



Arabako Foru Aldundia
Diputación Foral de Álava

Documento Resumen del Plan de Acción contra el Ruido de las carreteras forales de Álava. Cumplimiento del Real Decreto 1513/2005 y del Decreto Autonómico 213/2012 Periodo 2016-2020.



20/12/2016



“Plan de Acción contra el Ruido de las carreteras forales de Álava. Periodo 2016-2020”

ÍNDICE

1.	Objeto	2
2.	Marco legislativo de referencia	2
3.	Resumen de los resultados del Mapa de Ruido en el que se fundamenta el Plan de Acción	2
4.	Otros Planes y Programas relacionados con el ámbito territorial de influencia del Plan de Acción	3
	Este Plan Integral está en revisión en el momento de redacción del presente documento e integrará las cuestiones derivadas de este informe y que sean de aplicación.	3
5.	Identificación y priorización de las zonas de superación de los objetivos de calidad acústica	3
5.1	Identificación de zonas con incumplimiento de OCAs en el ambiente exterior	3
5.2	Priorización de las zonas con incumplimiento de OCAs en el ambiente exterior	4
6.	Estrategia a largo plazo, priorización y actuaciones para los próximos 5 años	5
6.1	Estrategia a largo plazo	5
6.2	Actuaciones para los próximos 5 años: Los Planes de Actuación Prioritaria	6
7.	Estimación de la reducción de personas afectadas	8
8.	Cuantificación económica de las medidas a implantar y plan de ejecución	9
9.	Identificación de los agentes responsables de su puesta en marcha, así como las personas o entidades responsables de elaborar planes zonales	9
10.	Plan de Seguimiento	9
11.	Alegaciones u observaciones en el trámite de información pública	9
12.	Grado de cumplimiento del Plan de Acción anterior	10



1. Objeto

El objeto de la presente memoria es detallar el Plan de Acción para los próximos años así como la estrategia a largo plazo para la actuación frente al ruido generado por las carreteras forales en el Territorio Histórico de Álava.

2. Marco legislativo de referencia

El marco legal de referencia para la gestión de la contaminación acústica de las carreteras forales de Álava y el desarrollo del pertinente Plan de Acción está compuesto por normativa tanto estatal como autonómica: Ley 37/2003, R.D. 1513/2005 y R.D. 1367/2007 y Decreto 213/2012 de contaminación acústica en la C.A.P.V

En el caso de la Diputación Foral de Álava, se ha trabajado para que los calendarios de implementación de la legislación estatal y autonómica en lo que se refiere a Mapas de Ruido y Planes de Acción sean coincidentes para evitar la coexistencia de dos documentos de Planes de Acción, uno asociado a la legislación estatal y otro a la legislación autonómica. Así pues, el Plan de Acción contra el ruido de las carreteras de Álava es una memoria única que da respuestas a los impactos por ruido generados por las carreteras forales atendiendo a la globalidad del territorio analizado (viales con más de 6.000 veh/día de Intensidad Media Diaria Anual).

El presente Plan de Acción atenderá únicamente a la identificación de los impactos acústicos generados por las carreteras forales en servicio y en situaciones existentes o consolidadas.

Los objetivos de calidad acústica que resultan de aplicación para la identificación de los impactos se regulan en el Decreto 213/2012. Para llevar a cabo la identificación de las zonas que incumplen estos valores de referencia y en los que el gestor del eje considera de aplicación actuar contra el ruido, se utilizan las siguientes figuras recogidas en la normativa vigente: las Zonas de Actuación Acústica Prioritaria y Planes de Actuación Acústica Prioritaria que se definen para las mismas.

3. Resumen de los resultados del Mapa de Ruido en el que se fundamenta el Plan de Acción

El Plan de Acción se ha desarrollado considerando los Mapas de Ruido elaborados para las carreteras forales de Álava en cumplimiento de lo determinado en la legislación estatal y autonómica de referencia, y que fueron aprobados mediante Orden Foral nº 22 y Orden Foral nº 21, respectivamente, el 20/01/2015.

La elaboración de los Mapas de Ruido conlleva el desarrollo de una serie de cálculos acústicos que permiten obtener información a dos niveles: niveles de ruido generados por las carreteras forales a 4 metros de altura sobre el terreno (representados con mapas de isófonas) y niveles de ruido incidente generados por las carreteras forales a 4 metros de altura en las fachadas de edificaciones sensibles: residenciales, culturales, sanitarios y educativos

A continuación se detallan, a modo de resumen, los resultados más destacables de estos cálculos considerando el índice L_{noche} como el parámetro más desfavorable atendiendo a los niveles de emisión de las carreteras forales como consecuencia de la distribución horaria del tráfico. No obstante, en el caso de las edificaciones de tipo educativo, cultural y hospitalario (o sanitario) se utiliza el periodo diurno como referencia por tratarse del momento de uso de los mismos.

Superficie sometida a niveles superiores a L_{den} 55 dB(A)

En el total del Territorio Histórico la superficie expuesta por encima del objetivo de calidad constituye un porcentaje aproximado de 4,8%. Este porcentaje se obtiene de la consideración de los km^2 expuestos por las diferentes UMEs y UMAs analizadas y que se presenta a continuación:

UME N-622	UME N-240	UME N-124	UME N-104	UME N-102	
16,90	10,68	6,25	5,28	3,47	
UME A-1	UME/UMA AP1	UME/UMA A-625	UME A-3638	UMA A-2126	
89,75	6,85	6,78	0,28	0,27	

Población expuesta a niveles superiores a L_{noche} 55 dB(A)

En términos de porcentaje de población expuesta por cada UME/UMA con respecto a la totalidad de la población del Territorio Histórico de Álava, los datos son los siguientes:

UME N-622	UME N-240	UME N-124	UME N-104	
0,04	0,04	0,00	0,01	
UME N-102	UME A-1	UME/UMA A-625	UME A-3638	UMA A-2126
0,04	0,06	0,02	0,02	0,04

Estas cifras suponen alrededor de un 0,26 % de la población total de Álava.

Análisis de las edificaciones sensibles expuestas a niveles superiores a $L_{\text{día}}$ 60 dB(A)

En Álava hay un total de 4 edificaciones sensibles (educativas, sanitarias y culturales) expuestas a niveles superiores a $L_{\text{día}} > 60$ dBA, ubicadas en los siguientes municipios y afectadas por las siguientes carreteras:

<i>Tipo de Edificación</i>	<i>Vial Foral</i>	<i>Municipio</i>
Guardería	N-622	Zuia
Dos Centros educativos	A-1	Vitoria-Gasteiz
Residencia de ancianos	N-102	Vitoria-Gasteiz

4. Otros Planes y Programas relacionados con el ámbito territorial de influencia del Plan de Acción

En este sentido, el Departamento ha desarrollado el Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015 (PICA) que engloba todas las actuaciones que se desarrollan en el Territorio Histórico de Álava en materia de infraestructuras viarias forales incluyendo también los programas ambientales en los que se enmarca aquel.

Este Plan Integral está en revisión en el momento de redacción del presente documento e integrará las cuestiones derivadas de este informe y que sean de aplicación.

Por otro lado, el Programa para la Reducción de las Molestias del Ruido de Tráfico o RMRT establece los criterios básicos en base a los cuales se desarrolla el presente documento de Plan de Acción. Su objetivo 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.

5. Identificación y priorización de las zonas de superación de los objetivos de calidad acústica

El objetivo de este apartado es identificar las áreas urbanizadas existentes¹ con superación de los objetivos de calidad acústica (OCAs) en Álava, atendiendo a los resultados de los Mapas de Ruido aprobados, y velar por el cumplimiento de los objetivos de calidad para el ambiente exterior fijados por el Decreto 213/2012.

Para ello se efectúa un repaso exhaustivo por todas las carreteras forales de Álava objeto de estudio (con una Intensidad media diaria superior a los 6.000 veh/día).

5.1 Identificación de zonas con incumplimiento de OCAs en el ambiente exterior

Existen un total de 30 zonas de Álava que presentan alguna edificación ya sea residencial o sensible donde se superan los objetivos de calidad acústica. Teniendo en cuenta que los presupuestos disponibles para el periodo fijado del Plan de Acción no son ilimitados, no es posible abordar todas las situaciones a la vez. Por ello es necesario describir la situación acústica de cada emplazamiento afectado con un suficiente grado de detalle que permita su jerarquización.

En el presente apartado se efectúa un repaso de todas las zonas con incumplimiento de los objetivos de calidad para, en el apartado siguiente establecer su priorización.

En todos los casos el periodo de evaluación se corresponde con el nocturno (L_{noche}) tal y como se ha comentado en apartados anteriores del presente informe, por tratarse del que supone mayor grado de afección en términos de población y superficie afectada por encima de los objetivos de calidad (OCAs).

Los datos presentados en el siguiente apartado son un extracto de los Mapas de Ruido publicados por el Departamento y hacen referencia únicamente a las situaciones en las que se identifican 10 o más personas afectadas.

EJE FORAL: N-622: Este eje cuenta con un total de 118 habitantes con niveles que suponen incumplimiento de OCAs que se reparten en tres municipios: Vitoria-Gasteiz, Zuia y Zigoitia (9 personas).

Vitoria Gasteiz: Total de población expuesta=90 personas.

Zuia: Total de población expuesta=19 personas.

Además en este municipio se identifica la presencia de tres edificaciones destinadas a uso educativo (en este caso los niveles representados se relacionan con el periodo diurno por corresponderse con el de uso de las edificaciones), de las cuales dos de ellas no están afectadas por el ruido-El instituto de Murguía y el Colegio Público Virgen del Oro. Sin embargo, la guardería de Sarria si estaría sometida a niveles $L_{\text{día}} > 60$ dBA):

EJE FORAL: N-240: Este eje cuenta con un total de 122 habitantes con niveles que suponen incumplimiento de OCAs que se reparten en tres municipios: Vitoria-Gasteiz, Legutio y Arrazua-Ubarrundia (4 personas).

Vitoria Gasteiz: Total de población expuesta=61 personas.

¹ En relación con la definición del Artículo 2 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.



Además, en este municipio se identifica la presencia de una edificación destinada a uso educativo que se encuentra sometida a niveles L_{día} >60dBA (en este caso los niveles representados se relacionan con el periodo diurno por corresponderse con el de uso de las edificaciones):

Legutio: Total de población expuesta=57 personas.

EJE FORAL: N-124: Este eje cuenta con un total de 3 habitantes con niveles que suponen incumplimiento de OCAs que se ubican en los municipios de Labastida (1) y Berantevilla (2).

EJE FORAL: N-104: Este eje cuenta con un total de 28 habitantes con niveles que suponen incumplimiento de OCAs que se ubican en su totalidad en el municipio de Vitoria-Gasteiz.

EJE FORAL: N-102: Este eje cuenta con un total de 122 habitantes con niveles que suponen incumplimiento de OCAs que se ubican en su totalidad en el municipio de Vitoria-Gasteiz.

EJE FORAL: A-1: Este eje cuenta con un total de 178 habitantes con niveles que suponen incumplimiento de OCAs que se reparten en 8 municipios: Vitoria-Gasteiz, Armiñón, Barrundia (8 personas), Iruña Oka/Iruña de Oca (7 personas), El Burgo/Burgelu (6 personas), Ribera Baja/Erribera Beitia (5 personas), San Millán/Donemiliaga y Asparrena (2 personas).

Vitoria Gasteiz: Total de población expuesta=123 personas.

Además, en este municipio se identifica la presencia de dos edificaciones destinadas a uso educativo (en este caso los niveles representados se relacionan con el periodo diurno por corresponderse con el de uso de las edificaciones) que se encuentran afectadas por niveles L_{día}>60dBA:

Armiñón: Total de población expuesta=10 personas

San Millan /Donemiliaga Total de población expuesta=17 personas.

EJE FORAL: A-625: Este eje cuenta con un total de 60 habitantes con niveles que suponen incumplimiento de OCAs que se reparten en 3 municipios: Amurrio, Laudio/Llodio y Ayala /Aiara (2 personas).

Amurrio: Total de población expuesta=29 personas.

Laudio/Llodio: Total de población expuesta=29 personas.

EJE FORAL: A-3638: Este eje cuenta con un total de 59 habitantes con niveles que suponen incumplimiento de OCAs cuya totalidad se ubican en el municipio de Laudio/Llodio:

EJE FORAL: A-2126: Este eje cuenta con un total de 128 habitantes con niveles que suponen incumplimiento de OCAs cuya totalidad se ubican en el municipio de Oyón/Oion:

5.2 Priorización de las zonas con incumplimiento de OCAs en el ambiente exterior

Una vez repasadas todas las zonas se considera necesario efectuar un proceso de priorización de las mismas atendiendo a lo limitado de los recursos disponibles para el desarrollo del Plan de Acción de Ruido.

Los criterios de priorización se han basado en el grado de exposición de los emplazamientos y constituyen el orden en el que se van a acometer estudios de detalle de las zonas para determinar su pertinencia de declaración de Zonas de Actuación Prioritaria y definir el contenido de los Planes de Actuación Prioritaria que describirá las medidas correctoras a implantar para proteger el ambiente exterior.

Para que una zona se considere prioritaria a efectos del presente Plan de Acción debe cumplir con los siguientes criterios:

- Disponer de una población expuesta por encima de los objetivos de calidad acústica que sea superior a los 10 habitantes y/o disponer de edificaciones sensibles en la zona.
- Poseer una baja relación coste / beneficio y ser viable la implantación de medidas correctoras para la remediación del impacto.
- No estar afectada por otros focos sonoros. El Decreto 213/2012 (y también la legislación estatal en materia de ruido) hacen una llamada a la necesaria coordinación para el desarrollo de actuaciones en zonas con contribución acústica por varios focos sonoros. En lo que tiene que ver con su competencia, la Diputación Foral de Álava ha analizado la contribución acústica de los ejes de su gestión como paso necesario para que la administración competente (el Ayuntamiento) cuente con información para la declaración de los ámbitos como Zonas de Protección Acústica Especial y coordine la actuación para la definición de un Plan Zonal que aglutine las actuaciones de todos los gestores con impacto en función de su grado de contribución.

Aplicando estos criterios las zonas seleccionadas se marcan como A, las zonas que cumplen dos de los tres criterios como B y aquellas que únicamente cumplen 1 como C:



EJE	ZONA		PERSONAS Ln>55/65	EDIF. SENSIBLES		QUEJAS	OTROS FOCOS	COSTE/BENEFICIO	VIABILIDAD	PRIORIDAD			
	Municipio	Barrio		Existentes en la zona	Ld>60								
N-622	Vitoria-Gasteiz	Mendiguren	0/0	NO	NO	NO	NO	Alta	Baja	C			
		Arangiz	90/10				SI	NO	Baja	Alta	A		
	Zuia	Sarria	19/1	SI	NO	SI	NO	Baja	Alta	A			
		Ametzaga					NO	Baja	Alta				
		Murgia					NO	Baja	Alta				
N-240	Vitoria-Gasteiz	Miñano Mayor	11/1	NO	NO	NO	Alta velocidad	Alta	Baja	C			
		Retana	2/2				Alta velocidad	Alta	Alta	C			
		Gamarra Mayor	48/6				SI	SI	A-1/viales urbanos	Alta	Baja	B	
	Legutio/Legutiano	Legutio ctro	37/0	SI	NO		viales urbanos	Baja	Baja	C			
		Legutio disperso	10/0	NO	NO		NO	Alta	Baja	C			
	Urbina	10/0	AP1 (si calculada) -Alta velocidad				Alta	Baja	C				
	Arrazua-Ubarrundia	Luko	4/0	NO	NO		NO	AP1 (si calculada) -Alta velocidad	Alta	Baja	C		
	N-104	Vitoria-Gasteiz	Ilarratza-pueblo	28/0	NO		NO	NO	NO	Baja	Baja	B	
N-124	Berantevilla	Berantevilla	2/0	NO	NO	NO	NO	Alta	Baja	C			
	Labastida	Labastida	1/0	NO	NO	NO	NO	Alta	Baja	C			
N-102	Vitoria-Gasteiz	Ariñez	25/0	SI	SI	SI	NO	Baja	Alta	A			
		Gometxa	16/0	NO	NO	NO	NO	Alta	Baja	C			
		Mariturri	80/1				Viales urbanos	Alta	Baja	C			
A-1	Vitoria-Gasteiz	Margarita	30/0	NO	NO	NO	ADIF e Industria	Alta	Baja	C			
		Lermenda	15/0				ADIF e Industria	Alta	Baja	C			
		Abetxuko	30/0				SI	SI	SI	NO	Baja	Alta	A
		Gamarra Mayor	48/0				SI	SI	NO	N-240-viales urbanos	Media	Alta	B
	Armiñon	Armiñon	10/0	SI	NO	NO	AP-1-ADIF	Alta	Baja	B			
	Barrundia	Venta del Patio dispersa	8/0	NO	NO	NO	N-104	Alta	Baja	C			
	Iruña de Oca	dispersa	7/0	NO	NO	NO	ADIF e Industria	Alta	Baja	C			
	El Burgo	dispersa	6/0	NO	NO	NO	NO	Alta	Baja	C			
	Riber Baja	dispersa	5/0	NO	NO	NO	ADIF	Alta	Baja	C			
	San Millan	Egilatz	17/0	NO	NO	SI	ADIF e Industria	Alta	Baja	B			
Asparrena	dispersa	2/0	NO	NO	NO	ADIF	Alta	Baja	C				
A-625	Amurrio	Amurrio disperso	29/0	NO	NO	NO	ADIF	Alta	Baja	C			
	Laudio/Ludio	Ludio-disperso	29/0	SI	NO	NO	ADIF	Alta	Baja	C			
	Ayala	Luiaondo (dispersa)	9/0	NO	NO	NO	ADIF	Alta	Baja	C			
A-3638	Laudio/Ludio	Ludio	59/0	NO	NO	NO	ADIF+viales urbanos	Alta	Baja	C			
A-2126	Oyón/Oion	Oion	128/0	NO	NO	NO	viales urbanos	Alta	Baja	C			

Se consideran prioritarias durante el escenario temporal del presente Plan de Acción las siguientes actuaciones:

- Zona de Actuación Prioritaria 1: En Vitoria-Gasteiz el paso de la N-622 por Arangiz.
- Zona de Actuación Prioritaria 2: En Zuia el paso de la N-622 por Sarria, Ametzaga y Murgia.
- Zona Actuación Prioritaria 3: En Vitoria-Gasteiz el paso de la N-102 por Ariñez.
- Zona de Actuación Prioritaria 4: En Vitoria-Gasteiz el paso de la A-1 por Abetxuko.

Para estas zonas se van a efectuar estudios de detalle de modelización acústica para determinar con precisión la población realmente afectada y analizar las medidas correctoras aplicables diseñando la mejor alternativa acústica y estudiando la relación coste/eficacia en términos de reducción de la población expuesta frente al presupuesto que requiere su instalación.

6. Estrategia a largo plazo, priorización y actuaciones para los próximos 5 años

El objetivo de este apartado es especificar cuál es el marco de desarrollo del Plan y concretar las actuaciones que se van a desarrollar a lo largo de los próximos 5 años.

6.1 Estrategia a largo plazo

La Estrategia a largo plazo en materia de gestión de la contaminación acústica para las carreteras forales fue definida por la Diputación Foral de Álava en el marco del primer Plan de Acción desarrollado durante el primer trimestre del año 2010.

Las líneas básicas de esta estrategia no han sufrido modificaciones dado que el objetivo final era promover el uso de los mejores medios disponibles para minimizar los impactos acústicos existentes, fortaleciendo así la confianza del público y el reconocimiento por la calidad e innovación en la definición de medidas correctoras.

No obstante, con el nuevo marco normativo generado por el Decreto 213/2012, a este objetivo centrado en la acción correctora de la situación existente, se le une el que tiene que ver con la prevención de los impactos, tanto en cuanto a la definición de medidas correctoras para el desarrollo de futuras infraestructuras de competencia foral así como en la definición de la Zona de Servidumbre Acústica como herramienta clave para que los Ayuntamientos velen por la protección frente al ruido de futuros desarrollos urbanísticos cercanos a viales forales con impacto.

Atendiendo a este nuevo marco de trabajo, el Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava mantendrá y potenciará, en su estrategia a largo plazo, las acciones de coordinación actualmente llevadas a cabo incluyendo los nuevos requerimientos legales autonómicos.

Al margen de estas acciones, y enmarcado en un ámbito más amplio, la estrategia a largo plazo a adoptar por el Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava se basa en los siguientes puntos complementarios:

- Promover el uso de las mejores técnicas disponibles en cuanto a ruido de carreteras.
- 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, gestores de focos de ruido (ADIF) 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 un apartado para presentar información sobre los Mapas 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.

6.2 Actuaciones para los próximos 5 años: Los Planes de Actuación Prioritaria

A continuación, se efectúa un resumen de las actuaciones a acometer en el marco de los Planes de Actuación Prioritaria que se han obtenido con la elaboración de los correspondientes Estudios de Detalle que cumplen los requerimientos fijados por los artículos 49 y 50 del Decreto 213/2012.

Cabe destacar como punto de partida que se ha fijado, de forma consensuada con el Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad, el coste máximo asumible en el momento actual, para una medida correctora. Este coste se cifra en 15.000 € en Ejecución Material por persona beneficiada. Se entiende por persona beneficiada aquella que, como consecuencia de la actuación correctora prevista, sufre una reducción en la exposición de niveles de ruido tal, que se cumple con los objetivos de calidad acústica de referencia.

En el caso de Ariñez y Ametzaga, además de esta reducción, se ha tenido en cuenta también la población con reducción de la exposición en el rango 50-55 dBA.

Resumen del Plan de Actuación Prioritaria para la Zona de Actuación Prioritaria 1: En Vitoria-Gasteiz el paso de la N-622 por Arangiz.

En el marco del Plan de Acción de Ruido de las carreteras del Territorio Histórico de Álava, este ámbito se considera parte de las Zonas de Actuación Prioritaria que se estudian en detalle para la verificación del impacto y la definición de las oportunas medidas correctoras.

Tras los análisis efectuados y teniendo en cuenta la relación coste/beneficio de las medidas analizadas se opta por el desarrollo de las siguientes pantallas acústicas:

- Pantalla en el margen derecho de la vía de metacrilato de un único tramo:
 - Tramo de pantalla de 4,5 m de altura y 203,5 m de longitud, con PK de inicio en 5+830,60 y PK de fin 6+031,11
- Pantalla en el margen izquierdo de la vía de metacrilato con tres tramos consecutivos
 - Tramo de pantalla de 3 m de altura y 178 m de longitud con PK de inicio en 6+010,5 y PK de fin en 6+190,12, Tramo de pantalla de 4 m de altura y 63,5 m de longitud con PK de inicio en 5+947,00 y PK de fin en 6+010,5 y Tramo de pantalla de 4,5 m de altura y 125,5 m de longitud con PK de inicio en 5+822,52 y PK de fin en 5+947,00.
- Pantalla en el margen izquierdo de la vía de metacrilato de un único tramo separada de la anterior por un enlace:
 - Tramo de pantalla de 4 m de altura y 73 m de longitud, con PK inicio en 5+729,55 y el PK final en 5+802,02

Una vez colocadas las pantallas la población expuesta a niveles superiores a los objetivos de calidad acústica se reduce en un 70% con respecto a la situación sin pantalla y el beneficio en términos de reducción del impacto en el espacio exterior es el siguiente:



Como se observa la reducción del exceso de decibelios llega a ser de hasta en 8dBA para el primer frente expuesto a la carretera. Para el resto de superficie, aproximadamente la mitad de la misma presenta reducciones entre 2 y 6 dBA. En el resto del área la reducción del exceso es de entre 0,5 a 2 dBA.

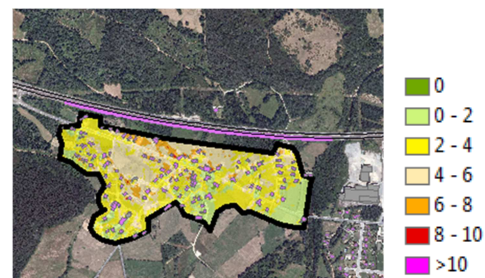
Resumen del Plan de Actuación Prioritaria Zona de Actuación Prioritaria 2: En Zuia el paso de la N-622 por Sarria, Ametzaga y Murgia.

En el marco del Plan de Acción de Ruido de las carreteras del Territorio Histórico de Álava, este ámbito se considera parte de las Zonas de Actuación Prioritaria que se estudian en detalle para la verificación del impacto y la definición de las oportunas medidas correctoras.

Tras los análisis efectuados y teniendo en cuenta la relación coste/beneficio de las medidas analizadas se opta por el desarrollo de las siguientes pantallas acústicas:

- Pantalla de Ametzaga: en el margen izquierdo de un único tramo:
 - Tramo de pantalla de 2 m de altura y 1.071 m de longitud, con PK de inicio 20+620,58 y PK de fin 21+678,51.

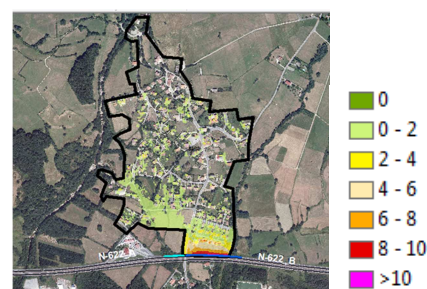
Una vez colocada la pantalla, la población expuesta a niveles por encima de los objetivos de calidad acústica se reduce en un 100%, con respecto a la situación sin pantalla, y además, el beneficio en términos de reducción del impacto en el espacio exterior es el siguiente:



Como se observa la reducción del exceso de decibelios para la mayor parte de su superficie se encuentra entre los 2 y los 6 dBA para la mayor parte de la zona llegando a alcanzar el rango de 6-8 decibelios en la zona más cercana a la vía.

- Pantallas de Sarria: ambas en el margen derecho del vial
 - Pantalla de 3 m de altura y 85 m de longitud, con PK de inicio 19+866,90 y PK de fin 19+952,03.
 - Pantalla de 4 m de altura y 245 m de longitud, con PK de inicio 19+610,91 y PK de fin 19+856,26.

Una vez colocada la pantalla, la población expuesta a niveles por encima de los objetivos de calidad acústica se reduce en un 70%, con respecto a la situación sin pantalla, y además, el beneficio en términos de reducción del impacto en el espacio exterior es el siguiente:



Como se observa la reducción del exceso de decibelios es destacable en las edificaciones residenciales unifamiliares situadas junto al vial y a la guardería al este de la zona. El rango de mejora se sitúa en los 4-6 dBA para la primera fila de edificaciones pasando a situarse en torno a 2 para la segunda y tercera línea. En la zona de sombra de la pantalla hay mejoras de hasta 8 dBA.

- Murgia: la escasa cantidad de población expuesta en esta zona deriva en la baja relación eficacia /coste que tendría la implantación de una medida correctora para la protección del ambiente exterior (pantalla acústica) en este ámbito. No obstante, la existencia de una vivienda con alguna fachada expuesta a niveles nocturnos que superan en 10 dBA los objetivos de calidad acústica, determina la aplicabilidad de actuaciones para la protección del ambiente interior.

Atendiendo a los criterios definidos en colaboración con el Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava, se acometerán actuaciones de mejora de las ventanas de la fachadas de la vivienda para completar la primera fase ya llevada a cabo en el Plan de Acción de Ruido del periodo anterior hasta completar el aislamiento en la totalidad de los huecos de dicha vivienda.

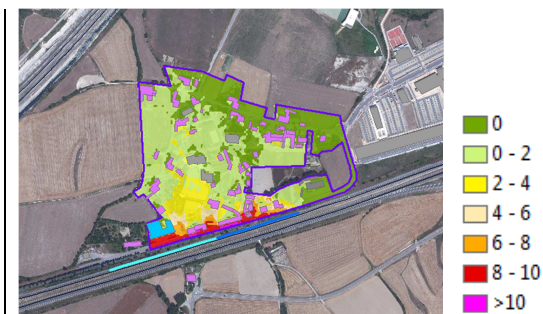
Resumen del Plan de Actuación Prioritaria Zona Actuación Prioritaria 3: En Vitoria-Gasteiz el paso de la N-102 por Ariñez.

En el marco del Plan de Acción de Ruido de las carreteras del Territorio Histórico de Álava, este ámbito se considera parte de las Zonas de Actuación Prioritaria que se estudian en detalle para la verificación del impacto y la definición de las oportunas medidas correctoras.

Tras los análisis efectuados y teniendo en cuenta la relación coste/beneficio de las medidas analizadas se opta por el desarrollo de una pantalla acústica:

- Pantalla en el lateral Norte de la calzada con una longitud de 458 m con P.K. de inicio en 343+771,35 y P.K. final en 344+224,84. La pantalla consta de dos tramos con diferentes alturas:
 - 260 metros de longitud con 4,5 metros de altura, con P.K. de inicio en 343+771,35 y P.K. final en 344+026,93, y
 - 198 metros de longitud con 4 metros de altura con P.K. de inicio en 344+026,93 y P.K. final en 344+224,84

Una vez colocada la pantalla, la población expuesta a niveles por encima de los objetivos de calidad acústica se reduce en un 85%, con respecto a la situación sin pantalla, y además, el beneficio en términos de reducción del impacto en el espacio exterior es el siguiente:



Como se observa la reducción del exceso de decibelios llega a ser de hasta en 8dBA para el primer frente expuesto a la carretera. No obstante, la práctica totalidad del emplazamiento se encuentra beneficiado por la actuación con reducciones del exceso de entre 2 y 0,5 decibelios en función de cual sea su distancia al vial.

Resumen del Plan de Actuación Prioritaria Zona de Actuación Prioritaria 4: En Vitoria-Gasteiz el paso de la A-1 por Abetxuko.

En base a los resultados de los Mapas de Ruido de Carreteras de Álava, el núcleo residencial de Abetxuko presenta población sometida a niveles de ruido que suponen incumplimiento de los objetivos de calidad acústica generados como consecuencia del nivel de ruido generado por el eje foral A-1.

El estudio de detalle llevado a cabo, y presentado en este informe, incluye un ajuste en la modelización que permite una mejor definición orográfica de la sección entre la carretera y la primera línea de edificaciones.

Tras esta modelización más ajustada a la realidad, se evalúa el impacto en un total de 3 personas sometidas a niveles de ruido que incumplen a los objetivos de calidad acústica. Este número de población expuesta no justifica la priorización de la zona de Abetxuko para la definición de medidas correctoras en el ámbito de una Zona de Actuación Prioritaria al no cumplirse el mínimo de 10 personas para la definición de medidas correctoras.

Además se ha comprobado que no existe impacto acústico en la ikastola de Abetxuko, dado que durante el periodo diurno no está sometida a niveles por encima de los objetivos de calidad acústica para las edificaciones de tipo uso educativo (60dBA). En consecuencia, no se contempla la implantación de medidas correctoras en la zona, en los próximos años.

En cuanto a la posibilidad de establecer alguna actuación en las ventanas de las viviendas expuestas en la zona, y según el criterio, fijado en colaboración con el Departamento, de hacerlo en aquellas que, estando dentro de las Zonas de Actuación Prioritaria, estuvieran sometidas a niveles de ruido 10dBA por encima de los objetivos de calidad acústica, se descarta esta acción, dado que no existen en la zona edificios que cumplan esta condición.

7. Estimación de la reducción de personas afectadas

Atendiendo a las pantallas propuestas y considerando el escenario temporal a 10 años vista, la reducción de la población expuesta a niveles por encima de los objetivos de calidad resultante de la actuación en las tres zonas seleccionadas es la siguiente:

L_{noche}	55-60 dBA	60-65 dBA	65-70 dBA	>70
Sin pantalla	111	12	2	2
Con pantalla	21	0	0	0
Reducción de personas en cada rango	90	12	2	2

Además, en el rango de 50-55dBA, también se produce una reducción de la exposición para un total de 64 personas.



8. Cuantificación económica de las medidas a implantar y plan de ejecución

El total de longitudes de pantalla previstas como consecuencia de la ejecución de los planes de actuación prioritaria en el marco del presente Plan de Acción son las siguientes: 589 metros de 4,5 metros de altura, 579,5 metros de 4 metros de altura, 263 metros de 3 metros de altura y 1071 metros de 2 metros de altura.

El total de m² de pantalla es el siguiente: 7899,5 m² que supone una inversión de un coste aproximado de 1.166.400 €, en Ejecución Material. El calendario de implantación o plan de ejecución para estas pantallas está previsto en los próximos 5 años incluyendo el desarrollo del proyecto constructivo y la construcción de las mismas.

9. Identificación de los agentes responsables de su puesta en marcha, así como las personas o entidades responsables de elaborar planes zonales

Las zonas de actuación prioritaria (Z.A.P.) detalladas en el apartado 6.2 se corresponden con ámbitos en los que el ruido dominante en la generación del impacto es claramente el ruido generado por las carreteras forales y, por lo tanto, la competencia para su corrección es del órgano foral. El marco de trabajo para la actuación en estas zonas atenderá a lo previsto en el Artículo 49 en su punto 3 (tal y como se detalla en el citado apartado 6). No obstante, en varias de las situaciones con impacto identificadas en el apartado 5, puede ser oportuna la declaración de Zona de Protección Acústica Especial (por incumplimiento de objetivos de calidad acústica) en base a la distribución competencial vigente y por confluencia de contribuciones acústicas de focos de diferentes gestores. Por otro lado, existen carreteras forales que parcialmente constituyen travesías en las que puede ser necesario un análisis integral de la movilidad municipal para definir actuaciones eficaces para la reducción del impacto. En este sentido, y para aquellas situaciones que lo requieran, será de aplicación una labor de coordinación entre la administración foral y la local. En lo que tiene que ver con el Plan de Acción contra el ruido de las carreteras forales de Álava, en tanto no se inicie el proceso de coordinación para los Planes Zonales que son de aplicación en las mismas, no se llevarán a cabo actuaciones en dichas áreas por parte de la Diputación Foral. En cualquier caso, las actuaciones siempre estarán orientadas a la reducción del impacto generado por las carreteras forales y en consideración con su contribución exclusiva frente al resto de focos emisores con impacto en la zona.

10. Plan de Seguimiento

Durante el periodo de vigencia del Plan de Acción: 2016-2020 se desplegará un Plan de Seguimiento del grado de implantación y desarrollo de las medidas correctoras.

Este Plan de Seguimiento atenderá al calendario que se basa en la distribución presupuestaria de los recursos económicos disponibles que se van a invertir en materia de mejora acústica en las carreteras forales del Territorio Histórico de Álava (ver apartado 8 del presente documento).

Como único indicador de seguimiento del Plan se atenderá al porcentaje de actuaciones previstas que han sido llevadas a cabo. La periodicidad de cálculo de este indicador será anual.

11. Alegaciones u observaciones en el trámite de información pública

Mediante Acuerdo nº219 del Consejo de Diputados, de 19 de abril de 2016, se aprobó inicialmente el "*Plan de Acción contra el ruido de las carreteras forales de Álava. Cumplimiento del Real Decreto 1513/2005 y del Decreto Autonómico 213/2012. Periodo 2016-2020*", así como iniciar un periodo de consulta con los Ayuntamientos afectados.

En base a lo determinado en los Artículos 18 y 19 del Decreto 213/2012 sobre el procedimiento de aprobación y publicidad de los Planes de Acción, se han llevado a cabo dos trámites:

-En primer lugar, se efectuó una consulta a las personas o entidades titulares de focos emisores acústicos y al resto de administraciones implicadas para que emitiesen un informe, en el plazo de 30 días hábiles, sobre lo que estimasen conveniente y conforme a las competencias recogidas en el Decreto.

Con fecha 22 de abril de 2016 se comunicó a todos los Ayuntamientos afectados el citado Acuerdo, junto con la documentación del Plan de Acción aprobado inicialmente y los Estudios de Detalle.

-Asimismo, una vez finalizado el periodo de consultas a los Ayuntamientos afectados, se ha sometido el citado Plan al trámite de información pública por el periodo de un mes a partir de su publicación el B.O.T.H.A., habiéndose publicado el anuncio el 4 de julio de 2016, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 19 del Decreto Autonómico 213/2012, a fin de que cualquier persona física o jurídica pudiera examinar la documentación existente y formular las observaciones o alegaciones que estimasen oportunas.



Mediante Acuerdo 15/2017, del Consejo de Diputados de 17 de enero, se contesta a las alegaciones efectuadas durante el trámite de consulta a los Ayuntamientos afectados e información pública, y se aprueba definitivamente el “Plan de Acción contra el ruido de las carreteras forales de Alava. Cumplimiento del Real Decreto 1513/2005 y del Decreto Autonómico 213/2012. Periodo 2016-2020”, publicándose en el BOTHA de 25 de enero de 2017 extracto de dicho acuerdo.

El presente documento se corresponde con el documento resumen del aprobado definitivamente, una vez contestadas las alegaciones presentadas en el trámite de consulta a los Ayuntamientos afectados y en el trámite de información pública.

12. Grado de cumplimiento del Plan de Acción anterior

El objetivo del presente apartado es efectuar un repaso de las actuaciones contra el ruido llevadas a cabo en escenario temporal 2012-2016 y analizar el grado de cumplimiento que éstas suponen con respecto a las expuestas en el Plan de Acción elaborado durante la primera fase de implantación de la Directiva en Materia de Ruido del Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad, que fue aprobado el 13 de Junio de 2012 a través de la Orden Foral 599.

Como punto de partida cabe destacar que seis meses más tarde de la entrada en vigor del mencionado Plan (en concreto el 1 de Enero de 2013) entró en vigor el Decreto Autonómico 213/2012 sobre contaminación acústica en la CAPV.

Este Decreto regula la gestión de la contaminación acústica generada por las infraestructuras forales estableciendo un nuevo marco de trabajo en esta materia. Así pues esta publicación deriva en la necesidad, por parte del Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de reanalizar el planteamiento para la gestión del ruido pasando a ser prioritario el análisis de las implicaciones legales de esa nueva normativa.

Actuación prevista	Escenario temporal previsto	Estado de desarrollo	Comentarios
Estudio de detalle de las 3 zonas de prioridad A	2012-2016	Elaborado	Los estudios permiten concluir que se va a actuar.
Medida correctora en la Zona A de la carretera N-622, núcleos de Ametzaga (Zuia) y Sarría en el Municipio de Zuia	2012-2016	No elaborado	En esta zona no se actúa de forma global atendiendo a las mismas razones que se detallan para las siguientes situaciones presentadas en esta misma tabla. No obstante, el grado de exposición para una vivienda concreta de Murgia requirió de una actuación específica que tiene que ver con la sustitución de las ventanas para la mejora del aislamiento acústico frente al exterior. De los 14 huecos de la vivienda se han modificado 7.
Medida correctora en la Zona A de la carretera N-I, núcleo urbano de Junguitu/Jungitu en el Municipio de Vitoria- Gasteiz	2012-2016	No elaborado	Durante el periodo de implantación del Plan de Acción se dan una serie de circunstancias que derivaron en la necesidad de un reanálisis de la situación antes de la implementación de medidas correctoras. En primer lugar se constata una modificación de las condiciones de tráfico (fundamentalmente un decrecimiento del mismo) como consecuencia de la situación financiera de los últimos años. Y, en segundo lugar se publica el Decreto 213/2012 que concreta las obligaciones (en cuanto a planes de acción) de los gestores de infraestructuras autonómicas y que requería de un reenfoque de la problemática.
Medida correctora en la Zona A de la carretera N-I, en la localidad de Manzanos en Ribera Baja / Erribera Beitia	2012-2016	No elaborado	
Estudios de detalle para las zonas de prioridad B y C	2012-2016	No elaborado	
Desarrollo de la Zona de Servidumbre Acústica	2012-2016	No elaborado	La publicación del Decreto 213/2012 que desarrolla lo aplicable a ZSA de infraestructuras forales requiere un re análisis de la situación legal antes de efectuar esta tarea.
Elaboración de Mapas Estratégicos de la Fase II	2012-2016	Elaborado	Así mismo se desarrollan los obligados en base al Decreto 213/2012 con un único calendario para el desarrollo de los trabajos acústicos combinando las exigencias estatales con las autonómicas.

Todas estas actuaciones estaban enmarcadas dentro del Programa para la Reducción de las Molestias del Ruido de Tráfico del Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015 que preveía una partida presupuestaria de 900.000€ para estudios y actuaciones a llevar a cabo en materia de reducción de ruido.