

Sede Central · Egoitza Nagusia · Headquarters

C/ Geldo - Parque Tecnológico de Bizkaia

Edificio 700

48160-Derio (Bizkaia) Spain

Tel. +34 94 607 33 00 (centralita)

Fax. +34 94 607 33 49

Burtzeña

Vega de Tapia, s/n

48903 Burtzeña-Barakaldo (Bizkaia) Spain

Tel. +34 94 607 34 90

Fax. +34 94 607 34 95

Zamudio

Parque Tecnológico

Edificio 101

48170 Zamudio (Bizkaia) Spain

<http://www.labein.es>

e-mail: labein@labein.es



Arabako Foru
Aldundia
Diputación
Foral de Álava

labein
tecnalia

PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

CLIENTE:

**DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA
DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Plaza de la Provincia, 4-
01001 - Vitoria-Gasteiz**

FECHA: MARZO2010



PROYECTO: 80.0207.0_DFA Plan de Acción en materia de contaminación acústica para las carreteras con tráficos superior a seis millones de vehículos al año

CLIENTE: Diputación Foral de Álava.
Departamento de Obras Públicas y Transportes.

DOCUMENTO: 80.0207.0-IN-MA-PA_DFA (v 02)

TIPO	DOCUMENTO	FECHA	Observaciones
Entregable	Informe	Marzo 10	

Derio (Bizkaia), Marzo 10

<i>REALIZADO</i>	<i>REVISADO/APROBADO</i>
Pilar Fernández <i>Unidad de Medio Ambiente</i>	Itziar Aspuru <i>Unidad de Medio Ambiente</i>



ÍNDICE

1- Introducción	1
1.1.- Objetivo del Plan de Acción	1
1.2.- Necesidad de la realización del Plan de Acción.....	1
1.3.- Estado actual.....	4
2- Contexto político.....	5
2.1.- Autoridad responsable.....	5
2.2.- Contexto jurídico.....	7
2.3.- Valores límite establecidos en el artículo 5.4 de la Directiva 2002/49/CE.....	9
3- Información de partida para el desarrollo del Plan de Acción.....	10
3.1.- Descripción de los ejes viarios que deben tenerse en cuenta	10
3.2.- Resumen de los resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido.....	20
3.3.- Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido. Determinación de los problemas y situaciones que se deben mejorar	24
4- Proceso del Plan de Acción.....	31
4.1.- Identificación de problemas potenciales y situaciones que necesitan actuaciones de mejora.....	31
4.2.- Relación de consultas públicas realizadas a la población	53
4.3.- Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación	54
4.4.- Acciones que las autoridades competentes prevén poner en marcha dentro de los próximos 5 años, incluyendo cualquier medida para la preservación de las zonas tranquilas.....	58
4.5.- Estrategia a largo plazo	62
4.6.- Información financiera: presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios.....	64
4.7.- Previsiones de implementación, seguimiento y evaluación de resultados del plan de acción (acción / indicador de desempeño)	64
4.8.- Estimaciones en términos de reducción del número de personas afectadas (molestas, interferencia con el sueño, u otro)	66



1- Introducción

1.1.- Objetivo del Plan de Acción

El objetivo del presente documento es presentar el contenido del Plan de Acción en materia de Ruido para los grandes ejes viarios competencia de la Diputación Foral de Álava, de acuerdo con lo recogido en el Anexo V del R.D. 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.

1.2.- Necesidad de la realización del Plan de Acción

La Directiva de Ruido Ambiental (Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental) aborda el ruido procedente de diferentes focos ambientales, como son las carreteras, las líneas de ferrocarril, el tráfico aéreo, así como el ruido ambiental existente en las aglomeraciones.

El propósito de la Directiva es definir un enfoque común con la intención de evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos debidos a la exposición a ruido ambiental, incluyendo la molestia. Para ello se debe establecer un orden de prioridades en los problemas detectados. Así, la Directiva establece la necesidad de aprobar Planes de Acción basados en los resultados de los Mapas de Ruido, para prevenir y reducir el ruido ambiental donde sea necesario, (donde los niveles de exposición puedan inducir efectos nocivos para la salud humana) y para preservar la calidad del ambiente sonoro donde ésta sea buena.

Como complemento a la Directiva, la legislación estatal ha aprobado *la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental*, desarrollada en los *Decretos R.D. 1367/2007 y R.D.*



1513/2005. En el Anexo V de este último Decreto se enumera la información requerida por la Directiva como contenido de los Planes de Acción. A continuación se detallan estos contenidos mínimos.

"ANEXO V: Requisitos mínimos de los planes de acción

1. Los planes de acción incluirán, como mínimo, los elementos siguientes:

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

2. Algunas medidas que pueden prever las autoridades dentro de sus competencias son, por ejemplo, las siguientes:

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

3. Los planes de acción recogerán estimaciones por lo que se refiere a la reducción del número de personas afectadas (que sufren molestias o alteraciones del sueño)."



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

La siguiente tabla presenta una relación de los apartados de este informe en los que se recoge la información anterior:

Nº	Descripción	Localización dentro del documento
1	Descripción de los principales ejes viarios considerados.	Aptdo. 3.1.
2	Autoridad responsable	Aptdo. 2.1.
3	Contexto jurídico	Aptdo. 2.2.
4	Valores límite establecidos con arreglo a la Directiva	Aptdo. 2.3.
5	Resumen de la labor de cartografiado del ruido	Aptdo. 3.2.
6	Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar	Aptos. 3.3. / 4.1.
7	Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública de acuerdo con el artículo 22 de la Ley del Ruido	Aptdo. 4.2.
8	Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación	Aptdo. 4.3.
9	Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas	Aptdo. 4.4.
10	Estrategia a largo plazo	Aptdo. 4.5.
11	Información económica: presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios	Aptdo. 4.6.
12	Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción	Aptdo. 4.7.
13	Estimaciones en términos de reducción de número de personas afectadas	Aptdo. 4.8.



En este sentido, los contenidos de este documento del Plan de Acción se estructuran de la siguiente forma: el apartado 2 contiene la información acerca del contexto jurídico-legislativo; el apartado 3 presenta las características de las áreas consideradas, así como los resultados y conclusiones obtenidas del proceso de realización de los Mapas Estratégicos de Ruido; el apartado 4 detalla el Plan de Acción, identificando y justificando las zonas sobre las que se considera prioritario actuar, incluyendo además medidas correctoras que ya se han adoptado con carácter previo a este análisis, información económica disponible y previsiones a futuro para revisar y evaluar los resultados del Plan.

1.3.- Estado actual

El Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava generó y aprobó los Mapas Estratégicos de Ruido de las vías con tráfico superior a seis millones de vehículos al año y sus correspondientes indicadores, a principios del año 2009. Estos Mapas han sido enviados al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino para su publicación. Por tanto, con este trabajo, se ha finalizado la primera etapa de los Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras de la Red Foral del Territorio Histórico de Álava.

El presente documento recoge el Plan de Acción a llevar a cabo por el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava, para su envío al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y posterior periodo de publicación y alegaciones, antes de ser aceptado como documento definitivo.



De esta forma, se responderá a los requisitos planteados en la legislación (R.D. 1513/2005):

Artículo 24. Revisión de los planes.

Los planes habrán de revisarse y, en su caso, modificarse previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, siempre que se produzca un cambio importante de la situación existente en materia de contaminación acústica y, en todo caso, cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación.

2- Contexto político

2.1.- Autoridad responsable

La autoridad responsable de desarrollar este Plan de Acción, correspondiente a los ejes viarios competencia de la Diputación Foral de Álava, es el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la propia Diputación. Este Departamento es también el responsable de que los nuevos focos que se desarrollen cumplan con lo determinado en el R.D. 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. No obstante, para que el Plan de Acción resulte plenamente operativo es necesario contar con la participación de otras administraciones y departamentos de la Diputación Foral como responsables de algunos aspectos:

- **Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava:** como órgano ambiental competente está encargado de velar por que las Evaluaciones de Impacto Ambiental asociadas a los nuevos desarrollos (tanto en el ámbito local como en el regional) incorporen la variable ruido de una forma adecuada, en base a las determinaciones metodológicas



detalladas en el RD 1367/2007. En la Diputación Foral de Álava se dispone de un protocolo de actuación entre los Departamentos de Obras Públicas y Transportes y Medio Ambiente, de tal manera que se concreten las acciones en materia de ruido y su duración.

- **Departamento de Administración Local y Equilibrio Territorial:** tiene competencias relacionadas con la asistencia y asesoramiento a Entidades Locales, así como con el planeamiento e información del Territorio y gestión y disciplina Urbanística.
- **La Administración Local:** es la responsable de velar porque los nuevos desarrollos urbanísticos cumplan los Objetivos de Calidad Acústica. Esta exigencia del RD 1367/2007 exime a los gestores de infraestructuras de cualquier responsabilidad de incumplimiento de niveles objetivo de ruido para zonas de nuevo desarrollo, tal y como se definen en el mencionado Real Decreto. No obstante, no se descartan posibles actuaciones de mejora conjunta entre los Ayuntamientos y la Diputación en situaciones concretas y en función de la problemática existente.
- **Otros gestores de focos y Administraciones:** el desarrollo del Plan de Acción de las Carreteras de Álava va a requerir del desarrollo de Planes de Acción Zonales que determinen las actuaciones de mejora en lugares concretos. A pesar de que en el Territorio Histórico de Álava no conviven muchos focos de ruido, es frecuente que en una zona de actuación por ruido coexistan focos de gestión ajena a la Diputación, como ADIF u otras administraciones (Ministerio de Fomento y Ayuntamientos). En estos casos, será necesario establecer planes de colaboración con estos gestores y administraciones para definir actuaciones conjuntas y aprovechar recursos e inercias.



Finalmente, el Gobierno Vasco será el responsable de redactar Reglamentos de carácter autonómico que desarrollen los aspectos relativos a la gestión de la variable ruido en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

2.2.- Contexto jurídico

Legislación Europea

Tal y como se ha comentado, la Directiva Europea 2002/49/CE sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental entró en vigor en Julio de 2002. La Directiva se refiere al ruido ambiental originado por carreteras, ferrocarriles y tráfico aéreo, así como el ruido ambiental existente en aglomeraciones urbanas (tráfico viario, ferrocarriles y ruido industrial). Se centra en el impacto acústico sobre las personas y complementa otra legislación europea que establece estándares para las emisiones acústicas de fuentes específicas.

El objetivo de la Directiva es definir un enfoque común para eliminar, prevenir o reducir sobre la base de priorizar los efectos dañinos, incluyendo la molestia, debidos a la exposición al ruido ambiental.

La Directiva requiere que se lleven a cabo las siguientes acciones:

- 1- Determinar la exposición al ruido ambiental mediante la realización de los Mapas Estratégicos de Ruido.
- 2- Asegurar que la información sobre el ruido ambiental y sus efectos esté a disposición del público.
- 3- Adoptar Planes de Acción basados en los resultados del proceso de realización de los Mapas, para prevenir y reducir el ruido ambiental donde



sea necesario y preservar la calidad acústica ambiental donde ésta sea buena.

La Directiva 2002/49/CE sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, ha establecido una serie de obligaciones a los Estados Miembros. Entre ellas, figura la obligación de enviar información a la Comisión Europea sobre los Mapas Estratégicos de Ruido y los Planes de Acción.

Así, el artículo 8 de esta Directiva establece que los Estados Miembros deben elaborar Planes de Acción encaminados a afrontar en su territorio las cuestiones relativas al ruido y a sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuese necesaria con respecto a los lugares próximos a los grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios, grandes aeropuertos y respecto a las aglomeraciones.

Al igual que en el caso de los Mapas Estratégicos de Ruido, se han establecido dos fases de aplicación con fechas límite para la aprobación y entrega de estos Planes a la Comisión Europea:

- 1ª Fase: 18 de julio de 2008. Incluye la realización de Mapas de los ejes viarios de más de 6.000.000 veh/año, los ejes ferroviarios con más de 60.000 circulaciones/año, los aeropuertos con más de 50.000 operaciones/año y las aglomeraciones con más de 250.000 habitantes.

Esta Fase concluye con la aprobación de los Planes de Acción relacionados con cada Mapa Estratégico de Ruido, a realizar en el año 2.009.

- 2ª Fase: 18 de julio de 2013. Incluye la actualización de todos los Mapas de la primera fase y además la realización de los de los ejes viarios de más de 3.000.000 veh/año, los ejes ferroviarios con más de 30.000 circulaciones/año, y las aglomeraciones con más de 100.000 habitantes.



Como en el caso anterior, la conclusión de esta fase será la aprobación de los Planes de Acción relacionados con cada Mapa Estratégico de Ruido, a realizar al año siguiente.

Los planes de acción se revisarán cada 5 años.

Ley Estatal

La transposición de la Directiva 2002/49/CE al ordenamiento jurídico español se realiza con la Ley 37/2003 del Ruido, y con los Reales Decretos que la desarrollan (Real Decreto 1513/2005 y Real Decreto 1367/2007).

2.3.- Valores límite establecidos en el artículo 5.4 de la Directiva 2002/49/CE

El Artículo 5.4. de la Directiva Europea 2002/49/CE legisla que los estados miembros deben remitir los valores límite vigentes:

Artículo 5.4: Indicadores de ruido y su aplicación.

Los Estados miembros facilitarán a la Comisión, a más tardar el 18 de julio de 2005, información de cualesquiera valores límite pertinentes vigentes en su territorio o en preparación, expresados en L_{den} y L_{night} y, en su caso, L_{day} y $L_{evening}$, correspondientes al ruido del tráfico rodado, ferroviario y aéreo y al ruido en los alrededores de los aeropuertos, así como al ruido existente en los lugares dedicados a actividades industriales, junto con explicaciones acerca de la aplicación de dichos valores límite.

Ante la ausencia de una reglamentación autonómica, los valores límite y objetivos de calidad aplicables son los detallados en el RD 1367/2007.

Estos valores límite se encuentran en línea a su vez con la Ordenanza Municipal Reguladora de Ruido y Vibraciones de Álava del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Dicha Ordenanza tiene por objeto regular la actuación municipal en orden a la



protección de las personas contra las agresiones producidas por la energía acústica en sus manifestaciones más representativas: ruido y vibraciones. A los efectos de la Ordenanza, el ruido y las vibraciones se consideran comprendidas dentro de los elementos contaminantes de la atmósfera por formas de energía aludidos en el artículo 30 de la Ley 3/98 de 27 de febrero General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.

3- Información de partida para el desarrollo del Plan de Acción

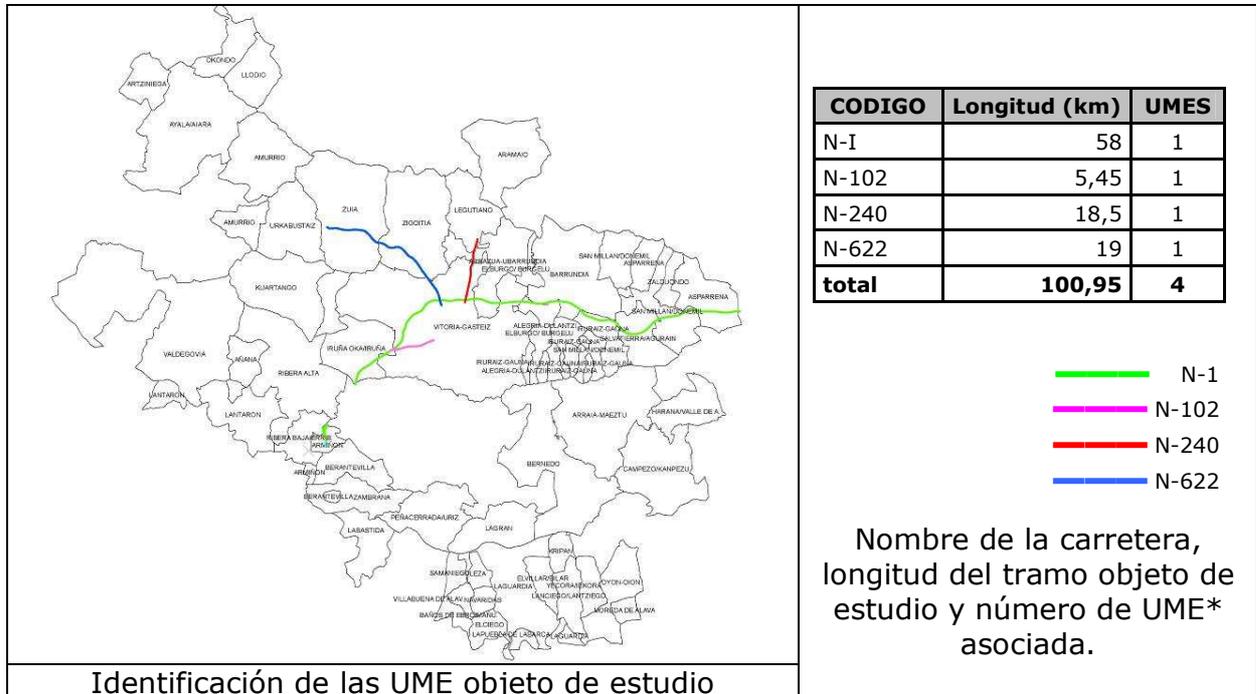
3.1.- Descripción de los ejes viarios que deben tenerse en cuenta

El ámbito de estudio es el Territorio Histórico de Álava, abarcando las carreteras que son competencia de la Diputación Foral de Álava. No obstante, únicamente los tramos de carreteras detallados en la imagen adjunta cumplen los requisitos definidos en la legislación a grandes ejes viarios (tráfico superior a 16.000 vehículos diarios) y, por lo tanto, estos han sido el objeto de estudio y para los que se han elaborado los Mapas Estratégicos de Ruido.

Cada una de estos tramos de carreteras identificados ha constituido una Unidad de Mapa Estratégico (UME) diferenciada a los efectos de su identificación general en el proceso de gestión de ruido seguido (Mapa y Plan), así como en las comunicaciones al Ministerio y a la Comisión.



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO



*UME: Unidad de Mapa Estratégico

El contenido del presente documento hace alusión al Plan de Acción desarrollado para estos tramos de carreteras.

A continuación se efectúa una breve descripción de cada una de las UMEs analizadas, que incluye, entre otros aspectos, las localidades por las que discurren y su población:

UME 1: N-I

La UME 1 se corresponde con el tramo de la carretera N-I que discurre por el Territorio Histórico de Álava. Esta UME consta de dos tramos.

El tramo 1 comienza al sur de la localidad de Armiñón y finaliza con la entrada de la N-I en el Condado de Treviño. El tramo 2 comienza con la entrada de la N-I en la provincia de Álava a la altura de Iruña de Oca / Iruña Oka y finaliza con la



entrada de la UME en Navarra. La longitud de este último tramo es de algo más de 55,5 Km y se caracteriza por poseer dos carriles por sentido de circulación.

 <p>Vista general de la orientación de la UME 1 (N I)</p>	<ul style="list-style-type: none">- Discurre en dirección Suroeste - Nordeste a lo largo de 58 km.- Implica a los municipios de:<ul style="list-style-type: none">Armiñón (166 hab.),Ribera Baja / Erribera Beitia (1.098 hab.),Iruña de Oca / Iruña Oka (1.953 hab.),Vitoria-Gasteiz (216.852 hab.),Arrazua-Ubarrundia (721 hab.),Elburgo/Burgelu (418 hab.),Barrundia (640 hab.),Salvatierra / Agurain (4.006 hab.),San Millán/Donemiliaga (709 hab.) yAsparrena (1.580 hab.)
--	---

A continuación se describen los dos tramos correspondientes a la UME 1.

Las zonas incluidas en el área de influencia acústica se presentan en las figuras adjuntas.

El primer tramo discurre en las inmediaciones de los núcleos residenciales de Armiñón, Manzanos y Rivabellosa. Los dos primeros pertenecen al municipio de Armiñón y el último al de Ribera Baja / Erribera Beitia. La longitud total de este tramo es de algo más de 2,5 Km y se caracteriza por existir una separación de las calzadas de ambos sentidos de circulación y de disponer de dos carriles por sentido.



UME 1 - Carretera N-I. Tramo 1

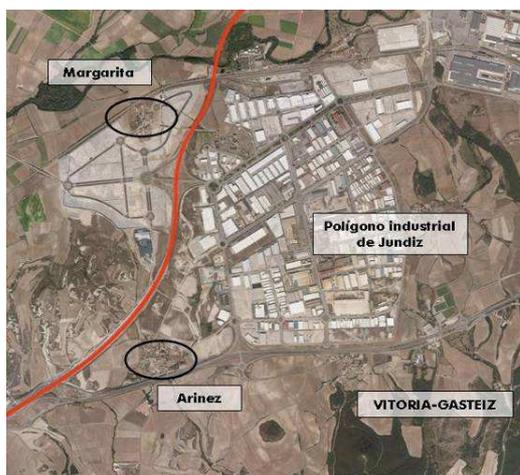


El inicio del tramo 2 se corresponde con la entrada de la UME en Álava en el municipio de Iruña de Oca / Iruña Oka y los usos existentes en las proximidades de la N-I son industriales. En este municipio el núcleo residencial más cercano a la UME es Nanclares de la Oca / Langraiz Oka.

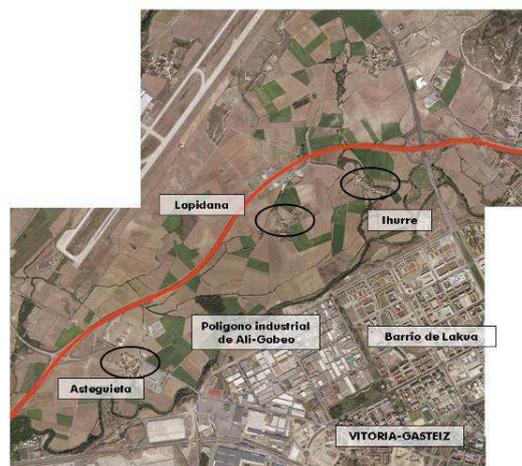


UME 1 – Carretera N-I. Tramo 2 Iruña de Oca / Iruña Oka

El siguiente municipio por el que discurre este tramo de la UME, es Vitoria-Gasteiz y lo rodea. Destaca la presencia de dos polígonos industriales: Gamarra y Jundiz y un barrio residencial ubicado al norte del casco urbano: Lakua. Dentro de la zona de influencia acústica de la UME destacan varios núcleos rurales pertenecientes al término municipal de Vitoria-Gasteiz: Aríñez, Margarita, Asteguieta, Lopidana, Yurre/Ihurre, Abetxuko y Gamarra Mayor / Gamarra Nagusia.



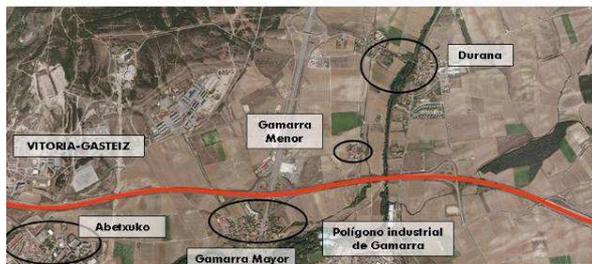
UME 1: N-I. Tramo 2. Entrada en el municipio de Vitoria-Gasteiz



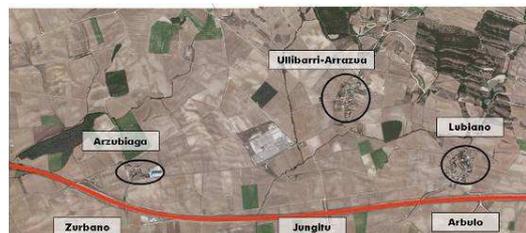
UME 1: N-I. Tramo 2. Paso por Vitoria-Gasteiz



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO



UME 1: N-I. Tramo 2. Salida de Vitoria-Gasteiz



UME 1: N-I. Tramo 2. Paso por Arrazua-Ubarrundia

Una vez que el tramo sale del municipio de Vitoria-Gasteiz, discurre en las proximidades de distintos núcleos de carácter rural pertenecientes a distintos municipios alaveses. En primer lugar, entra en el municipio de Arrazua-Ubarrundia, ubicándose en las cercanías del núcleo de Durana y otros núcleos residenciales de menor tamaño, tales como Arzubiaga y Zurbano/Zurbao.

Posteriormente, vuelve a entrar en el municipio de Vitoria-Gasteiz, localizándose en las inmediaciones de Junguitu/Jungitu, Ullibbarri-Arrazua, Arbulo/Arbulu y Lubiano.

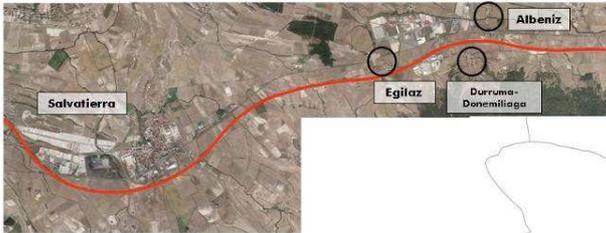


UME 1: N-I. Tramo 2. Paso por Elburgo/Burgelu y Barrundia

Los siguientes municipios por los que discurre son: Elburgo/Burgelu (al sur) y Barrundia (al norte), los núcleos rurales cercanos son: Mendíjur, Argomaniz, Ullibbarri-Arrazua, Audikana, Etxabarri-Urtupina, Arrieta y Dallo.



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO



UME 1: N-I. Tramo 2. Paso por Salvatierra / Agurain

El siguiente municipio localizado en las cercanías de la UME es Salvatierra / Agurain en el que la primera línea de edificios frente a la vía es de tipo industrial.

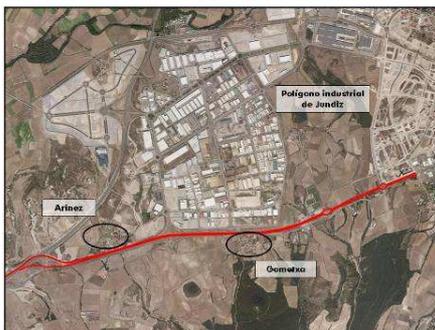
Finalmente, antes de entrar en la provincia de Navarra, el tramo discurre por los municipios de San Millán/Donemiliaga y Asparrena, siendo los núcleos más próximos los de Eguilaz/Egilatz y San Román de San Millán/Durruma.



UME 1: N-I. Tramo 2. Paso por San Millán/Donemiliaga y Asparrena

UME 2: N-102

Esta UME consta de un solo tramo.



- Discurre en dirección Oeste - Este a lo largo de 5,45 km.

- Implica a los municipios de:
Iruña de Oca / Iruña Oka (1.953 hab.) y
Vitoria-Gasteiz (216.852 hab.)

La UME discurre desde el enlace con la N-I a la altura de Iruña de Oca / Iruña Oka hasta la entrada del vial en el casco urbano de Vitoria-Gasteiz, donde pasa a formar parte del entramado urbano.

Circula, en su mayor parte, por Vitoria-Gasteiz en las inmediaciones del polígono industrial de Jundiz e implica a dos de los núcleos rurales pertenecientes al término municipal de Vitoria-Gasteiz: Aríñez y Gometxa.

La UME dispone de dos carriles en cada sentido de circulación existiendo una separación entre las calzadas de ambos sentidos.

UME 3: N-240

Esta UME consta de un solo tramo.

Discurre desde el enlace con la N-I a la altura de Gamarra Mayor / Gamarra Nagusia (Vitoria-Gasteiz) y finaliza a la salida del núcleo de Legutiano. El vial está constituido por dos carriles por sentido hasta la entrada del núcleo de Legutiano a la altura del embalse.



- Discurre en dirección Sur - Norte a lo largo de 18,5 km.

- Implica a los municipios de:
Vitoria-Gasteiz (216.852 hab.),
Arrazua-Ubarrundia (721 hab.) y
Legutio (1359 hab.)



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

Parte de Gamarra Mayor / Gamarra Nagusia y discurre, con tipología de autovía, dentro del término municipal de Vitoria-Gasteiz dejando a un lado el Parque Tecnológico de Álava y Durana (perteneciente al municipio de Arrazua-Ubarrundia). Posteriormente circunvala el pueblo de Miñano Mayor / Miñao, donde existe una pantalla acústica como medida de protección frente al ruido que combina la presencia de un talud vegetal de unos 3 metros con el de una pantalla de 3,5m.

Finalmente, la UME sale de Vitoria-Gasteiz y se adentra unos pocos metros en Arrazua-Ubarrundia, donde no hay usos sensibles destacables en sus inmediaciones, para posteriormente entrar en el municipio de Legutio.

El paso de la UME por este municipio supone una reducción en la velocidad de paso y en el número de carriles (de dos por sentido, a uno por sentido) con la presencia de varios cruces de la UME con otras carreteras y viales urbanos.

Las zonas incluidas en el área de influencia acústica se presentan en las figuras adjuntas.



UME 3 – Carretera N-240. Inicio de la UME:
Vitoria-Gasteiz



UME 3 – Carretera N-240. Final de la UME:
Legutiano

UME 4: N-622

Esta UME consta de un solo tramo.



Vista general de la orientación de la
UME 4 (N 622)

- Discurre en dirección Sudeste - Noroeste a lo largo de 19 km.

- Implica a los municipios de:
Vitoria-Gasteiz (216.852 hab.),
Zigoitia (1.284 hab.) y
Zuia (1.906 hab.)

Discurre desde la salida del casco urbano de Vitoria-Gasteiz al Norte del municipio (Portal de Foronda) hasta el enlace de esta vía con la AP-68. La tipología de la vía se corresponde con el de una autovía con dos carriles por sentido. Destaca la presencia de un túnel a la altura de la entrada de la UME en el municipio de Zuia.

A continuación se describen los diferentes tramos correspondientes a la UME 4. Las zonas incluidas en el área de influencia acústica se presentan en las figuras adjuntas.



UME 4 – Carretera N-622. Inicio de la UME: Vitoria-Gasteiz

Inicia su recorrido en el municipio de Vitoria-Gasteiz y supone la continuación del Portal de Foronda que discurre entre los barrios de Lakua y Arriaga. En esta zona hay dos zonas del municipio que se sitúan en las proximidades de la vía: Yurre/Ihurre y Abetxuko.

Tras el enlace de la UME con la N-I, la vía discurre próxima a núcleos rurales tales como Mendiguren, Aránguiz/Arangiz, Foronda y Etxabarri-Ibiña, todos pertenecientes al municipio de Vitoria-Gasteiz. En el caso de Etxabarri-Ibiña, la mayor parte de los usos que se sitúan más cercanos a la UME son de tipo comercial o terciario.



Posteriormente, la vía entra en el municipio de Zigoitia al que pertenecen los pueblos de Apodaka, Letona y Zaitegi.

UME 4 - Carretera N-622. Paso de la UME por Zigoitia

Finalmente, la N-622 discurre por el municipio de Zuia al que entra en forma de túnel. Entre los núcleos rurales pertenecientes a este municipio que se ubican en la zona de influencia acústica de esta vía destacan Murgia, Sarría y Ametzaga (Zuia) y, en menor medida, Jugo.



UME 4 - Carretera N-622. Paso de la UME por Zuia



UME 4 – Carretera N-622. Final de la UME

La UME finaliza en la conexión de la vía con la AP-68.

3.2.- Resumen de los resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido

La Directiva 2002/49/CE, establece que un Mapa Estratégico de Ruido es, “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”.

En este apartado se incluye un resumen de los resultados de los Mapas de Ruido Estratégicos de los grandes ejes viarios de Álava.

Los resultados obtenidos en el estudio se presentan de acuerdo con los requisitos de la Directiva 2002/49/CE Anexo VI, por los que los Estados Miembros deben indicar los siguientes puntos:

- Número total de personas expuestas, fuera de aglomeraciones, L_{den} en dB a una altura de 4 m sobre el nivel del suelo y en la fachada más expuesta: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.
- Número total de personas expuestas, fuera de aglomeraciones, L_{noche} en dB a una altura de 4 m sobre el nivel del suelo y en la fachada más expuesta: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70.



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

- Número total de personas expuestas, fuera de aglomeraciones, L_{dia} en dB a una altura de 4 m sobre el nivel del suelo y en la fachada más expuesta: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.
- Número total de personas expuestas, fuera de aglomeraciones, L_{tarde} en dB a una altura de 4 m sobre el nivel del suelo y en la fachada más expuesta: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.
- Área total expuesta (L_{den}), indicando la superficie total (en km^2) expuesta a valores de L_{den} superiores a 55, 65 y 75 dB, respectivamente. Se indicará, además, el número total estimado de viviendas y el número total estimado de personas (en centenares) que viven en cada una de esas zonas. Estos datos de población incluyen las aglomeraciones.

La Directiva exige diferenciar las situaciones fuera de las aglomeraciones a contabilizar los datos de exposición al ruido generado por las infraestructuras de transporte. En este contexto, se entiende que se consideran únicamente las aglomeraciones a las que la propia Directiva obliga a realizar Mapa de Ruido Estratégico en la fecha 2007 (aglomeraciones con más de 250.000 habitantes). Dado que no existe en el Territorio Histórico de Álava ninguna aglomeración que cumpla estos requisitos, los datos de afección se refieren al total de las zonas afectadas.

Como primeros resultados y previo a la presentación de los datos referentes al número de personas expuestas al ruido (esta información se adjunta en el apartado siguiente), se muestra a continuación información referente a superficie expuesta y edificios de especial sensibilidad expuestos al ruido.

En la tabla siguiente se presenta la superficie total expuesta a valores L_{den} superiores a 55, 65 y 75 dB respectivamente.



ID carretera	Lden [dB(A)]		
	>55	>65	>75
	km ²	km ²	km ²
N-I	126,77	30,67	5,31
N-102	6,36	1,04	0,19
N-240	14,61	2,90	0,46
N-622	28,46	6,56	1,13

A continuación se presentan los datos del número de edificios de especial sensibilidad al ruido (usos docente y sanitario) afectados acústicamente a lo largo de las carreteras de la red Foral del Territorio Histórico de Álava.

UME 1: N-I

Municipio: Vitoria-Gasteiz

Centro: ESCUELA DE HOSTELERIA Y TURISMO GAMARRA



Niveles de ruido del Mapa Estratégico de Ruido:

L_{dia}: > 60 dBA

L_{tarde}: > 60 dBA

L_{noche}: > 55 dBA

L_{den}: > 65 dBA

Municipio: Vitoria-Gasteiz

Centro: COLEGIO INMACULADA CONCEPCION



Niveles de ruido del Mapa Estratégico de Ruido:

L_{dia}: > 60 dBA

L_{tarde}: > 60 dBA

L_{noche}: > 55 dBA

L_{den}: > 65 dBA



Municipio: Vitoria-Gasteiz

Centro: IKASTOLA ABETXUKO



Niveles de ruido del Mapa Estratégico de Ruido:

L_{dia} : < 60 dBA

L_{tarde} : < 60 dBA

L_{noche} : > 50 dBA

L_{den} : > 60 dBA

UME 3: N-240

Municipio: Vitoria-Gasteiz

Centro: ESCUELA DE HOSTELERIA Y TURISMO GAMARRA



Niveles de ruido del Mapa Estratégico de Ruido:

L_{dia} : < 60 dBA

L_{tarde} : < 60 dBA

L_{noche} : > 50 dBA

L_{den} : > 60 dBA

UME 4: N-622

Municipio: Zuia

Centro: Colegio Público Virgen De Oro



Niveles de ruido del Mapa Estratégico de Ruido:

L_{dia} : < 60 dBA

L_{tarde} : < 60 dBA

L_{noche} : > 50 dBA

L_{den} : < 60 dBA



Municipio: Zuia

Centro: COLEGIO DE LOS PADRES PAULES



Niveles de ruido del Mapa Estratégico de Ruido:

L_{dia}: > 60 dBA

L_{tarde}: > 60 dBA

L_{noche}: > 50 dBA

L_{den}: > 60 dBA

Municipio: Zuia

Centro: Guardería Infantil Municipal Potxokiak



Niveles de ruido del Mapa Estratégico de Ruido:

L_{dia}: > 70 dBA

L_{tarde}: > 65 dBA

L_{noche}: > 60 dBA

L_{den}: > 70 dBA

3.3.- Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido. Determinación de los problemas y situaciones que se deben mejorar

Para la determinación del número de personas expuestas al ruido expresadas en centenas de población, se ha considerado que la existencia de cualquier número de personas superior a 50 en cualquier rango de dB constituye en sí la primera centena. Para el resto de centenas siguientes, se ha considerado el mismo proceso.

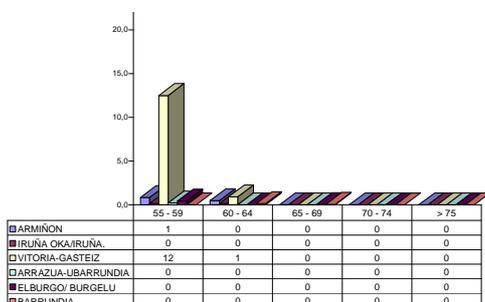


PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

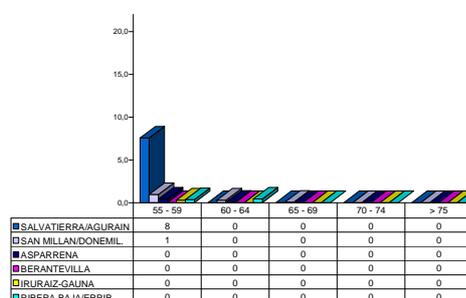
En los gráficos siguientes se presentan los resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido en cada UME para cada una de las carreteras analizadas, en términos del número total de personas expuestas en cada municipio según rangos de niveles sonoros y para todos los periodos de análisis.

UME 1: N-I

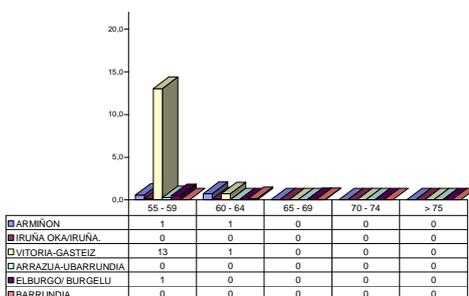
POBLACION EXPUESTA (centenas)
Ldia (1 de 2)



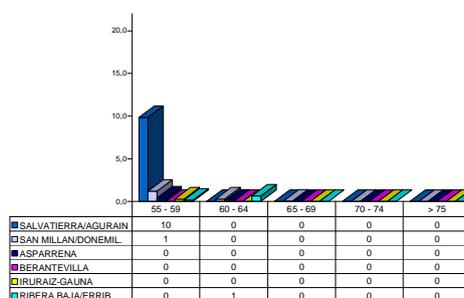
POBLACION EXPUESTA (centenas)
Ldia (2 de 2)



POBLACION EXPUESTA (centenas)
Ltarde (1 de 2)



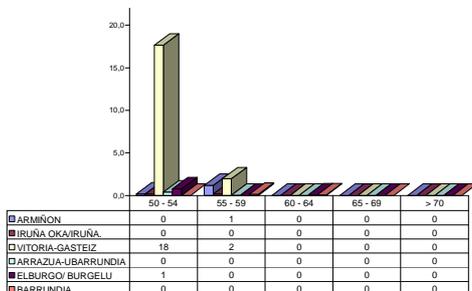
POBLACION EXPUESTA (centenas)
Ltarde (2 de 2)



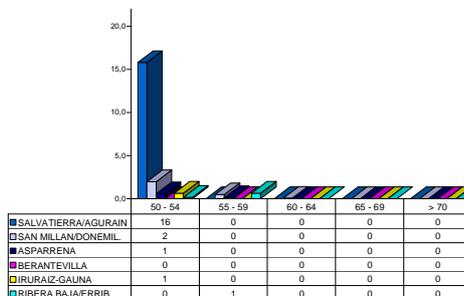


PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

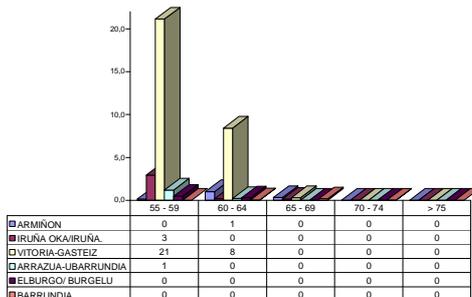
POBLACION EXPUESTA (centenas)
Lnoche (1 de 2)



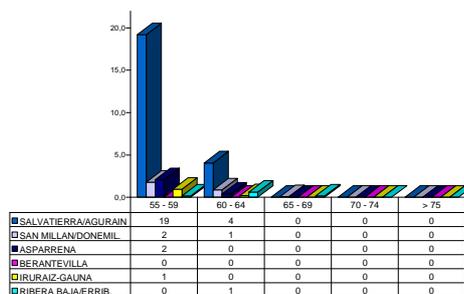
POBLACION EXPUESTA (centenas)
Lnoche (2 de 2)



POBLACION EXPUESTA (centenas)
Lden (1 de 2)

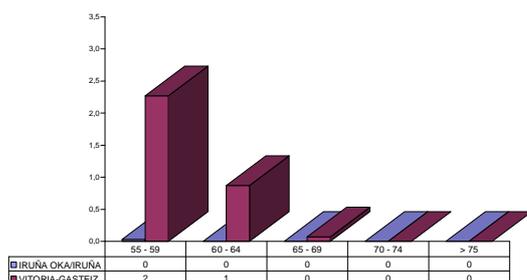


POBLACION EXPUESTA (centenas)
Lden (2 de 2)

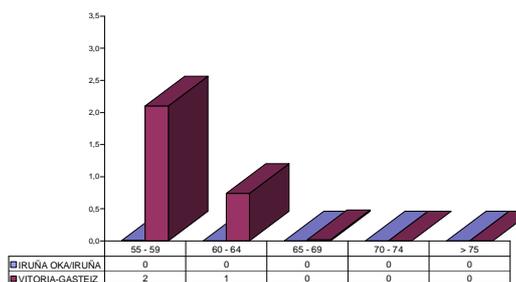


UME 2: N-102

POBLACION EXPUESTA (centenas)
Ldia



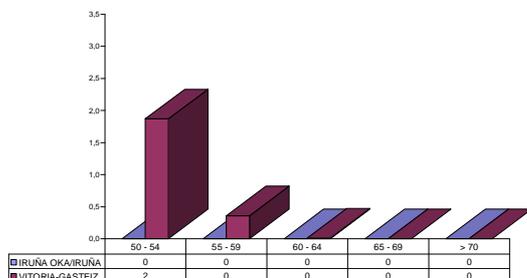
POBLACION EXPUESTA (centenas)
Ltarde



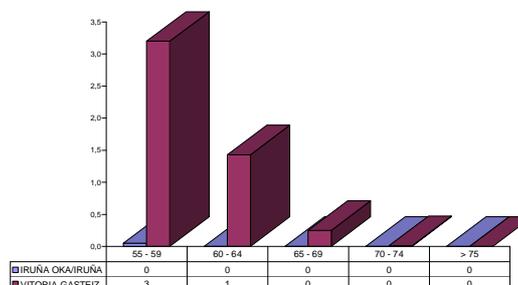


PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

POBLACION EXPUESTA (centenas)
Lnoche

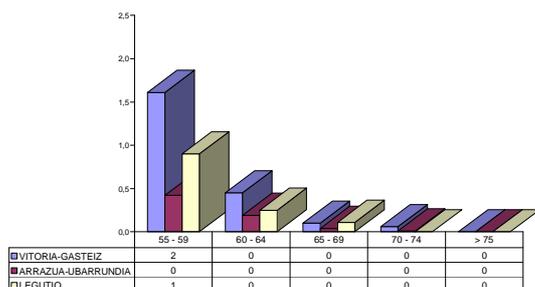


POBLACION EXPUESTA (centenas)
Lden

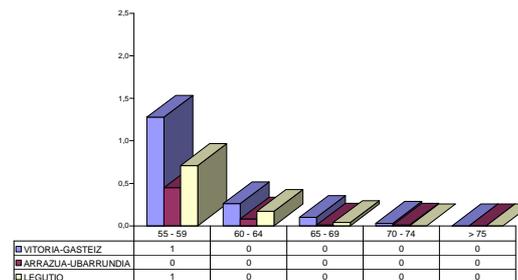


UME 3: N-240

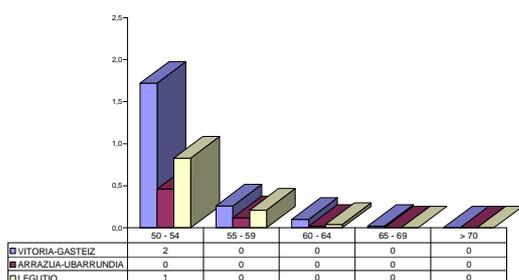
POBLACION EXPUESTA (centenas)
Ldia



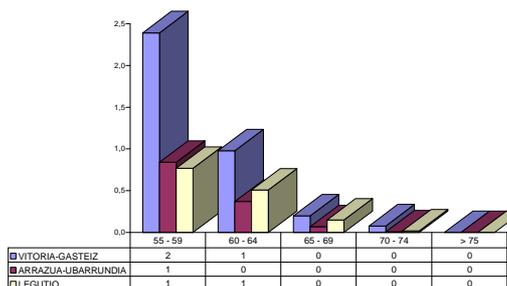
POBLACION EXPUESTA (centenas)
Ltarde



POBLACION EXPUESTA (centenas)
Lnoche



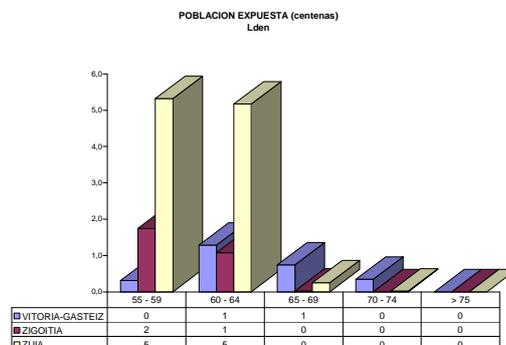
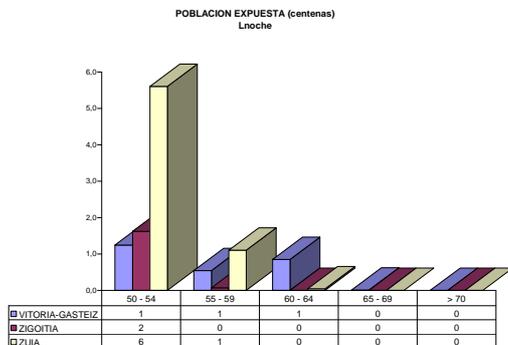
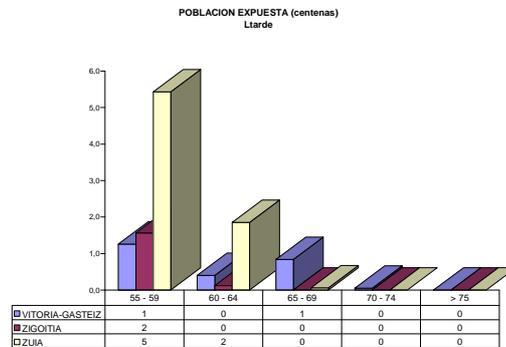
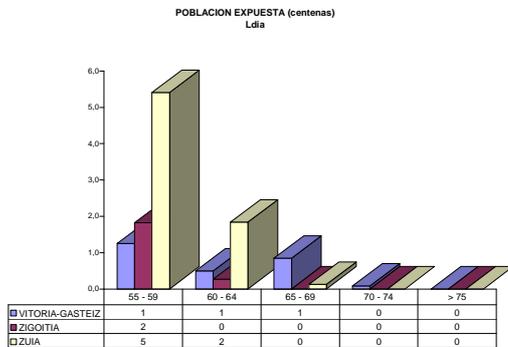
POBLACION EXPUESTA (centenas)
Lden





PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

UME 4: N-622



Las zonas en las que se debe actuar se corresponden con aquellas en las que se superen los Objetivos de Calidad Acústica en situación consolidada (para las distintas zonas y usos especificados en el mismo).

Los Objetivos de Calidad Acústica marcados en el Real Decreto 1367/2007 para zonas de uso residencial son los siguientes: 65 dB(A) para el día y la tarde, y 55 dB(A) para la noche. Los centros de enseñanza, dado que su uso durante el periodo día es considerado sensible al impacto acústico no deberán estar expuestos, según el RD 1367 a niveles de ruido superiores a 60 dB(A) de L_{día}.



Analizando de forma global los datos obtenidos en los Mapas Estratégicos de Ruido, se pueden extraer las siguientes conclusiones para cada UME:

UME	Periodo evaluación	Superación de los OCAs		Municipio
		Edificios residenciales (población)	Edificios de enseñanza	
UME 1 N - 1	Día	Ninguno	2 centros	Vitoria - Gasteiz
	Tarde	Ninguno		
	Noche	1 centena 2 centenas 1 centena		Armiñón Vitoria - Gasteiz Ribera Baja/Erribera Beitia
UME 2 N - 102	Día	Ninguno	Ninguno	
	Tarde	Ninguno		
	Noche	Ninguno		
UME 3 N - 240	Día	Ninguno	Ninguno	
	Tarde	Ninguno		
	Noche	Ninguno		
UME 4 N - 622	Día	1 centena		Vitoria - Gasteiz
			2 centros	Zuia
	Tarde	1 centena		Vitoria - Gasteiz
	Noche	2 centenas 1 centena		Vitoria - Gasteiz Zuia

Se puede concluir que el periodo de evaluación más crítico es el periodo noche, manteniendo el análisis en el período diurno sólo para el análisis de la exposición de los edificios sensibles, centros de enseñanza en este caso.



A la vista de los resultados, la carretera que más afección acústica genera es la N-I (UME 1) y en segundo lugar la N-622 (UME 4).

Los municipios más afectados son Vitoria-Gasteiz y Zuia, seguidos de Armiñón y Ribera Baja/Erribera Beitia.

En cualquier caso, dado que el procedimiento de contabilizar la población residente en centenas pudiera estar ocultando personas y edificios residenciales afectados, en el apartado siguiente se analizan con más detalle los resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido en cada uno de los núcleos residenciales que pudieran estar afectados por el ruido generado por alguna de las UMEs analizadas.

Cabe mencionar, además, que en algunas de las zonas analizadas, la distribución de la población en los edificios residenciales no responde a los estándares más comunes, cercanos a un valor medio de 2,7 personas por vivienda. Así se desprende del análisis de los datos de población utilizados y de la identificación realizada de número de edificios residenciales, tipología superficie y altura. La desviación respecto a los estándares puede corresponder a la existencia de viviendas no ocupadas oficialmente (segunda vivienda).



4- Proceso del Plan de Acción

4.1.- Identificación de problemas potenciales y situaciones que necesitan actuaciones de mejora

Tal como se adelantaba en el apartado anterior, se han evaluado con más detalle los datos obtenidos en los Mapas Estratégicos de Ruido de las cuatro UMEs para detectar los posibles núcleos residenciales afectados por niveles superiores a los Objetivos de Calidad Acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007. Se adopta como criterio de evaluación el periodo L_{noche} , puesto que es el más desfavorable en cuanto a la posibilidad de incumplimiento de los objetivos.

En este sentido, a continuación se presentan estos núcleos residenciales expuestos al ruido:

UME 1: N-I:

- Eguilaz/Egilatz, en el municipio de San Millán/Donemiliaga
- Junguitu/Jungitu, Gamarra Mayor / Gamarra Nagusia y Abetxuko, en el municipio de Vitoria-Gasteiz
- Manzanos, en el municipio de Ribera Baja / Erribera Beitia
- Armiñón.

UME 2: N-102:

- Aríñez, en el municipio de Vitoria-Gasteiz

UME 3: N-240:

- Gamarra Mayor / Gamarra Nagusia, en el municipio de Vitoria-Gasteiz
- Urbina, en el municipio de Legutio y Luko, en el municipio de Arrazua-Ubarrundia

UME 4: N-622:

- Ametzaga (Zuia) y Sarría, en el municipio de Zuia
- Aránguiz/Arangiz, en el municipio de Vitoria-Gasteiz

De cara a establecer una priorización justificada de las actuaciones de mejora requeridas en cada una de las zonas identificadas, se recopilan a continuación los datos necesarios respecto a la cuantificación objetiva de la afección (considerando la población del núcleo residencial al año 2009), así como respecto a la manifestación de quejas por parte de la población.

UME 1: N-I

EGUILAZ/EGILATZ, en el municipio de SAN MILLÁN/DONEMILIAGA

El núcleo urbano de Eguilaz/Egilatz se encuentra en primera línea de la carretera N-I (ver imagen), y está afectado por los niveles sonoros generados por dicha carretera.



Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual.



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

A fecha de Enero 2009 en Eguilaz/Egilatz estaban registradas 46 personas.

Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas por niveles de ruido originados por el tráfico de la N-I en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche, en rangos de 5 dB.

En esta zona no hay ningún edificio sensible expuesto.

Núcleo Urbano	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
EGUILAZ / EGILATZ	23	23	0



Núcleo residencial de Eguilaz/Egilatz, primera línea de la carretera N-I.



JUNGUITU/JUNGITU, en el municipio de VITORIA-GASTEIZ



Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual.

A fecha de Enero 2009 en Junguitu/Jungitu se encuentran registrados 85 personas. Como se puede apreciar en la imagen, no todas las viviendas están expuestas a niveles sonoros superiores a los establecidos en los objetivos de calidad acústica.

Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas por niveles de ruido, superiores a los Objetivos de Calidad Acústica, originados por el tráfico de la N-I en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche. No hay ningún edificio sensible expuesto.

Núcleo Urbano	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
JUNGUITU / JUNGITU	60	0	0

Cabe destacar también que, con anterioridad a la realización de los Mapas Estratégicos de Ruido, en el núcleo urbano de Junguitu/Jungitu se han producido quejas en cuanto a ruido procedente de la carretera N-I por parte de la población residente.

GAMARRA MAYOR / GAMARRA NAGUSIA, en el municipio de VITORIA-GASTEIZ



Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual.

El núcleo urbano de Gamarra Mayor / Gamarra Nagusia, en el municipio de Vitoria-Gasteiz, se encuentra expuesto al ruido generado tanto por la carretera N-I, como por la carretera de acceso a dicho núcleo N-240 (ver UME 3).

La población residencial asciende a 288 personas a fecha de Enero 2009.

Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas por niveles de ruido originados por el tráfico de la N-I en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche.



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

Además se ha identificado un edificio sensible expuesto a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad. Se trata de la Escuela de Hostelería y Turismo Gamarra, en el que se estima que durante el día los niveles de ruido originados por la N-I superan los 60 dB(A).

Núcleo Urbano	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
GAMARRA MAYOR / GAMARRA NAGUSIA	218	4	0

Debido a que esta zona está afectada por la presencia de dos carreteras, se considera recomendable estudiar la afección conjunta de ambas carreteras y sus enlaces para realizar la propuesta de medidas correctoras y por consiguiente optimizar recursos y esfuerzos para la búsqueda de soluciones.

ABETXUKO en el municipio de VITORIA-GASTEIZ



Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual.

A fecha de Enero 2009 en Abetxuko estaban registradas 3250 personas.

Como se puede apreciar en la imagen, la mayoría de las viviendas residenciales se encuentran fuera de la superficie de afección de la carretera N-I, debido a la presencia de un talud en la mayoría del recorrido en el entorno de Abetxuko.

Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas por niveles de ruido originados por el tráfico de la N-I en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche. No hay ningún edificio sensible expuesto.

Núcleo Urbano	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
ABETXUKO	3	1	1

MANZANOS en el municipio de RIBERA BAJA / ERRIBERA BEITIA



Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual.

Cabe destacar que la carretera N-I a su paso por Manzanos se encuentra en el Condado de Treviño, por lo que la competencia de su gestión es del Ministerio de Fomento. En este sentido, existe una Comisión Mixta compuesta por la Diputación Foral de Álava y el Ministerio de Fomento, responsable de la definición de bases de estrategia conjunta de actuaciones en el entorno del Condado de Treviño, limítrofe con el Territorio Histórico de Álava.

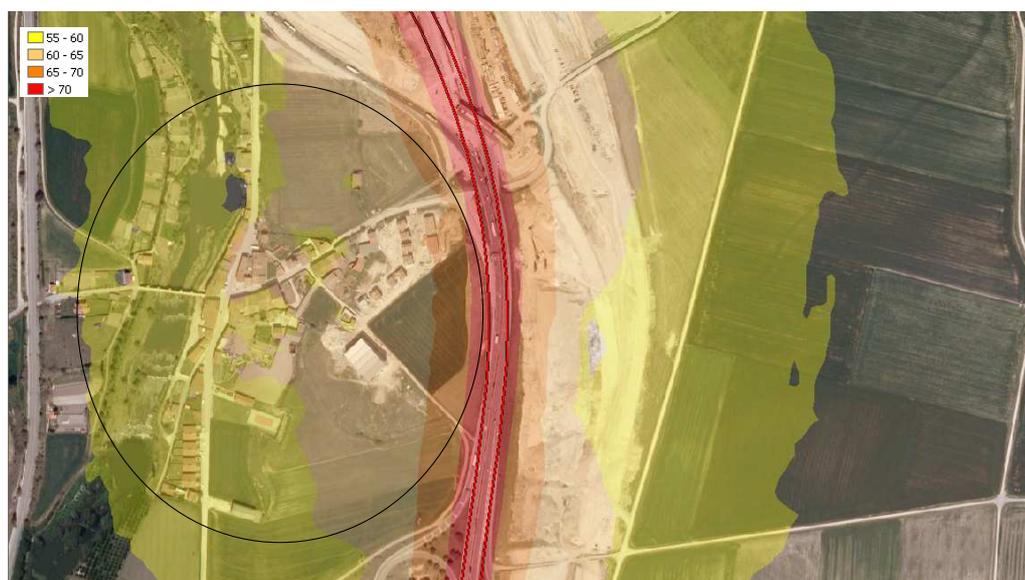
En Manzanos se encuentran registrados 181 personas.

Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas en los diferentes rangos de niveles de ruido originados por el tráfico de la N-I en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche. No hay ningún edificio sensible expuesto.

Núcleo Urbano	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
MANZANOS	42	50	0

En esta zona de afección se han recibido constantes quejas por parte de la población de Manzanos en relación al ruido generado por la carretera N-I a su paso por dicho núcleo residencial.

ARMIÑÓN



Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual.

El núcleo residencial de Armiñón se encuentra con vista directa de la carretera N-I. En este sentido, para evitar que en el futuro se incremente la cantidad de población afectada por dicha carretera, en la actualidad la Diputación Foral de



Álava ha establecido la obligatoriedad de informar de los planes urbanísticos en este entorno y exige al promotor que establezca las medidas correctoras necesarias para evitar el impacto acústico.

Cabe destacar la presencia en esta zona de otra carretera, competencia de Ministerio de Fomento, la autopista AP-1. Como se puede observar en la imagen, en la actualidad el entorno de la N-I está en obras en este tramo, debido a que la AP-1 está siendo modificada.

En Armiñón se encuentran 229 personas registradas.

Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas por niveles de ruido en diferentes rangos originados por el tráfico de la N-I en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche. No hay ningún edificio sensible expuesto.

Núcleo Urbano	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
ARMIÑÓN	64	104	1



Paso de la carretera N-I por el núcleo residencial de Armiñón.

UME 2: N-102

ARÍÑEZ, en el municipio de VITORIA-GASTEIZ



Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual.

En Aríñez solo algunos de los edificios residenciales se encuentran en primera línea de la carretera N-102.

La población es de 115 personas.

Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas por diferentes rangos de niveles de ruido originados por el tráfico de la N-102 en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche. No hay ningún edificio sensible expuesto.



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

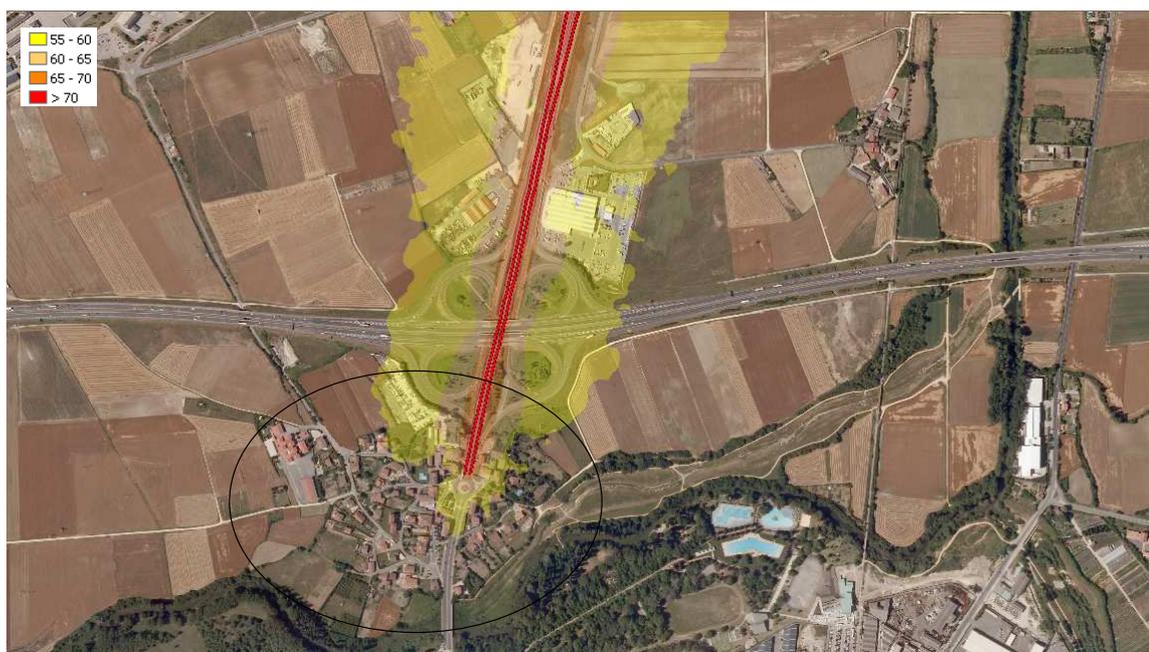
Núcleo Urbano	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
ARÍÑEZ	12	15	0



Núcleo residencial de Aríñez, primera línea de la carretera N-I.

UME 3: N-240

GAMARRA MAYOR / GAMARRA NAGUSIA, en el municipio de VITORIA-GASTEIZ



Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual.

Como se ha comentado con anterioridad, el núcleo urbano de Gamarra Mayor / Gamarra Nagusia se encuentra expuesto al ruido generado por la carretera N-I (ver UME 1) y por la N-240.

La población residencial asciende a 288 personas a fecha de Enero 2009.

Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas por niveles de ruido originados por el tráfico de la N-240 en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche.



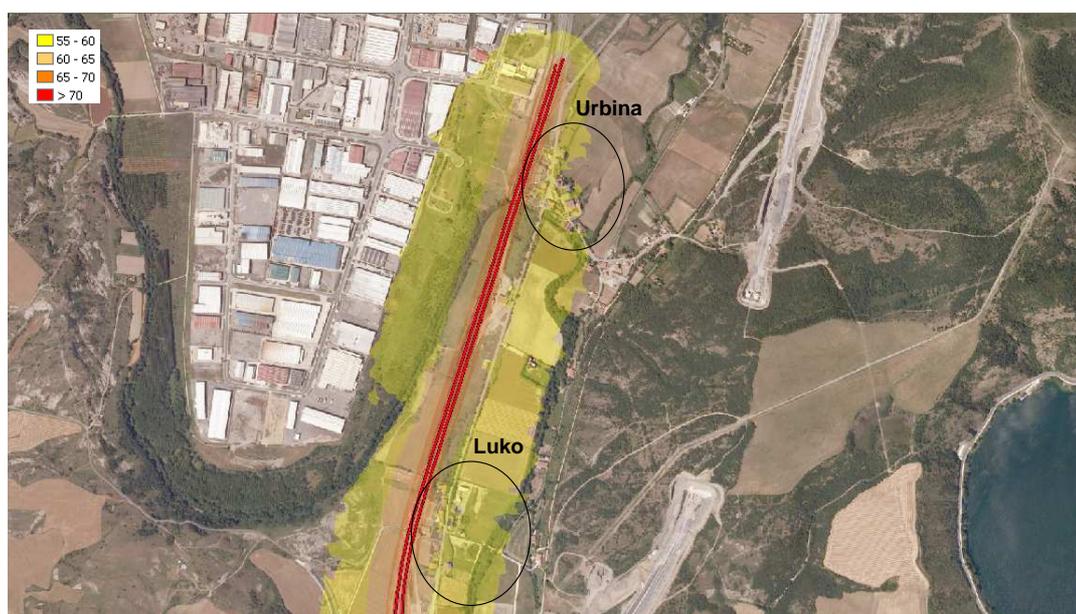
PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

Núcleo Urbano	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
GAMARRA MAYOR/ GAMARRA NAGUSIA	31	16	8

Como se observa, el número de personas expuestas al ruido de tráfico originado por la N-240 es muy inferior al ocasionado por la N-I aunque los niveles sean más elevados. En cualquier caso, cabe recordar que no se pueden sumar las cifras de personas expuestas, puesto que se debe analizar y valorar la acumulación de ruido en cada caso.

Como se ha comentado, se recomienda estudiar la afección conjunta de ambas carreteras y sus enlaces para proponer medidas correctoras comunes y por consiguiente optimizar recursos y esfuerzos.

URBINA, en el municipio de LEGUTIO, y LUKO, en el municipio de ARRAZUA-UBARRUNDIA



Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual.

Cabe destacar que en las cercanías de estos dos núcleos urbanos existen otras infraestructuras de transporte importantes, en concreto, la línea ferroviaria de Alta Velocidad, en construcción, y la autopista AP-1 entre Vitoria-Gasteiz--Eibar.





PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

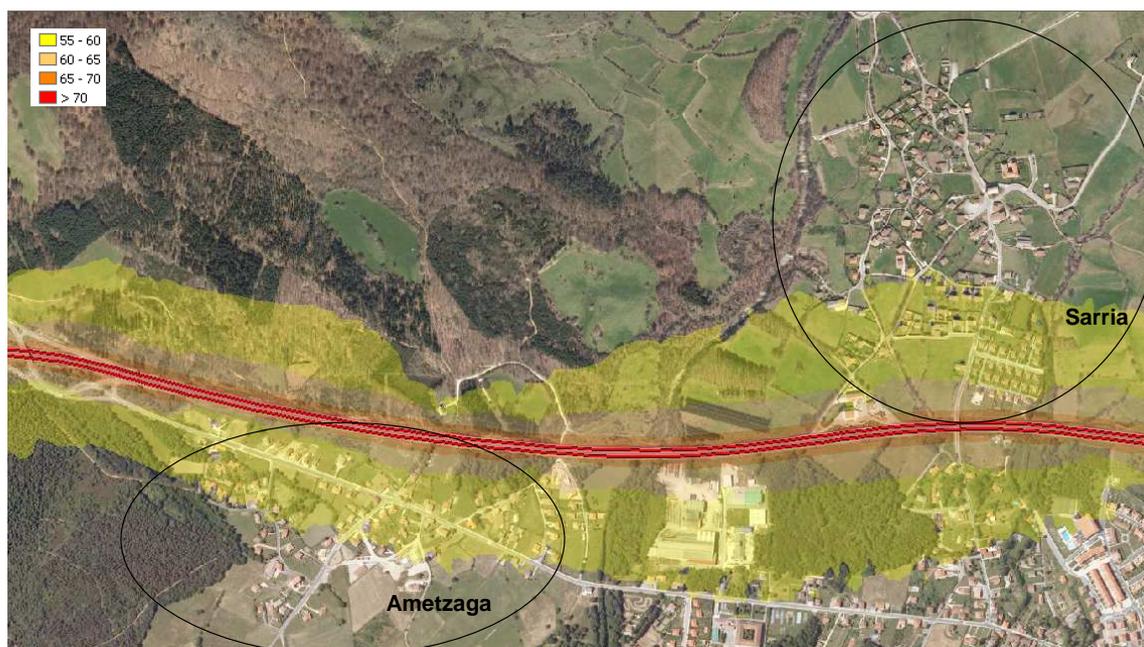
La población de Urbina asciende a 122 personas, mientras que en Luko se registran 63 personas.

Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas por niveles de ruido originados por el tráfico de la N-240 en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche.

Núcleos Urbanos	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
URBINA	85	22	15
LUKO	28	19	5

UME 4: N-622

AMETZAGA y SARRÍA, en el municipio de ZUIA



Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual.

Gran parte de las viviendas, especialmente en el entorno de Ametzaga (Zuia) se encuentran a pocos metros de la carretera y, tal como se ha comentado anteriormente, en el municipio de Zuia se identifican dos edificaciones sensibles afectadas: la Guardería Infantil Municipal Potxokiak y el colegio de los Padres Paules..

Los núcleos residenciales identificados son los núcleos con mayor número de personas registradas Ametzaga (Zuia), 266 personas y Sarría 284 personas. En el estudio de esta zona se deberían tener también en cuenta los edificios de viviendas que se encuentran al otro lado respecto a la carretera del núcleo de Sarría.



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas por niveles de ruido originados por el tráfico de la N-622 en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche.

Núcleo Urbano	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
AMETZAGA (ZUIA)	193	5	0
SARRÍA	89	6	0

Además, se debe considerar que en las zonas de Ametzaga (Zuia) y Sarría existen quejas por parte de la población.

ARÁNGUIZ/ARANGIZ, en el municipio de VITORIA-GASTEIZ





PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

Superposición del Mapa Estratégico de Ruido del nivel noche sobre una ortofoto actual. Finalmente, el núcleo urbano de Aránguiz/Arangiz se encuentra expuesto a niveles superiores a los establecidos en los objetivos de calidad. La población actual de esta zona es de 111 personas.

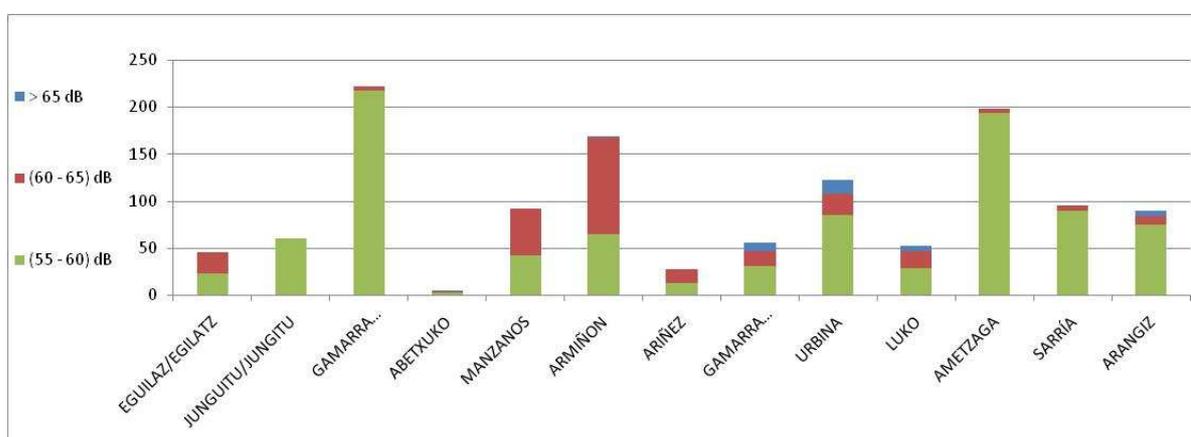
Se ha realizado una estimación del número de personas afectadas por niveles de ruido originados por el tráfico de la N-622 en el exterior de sus viviendas durante el periodo de noche.

Núcleo Urbano	Número de personas expuestas a L_{noche}		
	Entre 55 y 60 dB(A)	Entre 60 y 65 dB(A)	Superior a 65 dB(A)
ARÁNGUIZ/ARANGIZ	74	9	6



RESUMEN DE LAS ZONAS AFECTADAS:

Una vez identificadas las principales afecciones por ruido de tráfico de las principales carreteras del Territorio Histórico de Álava, en la siguiente gráfica se resume la exposición al ruido durante el periodo nocturno en los diferentes núcleos urbanos estudiados.



En la definición de este Plan de Acción se priorizan las situaciones en las que se deben proponer en primera instancia medidas correctoras. Cabe destacar que este Plan es una primera fase de corrección del impacto acústico, dado que la legislación prevé realizar para el año 2012 el diagnóstico de más tramos de carreteras y redactar y acordar el Plan de Acción consecuente.

El criterio principal para realizar la priorización que permite definir las actuaciones objeto de este Plan es la cantidad de personas cuya vivienda está expuesta a ruido originado por las carreteras analizadas. De forma general, se descarta abordar en esta primera fase aquellas situaciones en las que existan otros focos de ruido diferentes a la propia carretera. Estas situaciones serán abordadas con posterioridad por su mayor complejidad y por requerir, en algunos casos,



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

coordinación con otras administraciones. Además, se considera la existencia de quejas de la población como un criterio adicional para la priorización de las actuaciones.

En la siguiente tabla se resume afección acústica en sobre las zonas analizadas y se califican las prioridades establecidas.

	Núcleo Urbano	Edificios sensibles	Número de personas expuestas a L_{noche}			Otros focos	Quejas	Prioridad
			55 - 60	60 - 65	+ 65 dB(A)			
UME 1: N-I	EGUILAZ / EGILATZ	NO	23	23	0	NO	SI	B
	JUNGUITU / JUNGITU	NO	60	0	0	NO	Sí	A
	GAMARRA MAYOR	SI	218	4	0	Sí	NO	B
	ABETXUKO	NO	3	1	1	NO	NO	C
	MANZANOS	NO	42	50	0	NO	SI	A
	ARMIÑÓN	NO	64	104	1	SÍ	NO	B
UME 2: N-102	ARÍÑEZ	NO	12	15	0	NO	SI	C
UME 3: N-240	GAMARRA MAYOR	NO	31	16	8	SÍ	SI	B
	URBINA	NO	85	22	15	SÍ	NO	B
	LUKO	NO	28	19	5	SÍ	NO	B
UME 4: N-622	AMETZAGA (ZUIA)	SI	193	5	0	NO	SÍ	A
	SARRÍA	SI	89	6	0	NO	SÍ	A
	ARÁNGIZ	NO	74	9	6	NO	NO	B
	ZAITEGI*	NO	0	0	0		SI	

***NOTA:** Se incluye en la tabla anterior la queja recibida en el Departamento de Obras Públicas y Urbanismo a fecha de Noviembre de 2002, en una zona en la que en su día ya se realizó un estudio de impacto acústico (Enero de 1999) en el que se proponían unas posibles medidas correctoras, habiéndose dispuesto con posterioridad un pavimento semidrenante en la N-622.

En el proceso de elaboración de los mapas estratégicos de ruido llevados a cabo en 2007, no se identificó afección acústica en la zona.



Así, se concluye que las zonas de actuación prioritarias definidas en este Plan son:

- UME 1
 - Junguitu/Jungitu, en el municipio de Vitoria-Gasteiz.
 - Manzanos, en el municipio de Ribera Baja / Erribera Beitia.
- UME 4
 - Ametzaga (Zuia) y Sarría, en el municipio de Zuia.



4.2.- Relación de consultas públicas realizadas a la población

Mediante Orden Foral nº 222 del Diputado de Obras Públicas y Transportes, de 20 de febrero de 2009, se aprobaron los "Mapas Estratégicos de ruido de la Red Foral de Carreteras de Álava. Directiva 2002/49/CE-Fase I".

En cumplimiento con lo dispuesto en la Directiva Europea 2002/49/CE y en la Ley del Ruido 27/2003, los resultados del Mapa Estratégico de Ruido fueron puestos a disposición del público durante el plazo de un mes a partir de la publicación del anuncio en el BOTHA de 6 de marzo de 2009 y mediante su publicación en la página web del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava.

El trámite de información pública del Mapa Estratégico de Ruido de la Red Foral de Carreteras de Álava finalizó sin recibir alegación alguna al contenido del mismo. No obstante, y durante este periodo de exposición pública se registraron en la Diputación Foral de Álava dos quejas en cuanto a ruido producido por las carreteras con tráfico superior a seis millones de vehículos al año:

- Una de ellas por parte de un particular, realizada el 26 de febrero de 2009. Dicho particular residente en la urbanización de Sarría (Zuia), cercana del cual discurre la N-622, solicita la colocación de mamparas acústicas aludiendo a la promesa de las últimas elecciones.
- La segunda procedente de la comunidad de propietarios Urb. Lapatza de Ametzaga (Zuia). En este caso se solicita mediante escrito fechado el 6 de marzo de 2009, la instalación de valla insonorizadora o pantalla acústica en la Autovía N-622 (Vitoria-Gasteiz/Altube) a la altura de Ametzaga (Zuia).



Tanto la zona de Sarría como la de Ametzaga, ambas en el municipio de Zuia, se contemplan como zonas potencialmente afectadas que requieren de actuaciones de mejora, tal como se recoge en el apartado anterior.

Atendiendo a estos impactos, a lo largo del año 2009 el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava ha contratado la ejecución de estudios de detalle para conocer con mayor detalle el impacto acústico de la carretera N-622 (UME 4) y para diseñar la solución óptima necesaria para procurar que se cumplan los objetivos de calidad acústica según el RD 1367/2007 en dichas zonas.

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

Mediante Norma Foral 11/2008, de 16 de junio, se aprobó el Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015.

Hasta la aprobación de este Plan estaba vigente el Plan Integral de Carreteras de Álava 1998-2009 (PICA), cuya política general de actuación de la Diputación Foral de Álava se basaba en analizar las posibles afecciones del ruido del tráfico en cada uno de los proyectos que desarrollaban las actuaciones programadas en el PICA, proponiendo y estableciendo, en su caso, en dichos proyectos las medidas correctoras necesarias para la reducción de las molestias generadas por el ruido del tráfico.



Dentro de las obras que se han desarrollado para el cumplimiento de las actuaciones programadas en el Plan Integral de Carreteras de Álava, se han ejecutado determinadas medidas concretas de protección frente al ruido entre las que cabe destacar:

- Pantalla acústica en la Variante Este de Amurrio, en la carretera A-625, en las proximidades del enlace con la carretera A-624.
- Pantalla acústica como medida de protección frente al ruido en la Variante de Miñano Mayor / Miñao, en la carretera N-240, que combina la presencia de un talud vegetal de unos tres metros de altura con el de una pantalla en coronación de 3,5 metros de altura.
- Estudios acústicos en los estudios informativos: estudio de predicción de ruido en la variante de Legutiano para valorar su posible afección.
- Colocación de pavimento semidrenante M1 de mezclas discontinuas (porcentaje de huecos 13-17%) en un total de alrededor 130km y distribuidos de la siguiente forma:
 - Totalidad de la carreteras N-I y en ambas direcciones, en total 120km.
 - Mitad del recorrido de la carretera N-622 que corresponden a 10km.

En el nuevo Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015 se introduce dentro del Programa "Mejora Ambiental" un Subprograma para la "Reducción de las Molestias del Ruido del Tráfico" (RMRT).

El objetivo del subprograma RMRT es evaluar y diagnosticar la afección a la calidad ambiental de vida de las personas, atribuible al ruido del tráfico de vehículos de las



carreteras, proponiendo las medidas de intervención de distinta naturaleza que reduzcan las molestias.

Las zonas objetivo de este programa son aquellas que identifica el diagnóstico ambiental de la red viaria que ha desarrollado la ECIA del Plan Integral de Carreteras, con especial interés por aquellas áreas más pobladas en las márgenes de tramos de carreteras con elevados flujos de tráfico, así como por las áreas prioritarias que señale la política medioambiental de la Diputación Foral y del Gobierno Vasco.

Las zonas objetivo para la Reducción de las Molestias del Ruido del Tráfico son, en orden de prioridad, las siguientes:

- Áreas residenciales en el entorno de tramos con elevados índices de tráfico pesado.
- Áreas residenciales y de equipamiento en las márgenes de vías de gran capacidad.
- Áreas residenciales en el entorno de tramos de carretera con categoría ambiental Urbano según diagnóstico del PICA.

Las altas cargas de tráfico con elevadas fracciones de pesados que discurren por numerosos tramos de la Red Objeto junto a áreas residenciales determinan un perfil sonoro de grave deterioro que debe ser corregido.

La repercusión del tráfico en los niveles sonoros de las áreas habitadas depende de la composición del tráfico (ligeros y pesados) y su distribución horaria, de la sección transversal (pendiente de la rasante), del relieve de las márgenes y presencia de obstáculos, así como de la exposición del receptor.



Aspectos todos ellos que deben ser analizados a la escala de detalle adecuada.

Se plantea una primera aproximación para conocer una estimación de las condiciones de esa afección en la Red Objeto y la necesidad de un análisis posterior a escalas de mayor detalle en algunos tramos.

Los criterios adoptados para la selección de estos tramos prioritarios de reconocimiento han sido los siguientes:

- Preferencia por aquellos tramos que implican elevadas cargas de tráfico con altos niveles de ruido.
- Preferencia por aquellos tramos que discurren por áreas residenciales sensibles con grandes concentraciones de población.

Se considera que la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido y del presente Plan de Acción para los grandes ejes viarios (tráfico superior a los 6.000.0000 de vehículos al año), solicitada por la Directiva 2002/49/CE y por la Ley del Ruido 37/2003, está dando respuesta al compromiso fijado en el Subprograma del nuevo PICA de "Reducción de las Molestias del Ruido del Tráfico" (RMRT).

A su vez, y con el objetivo de intentar optimizar esfuerzos en las acciones orientadas a la reducción de ruido, el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava lleva a cabo las siguientes acciones de coordinación:

- Dentro de la misma Diputación se establece un protocolo de actuaciones conjunta con el Departamento de Medio Ambiente.



- Promotores: Se solicita a los promotores que informen del desarrollo de planes urbanísticos en el entorno de las infraestructuras de transporte de la Diputación Foral de Álava, estableciendo la obligación de adoptar medidas correctoras, como pantallas de ruido, en caso de identificarse posible afección sobre los nuevos desarrollos.
- Ministerio de Fomento: Establecimiento de comisión mixta entre ambas administraciones para la definición de bases de estrategia conjunta de actuaciones en el entorno del Condado de Treviño limítrofe con el Territorio Histórico de Álava.

4.4.- Acciones que las autoridades competentes prevén poner en marcha dentro de los próximos 5 años, incluyendo cualquier medida para la preservación de las zonas tranquilas

El Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava mantendrá en los próximos años las acciones de coordinación ya en marcha, tanto internamente dentro de la propia Diputación, así como con agentes promotores de nuevos desarrollos urbanísticos y el Ministerio de Fomento.

Por otro lado, el presente ejercicio de desarrollo del Plan de Acción que se deriva de la elaboración de los Mapas de Ruido Estratégicos identifica una serie de actuaciones prioritarias motivadas por la identificación de problemas potenciales y situaciones que necesitan actuaciones de mejora y de quejas recibidas en la Diputación Foral de Álava durante la exposición pública de los Mapas Estratégicos de Ruido.

En este sentido, el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava ha contratado a finales del año 2009 y dentro del Plan Integral Ambiental la ejecución de tres estudios de detalle para conocer con mayor detalle



el impacto acústico de las zonas declaradas prioritarias y para diseñar soluciones óptimas para procurar que se cumplan los objetivos de calidad acústica según el RD 1367/2007 en dichas zonas.

Las tres zonas objeto de análisis detallado son:

- Carretera N-622, núcleos de Ametzaga (Zuia) y Sarría en el Municipio de Zuia.
- Carretera N-I, núcleo urbano de Jungitu/Jungitu en el Municipio de Vitoria-Gasteiz.
- Carretera N-I, en la localidad de Manzanos en Ribera Baja / Erribera Beitia.

En los estudios acústicos de detalle se han efectuado el análisis de afección de ruido a una escala menor que los Mapas Estratégicos de Ruido y se han propuesto mejoras y actuaciones para dar respuesta a estas situaciones prioritarias. En concreto, y en la localidad de Manzanos, por el Acuerdo establecido en la Comisión Mixta entre Diputación y Ministerio de Fomento, las acciones se distribuyen de la siguiente forma:

- El Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava realiza el estudio de detalle en la localidad Manzanos para conocer la solución óptima necesaria, de tal forma que se cumplan los objetivos de calidad acústica según el RD 1367/2007.
- El Ministerio de Fomento se hace cargo de las obras y actuaciones necesarias recogidas en el estudio de detalle realizado por el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava.



Estas zonas prioritarias se estudiarán a lo largo del año siguiente a la aprobación del Plan de Acción y, posteriormente y dentro de las acciones a desarrollar por el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava en los próximos 5 años, se estudiará la necesidad de dar respuesta al resto de las zonas de afección identificadas en el apartado 4.1. Se recuerda a continuación las situaciones analizadas en este Plan y calificadas con prioridades B y C.

Además y como una acción más a poner en marcha en los próximos 5 años, el Departamento de Obras Públicas y Transportes, atendiendo a la Ley vigente, tiene previsto responder a la definición de la zona de servidumbre¹ acústica de las carreteras de la Red Foral. La definición y aprobación de estas zonas de servidumbre implicará la necesidad de crear una nueva línea de coordinación con los Ayuntamientos del territorio cuyo suelo pueda verse condicionado.

Zonas afectadas y en las que la actuación correctiva se considera de **Prioridad de Actuación B:**

- Carretera N-I, núcleo de Armiñón. La actuación en esta zona se debería coordinar con el estudio de la afección acústica de la AP-1, pendiente de que se finalice el proyecto de remodelación de la AP-1, en realización en la misma zona.
- Carretera N-240, núcleos de Urbina y Luko. Como en el caso anterior, el estudio de la situación sonora de esta zona y el diseño de medidas correctoras se deberá realizar en coordinación con otras instituciones:

¹ Zonas de servidumbre acústica: sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos. Ley del Ruido 37/2003.



Europistas, gestores de la AP-1, y con el proyecto de trazado del Tren de Alta Velocidad por este tramo.

- Núcleo de Gamarra Mayor / Gamarra Nagusia. Se ha mencionado en este Plan la necesidad de estudiar el efecto combinado de la N-I y de la N-240 en esta zona. Sin embargo, de cara a abordar el problema en su conjunto se plantea analizar la situación sonora de esta zona en coordinación con el Ayuntamiento de Vitoria – Gasteiz por su carácter periurbano y por estar posiblemente afectado también por ruido industrial.

Zonas afectadas y en las que la actuación correctiva se considera de **Prioridad de Actuación C:**

- Carretera N-I, núcleos de Egilaz/Egilatz y Abetxuko.
- Carretera N-102, núcleo de Aríñez.
- Carretera N-622, núcleo de Aránguiz/Arangiz.

Todas estas acciones se enmarcan dentro del plan integral ambiental 2009-2015 que dispone de una partida presupuestaria de 900.000€ para estudios y actuaciones a llevar a cabo en materia de reducción de ruido.

Por último, y en cumplimiento de la legislación, se realizarán los Mapas Estratégicos de Ruido en respuesta a la segunda fase antes del 18 de julio de 2013. Esta fase incluye la actualización de todos los Mapas de la primera fase y además la realización de los de los ejes viarios de más de 3.000.000 veh/año.



4.5.- Estrategia a largo plazo

Siguiendo la filosofía planteada para los próximos 5 años, el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava mantendrá en su estrategia a largo plazo las acciones de coordinación actualmente llevadas a cabo:

- Protocolo de actuaciones conjunta con el Departamento de Medio Ambiente de la Diputación.
- Coordinación con promotores para solicitar la adopción de medidas correctoras sobre los nuevos desarrollos. Esta línea de trabajo se verá reforzada por la definición de la zona de servidumbre acústica por parte del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava.
- Comisión mixta con el Ministerio de Fomento para la definición de bases de estrategia conjunta de actuaciones en el entorno del Condado de Treviño limítrofe con el Territorio Histórico de Álava.
- Coordinación con Europistas como empresa gestora de la AP-1 que incide en el territorio de Álava y cuyo impacto se deberá analizar conjuntamente con el de la N-1 y N-240.

Al margen de estas acciones, y enmarcado en un ámbito más amplio, la estrategia a largo plazo a adoptar por el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava se basa en dos puntos complementarios:

- Promover el uso de las mejores técnicas disponibles en cuanto a ruido de carreteras.



Desarrollo de vigilancia tecnológica para recabar la información disponible lo más actualizada posible, en relación a las medidas correctoras aplicables a la contaminación acústica de las carreteras.

Se tendrán en cuenta, no sólo la eficacia acústica de las soluciones y actuaciones sino también los impactos (ambientales y económicos) asociados al ciclo de vida de las soluciones así como efectos adicionales tales como la percepción social de las medidas implantadas.

- Integrar la gestión de la contaminación acústica dentro de las funciones del Departamento (planificación de nuevas carreteras, gestión de la movilidad en Álava, y mantenimiento de los viales).
 - Coordinación institucional con otras Administraciones, así como con los Ayuntamientos por los que discurren las carreteras de la Diputación Foral de Álava.
 - Información a la población, publicando en la página web del Departamento de Obras Públicas y Transportes un apartado para presentar información sobre los Mapas Estratégicos de Ruido y el Plan de Acción.

Otra posible estrategia sería fomentar la concienciación del público en cuanto a las actuaciones para reducir el ruido de carreteras que está llevando a cabo el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava.



Se trata, por tanto, de promover el uso de los mejores medios disponibles para minimizar los impactos acústicos existentes, fortaleciendo así la confianza del público y el reconocimiento por su calidad e innovación.

4.6.- Información financiera: presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios

Enmarcado dentro del Plan de Integración Ambiental, el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava tiene una inversión total prevista de 900.000€ en relación a estudios y proyectos en materia de reducción de ruido.

4.7.- Previsiones de implementación, seguimiento y evaluación de resultados del plan de acción (acción / indicador de desempeño)

El Plan de Acción contiene herramientas de Seguimiento y de Evaluación de su puesta en marcha.

Las herramientas de Seguimiento responden a las líneas de actuación a corto, medio y largo plazo, definidas en este Plan.

- Coordinación:
 - Reuniones llevadas a cabo dentro del protocolo con el Departamento de Medio Ambiente y de la Comisión Mixta con el Ministerio de Fomento.
 - Apertura de herramientas de coordinación con Europistas, ADIF Alta Velocidad y con administraciones locales, especialmente con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

- Puesta en marcha de herramientas de vigilancia tecnológica con sus propios mecanismos de seguimiento.
- Publicación y mantenimiento de información en la página web.
- Ejecución de medidas correctoras:
 - Ejecución de las medidas correctoras definidas en los estudios de detalle de las zonas calificadas con Prioridad A.
 - Realización de los estudios acústicos para conocer la situación acústica de las zonas calificadas como de Prioridad B y C, y definir las medidas correctoras necesarias.
 - Número de expedientes de nuevos desarrollos urbanísticos analizados.
 - Definición y aprobación de las zonas de servidumbre acústica.
 - Realización de los Mapas Estratégicos de Ruido contenidos en la segunda fase de respuesta a la legislación.

Las herramientas de Evaluación se centran en la reducción objetiva del impacto generado por las carreteras de la Red Foral, representada en términos de:

- Reducción del número de personas cuya vivienda se encuentra expuesta a niveles de ruido superiores a los Objetivos de Calidad.
- Número de personas cuyos niveles de ruido en el exterior de su vivienda se ven reducidos de una manera notable.



- Reducción del número de personas estimadas como molestas² por el ruido de tráfico de las carreteras de la Red Foral.
- Reducción del número de edificios sensibles expuestos a niveles de ruido superiores a los Objetivos de Calidad.
- Número de edificios sensibles cuyos niveles de ruido en el exterior se ven reducidos de una manera notable.

Asimismo, se realizará una evaluación de la reducción del número de quejas recibidas por ruido de tráfico.

4.8.- Estimaciones en términos de reducción del número de personas afectadas (molestas, interferencia con el sueño, u otro)

En este apartado se recogen las estimaciones realizadas respecto a la eficacia de las medidas correctoras propuestas en los Estudios de Detalle correspondientes a las tres situaciones calificadas en este Plan de Acción como de **Prioridad de Actuación A**.

Se entiende como *eficacia* de la pantalla la capacidad de la misma para reducir la población expuesta a niveles superiores al objetivo de calidad acústica (anexo II del RD 1367/2007). Se calcula en términos de porcentaje como el cociente entre la población que está sometida a niveles que cumplen los objetivos de calidad acústica después de la instalación de la medida correctora entre la población expuesta antes de la instalación de la misma.

² Estimación de personas molestas por ruido: se realiza a través de las curvas de dosis-respuesta de Miedema publicadas en el documento “*Position Paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance*”..publicado por la Comisión Europea en el año 2002, donde en función del fofo de ruido y del nivel al que se vean expuestas las personas, se puede determinar el porcentaje de personas molestas o el porcentaje de personas altamente molestas por ese determinado foco de ruido.



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE
ÁLAVA CON TRÁFICO SUPERIOR A SEIS MILLONES DE VEHICULOS AL AÑO

Carretera	Núcleo (Municipio)	Población total del núcleo	Población expuesta		Eficacia
			Total	% del total	
N-1	Junguitu/Jungitu(Vitoria-Gasteiz)	85	7	8%	100%
N-622	Ametzaga (Zuia)	266	246	92%	91%
N-622	Sarría (Zuia)	284	127	45%	51%
N-622	Murgia (Zuia)	1.197	302	25%	76%
N-1	Manzanos (Ribera Baja)	181	79	44%	89%

Se observa que las medidas correctoras propuestas están justificadas, tanto por su necesidad, dado que el ruido de tráfico de la carretera está afectando a una gran parte del núcleo, como por su relevancia, dado que la protección lograda con la medida correctora es suficiente en un porcentaje muy alto de la población afectada.

El número total de población que va a resultar protegida por estas medidas es del orden de 600 personas, lo que representa un 80 % de la población que en estas zonas está afectada actualmente por niveles de ruido de carretera superiores a los Objetivos de Calidad.

Además, con estas medidas correctoras se responderá al 100 % de las quejas y de las alegaciones recibidas.

Por último, con el objeto de ofrecer información que pueda ilustrar también la relación coste eficacia de las medidas correctoras definidas, la tabla siguiente describe los parámetros que pueden condicionar el coste de cada medida. Esto es una aproximación grosera, puesto que el coste final de ejecución de las medidas correctoras dependerá de variables más concretas como el tipo de obstáculo a la



propagación que se propone, el tipo de material y las condiciones de cimentación de las mismas.

Carretera	Núcleo (Municipio)	Población protegida*	Medidas Correctoras	
			Dimensiones	Superficie estimada (m ²)
N-1	Junguitu/Jungitu (Vitoria-Gasteiz)	7	Longitud: 545 m Altura: 3 m	1.635
N-622	Ametzaga (Zuia)	223	Longitud: 1.100 m Altura: 4 m	4.400
N-622	Sarría (Zuia)	65	Longitud: 500 m Altura: 4 m	2.000
N-622	Murgia (Zuia)	231	Longitud: 650 m Altura: 4 m	2.600
N-1	Manzanos (Ribera Baja)	70	Longitud: 996 m Altura: 3 m	2.988

*: población que, tras la colocación de la pantalla está sometida a niveles que cumplen los objetivos de calidad acústica.

Esta información permite afirmar que las medidas correctoras más eficientes son las tres que se proponen para corregir la situación de impacto acústico existente en el municipio de Zuia, siendo la menos eficiente la correspondiente al núcleo de Junguitu/Jungitu. Cabe mencionar que en este caso se propone obstaculizar el ruido generado por el tráfico mediante un caballón de tierra, por lo que su coste puede ser bajo respecto a pantallas acústicas tradicionales.

Se entiende por *eficiencia* de la pantalla la relación entre la población protegida y la superficie de pantalla. A mayor resultado de este cociente mayor es la eficiencia de la pantalla y, por lo tanto, más cantidad de población es protegida por metro cuadrado instalado.