Reporting Mechanism[[1]](#footnote-1) proposed by

the Environment DG of the European Commission

*October 2008*

*Word Template proposed for reporting*

*a* ***summary*** *of Noise Action Plan*

*(not more than 10 pages length per plan)*

**Explanatory note:**

A Noise Action Plan relates only to those based upon the results of noise mapping conducted in accordance with Directive 2002/49/EC.

*Please fill in one separate template per each noise action plan.*

Name of DF7 *(use naming convention presented in the Handbook)*:

ES\_a\_AP\_Agg\_17VIGO

Full name of the Noise Action Plan report *(use naming convention presented in the Handbook)*:

ES\_a\_AP\_Agg\_17VIGO.pdf

|  |
| --- |
| Reporting entity unique code *(use naming convention presented in the Handbook):* *a* |
| Choose the reporting issue:  Agglomeration  Please specify the UniqueAgglomerationID: ES\_a\_AP\_Agg\_17  Roads  In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:  In the case of reporting a noise control programme for a single road , please specify the UniqueRoadID:  Railways  In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:  In the case of reporting a noise control programme for a single railway, please specify the UniqueRailID:  Airport  Please especify the ICAO code: |

|  |  |
| --- | --- |
| Cost *(in €)* | 27.000.000 |
| Adoption date *(dd/mm/yyyy)* | 10/2018 |
| Expected completion date *(dd/mm/yyyy)* | 12/2022 |
| Number of people expected to experience noise reduction | 20.000\_25.000 |

Limit values in place (preferably converted where relevant in Lden, Lday, Levening, Lnight as defined by Annex I of the Directive 2002/49/EC):

Anexo II del Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ruido 37/ 2003 de 17 de Noviembre

Summary of the results of noise mapping (problems, situations that need to be improved):

La revisión en su 3a fase del Mapa Estratégico de Ruidos de la aglomeración de Vigo se centra, de nuevo, en la revisión de las principales fuentes de ruido del municipio (tráfico viario, tráfico ferroviario y actividades industriales), así como la asignación de población a cada edificio según los últimos datos censales y el cálculo de la afección acústica, tanto en términos de población como de superficie expuesta. Los criterios empleados para la evaluación de la afección se basan en los siguientes indicadores y objetivos de calidad acústica: Ld>65 dBA, Le>65 dBA, Ln>55 dBA y Lden>65 dBA.

Los resultados obtenidos ofrecen la siguiente información:

- En lo referente a la afección sobre el terreno, en esta 3a fase la superficie expuesta en Vigo a niveles Lden>65 dBA se reduce un 39% con respecto al año 2012, pasando de un 19,2% de superficie total expuesta en dicho año a un 11,7% en 2017. Asimismo, en el periodo nocturno se ha obtenido una reducción del 50% en lo relativo a la exposición a niveles Ln>55 dBA, pasando de un 22,5% del suelo total de Vigo en el año 2012 a un 11,2% en el año 2017.

- En lo que respecta a población expuesta, en esta 3a fase se ha analizado este concepto

atendiendo a los dos métodos de cálculo vigentes: el método END (Environmental Noise Directive 2002/49/CE), empleado en 2012, y el método CNOSSOS (Common NOise aSSessment methOdS), que entrará en vigor con carácter vinculante a partir de 2019. El método END es más conservador, al asociar a toda la población de un mismo edificio el máximo nivel de ruido que alcanza la fachada más expuesta. El método CNOSSOS, por su parte, es más representativo del escenario real, al distribuir a todos los residentes de un edificio a lo largo de las diferentes fachadas y asociar a cada uno el nivel de ruido de la isófona más próxima. De este modo, los resultados obtenidos en esta 3a fase con el método END permite realizar la comparación con los de la fase 2a, mientras que los resultados obtenidos con el método CNOSSOS dan una idea más respresentativa del grado de afección acústica real de la población. Por lo tanto:

-- Según los cálculos realizados con el método END, la población expuesta en Vigo a

niveles de ruido Lden>65 dBA y Ln>55 dBA se redujo en 2017 respectivamente en un 21% y un 39% con respecto a los valores obtenidos en 2012.

-- Según los cálculos realizados con el método CNOSSOS, en 2017 la población expuesta en Vigo a niveles de ruido Lden>65 dBA y Ln>55 dBA es respectivamente de un 20,6% y 17,5% sobre el total de los residentes en el término municipal.

El Mapa Estratégico de Ruido refleja claramente que la principal fuente de ruido que

determina la huella acústica del municipio de Vigo es el tráfico rodado, con una amplia diferencia sobre el tráfico ferroviario y las actividades industriales. Entre las áreas más relevantes expuestas a elevados niveles de ruido destacan los entornos más próximos de las principales infraestructuras viarias que sirven de acceso al término municipal de Vigo, tanto de entrada a él como de salida del mismo. En general, estas zonas se consideran conflictivas porque en ellas convergen habitualmente unas elevadas intensidades de tráfico diario con altas densidades de población y, por lo general, durante recorridos de longitud considerable. En este sentido, destacan los entornos de la autopista AP-9 y AP-9V, de la VG-20, de la carretera N-552 y de la A-55, todas ellas vías de competencia supramunicipal. Un análisis específico de la afección acústica sobre la población de cada uno de estos ejes concluye que de todas las

personas que residen en su entorno y que se encuentran, por tanto, expuestas a su huella de ruido, más de 3.500 soportan niveles globales de ruido Lden superiores a 65 dBA y niveles nocturnos de ruido Ln superiores a 55 dBA.

Un caso particular de análisis es el del tramo entre el km 2 y el km 3 de la VG-20, en el entorno del Plan Parcial de Navia, donde en un trayecto con límite de velocidad de 120 km/h, se concentran una veintena de edificios en los que residen unas 5.000 personas. De éstas, cerca del 40% se ve afectada por niveles de ruido Ln>55 dBA y Lden>65 dBA, cifra que puede verse incrementada de no tomarse medidas correctoras, dado que en la actualidad este nuevo entorno residencial se encuentra aproximadamente a la mitad de su ocupación. Reducir en este tramo la velocidad máxima de 120 km/h a 60 km/h supondría disminuir en más de un 55% la población expuesta en la zona a niveles excesivos de ruido.

De especial consideración es también el análisis de la afección debida al tráfico que circula por la autopista AP-9 y AP-9V, con velocidades máximas permitidas de 120 km/h y de 100 km/h respectivamente. A ambos lados de estas vías se emplazan multitud de edificios residenciales y viviendas unifamiliares, destacando la carencia generalizada de pantallas acústicas a lo largo de todo su trazado, lo que provoca que más de 9 centenas de residentes se vean expuestos a niveles de ruido nocturno Ln>55 dBA y más de 8 centenas a niveles de ruido global Lden>65 dBA..

Existen otros entornos de especial consideración acústica, bien por la relación entre intensidad

de tráfico y concentración de habitantes (p.ej., Av. Arquitecto Palacios), por la cercanía de edificios acústicamente sensibles, como colegios o centros sanitarios (p.ej., hospital Álvaro Cunqueiro), por la variación en la tipología y/o densidad de tráfico, etc.

Por último, conviene hacer mención al ruido derivado de las actividades que se desarrollan en

el Puerto de Vigo. El Estado: Autoridad Portuaria de Vigo es la autoridad competente para realizar el Mapa Estratégico de Ruido y el Plan de Acción contra el Ruido referente a la infraestructura portuaria, conforme a los artículos 4 y 12 de la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, sin perjuicio de la colaboración y coordinación entre las diferentes administraciones públicas para garantizar su homogeneidad y coherencia con el M.E.R. y el

P.A.R. de la aglomeración de Vigo, conforme al artículo 11 del Real Decreto 1513/2005 de 16

de diciembre, en el que se hace referencia a la colaboración en la elaboración de mapas estratégicos de ruido y planes de acción.

Summary of the results of public consultations organized in relation to this noise action plan:

El presente Plan de Acción contra el Ruido será aprobado inicialmente por la junta de gobierno local de Vigo y lo someterá a consulta pública por el plazo de un mes mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra y en el portal web municipal, con toda la información accesible a través de medios electrónicos. Se analizarán las alegaciones presentadas y se resolverá sobre la aprobación definitiva del P.A.R. con notificación a los interesados y publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra y en el portal web municipal, con acceso público a la documentación definitiva para generar conocimiento.

Summary of noise management actions, including measures to preserve quiet areas (and related budget and targets) envisaged:

Desde la realización de la primera fase del M.E.R. y su correspondiente P.A.R., el Ayuntamiento de Vigo ha venido desarrollando una política de diseño de proyectos singulares y ejecución de acciones específicas para la mejora de la habitabilidad y la convivencia de sus residentes en todo el término municipal.

A corto plazo, para los próximos 5 años, la administración local cuenta ya con un presupuesto de más de 27 millones de euros para continuar con la política de actualización de la ciudad,

incidiendo especialmente en aquellas que suponen una reducción en términos de contaminación acústica, entre las que destacan las siguientes:

- Humanizaciones: las humanizaciones priorizan al viandante por delante del vehículo,

reduciendo carriles y ensanchando aceras allí donde es viable o incluso peatonalizando tramos parciales o completos de calles. El resultado son barrios con predominio de peatones y con circulación limitada de vehículos, lo que conlleva una importante reducción en la huella acústica que genera el tráfico viario en el entorno.

- Control y restricciones de tráfico: las humanizaciones suelen ir acompañadas de medidas complementarias destinadas al control del tráfico, tales como la limitación de velocidad por debajo de 50 km/h en zonas peatonales y calles de un solo carril, o la instalación de badenes en los pasos de peatones, para garantizar así la reducción de la velocidad de los vehículos en los entornos humanizados. En lo que al impacto acústico se refiere, reducir de 50 a 30 km/h la velocidad en una vía implica disminuir los niveles de ruido entre 2 y 3 dBA en la zona afectada. Otra de las medidas que del Ayuntamiento de Vigo es la restricción de circulación a los vehículos pesados en en zonas con alta densidad poblacional y en aquellas calles donde los vehículos de gran tonelaje supongan un porcentaje de circulación considerable, en relación al tráfico medio diario.

- Asfaltado y mejora de infraestructuras: uno de los objetivos principales de la aplicación de nuevos asfaltos es la eliminación de los antiguos firmes para dar solución al exceso del ruido causado por la rodadura de vehículos sobre vías deterioradas por el tiempo, por pavimentos adoquinados o empedrados muy ruidosos, etc.

- Accesibilidad y reparación de entornos: una de las grandes actuaciones en este apartado es la puesta en marcha de las obras para la creación de un carril bici de 10 km entre Samil, en Navia, y Teis. Esta infraestructura mejorará la movilidad de los usuarios y fomentará el uso de la bicicleta por delante del vehículo particular, muy especialmente para el acceso en temporada estival a la zona de playas, lo que conlleva una reducción del tráfico y del ruido generado en las principales vías de acceso a las mismas.

- Formación e información: el Ayuntamiento de Vigo mantiene abiertas las vías oficiales de información pública, en lo referente a los diferentes mapas de ruido y planes de acción del municipio. También continúa con la formación en el campo de la acústica de los técnicos municipales, con la finalidad de estar al tanto de las últimas novedades que se produzcan en dicho sector y que puedan ser aplicables dentro del territorio vigués.

- Expedientes sancionadores: entre los años 2012 y 2018, el área municipal de Medio

Ambiente ha resuelto cerca de un centenar de expedientes sancionadores por contaminación acústica, con sanciones de hasta 9.000 euros y, en los casos considerados graves y/o reincidentes, procediendo al cierre temporal de la actividad.

Desde el Ayuntamiento de Vigo se valoran y promueven además otras medidas para ir

instaurando en un futuro, a medio y largo plazo, encaminadas también a reducir los niveles de ruido del municipio y mejorar el tráfico y la habitabilidad de los residentes. Entre ellas, caben destacar las siguientes

- Mejorar las semaforizaciones en puntos críticos de la ciudad, para optimizar la fluidez del

tráfico, reduciendo atascos y el número de operaciones de parada/arranque de vehículos, las cuales contribuyen a incrementar los niveles de ruido en el entorno de los semáforos.

- Continuar con la instalación de paneles informativos en distintos puntos de la ciudad, con información en tiempo real de los ejes viarios más y menos fluidos, para que los conductores puedan elegir el trayecto más conveniente, favoreciendo la circulación, reduciendo la formación de atascos y disminuyendo así el aumento de niveles de contaminación y de ruido que se generan en ellos.

- Monitorizar el ruido en todo el término municipal, con el objetivo primero de obtener información para adoptar aquellas medidas que permitan la convivencia entre las actividades y los residentes, sin perjuicio del confort acústico y del derecho al descanso de estos últimos.

- Apostar por la colaboración del Ayuntamiento de Vigo con las administraciones responsables de aquellas fuentes de ruido de competencia supramunicipal (ejes viarios, actividad portuaria, etc.), para el análisis de puntos conflictivos dentro del territorio y la adopción de medidas correctoras (reducción de velocidad, restricciones de tráfico pesado, instalación de barreras acústicas, etc.) que contribuyan a reducir el impacto acústico en el entorno.

- Fomentar espacios comunes libres de tráfico, priorizando a los peatones sobre los vehículos, humanizando áreas densamente pobladas, generando entornos de esparcimiento seguros y confortables tanto acústicamente como en lo referente al acceso ellos y a su habitabilidad.

- Analizar el efecto que tendrá en un futuro la entrada en circulación con carácter generalizado

del coche eléctrico, sobre la huella de ruido del municipio.

- Promover el uso de la bicicleta, del patinete eléctrico, del segway, etc., por delante del

vehículo privado, y su circulación responsable y controlada a través de los carriles bici habilitados y previstos en todo el término municipal.

- Apostar por las campañas de información y sensibilización de la población acerca de la problemática del ruido y de sus efectos nocivos sobre la salud, de los beneficios de caminar hacia una ciudad acústicamente confortable, así como del relevante papel que juega el ciudadano y de la importancia del respeto al medio ambiente y al descanso ajeno.

Summary of provisions envisaged for evaluating the implementation and results of the noise action plan:

La política urbanística y ambiental del Ayuntamiento de Vigo tiene previsto continuar en los próximos años con la línea establecida de creación de una ciudad más amable, limpia y habitable para sus ciudadanos, donde el confort acústico juega un papel determinante. A la subvención que ha recibido el Ayuntamiento de Vigo por parte del Fondo Europeo de Desarrollo Regional para la ejecución del proyecto "Vigo Vertical", se le unen los más de 27 millones de euros que la administración local tiene presupuestados para continuar durante el periodo 2018-2022 con las actuaciones de humanización de calles y barrios, reasfaltados, mejoras de infraestructuras y accesibilidad, reparación de entornos, etc. Estas actuaciones harán evolucionar a la ciudad no sólo urbanística y socialmente, sino que, entre otras ventajas, conseguirá mejorar las condiciones acústicas y la calidad de vida en el entorno sobre el que se desarrollen.

Las medidas diseñadas y las actuaciones planteadas permitirán, por tanto, mejorar la huella

acústica a lo largo del municipio, muy especialmente en aquellas parroquias con gran densidad de población y en las zonas con un elevado flujo diario de vehículos y transeúntes, como por ejemplo el Centro de Vigo, Coia o Bouzas. En general, en el entorno de las actuaciones previstas se estima para finales del año 2021 una reducción media de entre 1 y 3 dB en afección sobre el terreno. Esta reducción puede llegar a suponer también la disminución de entre 2.500 y 5.000 personas expuestas a niveles de ruido diario, vespertino o global superiores a 65 dBA y a niveles de ruido nocturno superiores a 55 dBA. Con las actuaciones previstas a corto y medio plazo, se estima que aproximadamente un 7,5% de la población viguesa (20.000 - 25.000 personas) experimente una reducción sensible de los niveles de ruido a los que está expuesta, con respecto a los datos registrados en el año 2017 (3a Fase del M.E.R.).

Web links to the full noise action plan:

http://sicaweb.cedex.es

http://hoxe.vigo.org/movemonos/mabiente\_ruidos.php?

1. An overview presentation of the reporting mechanism and a handbook on data specifications can be found at: http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\_2002\_49/library [↑](#footnote-ref-1)