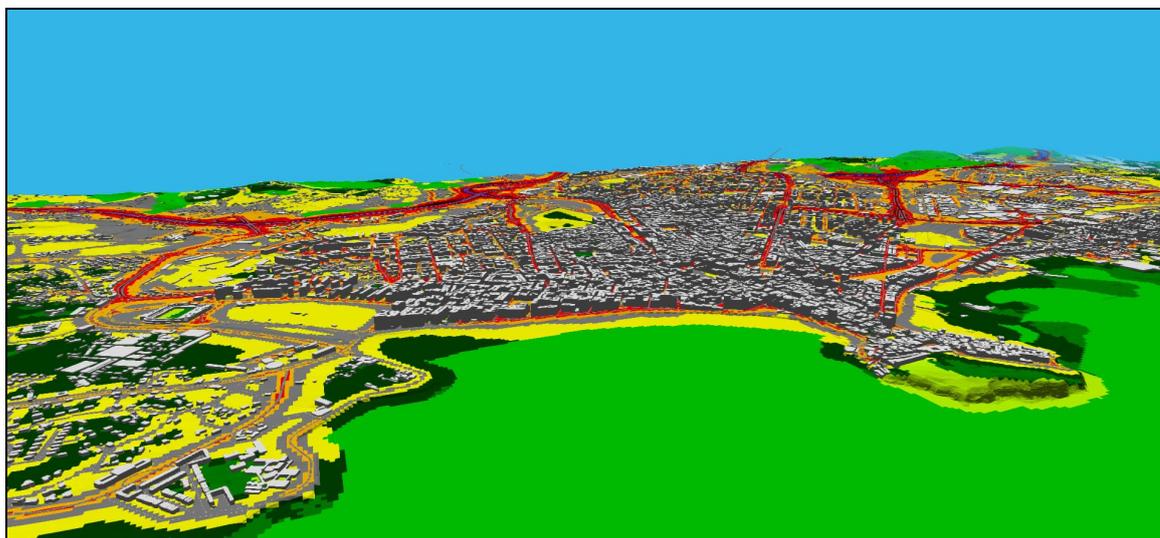


PLAN DE ACCION EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DEL MUNICIPIO DE GIJÓN/XIXÓN

Tomo III

Diciembre 2022



Gijón

 **Acusttel**[®]
Acústica y Telecomunicaciones

INDICE

1.-	Introducción	2
2.-	Descripción de la aglomeración	4
2.1.-	Localización	4
2.2.-	Delimitación de la Aglomeración de Gijón/Xixón.....	5
2.3.-	División administrativa del municipio.....	6
2.4.-	Infraestructuras de transporte	7
3.-	Autoridad responsable.....	8
4.-	Contexto jurídico.....	9
5.-	Valores límite establecidos con arreglo al artículo 5.4 de la Directiva 2002/496/CE	10
6.-	Metodología empleada en la realización Mapa Estratégico de ruido.....	11
7.-	Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido	12
7.1.-	Resultados del Tráfico Viario.....	12
7.1.1.-	Contribución de los Grandes Ejes Viarios	14
7.2.-	Resultados del Tráfico Ferroviario.....	15
7.2.1.-	Contribución de los Grandes Ejes Ferroviarios	17
7.3.-	Resultados del Ruido Industrial.....	18
7.4.-	Resultados del Ruido Total	19
8.-	Diagnóstico de la contaminación acústica según resultados del Mapa Estratégico de Ruido	21
8.1.-	Conclusión nº 1.....	21
8.2.-	Conclusión nº 2.....	22
8.3.-	Conclusión nº 3.....	23
8.4.-	Conclusión nº 4.....	24
9.-	Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación	25
9.1.-	Objetivos generales del Plan de Acción	27
10.-	Actuaciones previstas para los próximos cinco años.....	29
11.-	Plan de Acción.....	33
11.1.-	E1. Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana.....	33
11.2.-	E2. Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación	47
11.3.-	E3. Estrategias para la mejora acústica de las actividades de ocio	50
11.4.-	E4. Estrategias para la mejora acústica de las actividades industriales y comerciales	51
11.5.-	E5. Estrategias para la protección de zonas tranquilas	52
11.6.-	E6. Estrategias de conciencias ciudadana y formación a trabajadores para la lucha contra el ruido	53
11.7.-	E7. Estrategias en otros servicios de gestión municipal para la mejora frente al ruido.....	55
12.-	Estrategia a largo plazo	56
13.-	Información económica	56
14.-	Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del Plan de Acción.....	56
15.-	Equipo de trabajo.....	57

1.- Introducción

La Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental tiene como objetivo crear un marco común para la evaluación de la exposición al ruido ambiental en todos los Estados miembros.

La aprobación de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, la Ley 37/2003 del Ruido que la traspone al ordenamiento jurídico español y los Real Decreto 1513/2005 y 1367/2007 que la desarrollan, conforman un nuevo panorama legal que define unas pautas comunes para la evaluación y gestión de la exposición al ruido ambiental, como paso previo al establecimiento de planes de acción para la reducción del ruido.

Tanto la Directiva 2002/49/CE como la Ley 37/2003, establecen como instrumento para conocer la exposición al ruido ambiental los denominados mapas estratégicos de ruido (MER), que se definen como “un mapa diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona”. Los alcances, contenidos detallados y plazos para la elaboración de estos mapas estratégicos de ruido han quedado definidos reglamentariamente en el 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. Posteriormente, la Ley ha tenido su desarrollo reglamentario integro con el Real Decreto 1367/2007, de 19 de Octubre, por 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.

El Plan de Acción es un instrumento que constituye una herramienta de planificación y gestión cuyo objetivo principal es encauzar las actuaciones propuestas en el mismo, de manera, que su financiación y ejecución pueda llevarse a cabo de forma coordinada, estableciéndose para ello una priorización de dichas actuaciones. Se trata de un documento que constituye una guía destinada a detectar en qué zonas es necesario actuar, desde el punto de vista de la calidad acústica, al objeto de determinar las actuaciones más prioritarias, para así plantear propuestas de posibles soluciones.

La realización del Plan de Acción se enmarca dentro de la aplicación del desarrollo reglamentario de la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido, que traspone al ordenamiento jurídico español la Directiva Europea 2002/49/CE de Junio, sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental. Por lo tanto, las administraciones implicadas deben entender el Plan de Acción como una herramienta de trabajo previa al desarrollo futuro de las medidas correctoras planteadas sobre las zonas más relevantes. El contenido del Plan de Acción redactado cumple con los requisitos mínimos que establece el “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” y que se encuentran recogidos en su anexo V: requisitos mínimos de los Planes de Acción.

En la propuesta de Planes de Acción en materia de contaminación acústica del municipio se plantean medidas que pueden prever las autoridades, dentro de sus competencias, entre las que se encuentran:

- ◆ Regulación del tráfico.
- ◆ Ordenación del territorio.
- ◆ Aplicación de medidas técnicas en las fuentes emisoras.
- ◆ Selección de fuentes más silenciosas.
- ◆ Reducción de la transmisión del sonido
- ◆ Medidas e incentivos reglamentarios y económicos.

La Directiva sobre Ruido Ambiental define dicho ruido ambiental como el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por el emplazamiento de actividades industriales. Por otra parte, la Ley 37/2003 en su artículo 12 clasifica los emisores acústicos en las doce categorías siguientes:

- ◆ Vehículos automóviles
- ◆ Ferrocarriles
- ◆ Aeronaves
- ◆ Infraestructuras viarias
- ◆ Infraestructuras ferroviarias
- ◆ Infraestructuras aeroportuarias
- ◆ Infraestructuras portuarias
- ◆ Maquinaria y equipos
- ◆ Obras de construcción y de ingeniería civil
- ◆ Actividades industriales
- ◆ Actividades comerciales
- ◆ Actividades deportivo-recreativas y de ocio

2.- Descripción de la aglomeración

2.1.- Localización

El municipio de Gijón/ Xixón se sitúa en la zona central-superior de Asturias, a 27 km de Oviedo y 35 Km de Avilés, formando parte de una gran área metropolitana. La capital es conocida como la capital de la Costa Verde. Las coordenadas geográficas que ocupa el municipio son: 43° 32' 00" de latitud norte y 5° 42' 00" de longitud oeste; es decir, se sitúa sobre una rasa litoral en las estribaciones de la Cordillera Cantábrica, formando parte de la vertiente hidrográfica cantábrica. El río Aboño desemboca en el límite del concejo de Gijón/ Xixón formando la ría de Aboño, fuertemente industrializada. También cabe destacar el río Piles, que atraviesa el casco urbano hasta desembocar en la playa de San Lorenzo.

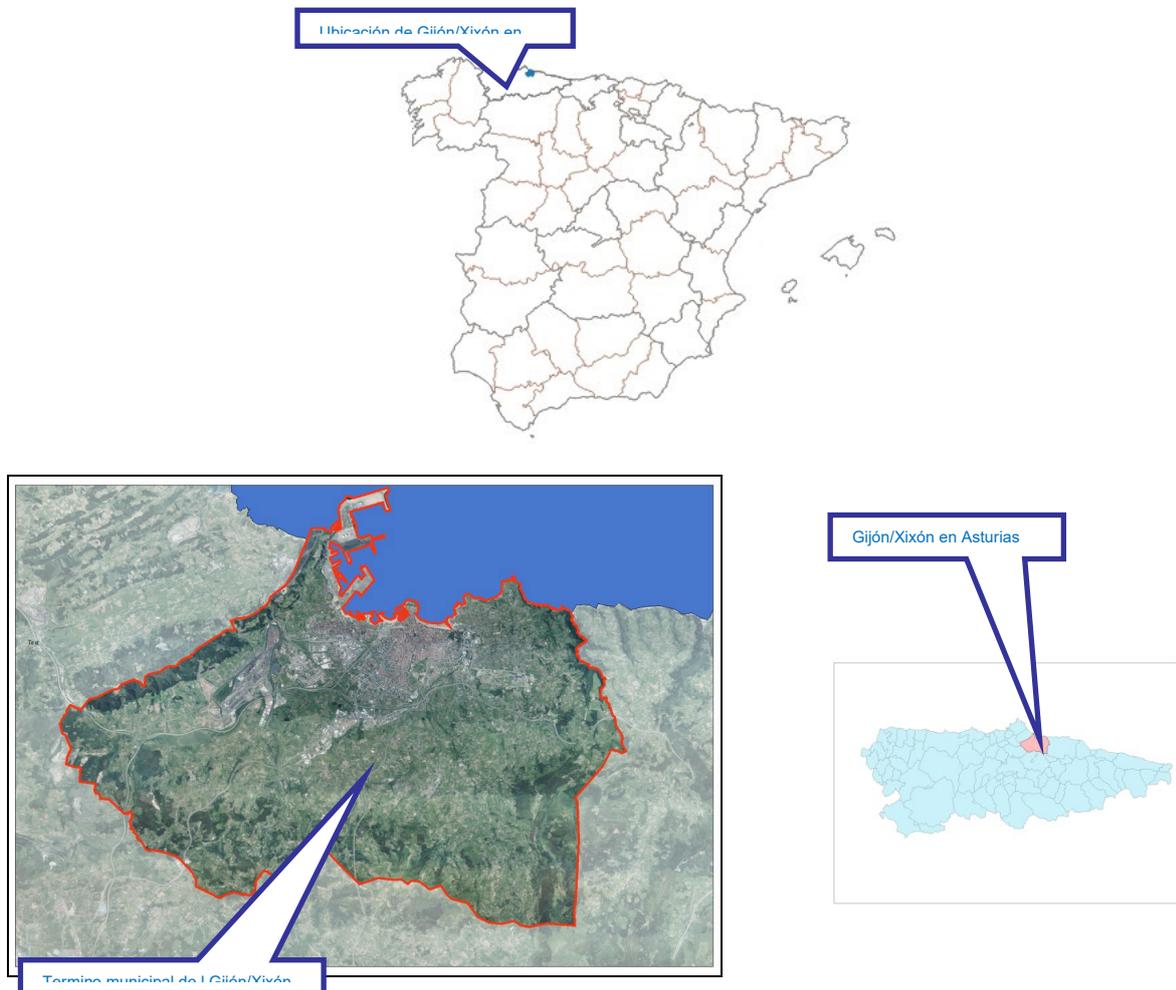


Imagen 1. Ubicación de Gijón/Xixón en España y en Asturias

La orografía del término municipal varía ligeramente, situándose su punto más alto a 662 msnm (Peña de los Cuatro Jueces). No obstante, el punto más alto de la zona urbana (zona principal a estudiar) se sitúa a una altura de 59 msnm. La superficie del término municipal de Gijón/ Xixón es de 181,60 Km², y aproximadamente 13,9 Km² de esa superficie lo ocupa el área urbana.

2.2.- Delimitación de la Aglomeración de Gijón/Xixón

Tanto la Directiva Europea como la Ley del Ruido estatal definen una aglomeración como la porción de un territorio, delimitado por el Estado miembro, con más de 100.000 habitantes y con una densidad de población tal que el Estado miembro la considera zona urbanizada.

La comisión europea ha asignado a Gijón/Xixón el código único de Aglomeración **Ag_AST_07** y tiene registrados 272.665 habitantes según los datos actualizados de población facilitados por el Excmo. Ayuntamiento a través del Padrón Municipal y a fecha 31 de Diciembre de 2021.

El anexo VII del Real Decreto 1513/2005, que establece los criterios para la delimitación de una aglomeración, indica que la entidad territorial básica sobre la que se definirá una aglomeración será el municipio. No obstante, el ámbito territorial de la aglomeración podrá ser inferior al del municipio, ya que se deben considerar aquellos sectores del territorio cuya densidad de población sea igual o superior a 3.000 habitantes por Km², estimando la densidad de población preferentemente a partir de los datos de las correspondientes secciones censales. Además, si existen dos o más sectores del territorio en los que, además de verificarse lo anterior, se verifica que la distancia entre sus dos puntos más próximos sea igual o inferior a 500 m, también deberán considerarse como parte de la aglomeración. Para la delimitación del ámbito territorial de la aglomeración se debe trazar, tal como recoge el anexo VII, la línea poligonal cerrada que comprende todos los sectores del territorio que conforman la aglomeración en función de su densidad de población.

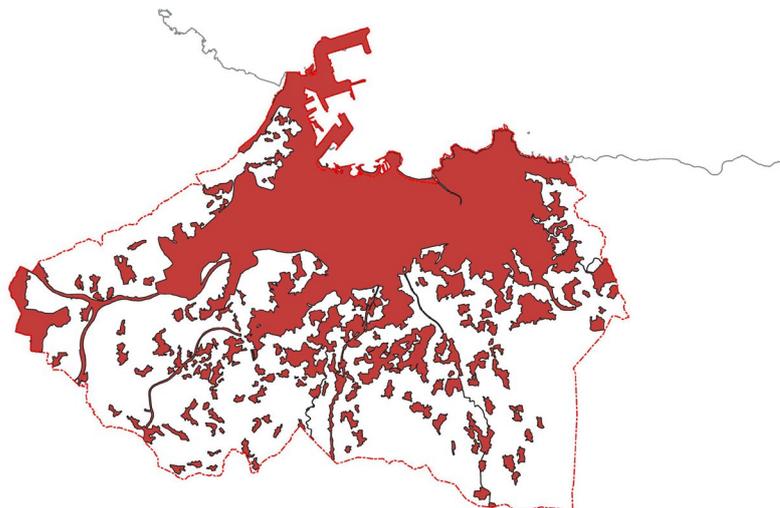


Imagen 2. Delimitación de la aglomeración

En la realización del Mapa Estratégico de Ruido de Gijón/ Xixón se ha considerado como área de estudio, es decir, como delimitación de la aglomeración, el conjunto de los suelos clasificados como urbanos y como urbanizables (ambos suman aproximadamente 78,59 Km²) en la revisión del Plan General de Ordenación del Concejo de Gijón, ya que conforman, respectivamente, las zonas habitadas y las previstas para futuros desarrollos urbanísticos en el municipio. Los suelos clasificados como rústico quedan fuera del

área de estudio (a excepción de algunos terrenos ocupados por infraestructuras), ya que engloban las zonas no habitadas o excluidas del proceso de urbanización. Así pues, el área de estudio considerada en la realización del Mapa Estratégico de Ruido de Gijón/ Xixón cumple y supera los requisitos establecidos en el anexo VII del Real Decreto 1513/2005.

2.3.- División administrativa del municipio

Los Distritos constituyen divisiones territoriales del municipio de Gijón/ Xixón y están dotados de órganos de gestión desconcentrada para el impulso y desarrollo de la participación ciudadana en la gestión de los asuntos municipales y su mejora, sin perjuicio de la unidad de gobierno y gestión del municipio. Corresponde al Ayuntamiento Pleno modificar la división del término municipal en distritos, así como su número, límites territoriales y organización. Los distritos se subdividen en barrios. Los distritos actuales son seis: Centro, Este, Llano, Sur, Oeste y Rural.

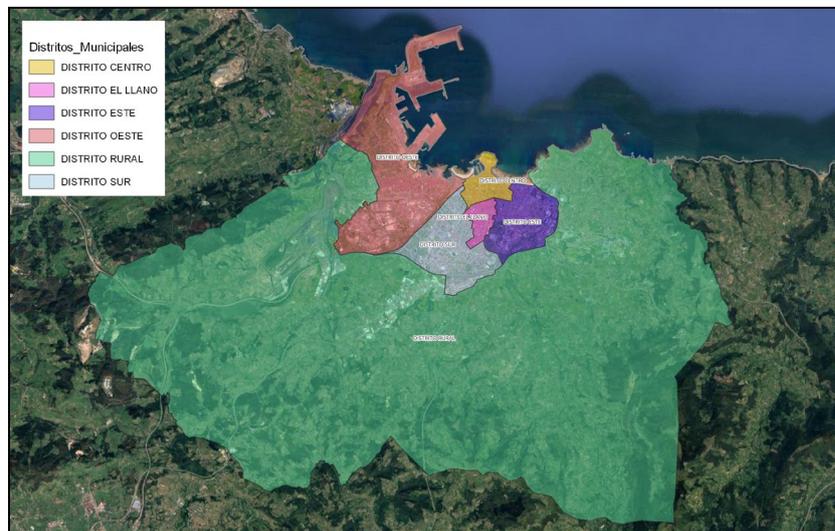


Imagen 3. Localización Distritos administrativos del término municipal de Gijón/Xixón

A su vez el municipio está dividido en 9 distritos censales con la siguiente población:

DISTRITO	POBLACIÓN
1	32.685
2	2.598
3	32.448
4	17.530
5	31.447
6	33.261
7	64.778
8	30.801
9	27.117
TOTAL GIJÓN/XIXÓN	272.665

Tabla 1. Distribución de población por Distritos Censales

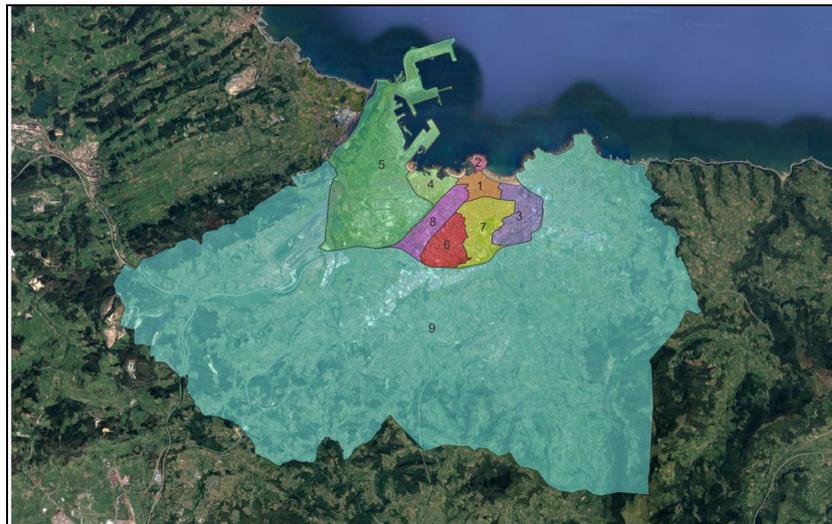


Imagen 4. Localización Distritos censales del término municipal de Gijón/Xixón

2.4.- Infraestructuras de transporte

Gijón/Xixón dispone de una buena conexión a la red nacional de autovías y autopistas que la hacen estar bien comunicada con otras ciudades tanto de Asturias como del resto de España.

Transporte terrestre: Como principales infraestructuras de transporte rodado se cuenta con:

Autovías

- A-8** Autovía del Cantábrico
- A-66** Autovía Ruta de la Plata
- GJ-81** Autopista Acceso Sur a Gijón
- AS-I** Autovía Minera
- AS-II** Autovía Industrial

Carreteras convencionales estatales

- N-632** Carretera Nacional 632
- GJ-10** Ronda Interior Gijón

Carreteras convencionales autonómicas

- AS-18** Carretera Oviedo-Gijón
- AS-19** Carretera El Empalme-Avilés
- AS-248** Carretera Gijón-Pola de Siero
- AS-325** Carretera Al.Miranda-Serín
- AS-326** Tabaza-Tremañes
- AS-331** Carretera Pola de Siero-Alto Infantón
- AS-356** Carretera Gijón-Lloreda por Somió
- AS-363** Carretera Veranes-Veriña
- AS-376** Carretera Carbonera
- AS-377** Carretera Gijón-Siero
- AS-381** Carretera Oviedo-Gijón

Transporte ferroviario: Respecto al transporte ferroviario, Gijón cuenta actualmente con una estación de tren principal que se encuentra situada en la calle Sanz Crespo, en el barrio de Laviada. Es una estación provisional, cuya construcción fue motivada por las obras de soterramiento del ferrocarril en la ciudad y la adaptación a la red AVE, que sustituye a las antiguas estaciones de Gijón Cercanías y Jovellanos/La Braña con vistas a la construcción de una futura Estación Intermodal a la altura del parque de Moreda.

De esta estación parten las líneas C-1 de ancho ibérico y C-4f,C-5f y ancho métrico, pertenecientes a la red de Cercanías Asturias y que unen la ciudad con las principales localidades asturianas. También parten de ella diversos servicios de Alvia que conectan con multitud de destinos nacionales.

Además de esta estación principal existen la Estación de La Calzada situada en el barrio homónimo, así como diversos apeaderos situados en las distintas parroquias rurales.

Transporte aéreo: El aeropuerto de Asturias, es el único de la comunidad autónoma y se encuentra situado en el término municipal de Castrillón, a 38km de la ciudad y comunicado por autovía, existiendo también servicios de autobús cada hora.

Transporte marítimo: El puerto cuenta con actividades comerciales, transporte de mercancías y actividad pesquera, siendo el primer puerto granelero español, el sexto en la clasificación general y el cuarto en cuanto a resultados de explotación. Su órgano rector es la Autoridad Portuaria de Gijón, de la que también depende el puerto deportivo.

3.- Autoridad responsable

De acuerdo con las atribuciones competenciales que establece el Art.4.4b de la Ley del Ruido es el Ayuntamiento el competente en la elaboración y aprobación del Mapa Estratégico de Ruido de la Aglomeración.

La autoridad responsable para la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido del municipio de Gijón/Xixón es el Ayuntamiento de Gijón/Xixón. La coordinación de los trabajos necesarios para la realización del Mapa Estratégico de Ruido la ha asumido la Concejalía de Medioambiente y Movilidad, siendo el responsable del contrato el Jefe de Calidad y Vigilancia Ambiental Para ello ha contado con la colaboración de la mercantil Acústica y Telecomunicaciones S.L.

El Ayuntamiento de Gijón/Xixón es el responsable de poner a disposición pública la información obtenida en el Mapa Estratégico de Ruido de la ciudad e informar, una vez aprobado el mismo, de los niveles sonoros a los que están expuestos sus ciudadanos. Por último, el Excmo. Ayuntamiento de Gijón/Xixón elaborará los Planes de Acción necesarios para controlar y minimizar el clima sonoro existente en la ciudad, prestando especial atención a aquellos puntos críticos que se determinen, en cuanto a contaminación acústica en base a las diferentes fuentes identificadas y su relación con los objetivos de calidad acústica.

4.- Contexto jurídico

Para la elaboración del Plan de Acción contra el Ruido se ha tenido en cuenta la legislación tanto a nivel europeo, estatal, autonómico y local. A continuación, se indican las normativas de referencia que tener en cuenta para la realización de los trabajos:

Normativa europea

- ◆ Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, de evaluación y gestión del ruido ambiental, publicada en el Diario Oficial nº L 189 de 18 de julio de 2002.
- ◆ Directiva 2015/996 de la Comisión, de 19 de mayo, por la que se establecen los métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Directiva Delegada (UE) 2021/1226 de la Comisión, de 21 de diciembre de 2020 por la que se modifica, para adaptarlo al progreso científico y técnico, el anexo II de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a métodos comunes para la evaluación del ruido

Normativa nacional

- ◆ Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de ruido, publicada en el Boletín oficial del Estado de 18 de noviembre de 2003.
- ◆ 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, publicado en el Boletín oficial del estado de 17 de diciembre de 2005.
- ◆ Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por 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, publicado en el Boletín del estado de 23 de octubre de 2007.
- ◆ Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por 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, publicado en el Boletín del estado de 26 de julio de 2012.
- ◆ Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del 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 evaluación del ruido ambiental. Esta orden ministerial traspone la Directiva 2015/996 al ámbito jurídico nacional.
- ◆ Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero, por la que se modifica el anexo II del 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.

Normativa autonómica

- ◆ Decreto 98/1985, del 17 de octubre, de delegación de la facultad de informe en materia de las actividades señaladas en el Grupo IV del Anexo del Decreto de 12 de diciembre de 1984 en el concejo de Llanera.
- ◆ Decreto 99/1985, de 17 de octubre, por el que se aprueban las Normas sobre condiciones técnicas de proyectos de aislamiento acústico y de vibraciones.

- ◆ Ley 8/2022, de 21 de octubre, del Principado de Asturias, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas.

Normativa municipal

- ◆ Ordenanza municipal del ruido de Gijón/Xixón
- ◆ Proyecto de ordenanza de protección contra la contaminación acústica de concejo de Gijón/Xixón (en proceso de redacción)

5.- Valores límite establecidos con arreglo al artículo 5.4 de la Directiva 2002/496/CE

La legislación de aplicación en materia de contaminación acústica establece los valores límite y los objetivos de calidad acústica aplicables a cada una de las áreas acústicas afectadas. **Destacar que tanto la normativa nacional como la normativa local, son coincidentes tanto en indicadores de ruido a evaluar (Ld, Le y Ln), en períodos horarios (período día comprendido entre las 7 y las 19h, periodo tarde comprendido entre las 19 y las 23h y periodo noche comprendido entre las 23 y 7h), definición de áreas acústica y finalmente en Objetivos de calidad acústica. De este modo es una interpretación correcta seguir lo indicado en la legislación nacional para la confección de los Mapas Estratégicos de Ruido y los Planes de Acción, así como los Objetivos de Calidad Acústica a cumplir.**

Los criterios para la definición de los objetivos de calidad acústica quedan fijados en el Artículo 14 del Real Decreto 1367/2007.

Los valores límite establecidos como objetivos de calidad acústica, se corresponden con los niveles fijados en la Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes, del ANEXO II. Objetivos de Calidad Acústica, del Real Decreto 1367/2007, de 19 de Octubre, por 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. Los límites establecidos en dicha tabla son aplicables a zonas urbanizadas existentes.

AREAS URBANIZADAS EXISTENTES

Tipo de área acústica		Índices de Ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)
g	Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica	55	55	45

Tabla 2. *Objetivos de calidad areas urbanizadas existentes*

(1): En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2): En el límite de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas colindantes con ellos. Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciadas a una altura de 4m

Para las zonas urbanizables hay que restarle 5 dB(A) a cada índice de ruido. En las zonas tranquilas de las aglomeraciones y en campo abierto también se debe restar 5 dB(A) a cada índice de ruido, con el objeto de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.

NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS

Tipo de área acústica		Índices de Ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	65	65	60
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	68	68	58
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	70	70	60

Tabla 3. *Objetivos de calidad nuevos desarrollos urbanísticos*

6.- Metodología empleada en la realización Mapa Estratégico de ruido

Uno de los objetivos de la Directiva es el uso de métodos comunes de evaluación en todos los estados miembros. Por ello en la elaboración de los mapas de ruido se emplea un software predictivo que contempla los métodos recomendados por la Directiva Europea para la determinación de ruido originado por el tráfico de carreteras, el ferrocarril y las fuentes de ruido industrial:

En 2008, la comisión comenzó a desarrollar un **marco metodológico para la evaluación común del ruido** a través del proyecto «Métodos comunes de evaluación del ruido en Europa» (CNOSSOS-EU) dirigido por el Centro Común de Investigación. Como resultado de dicho proyecto, se aprobó la **Directiva 2015/996**, de la Comisión por la que se **establecen métodos comunes de evaluación del ruido** en virtud de la Directiva 2002/49/CE, los distintos Estados miembros, por la cual se sustituye el anexo II de la Directiva 2002/49/CE por el texto de la Directiva aprobada en 2015, la cual tenía que ser traspuesta al ordenamiento jurídico de cada uno de los Estados miembros, a más tardar, el 31 de diciembre de 2018.

En este sentido, España traspone la Directiva 2015/996 mediante la **Orden PCI/1319/2018**, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del 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 evaluación del ruido ambiental.

De acuerdo a dicha Orden, se sustituyen los métodos de cálculo de los índices de ruido por una metodología común de cálculo desarrollada por la Comisión Europea a través del proyecto «Métodos comunes de evaluación del ruido en Europa (CNOSSOS-EU)». La utilización de esta metodología será vinculante para los Estados miembros a partir del 31 de diciembre de 2018.

La aplicación el **nuevo método de cálculo común europeo CNOSSOS-EU** para la elaboración de trabajos de cartografiado del ruido **supone la sustitución de las metodologías de cálculo que venían**

empleándose en este tipo de trabajos (métodos interinos) por esta nueva metodología. La aplicación del método CNOSSOS-EU es obligatoria, no solo para el cartografiado estratégico del ruido, sino para todos los estudios de ruido que se deriven de obligaciones legales en el Reino de España, por ejemplo, los incluidos en procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental o Evaluación Ambiental Estratégica.

Recientemente, la Comisión Europea ha llevado a cabo una revisión de esta metodología de cálculo común, que afectan a diferentes aspectos entre los que se encuentran formulaciones para la consideración de las difracciones en la propagación del sonido, o la forma de evaluar la exposición de la población al ruido en las fachadas. Estos aspectos se han introducido en el Anexo II de la Directiva de Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental mediante la aprobación de una nueva Directiva Delegada de la Comisión, de carácter técnica, que modifica el citado anexo, y que ha sido publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) el 28 de julio de 2021: Directiva Delegada (UE) 2021/1226 de la Comisión, de 21 de diciembre de 2020, por la que se modifica, para adaptarlo al progreso científico y técnico, el anexo II de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a los métodos comunes para la evaluación del ruido.

La trasposición de estos cambios a la regulación española se ha producido mediante Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero, por la que se modifica el anexo II del 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. **Las metodologías a emplear son las establecidas en el citado Anexo II, con las modificaciones introducidas a partir de la mencionada Directiva Delegada.**

Para el cálculo predictivo se ha utilizado el Software Cadna A (Computer Aided Noise Abatement) versión 2022 diseñado para el cálculo, evaluación y predicción de la contaminación acústica generada por fuentes de ruido. Cadna A está programado en C/C++ bajo entorno Windows.

7.- Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido

7.1.- Resultados del Tráfico Viario

En las siguientes tablas y gráficos se pueden ver los niveles globales de la población afectada para la fuente tráfico viario según los indicadores recogidos en la Directiva europea 2002/49/CE y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido evaluando los parámetros L_{día}, L_{tarde}, L_{noche} y L_{den}. Los mapas de ruido de donde se obtienen estos datos se pueden consultar en el Tomo II Planos, concretamente en los planos con nomenclatura AG_AST_07_C_L_d para el período diurno, AG_AST_07_C_L_e para el período tarde, AG_AST_07_C_L_n para el período noche y AG_AST_07_C_L_{den} para el indicador L_{den}.

Ldía		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	1185,37	43,47
55-60	1126,08	41,30
60-65	395,94	14,52
65-70	18,65	0,68
70-75	0,44	0,02
>75	0,18	0,01
TOTAL	2726,65	100

Ltarde		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	1318,06	48,34
55-60	1232,24	45,19
60-65	164,34	6,03
65-70	11,78	0,43
70-75	0,19	0,01
>75	0,04	0,00
TOTAL	2726,65	100

Lnoche		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<50	1594,64	58,48
50-55	1073,61	39,37
55-60	47,50	1,74
60-65	4,07	0,15
65-70	6,83	0,25
>70	0,00	0,00
TOTAL	2726,65	100

Lden		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	1020,79	37,44
55-60	674,47	24,74
60-65	999,64	36,66
65-70	31,60	1,16
70-75	0,00	0,00
>75	0,14	0,01
TOTAL	2726,65	100

Tabla 4. Tablas y Gráficas por afección total de Tráfico Viario

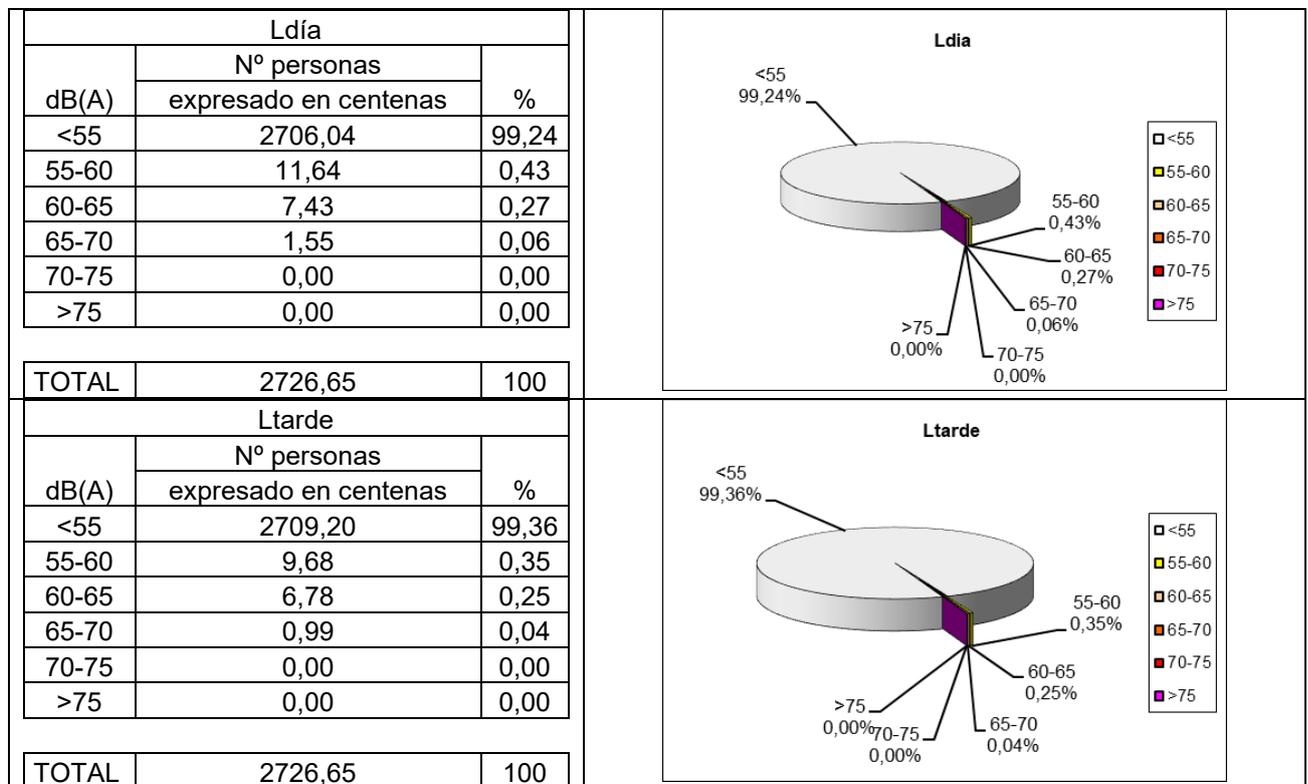
Como cabe esperar debido a la cantidad de tráfico soportado y a que la velocidad máxima permitida es más elevada que en el casco urbano las principales fuentes de ruido debido al tráfico rodado son las que dan acceso a la ciudad de Gijón/Xixón o comunican con municipios cercanos, en todos los tramos horarios:

- A-8
- A-66
- GJ-10
- AS-II
- AS-I
- AS-19

Se muestra un listado con una clasificación de las calles que son principales focos de ruido de tráfico ordenadas por potencia acústica emitida:

- Avenida Príncipe de Asturias
- Calle Juna Alvar González
- Avenida Constitución
- Avenida del Llano
- Avenida Costa
- Avenida Manuel Llaneza
- GJ-81
- Carretera AS-377
- Calle Severo Ochoa
- Avenida Argentina
- Avenida Pablo Iglesias

7.1.1.- Contribución de los Grandes Ejes Viarios



Lnoche		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<50	2713,00	99,50
50-55	7,89	0,29
55-60	3,01	0,11
60-65	2,35	0,09
65-70	0,40	0,01
>70	0,00	0,00
TOTAL	2726,65	100

Lden		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	2694,61	98,82
55-60	20,58	0,75
60-65	7,89	0,29
65-70	3,58	0,13
70-75	0,00	0,00
>75	0,00	0,00
TOTAL	2726,65	100

Tabla 5. Tablas y Gráficas por afección total población de Tráfico Viario de los Grandes Ejes Viarios

7.2.- Resultados del Tráfico Ferroviario

En las siguientes tablas y gráficos se pueden ver los niveles globales de la población afectada para la fuente tráfico ferroviario según los indicadores recogidos en la Directiva europea 2002/49/CE y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido evaluando los parámetros Ldía, Ltarde, Lnoche y Lden. Los mapas de ruido de donde se obtienen estos datos se pueden consultar en el Tomo II Planos, concretamente en los planos con nomenclatura AG_AST_07_F_Ld para el período diurno, AG_AST_07_F_Le para el período tarde, AG_AST_07_F_Ln para el periodo noche y AG_AST_07_F_Lden para el indicador Lden.

Ldía		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	2726,04	99,977
55-60	0,56	0,021
60-65	0,02	0,001
65-70	0,03	0,001
70-75	0,00	0,000
>75	0,00	0,000
TOTAL	2726,65	100

Ltarde		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	2725,79	99,968
55-60	0,78	0,029
60-65	0,05	0,002
65-70	0,03	0,001
70-75	0,00	0,000
>75	0,00	0,000
TOTAL	2726,65	100

Lnoche		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<50	2726,45	99,993
50-55	0,16	0,006
55-60	0,04	0,001
60-65	0,00	0,000
65-70	0,00	0,000
>70	0,00	0,000
TOTAL	2726,65	100

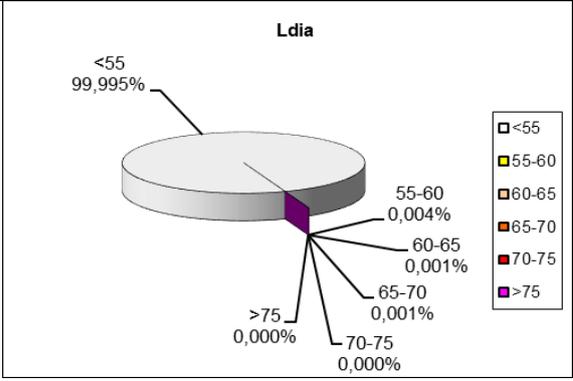
Lden		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	2721,07	99,795
55-60	1,00	0,037
60-65	0,13	0,005
65-70	0,03	0,001
70-75	0,00	0,000
>75	4,42	0,162
TOTAL	2726,65	100

Tabla 6. Tablas y Gráficas porafección total población de Tráfico Ferroviario

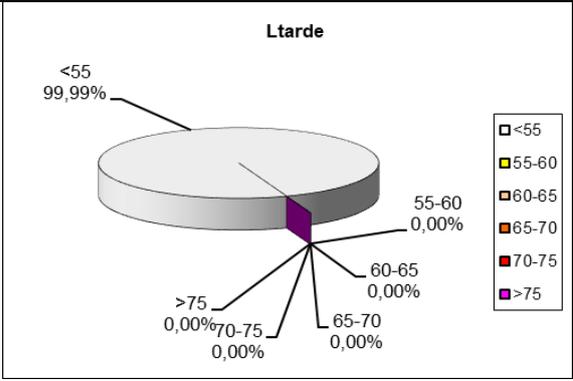
El ruido debido al tráfico ferroviario afecta a un área muy localizada dentro del municipio, justamente en las colindancias de las vías férreas de las líneas de cercanías tanto de FEVE con de RENFE, así como las líneas ferroviarias de media y larga distancia tanto operadas por FEVE como por RENFE, presentando un porcentaje muy bajo de población afectada en todas las franjas horarias.

7.2.1.- Contribución de los Grandes Ejes Ferroviarios

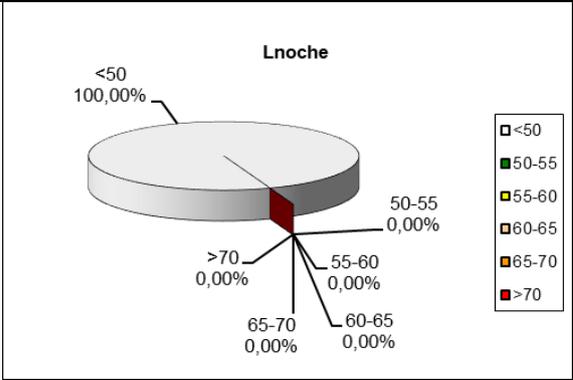
Ldía		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	2726,50	99,995
55-60	0,10	0,004
60-65	0,02	0,001
65-70	0,03	0,001
70-75	0,00	0,000
>75	0,00	0,000
TOTAL	2726,65	100



Ltarde		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	2726,51	99,995
55-60	0,08	0,003
60-65	0,02	0,001
65-70	0,03	0,001
70-75	0,00	0,000
>75	0,00	0,000
TOTAL	2726,65	100



Lnoche		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<50	2726,56	99,997
50-55	0,06	0,002
55-60	0,04	0,001
60-65	0,00	0,000
65-70	0,00	0,000
>70	0,00	0,000
TOTAL	2726,65	100



Lden		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	2726,39	99,991
55-60	0,19	0,007
60-65	0,04	0,001
65-70	0,03	0,001
70-75	0,00	0,000
>75	0,00	0,000
TOTAL	2726,65	100

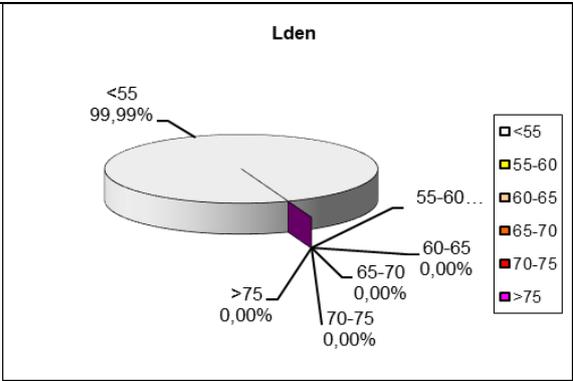


Tabla 7. Tablas y Gráficas por afección total población de Tráfico Ferroviario de los Grandes Ejes Ferroviarios

7.3.- Resultados del Ruido Industrial

En las siguientes tablas y gráficos se pueden ver los niveles globales de la población afectada para la fuente ruido industrial según los indicadores recogidos en la Directiva europea 2002/49/CE y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido evaluando los parámetros L_{día}, L_{tarde}, L_{noche} y L_{den}. Los mapas de ruido de donde se obtienen estos datos se pueden consultar en el Tomo II Planos, concretamente en los planos con nomenclatura AG_AST_07_I_L_d para el período diurno, AG_AST_07_I_L_e para el período tarde, AG_AST_07_I_L_n para el periodo noche y AG_AST_07_I_L_{den} para el indicador L_{den}.

L _{día}		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	2711,42	99,441
55-60	11,07	0,406
60-65	3,03	0,111
65-70	0,82	0,030
70-75	0,24	0,009
>75	0,06	0,002
TOTAL	2726,65	100

L _{tarde}		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	2722,23	99,838
55-60	3,21	0,118
60-65	0,69	0,025
65-70	0,31	0,011
70-75	0,17	0,006
>75	0,04	0,001
TOTAL	2726,65	100

L _{noche}		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<50	2723,00	99,866
50-55	2,73	0,100
55-60	0,83	0,031
60-65	0,04	0,002
65-70	0,04	0,001
>70	0,00	0,000
TOTAL	2726,65	100

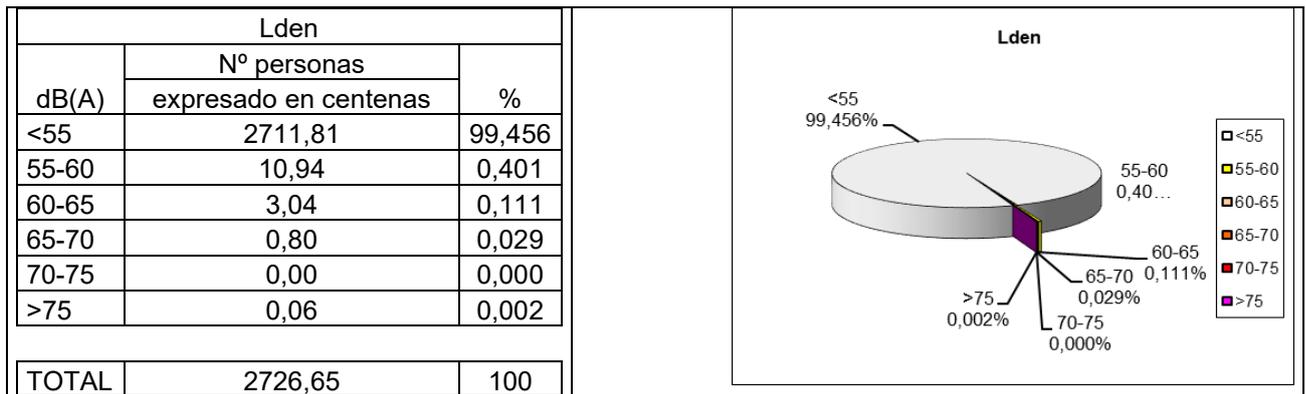


Tabla 8. Tablas y Gráficas por afección total población de Ruido Industrial

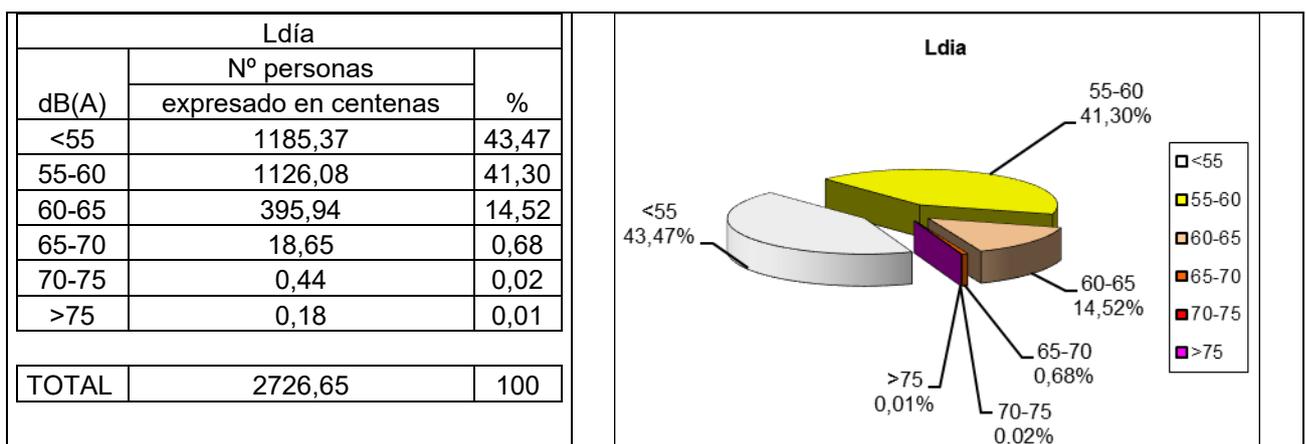
Las principales zonas industriales de Gijón/Xixón se encuentran situadas al sur de la autovía A-8 y en la parte oeste de la aglomeración, presentando una gran concentración de suelo industrial y en la mayoría de caso delimitadas por infraestructuras de transporte viario y ferroviario o Sistemas Generales de Infraestructuras. Los datos obtenidos para la fuente de ruido industrial presentan un porcentaje muy bajo de población afectada en todas las franjas horarias.

7.4.- Resultados del Ruido Total

Además de los mapas de ruido calculados de manera separada para cada tipo de fuente sonora:

- Tráfico Viario
- Tráfico ferroviario
- Fuentes sonoras presentes en polígonos industriales y zonas terciarias

Se han calculado todos los indicadores para la suma de todas las fuentes actuando de forma conjunta. En las siguientes tablas y gráficos se pueden ver los niveles globales de la población afectada para cada tipo de indicador según la Directiva Europea 2002/49/CE y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido evaluando los parámetros Ldía, Ltarde, Lnoche, y Lden. Los mapas de ruido de donde se obtienen estos datos se pueden consultar en el Tomo II Planos, concretamente en los planos con nomenclatura AG_AST_07_T_Ld para el período día, AG_AST_07_T_Le para el período tarde, AG_AST_07_T_Ln para el periodo noche y AG_AST_07_T_Lden para el indicador Lden.



Ltarde		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	1318,06	48,34
55-60	1232,24	45,19
60-65	164,34	6,03
65-70	11,78	0,43
70-75	0,19	0,01
>75	0,04	0,00
TOTAL	2726,65	100

Lnoche		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<50	1594,64	58,48
50-55	1073,61	39,37
55-60	47,50	1,74
60-65	4,07	0,15
65-70	6,83	0,25
>70	0,00	0,00
TOTAL	2726,65	100

Lden		
dB(A)	Nº personas	
	expresado en centenas	%
<55	1020,79	37,44
55-60	674,47	24,74
60-65	999,64	36,66
65-70	31,60	1,16
70-75	0,00	0,00
>75	0,14	0,01
TOTAL	2726,65	100

Tabla 9. Tablas y Gráficas por afección total población para el conjunto de todas las fuentes, Ruido Total

8.- Diagnóstico de la contaminación acústica según resultados del Mapa Estratégico de Ruido

8.1.- Conclusión nº 1

Los niveles obtenidos para la modelización acústica mediante métodos predictivos de cálculo son análogos a los obtenidos en otras ciudades de características similares a Gijón/Xixón, destacando que la principal fuente de ruido observada es el tráfico rodado. Los principales viales de la aglomeración que presentan los niveles de potencia acústica para los tres periodos horarios son los siguientes:

Nivel de potencia sonora superior a 80 dB (Se corresponden con infraestructuras de carreteras)

- A-8
- A-66
- GJ-10
- AS-II
- AS-I
- AS-19

Nivel de potencia sonora entre 75 y 80 dB

- Avenida Príncipe de Asturias
- Calle Juan Alvar González
- Avenida Constitución
- Avenida del Llano
- Avenida Costa
- Avenida Manuel Llana
- GJ-81
- Carretera AS-377
- Calle Severo Ochoa
- Avenida Argentina
- Avenida Pablo Iglesias

Los resultados obtenidos para el tráfico viario son los siguientes:

Número estimado de personas, expresado en centenas, que están expuestas a cada uno de los rangos presentados, a una altura de 4m sobre el nivel del suelo en la fachada							
Niveles sonoros dB(A)	menos 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	más de 75
Ld	790,78	394,58	1126,08	395,94	18,65	0,44	0,18
Le	859,34	458,72	1232,24	164,34	11,78	0,19	0,04
Ln	1594,64	1073,61	47,50	4,07	6,83	0,00	0,00
Lden	675,81	344,98	674,47	999,64	31,60	0,00	0,14

Porcentaje de personas en %, que están expuestas a cada uno de los rangos presentados, a una altura de 4m sobre el nivel del suelo en la fachada							
Niveles sonoros dB(A)	menos 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	más de 75
Ld	29,00	14,47	41,30	14,52	0,68	0,02	0,01
Le	31,52	16,82	45,19	6,03	0,43	0,01	0,00
Ln	58,48	39,37	1,74	0,15	0,25	0,00	0,00
Lden	24,79	12,65	24,74	36,66	1,16	0,00	0,01

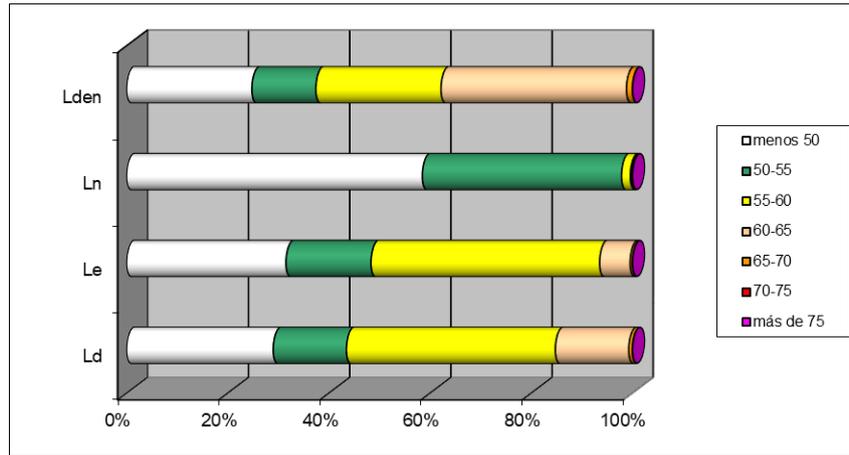


Tabla 10. Resultados de población afectada por Tráfico Viario.

8.2.- Conclusión nº 2

El ruido debido al tráfico ferroviario afecta a un área muy localizada dentro del municipio, justamente en las colindancias de las vías férreas de las líneas de cercanías tanto de FEVE con de RENFE, así como las líneas ferroviarias de media y larga distancia tanto operadas por FEVE como por RENFE, presentando un porcentaje muy bajo de población afectada en todas las franjas horarias. Los resultados de población afectada para este tipo de fuente de ruido ferroviario son los siguientes

Número estimado de personas, expresado en centenas, que están expuestas a cada uno de los rangos presentados, a una altura de 4m sobre el nivel del suelo en la fachada							
Niveles sonoros dB(A)	menos 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	más de 75
Ld	2724,30	1,73	0,56	0,02	0,03	0,00	0,00
Le	2720,14	5,65	0,78	0,05	0,03	0,00	0,00
Ln	2726,45	0,16	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00
Lden	2715,26	5,81	1,00	0,13	0,03	0,00	4,42

Porcentaje de personas en %, que están expuestas a cada uno de los rangos presentados, a una altura de 4m sobre el nivel del suelo en la fachada							
Niveles sonoros dB(A)	menos 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	más de 75
Ld	99,914	0,064	0,021	0,001	0,001	0,000	0,000
Le	99,761	0,207	0,029	0,002	0,001	0,000	0,000
Ln	99,993	0,006	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000
Lden	99,582	0,213	0,037	0,005	0,001	0,000	0,162

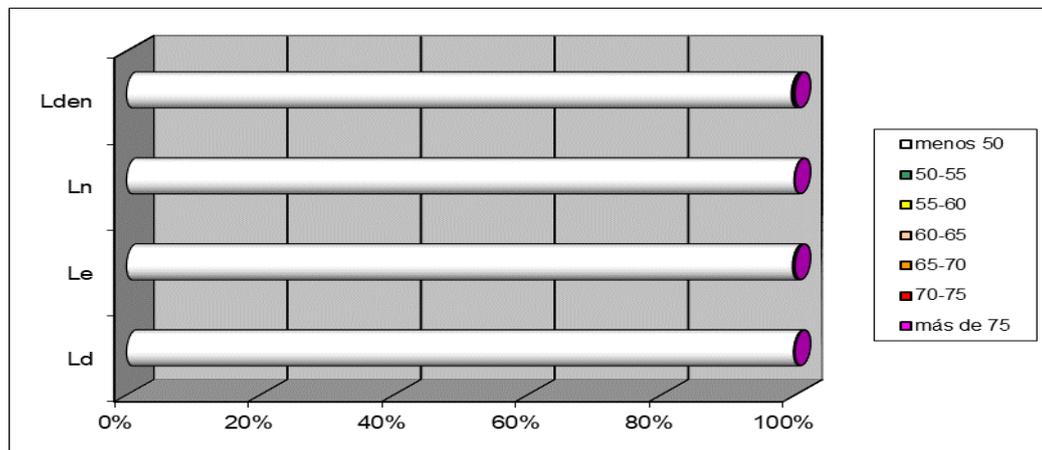


Tabla 11. Resultados de población afectada por Tráfico Ferroviario

Se puede observar en las tablas y en la gráfica que los porcentajes son superiores al 99% en cuanto a población expuesta al intervalo de nivel sonoro inferior a los 55 dB(A) para los períodos día, tarde y 24h (Lden), y al intervalo de niveles sonoro inferior a los 50 dB(A) para el período noche, pudiendo concluir que respecto a la población afectada el ruido por tráfico ferroviario no es una fuente principal del término municipal.

8.3.- Conclusión nº 3

Las principales zonas industriales de Gijón/Xixón se encuentran situadas al sur de la autovía A-8 y en la parte oeste de la aglomeración, presentando una gran concentración de suelo industrial y en la mayoría de caso delimitadas por infraestructuras de transporte viario y ferroviario o Sistemas Generales de Infraestructuras. Los datos obtenidos para la fuente de ruido industrial presentan un porcentaje muy bajo de población afectada en todas las franjas horarias. Los resultados de población afectada para este tipo de fuente de ruido industrial son los siguientes:

Número estimado de personas, expresado en centenas, que están expuestas a cada uno de los rangos presentados, a una altura de 4m sobre el nivel del suelo en la fachada							
Niveles sonoros dB(A)	menos 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	más de 75
Ld	2674,66	36,76	11,07	3,03	0,82	0,24	0,06
Le	2710,91	11,33	3,21	0,69	0,31	0,17	0,04
Ln	2723,00	2,73	0,83	0,04	0,04	0,00	0,00
Lden	2675,57	36,25	10,94	3,04	0,80	0,00	0,06

Porcentaje de personas en %, que están expuestas a cada uno de los rangos presentados, a una altura de 4m sobre el nivel del suelo en la fachada							
Niveles sonoros dB(A)	menos 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	más de 75
Ld	97,99	1,35	0,41	0,11	0,03	0,01	0,00
Le	99,32	0,42	0,12	0,03	0,01	0,01	0,00
Ln	99,87	0,10	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00
Lden	98,13	1,33	0,40	0,11	0,03	0,00	0,00

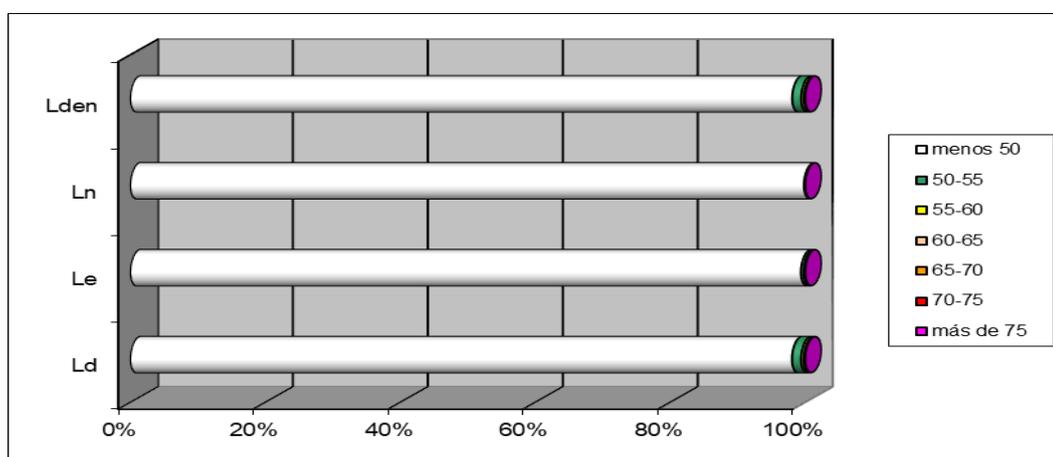


Tabla 12. Resultados de población afectada por Ruido Industrial.

8.4.- Conclusión nº 4

Una vez analizado por separado el resultado de cada una de las fuentes de ruido como son el tráfico viario, el tráfico ferroviario y el ruido industrial se ha procedido a analizar el resultado de todas las fuentes de ruido en conjunto. Los resultados obtenidos para esta suma de fuentes de ruido es lo que se denomina Ruido Total cuyos resultados se expresan a continuación:

Número estimado de personas, expresado en centenas, que están expuestas a cada uno de los rangos presentados, a una altura de 4m sobre el nivel del suelo en la fachada							
Niveles sonoros dB(A)	menos 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	más de 75
Ld	790,78	394,58	1126,08	395,94	18,65	0,44	0,18
Le	859,34	458,72	1232,24	164,34	11,78	0,19	0,04
Ln	1594,64	1073,61	47,50	4,07	6,83	0,00	0,00
Lden	675,81	344,98	674,47	999,64	31,60	0,00	0,14

Porcentaje de personas en %, que están expuestas a cada uno de los rangos presentados, a una altura de 4m sobre el nivel del suelo en la fachada							
Niveles sonoros dB(A)	menos 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	más de 75
Ld	28,90	14,47	41,30	14,52	0,68	0,02	0,01
Le	31,42	16,82	45,19	6,03	0,43	0,01	0,00
Ln	58,48	39,37	1,74	0,15	0,25	0,00	0,00
Lden	24,79	12,65	24,74	36,66	1,16	0,00	0,01

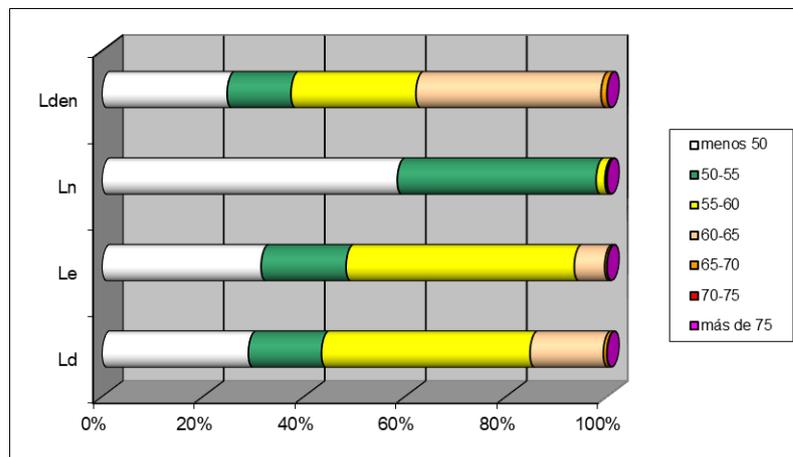


Tabla 13. Resultados de población afectada parat todas las fuentes. Ruido Total

Para el período diurno un 99,29% de la población, que equivale a 270.739 personas, está por debajo de los 65 dB(A) en el indicador Ldía y para el período vespertino un 99,55% de la población que equivale a 271.465 habitantes está por debajo de los 65 dB(A) para el indicador Ltarde, cumpliendo los objetivos de calidad acústica para zona residencial.

Evaluando el indicador Lnoche para el período nocturno un 97.85% de la población que representa a 266.825 personas está por debajo de los 55 dB(A). Si se analiza el indicador Lden para un período

9.- Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación

El Ayuntamiento de Gijón/ Xixón está comprometido con sus ciudadanos en materia de reducción del impacto acústico existente. Prueba de ello es que ya en el año 1993 se realizó el Mapa Sonoro de Gijón/ Xixón, posteriormente actualizado en el año 2002. Esto permitió disponer información relativa al ruido ambiental del municipio.

En el Plan Estratégico de Gijón/ Xixón también se destacan líneas de acción frente al ruido relacionadas con la Agenda 21. En ellas se muestra el interés municipal de avanzar hacia la sostenibilidad y la latente preocupación por los efectos nocivos que tiene sobre la población unos niveles de ruido elevados.

En el año 2005 se aprobó inicialmente la Ordenanza municipal de ruido por el Ayuntamiento de Gijón/ Xixón, que regula diferentes criterios de aislamiento acústico, actividades varias, así como el control de los vehículos a motor o las perturbaciones por vibraciones en el municipio.

En el año 2009 se llevó a cabo por el Ayuntamiento la “Elaboración del Mapa Estratégico de Ruido del Término Municipal de Gijón”, correspondiente a la Fase 1 de la realización de los Mapas Estratégicos de ruido y fue realizado por la mercantil Labein Tecnalia. Esta herramienta que facilita el diagnóstico de la situación acústica del municipio. En este trabajo se realizaron una serie de estudios, acompañados con campañas de mediciones de ruido y elaboración de modelos predictivos acústicos que permitió estimar los indicadores acústicos, representar gráficamente los niveles de ruido y realizar un exhaustivo análisis estadístico de la afección acústica del municipio.

Este diagnóstico permitió una posterior planificación de acciones correctoras y la puesta en marcha de unos Planes de Acción asociados al ruido. En ellos se propusieron actuaciones que se centraban en definir medidas para la reducción y el control del ruido actuando sobre la fuente emisora de impacto acústico, sobre el medio de propagación y sobre el receptor del impacto acústico.

Gran parte de las medidas y programas que se han ejecutado en el municipio tienen como objeto conseguir la disminución de los efectos de la contaminación acústica que se produce por la principal fuente contaminante: el tráfico rodado.

Algunas de las principales actuaciones que se han realizado para la reducción del ruido son las siguientes:

- Acciones para el templado del tráfico,
- Mejoras en la ordenación de la circulación en las vías urbanas,
- Controles de circulación,
- Reducción de vehículos pesados en el centro urbano,
- Fomento del transporte público,
- Promover medios de transporte silenciosos.

Otras acciones que se han puesto en práctica para la reducción de los niveles de contaminación acústica son controles en obras, talleres, industria, locales y otras actividades

En el año 2016 se actualizó el Mapa Estratégico de Ruido y los Planes de Acción en materia de contaminación acústica de Gijón, dando así cumplimiento en contenido con lo establecido en la Ley 37/2003 del Ruido y en el RD 1513/2005, por el que se desarrolla parcialmente dicha Ley, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. Esta actualización fue realizada por la mercantil Auditoec.

En el año 2022 se ha aprobado el Mapa Estratégicos de Ruido del municipio de Gijón/Xixón para la Cuarta Fase y en base a los resultados de mismo, se redacta este Plan de Acción.

Un Plan de Acción es un instrumento que constituye una herramienta de planificación y gestión cuyo objetivo principal es encauzar las actuaciones propuestas en el mismo, de manera, que su financiación y ejecución pueda llevarse a cabo de forma coordinada, estableciéndose para ello una priorización de dichas actuaciones. Se trata de un documento que constituye una guía destinada a detectar en qué zonas es necesario actuar, desde el punto de vista de la calidad acústica, al objeto de determinar las actuaciones más prioritarias, para así plantear propuestas de posibles soluciones.

La realización del Plan de Acción se enmarca dentro de la aplicación del desarrollo reglamentario de la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido, que traspone al ordenamiento jurídico español la Directiva Europea 2002/49/CE de Junio, sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental. Por lo tanto, las administraciones implicadas deben entender el Plan de Acción como una herramienta de trabajo previa al desarrollo futuro de las medidas correctoras planteadas sobre las zonas más relevantes. El contenido del Plan de Acción redactado cumple con los requisitos mínimos que establece el “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” y que se encuentran recogidos en su anexo V: requisitos mínimos de los Planes de Acción.

En la propuesta de Planes de Acción en materia de contaminación acústica del municipio se plantean medidas que pueden prever las autoridades, dentro de sus competencias, entre las que se encuentran:

- ◆ Regulación del tráfico.
- ◆ Ordenación del territorio.
- ◆ Aplicación de medidas técnicas en las fuentes emisoras.
- ◆ Selección de fuentes más silenciosas.
- ◆ Reducción de la transmisión del sonido
- ◆ Medidas e incentivos reglamentarios y económicos.

La Directiva sobre Ruido Ambiental define dicho ruido ambiental como el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por el emplazamiento de actividades industriales. Por otra parte, la Ley 37/2003 en su artículo 12 clasifica los emisores acústicos en las doce categorías siguientes:

- ◆ Vehículos automóviles
- ◆ Ferrocarriles
- ◆ Aeronaves
- ◆ Infraestructuras viarias

- ◆ Infraestructuras ferroviarias
- ◆ Infraestructuras aeroportuarias
- ◆ Infraestructuras portuarias
- ◆ Maquinaria y equipos
- ◆ Obras de construcción y de ingeniería civil
- ◆ Actividades industriales
- ◆ Actividades comerciales
- ◆ Actividades deportivo-recreativas y de ocio

En este sentido, el Excelentísimo Ayuntamiento de Gijón/Xixón sacó a concurso público la contratación para la “Actualización del mapa estratégico de ruido del municipio de Gijón y de la propuesta del Plan de Acción en materia de contaminación acústica. Expte: N°67720C/2021” siendo adjudicataria la empresa Acústica y Telecomunicaciones S.L (ACUSTTEL).

9.1.- Objetivos generales del Plan de Acción

Los objetivos generales que se pretenden conseguir con el Plan de Acción son los siguientes:

- Actuar de manera continuada en la reducción de la contaminación acústica en el municipio de Santander, mejorando la calidad de vida de todos sus ciudadanos y respetando en todo momento la legislación vigente que sea de aplicación.
- Identificar las actuaciones más prioritarias y las áreas más conflictivas del término municipal, de forma que se establezcan las medidas preventivas y correctivas oportunas en caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.
- Afrontar de manera global actuaciones concernientes a la contaminación acústica que permitan gestionar de un modo integral la problemática del ruido.
- Proteger las zonas tranquilas contra el aumento de la contaminación acústica.

Para alcanzar estas metas, en el Plan de Acción, se proponen diversas líneas estratégicas y medidas orientadas a la consecución de los siguientes objetivos estratégicos:

- Integrar las políticas de desarrollo urbano y territorial con las de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos y se garantice la accesibilidad a las viviendas, centros de trabajo, lúdicos, comerciales y educativos con el menor impacto acústico posible.
- Mejorar la movilidad en la ciudad reduciendo el uso de vehículo privado y optimizando la movilidad en transporte público, bicicleta o a pie, para reducir el impacto acústico generado.
- Reducir progresivamente el tráfico en las vías por afección por ruido encima de los valores límite de la ciudad de Santander, a través de la dotación de recorridos alternativos, mejorando las condiciones residenciales de los vecinos.
- Promocionar el uso racional del vehículo privado con campañas de sensibilización y la concesión de ventajas de diversa índole.
- Proponer medidas preventivas y correctivas para reducir el impacto sonoro en aquellas áreas del municipio que presenten índices de ruido excesivos.

- Impulsar el respecto al medio ambiente, potenciando el empleo de tecnologías que minimicen las emisiones acústicas y ruidos contaminantes.
- Promover la mejora de la calidad de los equipamientos y las infraestructuras, así como del aislamiento acústico de la envolvente de edificaciones públicas y privadas.
- Establecer las actuaciones administrativas de control y gestión necesarias para garantizar el cumplimiento de lo establecido en las normativas y en la legislación ambiental.

Para poder desarrollar las líneas estratégicas se hace necesario el desarrollo de una serie de herramientas que permitan el funcionamiento del Plan de Acción. Estas herramientas son las siguientes:

- Herramientas de Diagnóstico y seguimiento: son de utilidad para evaluar la eficacia de las actuaciones desarrolladas y para analizar distintos escenarios temporales en cuanto a la calidad acústica.
- Herramientas Administrativas: constituidas por los procedimientos administrativos, legislación, así como los medios humanos y técnicos existentes en el municipio para abordar la gestión del ruido.
- Herramientas Presupuestarias: es necesario dotar al Plan de Acción de una partida presupuestaria que permita desarrollar las actuaciones previstas en el período temporal contemplado.

Para finalizar, es necesario hacer hincapié que el Plan de Acción en materia de contaminación acústica es un proyecto de toda la ciudad, que el Ayuntamiento impulsa y lidera, pero que poder alcanzar los objetivos que se formulan en él dependen de aportaciones individuales y colectivas de todo el entramado de la ciudad, porque la lucha contra el ruido es tarea de todos.

10.- Actuaciones previstas para los próximos cinco años

Teniendo en cuenta el diagnóstico de la situación actual, desde el punto de vista territorial, de fuentes de ruido y partiendo de una visión global del ruido y su gestión en el término municipal de Gijón/Xixón para conseguir mejorar la calidad acústica, se ha diseñado un Plan de Acción con un horizonte temporal a cinco años siguiendo las directrices del Plan de Acción contra el ruido generado en el año 2018 y complementado con las líneas estratégicas del Plan de Movilidad Sostenible de Gijón/Xixón 2021-2030, y para ello se ha orientado principalmente a:

- Hacer frente a las principales fuentes de ruido del término municipal utilizando la estrategia más adecuada: cambio del modelo de movilidad, medidas infraestructurales, medidas tecnológicas, planificación de actividades, planificación urbanística, etc.
- Actuar para disminuir los niveles de ruido en las zonas de superación prioritarias y preservar las zonas tranquilas y sensibles del aumento de la contaminación acústica.
- Implicar a los agentes generadores de ruido y a la ciudadanía en la colaboración para la disminución de la contaminación acústica, a través de la sensibilización, información y educación para continuar trabajando en el aumento de la conciencia ambiental.
- Trabajar en la coordinación de los agentes municipales implicados en la gestión del ruido y hacer del Ayuntamiento un referente en buenas prácticas para la minoración de la contaminación acústica.
- Disponer de información sobre la evolución de la calidad acústica del término municipal y conocer la efectividad de las acciones efectuadas.

El Plan de Acción tiene como finalidad desarrollar políticas encaminadas a mejorar la calidad acústica del término municipal de Gijón/Xixón unificando criterios y formas de entender e integrar el ruido como variable indispensable para conseguir el desarrollo sostenible del municipio.

Este Plan de Acción, que actúa principalmente sobre la movilidad, el planeamiento, los servicios y las actividades de todo tipo de la ciudad, se caracteriza por ser un Plan:

- Integral, pues considera todas las fuentes de ruido, tanto las que contribuyen al ruido de fondo, como las que son fuentes de ruido más puntuales, poniendo más énfasis en las que tienen una mayor contribución a la contaminación acústica y pueden generar una mayor molestia a los ciudadanos.
- Transversal, pues considera todos los agentes implicados en la generación, gestión y control del ruido, integrando la administración municipal, asociaciones o colectivos de empresarios y la ciudadanía.
- Global, ya que actúa sobre la contaminación acústica desde todos los frentes: prevención, corrección, control, planificación, coordinación, información, educación, participación e implicación.
- Ejemplarizando, al poner como referencia al propio Ayuntamiento en la gestión de los servicios

Las líneas estratégicas definidas por el Ayuntamiento de Gijón en el Plan de Acción son:

E1. ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD URBANA

OBJETIVO: Actuar sobre los medios de transporte, la movilidad, la configuración de las vías de transporte, las actividades puntuales y/o temporales realizados en la vía pública para reducir el impacto de los focos de ruido sobre el espacio urbano en general.

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN:

- E1.1. Nuevo modelo de movilidad y espacio público
- E1.2. Fomentar la movilidad activa y saludable
- E1.3. Aumentar y mejorar la oferta de transporte colectivo
- E1.4. Utilización eficiente del vehículo privado motorizado
- E1.5. Optimizar la distribución urbana de mercancías
- E1.6. Mejorar la movilidad escolar
- E1.7. Mejora de la movilidad en grandes centros atractores
- E1.8. Fomentar la movilidad eléctrica y nuevas alternativas de movilidad personal
- E1.9. Incidir sobre la conducta de movilidad de la ciudadanía. Control y seguimiento.

E2. ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANISTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN

OBJETIVO: Con esta línea estratégico se pretende desarrollar las bases generales para la integración del ruido ambiental y de las infraestructuras de transporte con el objeto de la reducción del ruido producido por estas fuentes de ruido, definir las exigencias que han de tener en cuenta los estudios acústicos asociados a planeamiento, así como indicar cual debería ser la gestión de proyectos acústicos y ensayos, así como el control de obras, tanto a nivel de emisión de maquinaria como el control de las denuncias.

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN:

- E2.1. Integración del ruido ambiental y de las infraestructuras de transporte
- E2.2. Estudios acústicos asociados a planeamiento
- E2.3. Gestión de proyectos acústicos y ensayos
- E2.4. Control de obras

E3. ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES DE OCIO

OBJETIVO: Con esta línea estratégica se pretende disponer de indicadores y herramientas para controlar el cumplimiento normativo en materia de contaminación acústica y la evolución de los niveles de ruido del término municipal que se permitan en relación a actividades de ocio. A partir de un seguimiento y control de las acciones a desarrollar se adquiere un compromiso de reducción de las molestias que el ruido producido por actividades de ocio puede ocasionar a la población.

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN:

- E3.1. Gestión de zonas de ocio
- E3.2. Control de actividades de ocio

E4. ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES DE INDUSTRIALES Y COMERCIALES

OBJETIVO: Con esta línea estratégica se pretende disponer de indicadores y herramientas para controlar la gestión de estudios acústicos para la mejora de las actividades industriales y comerciales, así como poder desarrollar un control de actividades industriales y comerciales de servicios adecuado.

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN:

- E4.1. Gestión de estudios acústicos para la mejora acústica de las actividades industriales y comerciales
- E4.2. Control de actividades industriales y comerciales de servicios

E5. ESTRATEGIAS PARA LA PROTECCION DE ZONAS TRANQUILAS

OBJETIVO: Los planes de acción en materia de acústica ambiental no sólo tienen como fin afrontar las cuestiones concernientes a la contaminación acústica y la determinación de acciones prioritarias en caso de superación de valores límite, sino también la protección de las zonas tranquilas de las aglomeraciones contra el aumento de la contaminación acústica. En el presente plan de acción se plantean un conjunto de actuaciones para la selección, evaluación y gestión de las zonas tranquilas. El objetivo es que durante el plazo de vigencia de los planes de acción de potencie entre las estrategias de gestión de los espacios verdes de la ciudad la protección contra el ruido ambiental.

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN:

- E5.1. Actuaciones para la selección de las zonas tranquilas urbanas potenciales
- E5.2. Análisis de las zonas tranquilas urbanas
- E5.3. Gestión de las zonas tranquilas urbanas

E6. ESTRATEGIAS DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUIDO

OBJETIVO: Con estas herramientas se pretende implicar y sensibilizar a los agentes involucrados en la generación de ruido, la comunidad escolar y la ciudadanía en general a través de su colaboración y participación en acciones en materia de contaminación acústica y facilitar su acceso a la información relacionada con el ruido, para desde el conocimiento y la formación se consiga una mejor actitud frente a la contaminación acústica.

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN:

- E6.1. Fomento de las campañas de concienciación ciudadana para una movilidad sostenible
- E6.2. Campañas escolares
- E6.3. Campañas en zonas de ocio nocturno
- E6.4. Formación a profesionales

E7. ESTRATEGIAS EN OTROS SERVICIOS DE GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA MEJORA FRENTE AL RUIDO

OBJETIVO: Mejorar la comunicación y coordinación interna y externa del Ayuntamiento en materia de contaminación acústica, así como introducir criterios acústicos en la definición, planificación y ejecución de los servicios municipales. Así mismo dotar de procedimientos administrativos y normativos que ayuden al Ayuntamiento a una mejor gestión y lucha contra la contaminación acústica en el término municipal de Gijón/Xixón.

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN:

- E7.1. Actuaciones para la mejora acústica del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos
- E7.2. Actuaciones para la mejora de los servicios de limpieza viaria
- E7.3. Actuaciones para la mejora de los servicios de jardinería

11.- Plan de Acción

En el orden formal, el contenido de este Plan de Acción se desarrolla de acuerdo con la estructura de la planificación estratégica clásica. Está compuesto por un conjunto reducido de líneas o ejes estratégicos, con el objeto de simplificar su contenido, seguimiento y evaluación. Estas líneas estratégicas se desarrollan mediante Programas de Actuación. Cada Programa de Actuación se compone de una colección de actuaciones o acciones de carácter general.

11.1.- E1. Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.1. Nuevo modelo de movilidad y espacio público
Acción	Zonificación urbana de la movilidad responsable
Código	E1.1.1
Descripción	<p>Uno de los objetivos principales del Plan es reducir el elevado uso del vehículo privado en el entorno urbano, principalmente en la zona centro en la que se concentra el mayor número de viajes. Para ello, se contemplan una serie de áreas o zonas de tratamiento especial que llevarán implícitas una serie de condiciones de circulación o sobre las que se propondrán medidas enfocadas al fomento y utilización de modos de transporte más sostenibles.</p> <p>Dado que el ámbito de aplicación del trabajo es la totalidad del término municipal de Gijón/Xixón, comprendiendo tanto el área urbana, como el área periurbana y rural, y al igual que se realizó en el diagnóstico, surge la necesidad de adoptar una zonificación que permita no sólo definir las tipologías de actuaciones que apliquen para cada caso, sino evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos propuestos.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 0 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.1. Nuevo modelo de movilidad y espacio público
Acción	Jerarquización de la red viaria
Código	E1.1.2
Descripción	<p>Esta actuación tiene como objetivo definir las actuaciones necesarias para reforzar la seguridad vial de municipio. Se busca promover actuaciones que garanticen la seguridad vial y así garantizar la posibilidad de convivencia y la realización de desplazamientos seguros a todos los medios de transporte, prestando especial atención a aquellos más vulnerables. Con estas medidas se pretende concentrar el tráfico en pocas calles para minimizar el impacto y reducir la velocidad en la mayoría de las vías y así disminuir el número de accidentes y sus consecuencias.</p> <p>La red viaria urbana de Gijón se puede clasificar en las categorías red básica (de 30 a 50km/h), red secundaria – Calles 30 (30km/h) y red residencial/local (20-30km/h).</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 1 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.1. Nuevo modelo de movilidad y espacio público
Acción	Área de prioridad no motorizada(APNM)
Código	E1.1.3
Descripción	<p>La mayoría del espacio viario está destinado a la circulación de los vehículos (63%). Se plantea un nuevo enfoque del espacio público en el que se priorice de forma mayoritaria al peatón. De este modo, se consiguen una mejora de la calidad de vida ciudadana y una potenciación de la utilización de modos no motorizados. El objetivo es que como mínimo la mitad del espacio público se destine a los viandantes. Se plantea a largo plazo que todas las vías locales y por donde no circule el autobús o sean de acceso a aparcamientos públicos de gran capacidad se conviertan en calles de prioridad peatonal.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 2 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>
Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana

Programa Actuación	E1.1. Nuevo modelo de movilidad y espacio público
Acción	Zona de bajas emisiones"Centro"
Código	E1.1.4
Descripción	<p>Se entiende por ZBE el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas debidamente delimitadas que presenten continuidad geográfica, en que se implanten medidas especiales de regulación de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, para la reducción de las emisiones contaminantes procedentes del tráfico.</p> <p>Los principales objetivos asociados al establecimiento de ZBE en la ciudad de Gijón/Xixón son:</p> <p>a) Reducir los niveles de contaminación ambiental y mejorar la calidad de vida de sus residentes.</p> <p>b) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.</p> <p>c) Disminuir la intensidad de tráfico, recuperando espacio público para el peatón.</p> <p>Antes del 31 de diciembre de 2025, se elaborará y aprobará un reglamento u ordenanza que determine la delimitación definitiva, así como los puntos y criterios de acceso, gestión y funcionamiento de esta Zona de Bajas Emisiones. Siguiendo lo establecido en la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Gijón, el órgano municipal competente para la aprobación del reglamento u ordenanza será el Pleno de la Corporación Municipal, a través de un procedimiento de participación ciudadana y del correspondiente período de información pública.</p> <p>Se define como el área de Zona de Bajas Emisiones Centro el espacio comprendido entre el primer cordón radial de la red viaria básica (Avda. Castilla, Avda. Pablo Iglesias, Avda. de la Costa, C/Palacio Valdés, C/Sanz Crespo y C/Carlos Marx) y el contorno litoral. Los barrios que quedan comprendidos por estos límites son Cimadevilla, L'Arena y la mayor parte del ámbito del barrio de El Centro.</p> <p>De forma previa a describir las actuaciones consideradas en la zona, cabe destacar que las restricciones ambientales no serán definidas en el presente Plan, sino que se generará un reglamento específico en la ordenanza municipal (antes del 31 de diciembre del 2025) en el que se definirán las limitaciones consideradas para este ámbito en particular.</p> <p>A continuación, se procede a describir algunas de las propuestas a considerar en el ámbito de la ZBE Centro desde el punto de vista de la movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Límite de circulación a 30km/h • Zona regulada de aparcamiento (ORA) verde • Actuaciones viarias <p>Esta acción está relacionada con la actuación 3 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.2. Fomentar la movilidad activa y saludable
Acción	Creación de una red de itinerarios peatonales accesibles y funcionales.
Código	E1.2.1
Descripción	<p>El objetivo de esta medida es mejorar el nivel de servicio de la red peatonal definida en la diagnosis, que conectaba los diferentes barrios de la ciudad, de tal forma que cada uno de ellos tuviera, como mínimo, un eje de calidad que lo conectara con el resto de la ciudad. Debe indicarse que el desplazamiento a pie es el modo funcional más seguro, rápido, cómodo y sostenible para buena parte de los desplazamientos, especialmente para aquellos con una longitud inferior a 1,5 km. Un 14% de los desplazamientos tienen una longitud inferior a 1 km.</p> <p>Además, la mejora de estos itinerarios beneficia especialmente a los colectivos más frágiles como personas mayores o menores, a la vez que mejora las condiciones de seguridad de las mujeres, al ofrecer espacios abiertos y diáfanos.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 12 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.2. Fomentar la movilidad activa y saludable
Acción	Completar y mejorar la red ciclista
Código	E1.2.2
Descripción	<p>El plan de movilidad sostenible contempla dotar a Gijón de una suficiente y adecuada red de itinerarios ciclistas para facilitar y potenciar que cada vez sea mayor el número de personas que confíen en la bicicleta como modo de transporte para realizar la mayor parte de sus viajes habituales (trabajo y estudios, ocio, compras, etc.). Esta propuesta de actuación no tiene por objetivo únicamente construir vías ciclistas en el municipio sino en integrar la bicicleta como modo de transporte competitivo y seguro en el sistema urbano de movilidad.</p> <p>La ampliación de los itinerarios ciclistas actuales tiene, entre otros objetivos, proporcionar una mayor cobertura ciclista y mejorar la conectividad de la red actual. Una buena red ciclista debe cumplir con tres requisitos fundamentales: debe ser coherente (que la red sea completa, enlazando una mayor cantidad de orígenes y destinos de viajes) directa (en términos de distancia y tiempo, evitando trazados sinuosos, minimizando el número de intersecciones y detenciones) y segura (con especial atención a las interacciones y fricciones con el tráfico motorizado).</p> <p>Esta red ha de integrar a las nuevas formas de desplazamiento que están apareciendo en las ciudades como los vehículos de movilidad personal. Debe indicarse que el 74% de los desplazamientos que se realizan actualmente en la ciudad tienen una longitud inferior a los 5 km y podrían ser fácilmente realizables en bicicleta o VMP.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 13 del Plan de Movilidad sostenible de Gijón/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.2. Fomentar la movilidad activa y saludable
Acción	Implantar un sistema de bicicleta pública de nueva generación
Código	E1.2.3
Descripción	<p>El proyecto del nuevo servicio tendrá por objeto la gestión integral de un sistema de alquiler de bicicleta, que comprenda la puesta a disposición e instalación de todos los elementos necesarios para el funcionamiento de un sistema automatizado de alquiler de bicicletas eléctricas en la ciudad, su mantenimiento, la logística (incluida su redistribución), la gestión frente al usuario y, en general, la gestión integral de un sistema que sirva de complemento al transporte público colectivo y de alternativa a los desplazamientos motorizados en vehículos privado.</p> <p>Los principales objetivos que tendrá el nuevo sistema de alquiler de bicicleta de nueva generación serán:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Favorecer el desplazamiento en bicicleta por la ciudad, poniendo a disposición de las personas interesadas un sistema de alquiler de fácil acceso. • Plantear el sistema de préstamo de bicicletas eléctricas mediante la inclusión de estaciones abiertas, repartidas por el territorio de la forma más idónea posible, lo que ofrece un sistema más flexible y completo, incrementando de forma notable su calidad. • Fomentar el uso de la bicicleta como complemento a otros modos de transporte público en la ciudad. • Generar una red integrada con la red de transporte público colectivo gracias a la creación de nodos intermodales <p>La implantación de este nuevo sistema favorecerá que personas no usuarias habituales de la bicicleta se inicien en el uso urbano de este modo teniendo la posibilidad de utilizarlas ocasionalmente.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 14 del Plan de Movilidad sostenible de Gijón/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.2. Fomentar la movilidad activa y saludable
Acción	Aumentar la dotación de aparcabicis
Código	E1.2.4
Descripción	<p>El principal objetivo de la instalación de aparcamientos para bicicletas en Gijón es fomentar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano, ofreciendo a la ciudadanía aparcar, de una manera cómoda, accesible y segura, las bicicletas privadas en los principales centros de atracción y generación de viajes. Al igual que le ocurre al automóvil, las bicicletas pasan el 97% de su vida útil paradas, lo que indica la importancia de disponer de lugares adecuados y seguros para esa situación.</p> <p>La disponibilidad de un aparcamiento para bicicletas, cómodo y seguro, en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una acertada estrategia de promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo al coche particular.</p> <p>Se considera que el aparcamiento para bicicletas forma parte del desplazamiento, es decir, si el aparcamiento no se encuentra en las condiciones adecuadas (a salvo de condiciones climáticas, vandalismo o robo), el desplazamiento en bicicleta puede verse afectado llegando incluso a inhibirlo.</p> <p>Es necesario generar estímulos para que también las edificaciones, empresas y equipamientos privados desarrollen sus propias opciones de aparcamiento seguro de las bicicletas.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 15 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.2. Fomentar la movilidad activa y saludable
Acción	Plan de señalización de itinerarios ciclistas
Código	E1.2.5
Descripción	<p>Esta medida tiene por objetivo principal la instalación de la señalización oportuna y adecuada a todos los itinerarios ciclistas establecidos en Gijón para dotarlos de seguridad, eficacia y comodidad en la circulación. Toda esta señalización viaria deberá ajustarse a la normativa correspondiente en vigor pudiendo tener la señalización informativa su propio diseño.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 16 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.2. Fomentar la movilidad activa y saludable
Acción	Programas y servicios de fomento de la bicicleta
Código	E1.2.6
Descripción	<p>La creación y mejora de la infraestructura ciclista existente no basta por sí sola para lograr un cambio hacia un mayor uso de la bicicleta como vehículo diario de desplazamiento cómodo y seguro. El cambio modal vendrá favorecido también por la integración de un conjunto de medidas de promoción, culturales, educativas y formativas, y de oferta de servicios que, junto al calmado del tráfico (Ciudad 30) y las tendentes a reducir el número de vehículos que se mueven por nuestras calles (tráfico de paso y agitación), harán mucho más atractiva y segura la opción de circular en bicicleta.</p> <p>Y un elemento más. Para sumar al mayor número de personas a la bicicleta se deberá tener en cuenta la pluralidad de personas usuarias (actuales y potenciales), con sus necesidades e intereses, en función de la edad, sexo o uso que hacen de la bicicleta (ciclistas cotidianos, recreativos y deportivos), y analizar las motivaciones de quienes también rechazan el uso de la bicicleta por cuestiones culturales o ideológicas.</p> <p>Esta medida abarca un conjunto de programas y servicios de fomento y promoción de la bicicleta, dirigidos tanto al conjunto de la población como a colectivos específicos de personas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programa Biciescuela Municipal • Impulso del Biciregistro • Campañas de promoción y sensibilización <p>Esta acción está relacionada con la actuación 17 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.3.Aumentar y mejorar la oferta de transporte colectivo
Acción	Prolongación ferroviaria de cercanías en Gijón(Metrotrén)
Código	E1.3.1
Descripción	<p>El soterramiento de la red ferroviaria dentro del denominado Plan de Vías, así como la prolongación del Metrotrén hasta el Hospital de Cabueñes supone la construcción de 6 nuevas estaciones ferroviarias de servicio de Cercanías, que mejorarán sustancialmente la accesibilidad ferroviaria dentro de Gijón. El Metrotréncausará una profunda modificación de la movilidad de Gijónuna vez se ponga en marcha.</p> <p>Los servicios que se verán más beneficiados serán los de RENFE Cercanías que, en la actualidad, tienen parada en la estación de La Calzada y en la estación provisional de Gijón Sanz Crespo. La prolongación de la red ferroviaria de Cercanías hasta Cabueñes ofrecerá a la ciudad un nuevo modo de transporte público de alta capacidad en el eje Centro-Universidad-Hospital de Cabueñes.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 19 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.3.Aumentar y mejorar la oferta de transporte colectivo
Acción	Regulación con prioridad semafórica al transporte público
Código	E1.3.2
Descripción	<p>El objetivo de esta medida es mejorar la velocidad comercial y la fiabilidad del transporte público en autobús. Para ello, se propone la priorización semafórica allí donde sea más necesario y factible sin comprometer la fluidez de tráfico general.</p> <p>La implantación de esta medida requerirá un intercambio de información entre el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) de la empresa de transporte público y el Sistema Centralizado de Control de Tráfico (SCCT) utilizado en la ciudad. Una vez establecida la comunicación entre estos sistemas, el SAE emitirá peticiones de prioridad, ya sea desde los servidores o directamente desde los vehículos; recibidas esas peticiones en el SCCT, el sistema las evaluará y decidirá si atiende la petición o si mantiene el ciclo establecido para los semáforos.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 20 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.3.Aumentar y mejorar la oferta de transporte colectivo
Acción	Reordenación del transporte público urbano tras la implantación del metrotrén y APRS
Código	E1.3.3
Descripción	<p>A largo plazo el objetivo es que todo el centro urbano de Gijón se convierta en un Área de Prioridad Residencial con calles peatonales, calles residenciales y calles compartidas en sus interiores. En esta categoría de calles solamente entran calles de la red local por las que no circulen autobuses. Para una ordenación eficiente acorde con la morfología urbana sería necesario reordenar algunas líneas de autobús cuando pasen por calles susceptibles para convertirse en calles de prioridad residencial.</p> <p>Por otro lado, la oportunidad que presenta el futuro Metrotrén para la ciudad de Gijón conllevará profundos cambios en los hábitos de movilidad en cuanto a uso de modos de transporte no sólo internos sino, también, externos reduciendo el número de vehículos particulares que accederán al centro de Gijón o las distintas áreas de actividad del Este de Gijón (Parque Científico Tecnológico, Universidad, etc.). La reordenación del transporte público debe reaccionar a estos cambios y potenciar la movilidad no motorizada optimizando la oferta.</p> <p>Un objetivo específico es mejorar la accesibilidad de la Milla de Conocimiento, completando la nueva conexión en Metrotrén con líneas directas de autobuses desde otras zonas de la ciudad. Así las rutas no tienen que pasar por el centro, minimizando el tiempo de desplazamiento entre zonas perimetrales del núcleo urbano.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 21 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.3. Aumentar y mejorar la oferta de transporte colectivo
Acción	Creación de línea circular de autobús en Cimavilla
Código	E1.3.4
Descripción	<p>El diagnóstico de la movilidad de Gijón ha evidenciado la necesidad de dotar al barrio de Cimavilla de un servicio de transporte público que lo conecte con el resto de la ciudad. En la actualidad este barrio no cuenta con ninguna línea de transporte público urbano próxima que permita a la población residente desplazarse a su centro de salud, centros educativos, equipamientos culturales, comercio, etc. Otros aspectos muy importantes a tener en cuenta son la elevada edad media de la población residente en el barrio y los notables problemas de accesibilidad existentes (pendientes, barreras, etc.).</p> <p>La inexistencia de transporte público urbano para acceder a Cimavilla unido a la propia orografía del barrio y la accesibilidad en vehículo particular de personas no residentes, ha generado un importante problema de circulación interna de vehículos particulares.</p> <p>En este Plan, en consonancia con la regulación establecida en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, Cimavilla se configura como un Área de Prioridad Residencial (APR) con lo que ello representa en cuanto a las restricciones al uso de los vehículos particulares para las personas no residentes del barrio. La desincentivación del uso del vehículo particular debe ir acompañada de alternativas de modos de desplazamiento, además del peatonal y de la bicicleta, como debe ser el transporte público.</p> <p>Existe, por lo expuesto, una necesidad de ofrecer un servicio de transporte público al barrio de Cimavilla que lo conecte con la red de transporte público de la ciudad. La implantación de este servicio mejorará sensiblemente el nivel de accesibilidad universal en el ámbito que tiene características orográficas complicadas para determinados colectivos.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 22 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.3. Aumentar y mejorar la oferta de transporte colectivo
Acción	Plataformas e intercambiadores reservados al transporte público
Código	E1.3.5
Descripción	<p>Uno de los problemas que afectan a la red de autobuses como sistema de transporte público, es la baja velocidad comercial, debida principalmente a que comparte viario con el resto del tráfico rodado. Compartir el viario supone compartir los problemas derivados de la alta densidad de tráfico, así como problemas por estacionamientos ilegales o paradas en doble fila puntuales que también suman a la hora de ralentizar el tráfico. Estos problemas son más acuciantes aun si cabe en los ejes principales de acceso a la ciudad por lo que se ve dificultado el movimiento natural de la red de transporte público en tramos en los que la velocidad podría ser superior.</p> <p>Una solución que se viene aplicando en los últimos años en Gijón es la reserva de una parte de la red viaria para el uso exclusivo por los vehículos de transporte público. Se propone ampliar esta red de plataformas en más accesos y ejes de la red viaria de Gijón para alcanzar los objetivos de esta medida:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la velocidad comercial • Aumento la fiabilidad del servicio • Incrementar la demanda de personas viajeras en la red de autobuses • Fomentar la intermodalidad <p>Se plantea la ampliación de la red de carriles-bus en tres tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Proyecto de carril-bus en Avenida de Oviedo-Avenida de la Constitución ▪ Proyecto de carril-bus en la Avda.Pablo Iglesia ▪ Proyecto de tramo de carril-bus en la Avda. De la Costa <p>Esta acción está relacionada con la actuación 23 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.3. Aumentar y mejorar la oferta de transporte colectivo
Acción	Servicio de transporte compartido en el entorno rural
Código	E1.3.6
Descripción	<p>El término municipal de Gijón tiene una superficie total de aproximadamente 181 km², de los cuales alrededor de 78 km² se corresponden con el suelo urbano y urbanizable, siendo el resto terreno rústico. Una de las peculiaridades de Gijón es la fuerte dispersión de la vivienda en el entorno rural del concejo. Gijón presenta uno de los índices de dispersión urbana más altos de Asturias y España por el efecto que produce esta corona rural de la ciudad.</p> <p>El concejo de Gijón cuenta con 25 parroquias rurales en donde residen aproximadamente unas 36.000 personas de las que sólo 6 (Cabueñes, Jove/Xove, Roces, Somió, Tremañes y Vega) presentan características urbanas con una importante densidad de población. De las 19 restantes, sólo 2 (Castiello Bernueces y L'Abadía Cenero) superan las 1.000 personas residentes.</p> <p>En ámbitos de baja demanda donde no es posible implantar, por insostenibilidad económica, un sistema específico de transporte público como son zonas diseminadas o núcleos rurales de población de muy reducidas dimensiones, es necesario ofrecer algún tipo de sistema alternativo de transporte para aquellas personas que no dispongan de un vehículo privado. Este es el caso del ámbito rural del municipio de Gijón donde es muy difícil ofrecer un servicio público de calidad por la baja demanda que imposibilita su sostenimiento económico en el tiempo. Aun así, para atender a los núcleos principales existen una serie de líneas rurales, operadas por compañías privadas, con baja frecuencia.</p> <p>Para proporcionar alternativas de movilidad a la población de la zona rural gijonesa, una opción es compartir taxi para realizar el desplazamiento. El objetivo de esta medida es facilitar que distintas personas compartan un taxi en un trayecto con destino similar.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 25 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.3. Aumentar y mejorar la oferta de transporte colectivo
Acción	Mejora del servicio de taxi
Código	E1.3.7
Descripción	<p>Esta medida pretende mejorar las condiciones en las que se presta el servicio público por parte del sector del taxi y la optimización del servicio, para que aumente su rendimiento, se reduzca el consumo energético, emisiones y la congestión. Con la tecnología que facilite la reserva telemática de viajes y optimizando las plazas de estacionamiento, se podría reducir en un tercio el recorrido diario de los taxistas.</p> <p>Las principales actuaciones de mejora del servicio y su gestión adicionales a las ya existentes son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudio de mejora de las paradas actuales • Aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones • Paradas adicionales para los eventos en la ciudad • Evaluar posibles alternativas para aumentar la demanda y ocupación de los vehículos <p>Esta acción está relacionada con la actuación 26 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.4. Utilización eficiente del vehículo privado motorizado
Acción	Propuesta de mejora de puntos críticos de la movilidad vehicular
Código	E1.4.1
Descripción	<p>En esta medida se proponen actuaciones para solucionar los puntos críticos de la movilidad vehicular en Gijón. Se proponen actuaciones de mejora para los puntos detectados con problemas de congestión o de seguridad o varios trazados en el planeamiento que requieren un replanteamiento. Así mismo, se plantea potenciar itinerarios más adecuados para acceder al Centro de la ciudad, evitando calles de carácter más residencial.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 27 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.4. Utilización eficiente del vehículo privado motorizado
Acción	Reorganización de la zona regulada (Zona ORA) y ampliación en áreas de borde
Código	E1.4.2
Descripción	<p>La disponibilidad de aparcamiento para el vehículo en destino condiciona el modo de transporte que la ciudadanía elige para sus desplazamientos. Las condiciones de esta disponibilidad (facilidad, coste, tiempo, etc.) tanto en origen como en destino determinan los patrones de conducta de la ciudadanía en su movilidad habitual.</p> <p>El grado de accesibilidad (cercanía, coste, facilidad, etc.) al aparcamiento en origen (domicilio), ya sea en alquiler o en propiedad, puede condicionar irremediablemente la decisión de poseer un coche en residentes de muchas zonas del casco urbano. Costes muy elevados para alquiler o compra de una plaza en parking en el centro de las ciudades pueden decantar a las personas residentes por prescindir de un coche o utilizarlo de otra manera.</p> <p>Igualmente, la dificultad e incertidumbre en cuanto a la posibilidad de encontrar un aparcamiento en el destino o la certeza de un coste elevado del mismo puede cambiar la conducta de la ciudadanía tanto respecto a la elección modal como las pautas horarias de sus desplazamientos.</p> <p>Las políticas públicas de aparcamiento que se establezcan forman parte intrínseca del modelo de movilidad que la ciudad. Es indudable que una política basada en la maximización de las plazas de aparcamiento en superficie generará el habitualmente denominado “efecto llamada”, lo cual no incentiva el uso de los modos no motorizados y dedica un espacio público a los vehículos en detrimento de ciclistas y personas que se desplazan a pie. El aprovechamiento máximo de las plazas en parkings subterráneos, tanto para residentes como para no residentes, facilitará la recuperación de suelo público destinado a aparcamiento en superficie y la necesaria oferta de plazas de aparcamiento en el centro de Gijón.</p> <p>Esta medida propone la ampliación y modificación del sistema ORA con los siguientes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proteger el aparcamiento residencial para evitar que el residente se vea obligado a utilizar el vehículo durante el periodo diurno. • Disuadir la movilidad no esencial en coche • Coordinar adecuadamente el ORA con las APR, concentrando las plazas de rotación en el perímetro y las de preferente uso residencial en el interior. • Promover el uso del transporte público urbano como modo de transporte hasta el centro de Gijón. • Reducir el tráfico de agitación que se genera con la búsqueda de plaza de aparcamiento y la consiguiente disminución de la emisión de ruido, de contaminación (gases y partículas) y el aumento de la seguridad vial. • Posibilitar la aplicación de una política tarifaria integrada del aparcamiento que redunde en un mejor aprovechamiento de las plazas existentes, en superficie y en subterráneo. <p>Esta acción está relacionada con la actuación 28 del Plan de Movilidad sostenible de Gijón/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.4. Utilización eficiente del vehículo privado motorizado
Acción	Plan de aparcamientos residenciales
Código	E1.4.3
Descripción	<p>Se plantea la realización de aparcamientos para residentes y/o mixtos, que permitan paliar los déficits residenciales de aparcamiento, fomentar la electrificación del parque de vehículos al aumentar la dotación de aparcamiento fuera de calzada y rescatar para usos más sostenibles el espacio público en superficie.</p> <p>Así, se deberá establecer los estándares de dotación de aparcamiento, conforme a su ausencia de necesidad por disponer de accesibilidad por modos de transporte colectivo y las necesidades funcionales de la red viaria, y los planes y políticas municipales de calidad del aire o de limitación de la congestión o de recuperación del espacio público. De esta manera, se fomentará el uso de modos de transporte más adecuados y sostenibles. En los aparcamientos fuera del espacio público, se establecerá la incorporación de sistemas de recarga de energía no vinculada a combustibles fósiles.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 29 del Plan de Movilidad sostenible de Gijón/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.4. Utilización eficiente del vehículo privado motorizado
Acción	Plan de aparcamientos disuasorios
Código	E1.4.4
Descripción	<p>Un aparcamiento disuasorio no es más que un gran espacio situado en el extrarradio de una ciudad que se adecúa como aparcamiento de vehículos que llegan a la misma desde otros concejos o desde la zona rural y que ofrecen posibilidades cercanas de cambiar el modo de llegar al centro o a otras áreas de la ciudad en base a transporte público, itinerarios peatonales y ciclistas, vehículos compartidos, taxis, etc.</p> <p>Esta medida persigue proporcionar un espacio de aparcamiento, a un precio asequible o gratuito, y asociado a otros modos de transporte como el peatonal, ciclista o el transporte público en los ejes radiales donde la velocidad comercial, así como la frecuencia combinada de las diferentes líneas de EMTUSA ofrezcan un acceso rápido al centro.</p> <p>Con esta medida se reduce el número de vehículos que acceden al área urbana, especialmente al centro urbano, eliminando así la mayor agitación del tráfico en estas zonas. Indudablemente, esta medida ha de ir acompañada de otras medidas de desincentivación del acceso del vehículo particular en el centro urbano (aparcamiento regulado en destino, pacificación de la velocidad, etc.) así como de mejoras en el acceso al transporte público urbano al centro junto con otros modos.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 30 del Plan de Movilidad sostenible de Gijón/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.4. Utilización eficiente del vehículo privado motorizado
Acción	Plan de aparcamientos para PMR
Código	E1.4.4
Descripción	<p>Es objetivo de esta actuación proporcionar a las personas que sufren movilidad reducida (PMR) información de valor sobre las plazas de aparcamiento reservado para sus vehículos, así como reducir su uso indebido, mejorando la accesibilidad y la movilidad urbana. Se pretende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por un lado, la modernización de tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida para dotar de una superior seguridad a la misma. • Implementación de una aplicación móvil para dar soporte a la ciudadanía con diversidad funcional en el uso de su tarjeta de estacionamiento, así como ofrecer información que facilite el uso del transporte público y privado. <p>Esta acción está relacionada con la actuación 31 del Plan de Movilidad sostenible de Gijón/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.5. Optimizar la distribución urbana de mercancías
Acción	Ordenación la carga y descarga. Regulación del tamaño y tecnología de vehículo según horario y zona
Código	E1.5.1
Descripción	<p>Es necesaria una ordenación en materia de vehículos en cuanto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tipología, distinguiendo además por combustible y emisiones. • Dimensiones y accesos al centro urbano y a determinadas zonas. • Distintivo de vehículo autorizado para Carga/Descarga <p>A su vez, es necesario disponer de unos criterios definidos de localización y dimensionamiento de las plazas de carga y descarga (C/D), para que el uso de éstas sea óptimo y no dé lugar a conflictos.</p> <p>De igual forma, es preciso ordenar los horarios de operación. Por un lado, mejorando en especial la posibilidad de reparto en horario nocturno; por otro, acotando al máximo los requerimientos de comerciantes y hosteleros para evitar múltiples C/D en el mismo día y que las mismas se realicen durante un tiempo prolongado. Se debe seguir el criterio de "llegar-repartir-salir"; y por último, de franjas específicas acordes a los nuevos patrones del comercio electrónico (E-Commerce).</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 32 del Plan de Movilidad sostenible de Gijón/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.5. Optimizar la distribución urbana de mercancías
Acción	Gestión y seguimiento de las zonas de carga y descarga. Aplicación móvil
Código	E1.5.2
Descripción	<p>Dadas las características especiales del centro histórico de Gijón, así como de las principales zonas peatonales se trataría de realizar una adecuación a medida en base a diferentes actuaciones con el objetivo de adecuar el entorno específico del centro histórico y de las zonas peatonales. Con objeto de realizar una transformación integral del ecosistema DUM de Gijón, está propuesta incluye cinco actuaciones diferentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de un Plan Especial de Distribución Urbana Sostenible • Creación de un Registro Electrónico de Vehículos DUM • Gestión electrónica de las zonas de carga/descarga • Implantación de un sistema TIC de monitorización de la actividad de los vehículos DUM en el núcleo urbano. • Implantación de un sistema TIC para la gestión de mejora de la optimización y sostenibilidad de la DUM <p>Esta acción está relacionada con la actuación 33 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.6. Mejorar la movilidad escolar
Acción	Creación de entornos escolares seguros
Código	E1.6.1
Descripción	<p>El modelo de planificación urbana y de gestión de la movilidad, centrado en una densa edificación y en un espacio público de baja calidad entregado al tráfico rodado y al aparcamiento, ha generado un entorno físico para los centros educativos poco habitable. Muchos centros de Gijón están “asediados” por los edificios circundantes y por el tráfico.</p> <p>Todas las intervenciones en cada ámbito definido se guiarán por unos criterios básicos comunes para que se transforme el entorno con actuaciones estructurantes, elementos simples de pintura sobre pavimentos y calzada, con mobiliario urbano, vegetación y elementos de identificación y juego infantil. Se distinguen así:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Entorno Escolar Seguro (EES): El espacio de intervención vendrá definido por las aceras próximas a las entradas del centro y la parte de calzada ganada como ampliación táctica o estructural, según cada caso. Se tratará el límite con una valla metálica, en el caso de escuelas de primaria o sólo con elementos de cierre frente al acceso (bolardos, ...) en el caso de centros de secundaria. También se podrán definir los límites con el tráfico con elementos urbanos cuando se trate de vías pacificadas con baja velocidad de los vehículos o para solucionar la interacción con vados y otras situaciones. •Caminos Escolares Seguros (CES): El espacio de intervención se define por los diferentes itinerarios establecidos a partir del análisis de residencias del alumnado. En ocasiones, se conectarán con otros servicios de interés para el alumnado (bibliotecas, centros deportivos, transporte público). Se creará una continuidad peatonal a cada itinerario con pasos de peatones elevados y los elementos gráficos definidos. •Itinerarios Ciclistas: Las propuestas para mejorar la accesibilidad ciclista de cada ámbito van desde conexiones con la red ciclista actual al desarrollo de nuevas vías que apuntan a una mejora de la movilidad ciclista en todo el barrio. Las intervenciones propuestas incluyen vías segregadas y ciclocarriles. <p>A continuación se citan las propuestas de intervención comunes que han de ser consideradas en los distintos ámbitos/centros escolares:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ampliaciones estructurantes en los entornos escolares seguros(EES) • Ampliación de aceras en cruces peatonales • Marcado de continuidad de los itinerarios escolares • Pasos peatonales elevados • Estrechamiento de viales • Nueva ordenación del tráfico (N.O.T) • Zonas de Tránsito Escolar(ZTE) • Mobiliario urbano • Señalización viaria e identificación de los caminos y entornos escolares seguros. <p>Esta acción está relacionada con la actuación 35 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.6. Mejorar la movilidad escolar
Acción	Planes de movilidad escolares
Código	E1.6.2
Descripción	<p>Un primer paso de evolución hacia políticas de gestión de la movilidad escolar es el análisis y la implementación de medidas con el objetivo de poner freno a los procesos que dan prioridad a los vehículos en las ciudades, promoviendo que los niños y las niñas vayan a su centro educativo caminando o en bicicleta por una ruta segura, de manera autónoma en la mayoría de los casos, o bien utilizando el transporte público urbano. Los objetivos finales de un plan de gestión de la movilidad escolar son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentar los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público del alumnado hacia los centros educativos por rutas y caminos escolares seguros. • Restringir y limitar el tráfico motorizado en el entorno de los centros escolares, evitando la congestión y las situaciones de inseguridad que se reducen a la entrada y salida de estudiantes. • Reducir los acompañamientos escolares en vehículo privado, poniendo en valor y ofreciendo alternativas de desplazamiento más sostenibles, contribuyendo de esta forma a mejorar la movilidad global de la ciudad. • Fomentar la participación e implicación de la comunidad escolar (alumnado, familias y profesorado) en el desarrollo de alternativas y soluciones de movilidad más seguras y sostenibles. • Tomar conciencia sobre el uso del espacio público y la necesidad de evolucionar hacia un modelo de movilidad en la ciudad de acuerdo a criterios de sostenibilidad ambiental, accesibilidad e integración social. • Los planes de movilidad escolar son una excelente oportunidad para fomentar una nueva cultura de la movilidad entre la población más joven de nuestra ciudad para que los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte colectivo sean los mayoritarios. <p>Esta acción está relacionada con la actuación 36 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.7. Movilidad de Grandes centros atractores
Acción	Ámbito y Puerto de El Musel. Nuevo vial de acceso al Puerto
Código	E1.7.1
Descripción	<p>El puerto de El Musel demanda e impone la naturaleza del barrio, dejando un margen estrecho al aspecto residencial del mismo. La movilidad que se atrae a la zona está caracterizada por un elevado porcentaje de vehículos pesados, lo cual en combinación con la actividad granelera del puerto genera un problema en los niveles de partículas contaminantes.</p> <p>El nuevo vial de Jove permitirá, por tanto, reducir la congestión y dependencia que tienen los desplazamientos al puerto de la Avenida Príncipe de Asturias. Igualmente, trasladará parte del tráfico pesado que anteriormente tenía que recorrer zona urbana, lo cual facilitará la labor del transporte y reducirá los tiempos de traslado, además de reducir la contaminación acústica y la congestión.</p> <p>El nuevo vial proyectado conforma la conexión desde el enlace de la Peñona de la autovía GJ-10 (Circunvalación de Gijón) hasta la entrada al puerto desde la carretera actual N-641 de acceso al Puerto de Gijón. El vial de Jove propuesto se inicia en la glorieta de acceso al puerto, dentro de las propias instalaciones del mismo, punto donde comienza una calzada bidireccional, con un carril por sentido de 2,5 kilómetros de recorrido. De ellos, aproximadamente 2,0 kilómetros se desarrollan en túnel artificial, entre la glorieta de la Avenida Príncipe de Asturias y las proximidades del enlace de la Peñona. El túnel mantiene la sección de calzada única, disponiendo de una anchura total de 14,0 metros útiles para la circulación de vehículos y aceras de servicio. La sección tipo del túnel consta de dos carriles de 3,5 metros, arcones de 2,5 metros y aceras de 0,75 metros.</p> <p>Los objetivos específicos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción del número de vehículos pesados que acceden a puerto desde la zona residencial • Mejorar el acceso al puerto, evitando la zonas urbanas, lo que supone un aumento de la seguridad vial en dichas zonas. <p>Esta acción está relacionada con la actuación 37 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.7. Movilidad de Grandes centros atractores
Acción	Polígonos industriales
Código	E1.7.2
Descripción	<p>Las actividades más destacadas, según datos del catastro, son las del sector industrial con 1,8 millones de m2. Se observa que esta actividad se localiza principalmente en la periferia sur – suroeste y el entorno del puerto. La mayor concentración se localiza en el barrio y en la parroquia de Tremañes donde se encuentran diversos polígonos industriales (La Juvería, Bankuniión, Lloreda, Promosa...) y en las parroquias de Rocés y Porceyo donde se localiza el mayor polígono industrial del municipio, el de Rocés-Porceyo.</p> <p>Destacan igualmente las parroquias de Fresno y Poago donde se localizan los polígonos de Somonte y la planta siderúrgica Arcelor Mittal Asturias. Dentro del casco urbano, aún se mantiene una importante actividad industrial en el barrio de El Natahoyo, donde se sitúan el astillero Armón Gijón y la planta de calderería industrial de Duro Felguera ("el tallerón")..</p> <p>Desde el punto de vista de la movilidad se requiere la incentivación del transporte público para el acceso a las zonas industriales, así como nuevas infraestructuras viarias que garanticen su competitividad y eviten la circulación de vehículos pesados por zonas urbanas como es el caso del barrio de La Calzada.</p> <p>También hay un singular número de pequeñas industrias y talleres generadoras de empleo en los polígonos situados al sur. Algunos de ellos, como el de Rocés-Porceyo o el de Tremañes, están sufriendo un lento proceso de terciarización por la apertura de centros comerciales de diversa índole, que inevitablemente comportará cambios en los esquemas de movilidad de la ciudad. Por último, la desaparición de algunas actividades residuales industriales en el Natahoyo permitirá dar continuidad al eje peatonal y ciclista del frente marítimo.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 38 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.7. Movilidad de Grandes centros atractores
Acción	Aplicación del PTT del Ayuntamiento de Gijón
Código	E1.7.3
Descripción	<p>Con el fin de realizar un Plan de Transporte al Trabajo adecuado es necesario que inicialmente se realice un estudio de movilidad que recoja información sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ubicación del centro de trabajo • Disponibilidad de transporte público para acceder a puesto de trabajo y como este se puede compaginar con los horarios laborales. • Modo de acceso de los trabajadores al centro de trabajo <p>Una vez establecida una diagnosis sobre las condiciones de movilidad de la institución, se elabora una serie de propuestas de actuación, un programa de implantación y el posterior seguimiento. Cada plan de transporte siempre irá ajustado a las necesidades específicas de cada institución. Entre las diversas medidas que incluye, se contempla desde el fomento del uso del vehículo compartido "carsharing" y el transporte público, fomento de los desplazamientos en modos no motorizados, creación de aparcamientos comunes, flexibilidad horaria y hasta la posibilidad del teletrabajo para conciliar la vida laboral con la personal.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 39 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.7. Movilidad de Grandes centros atractores
Acción	Incentivación de planes de movilidad a centros de actividad y atracción de viajes
Código	E1.7.4
Descripción	<p>Para fomentar la elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible en las empresas -en la medida de sus posibilidades y competencias-, el Ayuntamiento de Gijón debe desarrollar mecanismos o incentivos que promuevan su redacción. Un Plan de Movilidad a un centro de actividad y atracción de viajes debería consistir como mínimo en las siguientes acciones que se describen a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detección de la necesidad, decisión y objetivos prioritarios • Análisis preliminar • Sensibilización de la plantilla y constitución de grupos de trabajo • Diagnóstico de movilidad • Definición de objetivos específicos e indicadores • Identificación y programación de las medidas <p>Esta acción está relacionada con la actuación 40 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.8. Fomentar la movilidad eléctrica y nuevas alternativas de movilidad personal
Acción	Renovación del parque municipal de vehículos
Código	E1.8.1
Descripción	<p>El Ayuntamiento de Gijón ha licitado un contrato de vehículos compartidos para la movilidad del personal del ayuntamiento transformando el anterior contrato (alquiler puro) a una versión de movilidad compartida con la ciudadanía y visitantes del municipio.</p> <p>El contrato establece un servicio de movilidad a través de una flota de vehículos eléctricos e híbridos en modalidad compartida al cual tendrán acceso tanto los trabajadores del Ayuntamiento para realizar su trabajo como los ciudadanos y visitantes para realizar sus desplazamientos por el municipio.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 41 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.8. Fomentar la movilidad eléctrica y nuevas alternativas de movilidad personal
Acción	Apoyo municipal a vehículos eficientes:Car sharing eléctrico
Código	E1.8.2
Descripción	<p>El Car-Sharing es un sistema que permite a los usuarios acceder de forma individual a una flota de vehículos para su uso. Permite alquilar un coche mediante una aplicación por períodos de tiempo limitados, desde un minuto hasta el tiempo deseado. Mediante esta estrategia se distancia del sistema tradicional de alquiler de vehículos basado en días o semanas.</p> <p>El car-sharing eléctrico da una alternativa de movilidad más sostenible a la gente y ayuda a descongestionar el tráfico, disminuir las emisiones de los vehículos, liberara espacio de aparcamiento y además puede ayudar al ahorro personal.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 42 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.8. Fomentar la movilidad eléctrica y nuevas alternativas de movilidad personal
Acción	Creación de infraestructura de recarga de vehículos
Código	E1.8.3
Descripción	<p>Recientemente el Ayuntamiento ha redactado un “Plan de Implantación de la Infraestructura de Recarga de Vehículos Eléctricos en el suelo público del concejo de Gijón/Xixón 2022-2030” que trata de trazar y articular un objetivo estratégico general en el que la movilidad motorizada, tanto pública como privada, se electrifique en el marco de un cambio de modelo energético de Gijón. Como principales ítems se destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impulso y control de la instalación de recarga de acceso público en suelo público • Facilidades a la instalación de puntos de recarga vinculados particulares • Facilidades a la instalación de puntos de recarga de uso restringido en suelo privado • Creación de un registro municipal de puntos de recarga de acceso público y restringido • Constitución de una comisión interna de seguimiento del Plan de Implantación y de contacto con otras administraciones e instituciones. • Seguimiento y evolución de la tecnología de recarga eléctrica y del parque móvil eléctrico • Creación de una línea de comunicación directa con los operadores de recarga en el mercado con el sector de la automoción • Plan de información, comunicación y difusión pública • Proyectos innova <p>Esta acción está relacionada con la actuación 43 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.9. Incidir sobre la conducta de movilidad de la ciudadanía. Control y seguimiento
Acción	Plan de concienciación, sensibilización y formación ciudadana
Código	E1.9.1
Descripción	<p>Es necesario informar adecuada y ampliamente a la ciudadanía de las externalidades que conlleva el uso del coche particular (consumo energético, contaminación atmosférica y acústica, inseguridad vial, ocupación de suelo público, etc.). El conocimiento de todos los aspectos relacionados con la movilidad será un factor fundamental en el cambio de mentalidad de la ciudadanía.</p> <p>La seguridad vial debe convertirse en una prioridad frente a otros factores como la comodidad y la velocidad de circulación de los vehículos. La formación y educación de toda la ciudadanía en seguridad vial será básica para reducir la accidentalidad. El objetivo principal de esta medida es la concienciación, sensibilización y formación de toda la ciudadanía de Gijón sobre la movilidad sostenible y segura cambiando hábitos de movilidad, considerando otros criterios y factores en sus desplazamientos, etc</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 45 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

Línea Estratégica E1	Estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad urbana
Programa Actuación	E1.9. Incidir sobre la conducta de movilidad de la ciudadanía. Control y seguimiento
Acción	Consolidación de la oficina municipal de movilidad sostenible creación del Observatorio de la movilidad
Código	E1.9.2
Descripción	<p>La Oficina Municipal de Movilidad Sostenible (OMSS) tiene entre sus funciones principales la planificación y coordinación de proyectos y actuaciones en los ámbitos de la movilidad sostenible que se desarrollen en el municipio, así como el desarrollo de tareas informativas y de comunicación social con la finalidad de incidir positivamente en la creación de una nueva cultura de la movilidad entre la ciudadanía gijonesa.</p> <p>La OMSS será la responsable de la coordinación y seguimiento de la ejecución de las medidas incluidas en el Plan de Movilidad Sostenible (PMS). En ese sentido el PMS incorpora medidas tanto de infraestructura (donde será necesaria la coordinación con las áreas municipales competentes), como medidas de gestión, siendo por tanto una figura esencial en el periodo de vigencia del Plan, tanto en la necesaria coordinación, como en la planificación, seguimiento y control del grado de ejecución de las medidas previstas en el Plan.</p> <p>Corresponderá también a la Oficina Municipal de Movilidad Sostenible el desarrollo de iniciativas orientadas a incrementar la comprensión y aceptación de las actuaciones previstas en el PMS, promoviendo un mayor conocimiento de los efectos de la movilidad en el medio urbano y favoreciendo el cambio de los hábitos de desplazamiento de la ciudadanía hacia los modos más sostenibles.</p> <p>Esta acción está relacionada con la actuación 46 del Plan de Movilidad sostenible de Gijon/Xixón 2021-2030</p>

11.2.- E2. Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación

Línea Estratégica E2	Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación
Programa Actuación	E2.1. Integración del ruido ambiental y de las infraestructuras de transporte
Acción	Reducción del impacto acústico originado por las grandes infraestructuras viarias
Código	E2.1.1.
Descripción	La explotación y gestión de los ejes viarios en el término de Gijón/ Xixón no sólo es competencia del Ayuntamiento, sino que están implicados otros agentes, ya que muchas de estas vías son competencia de otras administraciones. Se plantea realizar convenios de colaboración y participar activamente en otros instrumentos de cooperación para el control y seguimiento de la elaboración de los mapas de ruido y de los planes de acción asociados a aquellas actuaciones competencia de otras administraciones.

Línea Estratégica E2	Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación
Programa Actuación	E2.1. Integración del ruido ambiental y de las infraestructuras de transporte
Acción	Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril
Código	E2.1.2
Descripción	<p>Colaboración con los organismos competentes de estas infraestructuras para el seguimiento y control de la elaboración de los mapas de ruido y de los correspondientes planes de acción de la red viaria a su paso por el término municipal de Gijón/Xixón y para la reducción del impacto acústico generado por el ferrocarril mediante el impulso de medidas como las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Actuaciones para la atenuación y minimización del ruido provocado por las máquinas mediante la implantación de sistemas de frenado menos ruidosos, retiro de la maquinaria obsoleta y antigua y clasificación de los trenes con una etiqueta acústica en función de los niveles sonoros emitidos. ○ Seguimiento de los mantenimientos periódico de las vías con el fin de conservarlas en perfecto estado, eliminando las corrugaciones con trenes amoladores, e instalando asentamientos antivibratorios. ○ Redistribución de los horarios y servicios, disminuyendo la actividad nocturna. ○ Reducción del impacto acústico ocasionado por las máquinas estacionadas con los motores en marcha minimizando los periodos de parada y alejando los puntos de estacionamiento de zonas sensibles.

Línea Estratégica E2	Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación
Programa Actuación	E2.1. Integración del ruido ambiental y de las infraestructuras de transporte
Acción	Reducción del impacto acústico originado por las actividades portuarias
Código	E2.1.3
Descripción	<p>Las actividades portuarias son generadoras de ruido ambiental tanto por el tráfico marítimo y por la maquinaria pesada que se ubica en el puerto como por el tráfico de vehículos pesados asociados a la actividad dentro y fuera del recinto.</p> <p>Se propone como medida de mejora una adecuada coordinación de los procesos de gestión de contaminación acústica entre administraciones, con el desarrollo de iniciativas conjuntas de control del medio en el ámbito puerto-ciudad y la firma de convenios de colaboración y cooperación para la elaboración de estudios acústicos y de planes de actuación, así como la ejecución, control y seguimiento en aquellas acciones que se desarrollen dentro del municipio.</p>

Línea Estratégica E2	Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación
Programa Actuación	E2.2. Estudios asociados a planeamiento
Acción	Exigencias de estudios acústicos asociados al planeamiento general y desarrollo
Código	E2.2.1
Descripción	<p>Este programa pretende que en los nuevos planeamientos urbanísticos se tenga en cuenta la variable acústica en la toma de decisiones, según lo exigido en la normativa vigente, mediante la exigencia de un estudio acústico que acompañe a los instrumentos de planeamiento en su tramitación con un contenido mínimo y una metodología definida.</p> <p>Se recomienda incluir como anejo de obligada cumplimentación para la tramitación tanto en instrumentos promovidos por las entidades públicas como en aquellos instrumentos de iniciativa privada, la comprobación y evaluación del siguiente contenido mínimo en materia acústica:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Caracterización de la situación previa a la ordenación prevista en el instrumento de planificación: <ul style="list-style-type: none"> - Representación de los niveles sonoros en la situación pre-operacional a la aplicación del instrumento de planificación atendiendo a los focos sonoros existentes. - Identificación de las fuentes ruidosas existentes, tanto actividades como infraestructuras. ○ Caracterización de la situación acústica posterior a la ordenación de acuerdo a los estándares marcados en la normativa de referencia: <ul style="list-style-type: none"> - Zonificación acústica en base a la clasificación y usos del suelo que se recojan en el instrumento de planificación, incluyendo las posibles servidumbres acústicas existentes. - Identificación de las fuentes ruidosas, tanto actividades como infraestructuras. - Modelización de los niveles de ruido que se registrarán tras la aplicación del instrumento de planeamiento debido, por ejemplo, a nuevos ejes viarios. - Evaluación del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en función de los usos previstos del suelo. - En caso necesario, propuesta de medidas correctoras a adoptar tanto para proteger la planificación prevista como para evitar su influencia sobre el entorno. <p>Mediante la inclusión de este informe acústico asociado a la figura de planeamiento en cuestión se garantizaría la máxima protección acústica de las zonas incluidas en dicho desarrollo.</p>

Línea Estratégica E2	Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación
Programa Actuación	E2.2. Estudios asociados a planeamiento
Acción	Medidas de planificación urbanística de áreas industriales
Código	E2.2.2
Descripción	<p>Las propuestas en materia de planificación de áreas industriales se basan en:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Delimitar áreas predominantemente industriales para así facilitar la zonificación acústica y facilitar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica. 2. Ayudas económicas o fiscales para el asentamiento de nuevas industrias o industrias que se encuentran dentro del casco urbano en las áreas industriales anteriormente descritas o en suelos no urbanizables.

Línea Estratégica E2	Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación
Programa Actuación	E2.3. Gestión de proyectos acústicos y ensayos
Acción	Gestión de proyectos acústicos y ensayos
Código	E2.3.1
Descripción	<p>Con esta medida se pretende garantizar el cumplimiento del código técnico de edificación y de otras normativas de aplicación en los trámites de concesión de nuevas licencias urbanísticas. Se propone comprobar que los proyectos visados incluyen la justificación del cumplimiento del documento básico HR, protección frente al ruido y, en particular, que el aislamiento acústico de las envolventes de las edificaciones, están proyectadas contemplando el ruido en el ambiente exterior.</p>

Línea Estratégica E2	Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación
Programa Actuación	E2.4. Control de obra
Acción	Control y gestión de la emisión sonora de obras y maquinaria
Código	E2.4.1
Descripción	<p>El objetivo de esta acción es controlar y gestionar las emisiones sonoras producidas por las actividades relacionadas con las obras de edificación y las obras públicas en el municipio.</p> <p>Los ruidos generados por las obras públicas y de edificación suelen ser motivo frecuente de quejas por parte de los vecinos que viven próximos a los lugares dónde éstas se llevan a cabo.</p> <p>Se recomienda realizar controles por parte de los técnicos del Ayuntamiento, tanto programados, como inspecciones sorpresa, para que se cumpla la Ordenanza Municipal del Ruido. En estas inspecciones se comprobaría que la documentación, estado y ubicación de la maquinaria empleada cumple los requisitos de la normativa vigente, así como que se cumplen los horarios de trabajo.</p>

Línea Estratégica E2	Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación
Programa Actuación	E2.4. Control de obra
Acción	Control municipal en denuncias por ruidos y obras
Código	E2.4.2
Descripción	<p>Durante la ejecución de una obra puede haber denuncias por parte de los vecinos motivadas por las molestias que generan los ruidos y vibraciones de dicha obra. A su vez, estas denuncias pueden ser un indicador para la intervención y control sobre la obra objeto de las mismas, a fin de comprobar si la maquinaria y horarios se ajustan a los permitidos legalmente.</p>

Línea Estratégica E2	Estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación
Programa Actuación	E2.4. Control de obra
Acción	Establecimiento de criterios acústicos puntuables en licitaciones de obras públicas y edificaciones de promoción municipal.
Código	E2.4.3
Descripción	<p>Definición de criterios acústicos puntuables para su inclusión en los pliegos de licitaciones de obras públicas y de edificios de promoción municipal con el objeto de favorecer la prevención de la contaminación acústica y la calidad de vida de los ciudadanos. Algunos de los conceptos que se podrían puntuar de cara a las licitaciones son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Elaboración de un estudio acústico del entorno de localización de las obras en la situación previa y postoperacional (una vez ejecutada). ○ En el caso de obras de infraestructuras ruidosas, establecimiento de medidas preventivas o correctivas para proteger a los vecinos frente a las actuaciones objeto de licitación. ○ Propuestas de mejoras para reducir el impacto acústico sobre los vecinos de la zona durante el periodo de ejecución de las obras. ○ Innovación acústica o mejoras técnicas en los materiales y soluciones de los sistemas constructivos de edificios. ○ Innovación acústica o mejoras técnicas en los materiales y soluciones empleados en la obra o edificio. <p>Propuesta de mediciones acústicas de verificación de prestaciones adicionales a las establecidas por la normativa vigente</p>

11.3.- E3. Estrategias para la mejora acústica de las actividades de ocio

Línea Estratégica E3	Estrategias para la mejora acústica de las actividades de ocio
Programa Actuación	E3.1. Gestión de zonas de ocio
Acción	Potenciar la formación de la policía local en materia de ruidos
Código	E3.1.1.
Descripción	Con esta medida se buscan dos objetivos: por un lado, crear un grupo especializado para actuar en materia del control del ruido de actividades de ocio y, por otro, dar de manera inmediata respuesta a las quejas y denuncias que presentan los ciudadanos en relación de las molestias producidas por estas actividades.

Línea Estratégica E3	Estrategias para la mejora acústica de las actividades de ocio
Programa Actuación	E3.1. Gestión de zonas de ocio
Acción	Gestión de zonas de ocio
Código	E3.1.2
Descripción	<p>En los espacios donde se concentran locales de ocio se propone establecer una serie de medidas para su control y gestión:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Control sobre la concesión de nuevas licencias de apertura de actividades potencialmente ruidosas. ○ Control sobre la modificación o ampliación de actividades, salvo que lleven aparejadas la disminución de los valores de inmisión sonora. ○ Limitación de horarios de funcionamiento de las actividades y establecimientos existentes y, si se estima oportuno, incremento del control policial para asegurar su cumplimiento. ○ Imponer a las actividades que se desarrollan en zonas de concentración de locales medidas correctoras necesarias para disminuir las molestias a los vecinos, tales como: limitadores de potencia acústica, medidas de atenuación y aislamiento acústico, etc. ○ Establecer normas más restrictivas al funcionamiento de nuevas actividades, en caso de que se estime necesario debido a las características de la actividad y del grado de influencia acústica negativa sobre los residentes de la zona. ○ Incrementar la presencia policial en la zona y los controles e inspecciones a los establecimientos existentes, con el fin de minimizar la generación de molestias en el vecindario. ○ Evaluar los niveles de ruido ambiental en zonas de ocio y concienciar a público y hosteleros mediante actuaciones como: <ul style="list-style-type: none"> - Campañas de medición y visualización de ruido mediante sonógrafos registradores en terrazas y zonas de concentración de personas para que los hosteleros que quieran adherirse puedan concienciar e informar de los niveles de ruido ambiental presentes y por otra parte registrar los niveles sonoros que se producen. - Monitorización del ruido ambiental de forma que se conozcan los niveles de ruido existentes en determinadas zonas de ocio y, de esta forma, se puedan diseñar planes concretos de actuación para esas zonas. - Elaboración de un mapa no estratégico de ruido para las zonas de ocio más conflictivas de forma que se obtenga información más detallada de la problemática del ruido. - Desarrollo de campañas de concienciación y sensibilización en las zonas de ocio

Línea Estratégica E3	Estrategias para la mejora acústica de las actividades de ocio
Programa Actuación	E3.1. Gestión de zonas de ocio
Acción	Control de actividades de ocio
Código	E3.1.3
Descripción	<p>Con el objetivo de dar cumplimiento a la normativa de aplicación en materia de ruido en las actividades de ocio se propone potenciar las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Controles de ruido en fiestas y festejos, de forma que se dé cumplimiento a lo marcado en la normativa. Valorar la posibilidad de exigir los a promotores de actividades ruidosas que se realicen en la vía pública (festivales, conciertos, actividades con megafonía, etc.) un estudio acústico predictivo en base a modelizaciones acústicas que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y que permita la adopción de medidas preventivas y/o correctivas para la reducción del ruido generado por la actividad (por ejemplo, analizar a priori el impacto acústico de alternativas para la localización de escenarios y equipos de sonido, eligiendo las soluciones óptimas, etc.). ○ Control de actividades musicales mediante limitadores, ○ Control de horarios de apertura y especialmente de cierre. ○ Control de terrazas en la vía pública para revisar el cumplimiento de las autorizaciones dadas por el Ayuntamiento, de modo que no se cometan irregularidades de horarios, aforo, ubicación, etc.

11.4.- E4. Estrategias para la mejora acústica de las actividades industriales y comerciales

Línea Estratégica E4	Estrategias para la mejora acústica de las actividades industriales y comerciales
Programa Actuación	E4.1. Gestión de estudios acústicos para la mejora de las actividades industriales
Acción	Gestión de proyectos acústicos
Código	E4.1.1
Descripción	<p>Se propone potenciar los controles sobre los proyectos técnicos presentados para la solicitud de licencia para la realización de una actividad susceptible de ser calificada de molesta por ruidos y vibraciones, de conformidad con el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas (RAMINP), se ajustarán al Decreto 99/1985 de 17 de octubre del Principado de Asturias, por el que se aprueban las normas sobre condiciones técnicas de los proyectos de aislamiento acústico y de vibraciones.</p> <p>Los edificios y locales que alberguen actividades de cualquier naturaleza deberán disponer del aislamiento acústico que permita cumplir los niveles sonoros máximos admisibles.</p>

Línea Estratégica E4	Estrategias para la mejora acústica de las actividades industriales y comerciales
Programa Actuación	E4.2. Gestión de estudios acústicos para la mejora de las actividades comerciales y de servicios
Acción	Control de actividades industriales, comerciales y de servicios
Código	E4.2.1
Descripción	<p>Con esta medida se pretende fomentar los controles de los requisitos generales aplicables a actividades sujetas a licencia y el cumplimiento de los horarios de obligado cumplimiento en la normativa, así como la realización de inspecciones periódicas para comprobar el correcto funcionamiento y cumplimiento.</p>

11.5.- E5. Estrategias para la protección de zonas tranquilas

Línea Estratégica E5	Estrategias para la protección de zonas tranquilas
Programa Actuación	E5.1. Actuaciones para la selección de las zonas tranquilas urbanas potenciales
Acción	Actuaciones para la selección de las zonas tranquilas urbanas potenciales
Código	E5.1.1
Descripción	<p>El municipio de Gijón/ Xixón cuenta con varios entornos verdes susceptibles de ser seleccionados como zonas tranquilas. Sin embargo, en la actualidad ninguno de estos ámbitos está declarado como zona tranquila frente al ruido.</p> <p>Se propone que durante el plazo de vigencia de los planes de acción en materia de contaminación acústica se defina una operativa que dé como resultado final la declaración y gestión de zonas tranquilas en el municipio.</p> <p>La primera etapa de cara a la declaración de estas zonas es la selección de zonas tranquilas potenciales. Partiendo de las particularidades del municipio, y con toda la información recopilada de los ámbitos, se clasifican aquellas zonas verdes que cumplen con una serie de condiciones y se eligen finalmente aquellas zonas candidatas.</p>

Línea Estratégica E5	Estrategias para la protección de zonas tranquilas
Programa Actuación	E5.2. Análisis de las zonas tranquilas urbanas
Acción	Análisis de las zonas tranquilas urbanas
Código	E5.2.1
Descripción	<p>La etapa de análisis de ZTUs consta de dos estudios o actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudio preliminar <p>Para la realización de este estudio es recomendable acudir a una evaluación preliminar “in situ”, con el objetivo de caracterizar el entorno y anotar los acontecimientos percibidos, los elementos que componen el parque y la delimitación en Unidades Homogéneas de Análisis (UHAs):</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Descripción del Parque: En este sub-apartado se realiza una breve descripción del parque, con su respectiva localización y fotografías paisajísticas del mismo. ○ Subdivisión de las UHAs: La subdivisión se debe tomar en base a una serie de criterios: <ul style="list-style-type: none"> - Referencias geográficas y de paisaje, - Funcionalidad, - Presencia y distancia a focos de ruido. <p>Aplicando todos estos criterios se elabora un fichero georreferenciado donde se trazan las diferentes UHAs. Posteriormente se numeran las UHAs con el objetivo de identificarlas y facilitar el tratamiento de la información de cada una de ellas, así como el registro de mediciones futuras. Gracias a esta identificación se puede evaluar la variación del ruido en caso de que fuera necesario gestionar la Zona Tranquila Urbana.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Calles y avenidas que rodean la zona: El objetivo es analizar la influencia del ruido de las distintas calles y avenidas que circundan o atraviesan estos espacios. • Estudio posterior ○ Análisis de recopilación de datos no acústicos: Existen factores no acústicos que son muy importantes en la evaluación de la calidad de las ZTUs y deben ser estudiados previamente al análisis de mediciones de ruido. También se recomienda que en los procedimientos de análisis y gestión de zonas tranquilas se incluyan encuestas y estudios psicosociales para conocer la percepción de los ciudadanos de los ámbitos estudiados. ○ Mediciones de larga duración: Es necesario realizar medidas de larga duración con unos requisitos mínimos en cada ZTU para poder analizar el cumplimiento de los objetivos establecidos. ○ Mediciones de corta duración: La finalidad de las mediciones de corta duración es recopilar información acústica de los niveles sonoros durante el análisis “in situ”. Se llevan a cabo en cada una de las UHAs durante el periodo del día más representativo en términos del uso que se hace de la zona y elegido en base al análisis de las mediciones de larga duración. Se establecen unos requerimientos mínimos y posteriormente se obtienen conclusiones, quedando explícito si la zona cumple con los requisitos acústicos para ser designada como Zona Tranquila Urbana.

Línea Estratégica E5	Estrategias para la protección de zonas tranquilas
Programa Actuación	E5.3. Gestión de las zonas tranquilas urbanas
Acción	Gestión de las zonas tranquilas urbanas
Código	E5.3.1
Descripción	<p>A la hora de gestionar las Zonas Tranquilas Urbanas o en su defecto las Zonas Urbanas potencialmente tranquilas, se propone establecer una serie de actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Desarrollar un plan estratégico para conservar la calidad de la zona, en el caso de que sean determinadas como tranquilas. ○ Desplegar un plan para incrementar el valor del área y promocionar su uso. ○ Plantear un plan para mejorar la calidad de la zona, estableciendo las medidas a implantar

11.6.- E6. Estrategias de conciencias ciudadana y formación a trabajadores para la lucha contra el ruido

Línea Estratégica E6	Estrategias de concienciación ciudadana y formación a trabajadores para la lucha contra el ruido
Programa Actuación	E6.1. Fomento de las campañas de concienciación ciudadana para una movilidad sostenible
Acción	Fomento de las campañas de concienciación ciudadana para una movilidad sostenible
Código	E6.1.1
Descripción	<p>El tráfico rodado y, en particular, el vehículo privado, es el emisor acústico responsable de un elevado porcentaje de la contaminación acústica del municipio. Además de las estrategias y políticas orientadas a reducir el tráfico rodado en la ciudad, en el plan de acción contra la contaminación acústica se propone como línea de actuación la concienciación y sensibilización por parte de los ciudadanos de la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad hacia otros más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente.</p> <p>Algunas de las acciones que se plantean son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Estrategias integradas de información para sensibilizar a las personas sobre los efectos negativos del tráfico motorizado particular y los efectos positivos de circular en bicicleta, a pie y en transporte público, incluidos los efectos para el medio ambiente y la salud. ○ Elaboración de guías de buenas prácticas ambientales para sensibilizar a la población de la problemática de la contaminación acústica asociada al tráfico. ○ Campañas de promoción y marketing dirigidas a promover la sensibilización frente al ruido ambiental en el ámbito de la movilidad sostenible: medios de transporte sostenibles como el transporte público, modos de transporte no motorizados, vehículos de bajas emisiones sonoras, uso acompañado de vehículos, etc. ○ Celebración de actos y campañas para consolidar la imagen del transporte público y del transporte alternativo a pie o en bicicleta. ○ Actos públicos como pueden ser convertir provisionalmente calles principales en zonas peatonales, celebrar jornadas sin coche, aplicar medidas de velocidad cerca de los colegios, realizar actividades de uso de la bicicleta en las calles de la ciudad, etc. ○ Creación de foros sobre movilidad, como herramienta de comunicación para lograr el respaldo de la población con vistas a las políticas de gestión planeadas.

Línea Estratégica E6	Estrategias de concienciación ciudadana y formación a trabajadores para la lucha contra el ruido
Programa Actuación	E6.2. Campañas escolares
Acción	Campañas escolares
Código	E6.2.1
Descripción	<p>Fomento de la formación en materia de ruido a escolares, con el objeto de:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sensibilizar y concienciar a la comunidad escolar sobre los valores que contiene la lucha contra el ruido en los hábitos de movilidad. ○ Difundir información y buenas prácticas sobre cómo combatir el ruido ambiental de los medios de transporte. ○ Fomentar una movilidad sostenible entre la comunidad escolar. <p>Realizar campañas para la sensibilización de los escolares es fundamental para garantizar una buena educación ambiental para las generaciones futuras.</p>

Línea Estratégica E6	Estrategias de concienciación ciudadana y formación a trabajadores para la lucha contra el ruido
Programa Actuación	E6.3. Campañas en zonas de ocio nocturno
Acción	Campañas en zonas de ocio nocturno
Código	E6.3.1
Descripción	<p>Una de las actuaciones de esta línea estratégica es la creación de un plan de concienciación, sensibilización y control del ruido dirigido a los hosteleros y a los usuarios de las actividades de ocio. Para llevar a cabo este plan de sensibilización se proponen las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Mesa de sensibilización frente al ruido de las actividades de ocio: Sería una mesa liderada por el personal municipal, en el cual participarían todos los agentes implicados, especialmente los hosteleros y los vecinos. ○ Desarrollo de un código de buenas prácticas y de un sello identificativo para los locales concienciados con el ruido que se adhieran a la campaña ○ Desarrollo de otras acciones vinculadas a la campaña de concienciación: campañas de concienciación a pie de calle con reparto de documentación y merchandising, actuaciones en la vía pública para la concienciación frente al ruido (mimos, teatro en la calle, etc.). ○ Monitorización del ruido en espacios abiertos (terrazas, plazas concurridas, etc.) con sonógrafos registradores que informen en tiempo real de los niveles de ruido presentes.

Línea Estratégica E6	Estrategias de concienciación ciudadana y formación a trabajadores para la lucha contra el ruido
Programa Actuación	E6.4. Formación a profesionales
Acción	Formación a profesionales
Código	E6.4.1
Descripción	<p>Se propone realizar campañas para formar en la prevención de ruido a los profesionales y personal de la administración que realice tareas en la vía pública susceptibles de generar molestias con el objeto de que se apliquen las mejores técnicas para la minimización del impacto del ruido sobre la población.</p> <p>Se plantean actuaciones como jornadas de formación y cursos orientados, entre otros, a los siguientes colectivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Conductores autobuses o de vehículos de recogida de residuos, con campañas de conducción respetuosa y ecológica, de forma que se minimicen los niveles de ruido. ○ Empleados de labores de jardinería, con jornadas que ayuden a disminuir el ruido de la maquinaria y programación de los trabajos para minimizar las molestias a los vecinos. ○ Conductores de vehículos de urgencia y asistencia sanitaria, con campañas de sensibilización frente al ruido. ○ Trabajadores vinculados a las labores de carga y descarga, con formación de buenas prácticas.

11.7.- E7.Estrategias en otros servicios de gestión municipal para la mejora frente al ruido

Línea Estratégica E7	Estrategias en otros servicios de gestión municipal para la mejora frente al ruido
Programa Actuación	E7.1. Actuaciones para la mejora acústica del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos
Acción	Actuaciones para la mejora acústica del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos
Código	E7.1.1
Descripción	<p>Las actividades de recogida de residuos son actividades generadoras de molestias por ruido que además suelen realizarse en gran medida en horario nocturno, periodo en el que se magnifican los ruidos generados. Por ello es importante eliminar o minimizar las emisiones acústicas y el impacto que pueda producir sobre la población.</p> <p>A continuación, se presentan una serie de medidas con el fin de contribuir a la reducción de los niveles de ruido de estas actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Valorar la posibilidad de adoptar sistemas de recogida de RSU menos ruidosos que los métodos actuales. ○ Incentivar el empleo de camiones mejor insonorizados y contenedores de carga menos ruidosos. ○ Incentivar el uso de vehículos híbridos o eléctricos. ○ Optimizar los horarios. Los puntos y las rutas de recogida de residuos contemplando la variable acústica. ○ Realizar auditorías acústicas rutinarias que incluyan la revisión de los vehículos y maquinaria empleada. ○ Incluir en los pliegos de contratación del servicio y de la compra de maquinaria criterios puntuables que minimicen el impacto acústico de la actividad.

Línea Estratégica E7	Estrategias en otros servicios de gestión municipal para la mejora frente al ruido
Programa Actuación	E7.2. Actuaciones para la mejora de los servicios de limpieza viaria
Acción	Actuaciones para la mejora de los servicios de limpieza viaria
Código	E7.2.1
Descripción	<p>Algunas de las medidas que se podrían emplear para la mejora acústica de los servicios de limpieza:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Exigencia del cumplimiento de lo especificado en el RD 212/2002 y en el RD 534/2006 por el que se modifica el decreto anterior, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas maquinas. ○ Mejora acústica mediante la sustitución de vehículos con motores tradicionales por otros con motores híbridos o eléctricos. ○ Fomentar el estudio y control de los niveles de emisión sonora de la maquinaria vinculada a la limpieza viaria. ○ Control y adecuación del mantenimiento de los vehículos de la flota mediante revisiones periódicas, incluyendo test de emisiones sonoras. ○ Empleo de silenciadores adecuados para los motores de la maquinaria más ruidosa.

Línea Estratégica E7	Estrategias en otros servicios de gestión municipal para la mejora frente al ruido
Programa Actuación	E7.3. Actuaciones para la mejora de los servicios de jardinería
Acción	Actuaciones para la mejora de los servicios de jardinería
Código	E7.3.1
Descripción	<p>En las actividades de jardinería se emplea maquinaria (segadoras, motosierras, cortacésped, sopladoras, etc.) que genera niveles sonoros elevados y molestias sobre la población.</p> <p>Con el objeto de combatir el ruido asociado a esta actividad se proponen las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Exigir del cumplimiento de lo especificado en el RD 212/2002 y en el RD 534/2006, por el que se modifica el RD anterior, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas. ○ Empleo de maquinaria eficiente según los criterios acústicos, y contemplar la obligatoriedad de realizar un mantenimiento preventivo adecuado de la maquinaria, incluyendo tests de emisiones sonoras de vehículos en actividad tales como segadoras, sopladoras, etc. ○ Empleo de silenciadores para los motores de la maquinaria ruidosa utilizada. ○ Sustitución de maquinaria ruidosa por nuevos modelos en los que la potencia acústica generada sea menor. ○ Evitar en la medida de lo posible los horarios nocturnos y las primeras horas de la mañana, ya que es en esta franja horaria donde se perciben y molestan más las emisiones acústicas procedentes de la maquinaria empleada. ○ Planificar convenientemente la actividad en los entornos de edificios sensibles (centros educativos y sanitarios) para minimizar las molestias en los horarios más críticos.

12.- Estrategia a largo plazo

La estrategia a largo plazo, plazo superior a 5 años, debe ser continuar trabajando en las siete líneas estratégicas de trabajo definidas, ya que la tendencia debe ser hacia una reducción de los niveles acústicos hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación en cada área del municipio, así como la protección de zonas tranquilas y espacios públicos al aire libre, cosa que no se resuelve en un plazo de cinco años.

13.- Información económica

En la situación actual no es posible concretar un presupuesto para el desarrollo del Plan de Acción, siendo voluntad del Ayuntamiento de Gijón/Xixón poder disponer de la mayor cantidad de recursos posibles para la lucha contra la contaminación acústica.

14.- Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del Plan de Acción

El sistema de gestión propuesto para el Plan de Acción incluye una sistemática para la evaluación y seguimiento de las medidas presentadas, basada en una serie de indicadores para valorar la evolución de las medidas propuestas y para soportar la toma de decisiones. Su seguimiento y actualización permitirá contrastar la validez de las actuaciones planteadas e identificar la necesidad de ajustes o de acciones complementarias a las presentadas.

A nivel global, no se tiene duda que la próxima actualización del Mapa Estratégico (actualización prevista según la legislación cada 5 años) también ofrecerá una valoración de los resultados obtenidos tras la aplicación de este Plan de Acción en materia de contaminación acústica del municipio de Gijón/Xixón.

15.- Equipo de trabajo

AYUNTAMIENTO DE GIJÓN/XIXÓN

Dirección del Estudio

Concejalía de Medioambiente y Movilidad, siendo el responsable del contrato el Jefe de Servicio de Calidad y Vigilancia Ambiental del Ayuntamiento de Gijón/Xixón.

ACUSTTEL

Autores del Estudio

- ◆ Juan Luis Aguilera de Maya. Coordinador del Estudio, Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, 25 años de experiencia
- ◆ Rubén González García, Jefe de Equipo, Ingeniero Industrial especialidad en Medio Ambiente, 18 años de experiencia
- ◆ Jaume Aguilera Segura, Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, 15 años de experiencia,
- ◆ Belén Sanabre Serrano, Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones 14 años de experiencia
- ◆ Sergio Bono Mira, Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, 20 años de experiencia,
- ◆ Francisco Caba Pasada, Técnico de Laboratorio, 17 años de experiencia
- ◆ Vincent Marant, Doctor Ingeniero Industrial, 21 años de experiencia,