de naves en las que se localizan distintas actividades industriales generadoras de ruido ambiental.
- Polígono industrial La Portalada: situado al sureste del núcleo urbano de Logroño, con accesos desde la LO-20, la N-232, y LR-250. Cuenta con multitud de naves en las que se localizan distintas actividades industriales generadoras de ruido ambiental.
- Polígono industrial San Lázaro: situado dentro del núcleo urbano de Logroño, con acceso principal desde la Avda. de Burgos. No posee muchas fuentes industriales que caracterizar, ya que la mayoría de las naves poseen un uso terciario.
- Polígono industrial Las Cañas: situado junto al polígono industrial Cantabria, se encuentra todavía prácticamente sin actividad.

5.- RESULTADOS OBTENIDOS DEL MAPA ESTRATEGICO DE RUIDOS:

La población total afectada con niveles acústicos por encima de los objetivos de calidad acústica, calculada mediante el método indicado en el mapa estratégico de ruidos de la ciudad, atendiendo al periodo día – tarde y noche, disgregada por fuente, se presenta en la tabla siguiente:

FUENTE ACUSTICA (afección en personas)					
	Viario	Ferroviano	Industrial	Carreteras	Total
Afección día y tarde	53.927	0	0	2.817	53.938
Afección noche	13.436	155	35	2.959	13.951

Si calculamos los porcentajes sobre la población total de Logroño (150.782 habitantes), nos arroja el siguiente resultado:

FUENTE ACUSTICA (afección en %)					
	Viario	Ferroviano	Industrial	Carreteras	Total
Afección día y tarde	35,76 %	0,00 %	0,00 %	1,87 %	35,77 %
Afección noche	8,91 %	0,10 %	0,02 %	1,96 %	9,25 %

Como se puede apreciar:

- El 35,77 % de la población se encuentra afectada durante el día y la tarde por un nivel acústico por encima de los objetivos de calidad acústica.
- El 9,25 % de la población se encuentra afectada durante la noche por un nivel acústico por encima de los objetivos de calidad acústica.

La fuente acústica que genera mayor afección es el tráfico viario, seguido del ferroviano y de la industria.

En cuanto a la afección producida por las fuentes viarias, se ha obtenido que las carreteras aportan solo el 5,22 % de la afección total en los periodos día y tarde y un 21,19 % de dicha afección en el periodo nocturno.

La zona de mayor nivel de conflicto es Madre de Dios – San José – Universidad, seguido por el barrio de Los Lirios.

6.- PUNTOS DE CONFLICTO:

Los candidatos a puntos de conflicto se deducen de los mapas de fachadas expuestas a niveles superiores a los indicados en el Real Decreto 1367/2007, para edificios residenciales y su asociación a la población residente afectada a dicha fachada.

Los candidatos a edificios sensibles afectados por ruido excesivo se deducirán de los mapas de las fachadas más expuestas de ese edificio.

Los candidatos a puntos de conflicto también se pueden identificar mediante denuncias y en proyectos de infraestructuras y desarrollos residenciales, modificaciones puntuales del Plan General de Ordenación Urbana, etc., se deducirán del mapa de ruido predictivo que exprese el futuro conflicto en forma de isófonas con exceso de niveles.

Para validar los candidatos a puntos de conflicto se ha realizado un estudio detallado de cada punto/zona de conflicto, el cual consta de un estudio de campo sobre los siguientes temas:

- Reportaje fotográfico.
- Identificación de fuentes de ruido.
- Verificación de condiciones geométricas fundamentales.
- Caracterización del entorno.
- Caracterización de la fuente.
- Caracterización del viario.
- Caracterización de los edificios afectados.

Los puntos de conflicto residenciales son:

PUNTO CONFLICTO	LOCALIZACION
PCA01	Intersección Avda. Pérez Galdós con C/ Chile
PCA02	Intersección C/ Madre de Dios con C/ Doce Ligero de Artillería
PCA03	Intersección C/ General Vara de Rey con Avda. Pérez Galdós
PCA04	Intersección C/ Gonzalo de Berceo con C/ Marqués de Murrieta
PCA05	Intersección Avda. de la Paz con C/ Luis de Ulloa
PCA06	Intersección C/ Duques de Nájera con C/ Chile
PCA07	Intersección C/ Chile con C/ Vitoria
PCA08	C/ Marqués de Murrieta, nº 46
PCA09	Intersección C/ Duques de Nájera con Avda. República Argentina
PCA10	Intersección C/ General Vara de Rey con C/ Poeta Prudencio
PCA11	Avda. República Argentina, nº 68
PCA12	Avda. de la Paz con C/ Beatos Mena y Navarrete
PCA13	Intersección C/ General Vara de Rey con C/ Duques de Nájera
PCA14	Intersección Avda. de la Paz con C/ Teniente Coronel Santos Ascarza
PCA15	C/ Gonzalo de Berceo, nº 34
PCA16	C/ Carmen Medrano y travesía San Lázaro.
PCA17	Avda. de la Paz, nº 77
PCA18	C/ Marqués de Murrieta con C/ Ramirez de Velasco
PCA19	C/ General Vara de Rey, nº 61
PCA20	Avda. de la Paz, nº 70

PCA21	Intersección Gran Vía Rey Juan Carlos I con Avda. República Argentina
PCA22	Avda. Lope de Vega, nº 37
PCA23	Intersección C/ General Vara con Avda. Jorge Vigón
PCA24	C/ General Vara de Rey, nº 36
PCA25	Intersección C/ Sancho el Mayor con enlace LO-20
PCA26	Intersección C/ Portillejo con enlace LO-20
PCA27	Intersección C/ Marqués de Murrieta con C/ Antonio Sagastuy
PCA28	Intersección Avda. de Colón con Avda. de la Paz
PCA29	C/ Duques de Nájera, nº 30
PCA30	Intersección C/ Duques de Nájera con C/ Chile
PCA31	Intersección enlace LO-20 con C/ Portillejo
PCA32	Enlace LO-20 (entre Avda. Burgos y C/ Joaquín Turina)
PCA34	Avda. Burgos, nº 12
PCA36	Intersección Avda. Lobete con Avda. Colón
PCA37	C/ Marqués de Murrieta (casa cuartel)
PCA38	Intersección C/ Arquitectos Alamo y Ceballos con Avda. Lope de Vega
PCA39	C/ Chile, nº 56
PCA40	C/ Duques de Nájera, nº 76
PCA41	Intersección C/ Carmen Medrano con C/ Marqués de Murrieta
PCA42	Avda. República Argentina, nº 48
PCA43	C/ Marqués de Murrieta, nº 18
PCA44	C/ Chile, nº 28
PCA45	Avda. Club Deportivo, nº 59
PCA47	C/ Cadena (Varea), nº 28
PCA48	C/ Duques de Nájera, nº 49
PCA51	Intersección Avda. Burgos con C/ Esteban de Agreda
PCA52	Avda. Pérez Galdós, nº 76
PCA53	C/ Madre de Dios, nº 64
PCA54	C/ Madre de Dios, nº 48
PCA55	C/ Gonzalo de Berceo, nº 20
PCA56	C/ Entrena, nº 19
PCA57	C/ Portillejo, nº 6
PCA58	Intersección C/ Monasterio de Yuso con LR-250
PCA59	Avda. Lope de Vega, nº 1
PCA60	Intersección C/ Antonio de Nebrija con Avda. Lope de Vega
PCA62	Avda. Lope de Vega, nº 19
PCA63	Avda. Salustiano Olózaga con C/ Pintor Rosales

Los puntos de conflicto docentes son:

PUNTO CONFLICTO	CENTRO DOCENTE
PCD01	CEPA Plus Ultra
PCD02	IES Inventor Cosme García
PCD03	IES Práxedes Mateo Sagasta
PCD04	CPC Sagrado Corazón
PCD05	CPC Nuestra Señora del Buen Consejo
PCD08	CPC Inmaculado Corazón de María
PCD09	IES Duques de Nájera
PCD12	CEIP Las Gaunas
PCD13	IES Escultor Daniel
PCD15	CEIP Doctores Castroviejo

Los puntos de conflicto sanitarios son:

PUNTO CONFLICTO	CENTRO SANITARIO
PCS01	Hospital General de La Rioja
PCS02	Hospital San Pedro

Para establecer una jerarquización de los puntos conflictivos por orden de prioridad, el presente plan de acción se basa en los extensos estudios desarrollados por Wolfgang Probst y Miedema, dentro del proyecto europeo Quiet-City y que ha dado lugar a una extensa bibliografía seguida por otros autores (Stenman and Malm). En ella se recoge el desarrollo de un indicador denominado NERS (Noise Environmental Rating System), que se podría traducir como Sistema de Valoración del Ruido Ambiental (SVRA). Se entiende valoración en cuanto a clasificación por orden de prioridad, que siempre será dependiente de las variables que se pretendan manejar.

Para establecer una jerarquización por orden de prioridad de su intervención de los puntos de conflicto, usamos el indicador SVRA.

El indicador SVRA dependerá de las siguientes consideraciones previas:

- El SVRA no valora directamente el nivel de ruido en fachada, sino la molestia.
- El SVRA incluye como parámetro principal de valoración el de la población afectada.
- El SVRA incluye una corrección por el origen del ruido (carretera, ferrocarril, etc).
- El SVRA incluye una penalización por las características del ruido especialmente molestas.
- El SVRA incluye una compensación por características de la edificación.

7.- ALEGACIONES PRESENTADAS Y APROBACION DEL PLAN DE ACCION:

Conforme a lo indicado en el artículo 4 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, la competencia para la elaboración y aprobación del plan de acción en materia de contaminación acústica de la aglomeración de Logroño, corresponde al Ayuntamiento de Logroño.

Debido a ello, tomando como base los trabajos realizados por la empresa Sincosur Energía Sostenible, S.L., se elaboró el plan de acción contra el ruido en la ciudad de Logroño, aprobándose inicialmente por acuerdo de Pleno nº 07-07-2016/O/007, de fecha 7 de julio de 2016.

Durante el trámite de información pública, que duró dos meses, se presentaron un total de 64 alegaciones, las cuales versaron sobre lo siguiente:

- El grupo municipal del Partido Socialista presentó alegaciones debido al ruido procedente del ferrocarril.
- El grupo municipal de Ciudadanos solicitaba incluir un cronograma de actuaciones, licitar de forma inmediata el mapa de ruidos no estratégico y solicitar a las administraciones competentes un plan de acción contra el ruido procedente de la carretera de circunvalación LO-20 y la LR-250 a su paso por el barrio de La Estrella.
- El grupo municipal del Partido Riojano exigía que se adoptasen medidas para reducir el ruido procedente de los diversos viales, ferrocarril y la carretera de circunvalación LO-20. También solicitaba una propuesta integral contra la contaminación acústica en la ciudad, la regulación del estacionamiento de vehículos pesados, un plan de ayudas a viviendas, así como la obligatoriedad y gratuidad de la autopista AP-68 para vehículos pesados.

- La asociación Logroño sin ruidos echaba en falta la valoración económica de los puntos de conflicto y solicitaba que se incluyera en el plan la afección del ruido del ferrocarril, la inmediata redacción del mapa de ruido no estratégico del ocio nocturno, que no se otorgasen más licencias en zonas saturadas, la regulación de los horarios de las actividades en horario nocturno, la determinación de las zonas saturadas acústicamente y que se fijasen los planes de actuación en dichas zonas.
- La comunidad de vecinos del Parque San Adrián alegaba el excesivo ruido procedente de la carretera de circunvalación LO-20.
- La asociación de vecinos de Los Lirios del Iregua, solicitaba que se concretaran los plazos de las actuaciones y exigía una propuesta integral de corrección de la contaminación acústica debida al ruido del ferrocarril y la carretera de circunvalación LO-20.
- La comunidad de vecinos de C/ Escultor Daniel, nº 1 – 3, exigía que se adoptasen medidas para reducir el ruido procedente de la carretera de circunvalación LO-20.
- El resto de las alegaciones fueron presentadas por particulares, exigiendo en general que se concretaran plazos y presupuesto para realizar actuaciones concretas, que se realizara una propuesta integral de corrección de la contaminación acústica, que se coordinasen las actuaciones con otras administraciones implicadas para reducir el ruido procedente del ferrocarril (reduciendo la velocidad e instalando pantallas acústicas) y de la carretera de circunvalación LO-20 (reduciendo la velocidad, desviando los vehículos pesados por la autopista AP-68, colocando asfalto fonoabsorbente y pantallas acústicas) y que se prohibiese el estacionamiento de vehículos pesados en zonas residenciales. También había otras alegaciones concretas por el ruido procedente de los vehículos, músicos callejeros, túneles de lavado de coches, sopladores para la limpieza de hojas, empresas próximas a zonas residenciales y por el ruido procedente de los eventos celebrados en el exterior de las instalaciones de determinadas empresas.

Las alegaciones presentadas se estimaron parcialmente, ya que se efectuó una valoración económica de la repercusión que tendría para el Ayuntamiento de Logroño la adopción de las actuaciones previstas en el plan de acción contra el ruido, en el que además se introdujeron los objetivos inmediatos, a realizar en el plazo de un año.

El plan de acción contra el ruido fue finalmente aprobado por acuerdo de Pleno nº 02-02-2017/O/002, de fecha 2 de febrero de 2017 y tiene una vigencia de cinco años.

8.- ACTUACIONES PROPUESTAS:

El plan municipal de acción contra el ruido de Logroño se desarrolla en tres líneas principales de actuación: actuaciones correctivas, preventivas y de evaluación y control de la contaminación acústica.

8.1.- ACTUACIONES CORRECTIVAS:

Son aquellas que se ejecutarán sobre las zonas y puntos de conflicto identificados en el mapa estratégico de ruidos.

Se proponen las siguientes actuaciones:

- Ejecutar las actuaciones definidas en las memorias de los estudios realizados sobre los puntos de conflicto residenciales, docentes y sanitarios.
- Plantear con las industrias sobre las que se han recibido denuncias, las propuestas de actuación que se describen en el estudio de sus correspondientes puntos de conflicto.
- Crear un plan de subvención municipal para la instalación de ventanas de doble acristalamiento o doble ventana en las zonas y puntos de conflicto que se han definido.

Se ha considerado oportuno así mismo, la adopción de unas medidas genéricas de acción contra el ruido, las cuales son de aplicación en gran parte de los puntos de conflicto detectados:

- Medida genérica I de acción contra el ruido: de acuerdo con el PMUS (plan de movilidad urbana sostenible), se está estudiando la idoneidad de la implantación de zonas de tráfico pacificado en aquellos sectores con viario de marcado carácter local, donde se detecten velocidades elevadas. Esta medida debe obtener resultados más allá de su propio ámbito de aplicación, al inducir nuevos comportamientos en los usuarios del viario de la ciudad.
- Medida genérica II de acción contra el ruido: para llevar a cabo esta actuación los pasos a seguir serían la modelización del ruido transmitido a las viviendas afectadas, un estudio de detalle concreto y propuestas alternativas para el tráfico en la zona y finalmente la inclusión en el marco de la eficiencia energética y plan de gestión sostenible del edificio.

Respecto al gran eje viario LO-20 de titularidad estatal, hay que señalar que cuenta con un mapa de ruido elaborado por el Ministerio de Fomento, en donde se identifica una afección a la población, se localizan unas zonas de conflicto y se presentan las siguientes actuaciones: instalación de pavimento fonoabsorbente, barreras acústicas y actuación compleja.

Dentro del ámbito de trabajo del plan de acción municipal se han estudiado los puntos de conflicto definidos en el entorno de esta infraestructura viaria, se ha podido identificar la afección a la población, planteándose las siguientes propuestas de actuación: extendido de pavimento fonoabsorbente en todo el tramo e instalación de pantallas acústicas en tres zonas de la circunvalación.

Por otra parte, respecto a la carretera LR-250, el Gobierno de La Rioja ha realizado el plan de acción contra el ruido de los grandes ejes viarios de competencia autonómica, en el que identifica las acciones correctoras necesarias para paliar la afección a la población de Logroño afectada por estos viarios.

Dentro del ámbito de trabajo del plan de acción municipal, se ha estudiado el punto de conflicto definido en el entorno de esta infraestructura viaria, se ha podido identificar la afección a la población, proponiendo que se ejecute como medida correctora, la prevista en el plan zonal del Gobierno de La Rioja, consistente en un desvío de tráfico y un tratamiento con pavimento fonoabsorbente.

8.2.- ACTUACIONES PREVENTIVAS:

Su función principal será evitar la contaminación acústica o su incremento.

Como primer paso para un control preventivo del ruido se ha zonificado acústicamente el territorio, con el fin de poder asignar los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa para cada tipo de tipología de zona.

La ciudad de Logroño cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que incorpora una serie de actuaciones que redundarán en una mejora de la contaminación acústica de la ciudad, proponiéndose desde este Plan de Acción Municipal, la priorización de:

- Promover el cambio de modo de transporte disminuyendo el número de viajes que se producen en vehículo privado, fomentando el uso de transporte público.
- Instaurar las propuestas de áreas pacificadas (zonas 30).
- Atender y dar prioridad a las actuaciones previstas para la movilidad peatonal y ciclista.

En otro orden de posibles actuaciones preventivas se propone:

- Poner en marcha campañas de sensibilización de los ciudadanos sobre buenas prácticas que ayuden a la reducción del ruido y campañas para el aumento del uso del transporte público.
- Fomento del uso de la bicicleta y realización de las obras o actuaciones necesarias para que pueda facilitarse su utilización.
- Diseñar un plan para controlar la presencia de tráfico de vehículos pesados en el viario de la ciudad.
- Definir las zonas tranquilas de la ciudad conforme a la normativa vigente, realizando un análisis del paisaje sonoro de cada una de las zonas.
- Realización de una campaña de medición del ruido originado por motos, ciclomotores y vehículos en general, por parte de la Policía Local, que incluya la formación necesaria a impartir a la Policía Local por empresa o entidad externa especializada, para la medición de dicho vehículos.
- Proseguir con el trabajo realizado por la Policía Local en el control de los locales donde se desarrollen actividades potencialmente molestas, vigilando el cumplimiento de su horario de cierre y de lo establecido por la Ordenanza de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones en la ciudad de Logroño (niveles máximos permitidos de inmisión de ruido al exterior y a viviendas o locales afectados, funcionamiento con puertas o ventanas abiertas, salida de clientes con consumiciones al exterior, etc.).
- Proseguir con el trabajo realizado desde la Dirección General de Medio Ambiente y Eficiencia Energética del Ayuntamiento de Logroño, en el sentido de comprobar mediante mediciones “in situ”, que las nuevas actividades potencialmente molestas que se implanten o las que hayan tenido denuncias por ruido, cumplen con los requisitos de aislamiento acústico e inmisiones sonoras exigidos por la vigente Ordenanza de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones en la ciudad de Logroño.
- Exigir la instalación de sistemas limitadores – registradores en los equipos de reproducción sonora de las nuevas actividades potencialmente molestas que se implanten o que hayan originado molestias a los vecinos por producción de ruidos, conforme a lo indicado por la

referida Ordenanza de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones en la ciudad de Logroño.

8.3.- EVALUACION Y CONTROL DE LA CONTAMINACION ACUSTICA:

Se desarrollarán las propuestas encaminadas al conocimiento detallado de los niveles de contaminación acústica de la ciudad y la percepción ciudadana.

Para conseguir un conocimiento lo más detallado posible de la problemática acústica de la ciudad, se proponen las siguientes actuaciones:

- Creación de un sistema de gestión ambiental municipal (SIGMA), cuya gestión de información se sustente sobre un sistema de información geográfica al que se incorporen todos los datos relacionados con el ruido.
- Sistema de evaluación de la percepción del ciudadano sobre la molestia producida por el ruido.
- Definir las áreas acústicas en las que se incumplen los objetivos de calidad acústica que les correspondan, es decir, las zonas de protección acústica especial (ZPAE), conforme a lo indicado en el artículo 16 de la Ordenanza de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones en la ciudad de Logroño (B.O.R. nº 157, de 18-12-09).
- Realización de los planes zonales específicos para las zonas de protección acústica especial (ZPAE), conforme a lo indicado en el artículo 17 de la Ordenanza de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones en la ciudad de Logroño (B.O.R. nº 157, de 18-12-09).

El proceso de información pública del Mapa Estratégico de Ruidos de Logroño generó una alegación relacionada con emisores que se encuentran fuera del ámbito del mapa estratégico por normativa, concretamente el ruido del ocio, proponiéndose desde este Plan de Acción Municipal:

- Elaboración del mapa no estratégico del ruido de ocio de la ciudad.
- En función de los resultados obtenidos en el mapa de ruido no estratégico indicado en el punto anterior, se estudiará la conveniencia de la implantación de una red móvil de monitorización de ruido del ocio u otras fuentes, que permita a la Administración conocer y gestionar los niveles sonoros producidos por las fuentes a analizar, que se podría integrar en la propuesta Smart City que incluye el PMUS.

También se proseguirá con la elaboración de memorias anuales de las actuaciones realizadas contra el ruido desde la Dirección General de Medio Ambiente y Eficiencia Energética del Ayuntamiento de Logroño, que incluyan estudios específicos de las denuncias por ruidos realizadas por los colectivos o ciudadanos de Logroño, como medida de conocimiento que permita definir actuaciones correctivas.

9.- OBJETIVOS DEL PLAN DE ACCION:

El Plan de Acción en materia de Contaminación Acústica de la ciudad de Logroño, fija los siguientes objetivos, que se clasifican como inmediatos, a corto y medio plazo:

9.1.- OBJETIVOS INMEDIATOS (1 AÑO):

Actuaciones Correctivas:

- Coordinar el Plan de Acción de Logroño con los Planes de Acción de las infraestructuras no municipales (carreteras competencia del Ministerio de Fomento y de la Comunidad Autónoma de La Rioja, ferrocarriles, etc.).

Actuaciones Preventivas:

- Definir zonas tranquilas dentro del municipio.
- Poner en marcha campañas de sensibilización de los ciudadanos sobre buenas prácticas que ayuden a la reducción del ruido y campañas para el aumento del uso del transporte público.
- Realización de una campaña de medición del ruido originado por motos, ciclomotores y vehículos en general, por parte de la Policía Local, que incluya la formación necesaria a impartir a la Policía Local por empresa o entidad externa especializada, para la medición de dichos vehículos.

Medidas de Control:

- Poner en marcha el SIGMA (Sistema de Gestión Municipal Ambiental).
- Realizar un análisis y estudio del ruido sobrevenido por el ferrocarril a su paso por la ciudad, de forma coordinada con la administración responsable de dicha infraestructura.
- Realización del mapa no estratégico del ruido del ocio de la ciudad.
- Definir las zonas de protección acústica especial (ZPAE), en base a los datos obtenidos de los mapas estratégico y no estratégico y realizar sus correspondientes planes zonales específicos.
- Constitución de la Mesa del Ruido.

9.2.- OBJETIVOS A CORTO PLAZO (3 AÑOS):

Actuaciones Correctivas: reducción de la afección del 17 % de la población en edificios residenciales y del 50 % en edificios sensibles de competencia municipal:

- Deberá promoverse la ejecución del 50 % de las actuaciones comprendidas dentro de las memorias valoradas (50 % sobre edificios residenciales y 50 % sobre edificios sensibles de competencia municipal).
- Ejecutar las propuestas de actuaciones descritas en las memorias valoradas para los puntos de conflicto definidos a partir de denuncias.

Actuaciones Preventivas:

- Dar prioridad a las propuestas de áreas pacificadas (zonas 30).

- Fomento del uso de la bicicleta y realización de las actuaciones u obras necesarias para que pueda facilitarse su utilización.
- Plan para controlar la presencia de tráfico de vehículos pesados en el viario de la ciudad.

Medidas de Control:

- Integración de la variable del ruido en la planificación y gestión de la ciudad.
- Realizar estudios de las denuncias acústicas sobre otras infraestructuras de transporte o servicios municipales.

9.3.- OBJETIVOS A MEDIO PLAZO (5 AÑOS):

Actuaciones Correctivas: reducción de la afección del 34 % de la población en edificios residenciales y del 100 % en edificios sensibles de competencia municipal:

- Deberá promoverse la ejecución del resto de actuaciones hasta el 100 % de las actuaciones comprendidas dentro de las memorias valoradas.
- Plan de subvención municipal para la instalación de ventanas de doble acristalamiento o doble ventana en las zonas y puntos de conflicto que se han definido, integrado en las líneas de rehabilitación de viviendas o en el marco del programa de vivienda municipal.

Actuaciones Preventivas:

- Dar prioridad a las actuaciones previstas en el PMUS para promover la movilidad peatonal y ciclista.
- Promover el cambio de modo de transporte disminuyendo el número de viajes que se producen en vehículo privado, fomentando el uso de transporte público.
- Intensificar las campañas de concienciación y educación ambiental, para dar a conocer a los ciudadanos buenas prácticas que ayuden a la reducción del ruido.
- Difusión a la población de las actuaciones que se están llevando a cabo para reducir el ruido en la ciudad.

Medidas de Control:

- Revisión del MER (mapa estratégico de ruido) y del PAR (plan de acción municipal contra el ruido).
- Sistema de evaluación de la percepción del ciudadano sobre la molestia por el ruido.
- Estudio sobre la conveniencia de implantar una red móvil de monitorización de ruido del ocio u otras fuentes.