

# Diario de León

## El plan contra el ruido plantea rotondas en tres puntos negros de atascos en cruces de León

Los técnicos instan al Ayuntamiento a ejecutar glorietas en las intersecciones de Lancia con Independencia, Corredera y Alcalde Miguel Castaño, y Padre Isla con Álvaro López Núñez y Suero de Quiñones

**Editorial:** [Mejorar la fluidez del tráfico y evitar el ruido](#)



El cruce de Padre Isla con Suero de Quiñones y Renueva se remarca entre los puntos negros en los que actuar. RAMIRO

**Álvaro Caballero**

León 28.07.2024 | 03:30 Actualizado: 28.07.2024 | 09:55

No hay comparación con el resto. Amén del casco histórico, donde los locales nocturnos, las terrazas y el ocio definen un espacio propio de conflicto, el tráfico activa [el foco principal del ruido](#) en León. Su incidencia hace que 60.731 vecinos, casi la mitad del padrón del municipio, sufra niveles de más de 55 decibelios durante el día, el listón marcado en rojo por la normativa como perjudicial para la salud. Aunque su número baja a 55.123 personas en el periodo de tarde, enmarcado de 20.00 a 23.00 horas, y por la

noche se concentra en la ciudad antigua por las juergas, el problema requiere un plan de acción. Las líneas las definen los profesionales del Laboratorio de Acústica Aplicada de la Universidad de León dentro de un documento en el que, junto con la «reducción del espacio» para los vehículos, plantea «proyectar obras de menor volumen que permitan reducir el impacto» a partir de la ejecución de glorietas que eliminen los cruces regulados por semáforos.

El plan de acción contra el ruido, redactado por los profesionales a partir de los resultados de las mediciones obtenidas en toda la ciudad, pone deberes al Ayuntamiento de León para que acabe las intersecciones en las que se acumulan filas de vehículos a la espera de que el disco pase del rojo al verde. Los profesionales de la Universidad de León apuestan por eliminar los semáforos y colocar rotondas como apuesta «muy interesante de cara a mejorar la fluidez» del tráfico. La propuesta se centra en tres puntos negros del callejero que consideran «particularmente interesantes: el cruce de las avenidas Alcalde Miguel Castaño, Lancia, Independencia y la Corredera; el definidos por el encuentro de Padre Isla con Suero de Quiñones y Renueva; y el que enmarca el entronque de Padre Isla con Álvaro López Núñez y Cruz Roja de León.

Las intervenciones en estos tres entornos de la ciudad buscan eliminar la parada delante de la línea del semáforo con el motor en marcha. Pese a que los nuevos vehículos ya cuentan con un mecanismo de apagado, la mayoría todavía hacen que la espera provoque el ruido del ralentí, además de la emisión de partículas contaminantes, y repercute en los decibelios que tienen que soportar tanto los vecinos que viven en los edificios de la zona como los peatones y los propios conductores que transitan por las vías. Los niveles, como apuntan los técnicos, se atenuarán con la construcción de las rotondas, en las que el tráfico se regula por sí mismo y apenas embolsa acumulaciones a la hora de dar paso a los peatones o pequeñas horas punta.



Lancia, Corredera, Independencia y Miguel Castaño definen un gran cruce. Ramiro

La medida presenta antecedentes en otras zonas de la ciudad en las que se cambiaron los antiguos cruces, como Álvaro López Núñez, donde se ejecutaron dos sucesivas en los cruces con Mariano Andrés y la

carretera de Asturias, y tiene por delante otras intervenciones ya planificadas, como la nueva rotonda programada con un presupuesto de 616.740 euros a la salida del puente de los Leones, donde confluyen Sáenz de Miera, la avenida de Palencia y el paseo de Salamanca.



Padre Isla, Álvaro López Núñez y Cruz Roja enmarcan una intersección peligrosa. Ramiro

Pero incluso antes de esta última, los profesionales de la Universidad de León marcan en rojo la necesidad de actuar en estos otros tres focos de tráfico y ruido. Su presencia en el listado de problemas no surge como nueva, sino que ya se arrastran desde hace años, aunque no se han llegado a concretar en soluciones. Ni siquiera cuando los grupos políticos que las defendían contaron con poder para hacerlo, como le sucedió hace dos mandatos a Ciudadanos, que sustentaba con sus votos el gobierno del PP pero no logró que prosperara su idea de acabar con el cruce de La Corredera, Alcalde Miguel Castaño, Independencia y Lancia.

La presencia de estas intervenciones en la agenda municipal queda ahora avalada por su inclusión en el plan de acción contra el ruido. El documento, al que están obligados por normativa los municipios con más de 100.000 habitantes, incide en la necesidad de actuar también en los considerados ejes viarios de mayor afluencia: Mártires de Somiedo, General Gutiérrez Mellado, Fernández Ladreda, Antibióticos, Sáenz de Miera, Álvaro López Núñez, Cruz Roja de León, Policarpo Mingote, Riosol, La Magdalena, paseo de Salamanca, Palencia, Independencia, La Granja, Alcalde Miguel Castaño y San Andrés.

La estrategia aplaude la «tendencia a la peatonalización de diferentes calles» y aboga por la «reducción de carriles y ampliación de aceras», aunque sin citar vías concretas. Sí localizan los técnicos el beneficio que tendrá la entrada en funcionamiento de la Ronda Interior para dar «fluidez» al tráfico del Espolón y las «calles estrechas altamente congestionadas» e insisten en que se haga la ronda Noroeste y se abra la conexión con San Andrés por San Juan de Dios. No se olvidan tampoco de instar al Ayuntamiento de León a la «rehabilitación y mantenimiento de las vías existentes» para que «el deterioro y la aparición de baches no influyan negativamente en las condiciones acústicas del entorno».



Ruido Jesús F. Salvadores

### **1/5 Sacar el tráfico de autobuses del foco de Santo Domingo**

El plan contra el ruido recalca la necesidad de que se cree «un intercambiador de autobuses fuera del centro de la ciudad». «Esto permitiría concentrar el número de vehículos pesados en zonas menos contaminadas acústicamente, sin población expuesta, como la zona de la explanada de los Pendones Leoneses», señalan los técnicos de la Universidad al hilo de la intervención que acaba de iniciarse para la construcción de la pérgola bioclimática frente al Auditorio.

La medida «reducirá el ruido producido por el motor del autobús a ralentí en Santo Domingo y su entorno», además de que «la existencia de un intercambiador puede favorecer la utilización de este medio de transporte cuando se produzcan fenómenos meteorológicos adversos, periodos en los que la utilización del transporte privado aumenta». El plan reclama además una «mejora y reorganización del transporte público» y «evitar el solapamiento de líneas».



Ramiro DL

## **2/5 Sacar el tráfico de autobuses del foco de Santo Domingo**

Los redactores del plan contra el ruido dan una vuelta a la programación que hacen desde la Policía Local para la colocación de los radares móviles. En la actualidad, «casi todo el municipio, a excepción de las rondas que rodean la ciudad y algunas grandes avenidas, tienen una limitación en la velocidad máxima de circulación de 30 kilómetros por hora», aunque «en muchas avenidas la velocidad media a la que circulan los vehículos excede este límite». Los técnicos avisan de que «resulta interesante buscar que se cumpla con estos límites, especialmente en calles y avenidas con mucha población expuesta o en las que abunden los centros sanitarios y docentes», y apostillan que «se debería priorizar el control de la velocidad en las vías de actuación prioritarias, en lugar de en vías de entrada y salida del municipio, en la que la mayor parte de los edificios presentes son de uso industrial o terciario, como Sáenz de Miera o la carretera Vilecha».



Jesus F. Salvadores

### **3/5 Apertura de viales y cambios en la circulación**

El documento apunta varias actuaciones menores que supondrían una reducción del ruido. Uno de los entornos «interesantes» se generaría con «la apertura del giro entre la calle Joaquín González Vecín y la avenida de los Jesuitas, que reduciría el volumen de tráfico en un entorno docente». También plantean los técnicos «la apertura de los viales que unen Mariano Andrés con San Mamés a través del paseo correspondiente a las antiguas vías de Feve» por su «un impacto positivo, ya que descongestionaría dos puntos de tránsito actualmente muy utilizados como son la plaza Juan de Austria y el puente de Álvaro López Núñez». No se quedan ahí. Los expertos reclaman que se abra «otros viales, como el que pudiera unir la avenida de la Universidad con la calle Santa María Josefa, que también reducirían el tráfico en zonas residenciales y facilitaría que los vehículos eviten circular por calles vecinales de una manera innecesaria.



Ruido Fernando Otero Perandones

#### **4/5 Zonas 30 y 10 en el entorno de colegios y ambulatorios**

Como ya hicieran los anteriores planes contra el ruido, el nuevo, con vigencia de 2024 a 2029, apuesta por crear «nuevas zonas de prioridad peatonal en el entorno de parques y centros sanitarios o docentes». «Si bien la zona 30 supone una importante reducción de la velocidad de circulación de vehículos en el municipio, se puede fijar un objetivo más ambicioso en ciertas zonas en las que puede resultar interesante», conceden los técnicos, que avisan de que «limitar la velocidad a 10 en los entornos de parques y centros docentes y sanitarios supone además de una mayor reducción de los niveles sonoros y un aumento de la seguridad vial». «Particularmente interesante resultaría en el entorno de los colegios González de Lama (Daoiz y Velarde y Juan XXIII), Luis Vives (Avda. de José Aguado), Colegio Leonés Jesús Maestro (José Aguado), IES Ordoño II (San Juan de Sahagún) y Colegio Virgen Blanca (San Juan)», advierten.

#### **5/5 Instalar en la ciudad sonómetros a la intemperie**

El apartado de propuestas que cierra el plan contra el ruido, redactado por los profesionales del Laboratorio de Acústica Aplicada de la Universidad de León, se cierra con la recomendación de que se instalen «sonómetros de intemperie en puntos conflictivos del municipio donde se puede obtener información interesante respecto a la situación real del ruido en la ciudad». «Esta información sirve para tener datos horarios o de variación a lo largo de diferentes periodos de los niveles sonoros que en determinados puntos se producen», conceden los profesionales, que mantienen que al hacer «participe de estos datos a la población, se puede conseguir una mayor concienciación ciudadana». En este capítulo recogen también que se debe tener «un criterio acústico en la toma de decisiones» municipales y «nunca se debe utilizar asfalto tipo adoquín, ya que supone una importante fuente de ruido y tiende fácilmente a deteriorarse».