

# PLAN DE MEJORA DEL AMBIENTE SONORO DE ERRETERIA 2017-2021

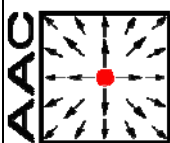
ENCARGADO POR:



Erreteriako Udala  
Ayuntamiento de Erreteria

AYUNTAMIENTO ERRETERIA

ELABORADO POR:



**AAC Acústica + Lumínica**

Fecha: Abril 2017

Documento nº:160621rev5

Nº de páginas incluida esta: 44

## ÍNDICE

1. JUSTIFICACIÓN .....	3
2. DESCRIPCIÓN DEL MUNICIPIO .....	3
3. MARCO LEGISLATIVO DE REFERENCIA.....	5
4. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DEL MAPA DE RUIDO .....	8
5. OTROS PLANES Y PROGRAMAS RELACIONADOS EN EL ÁMBITO MUNICIPAL.....	11
6. IDENTIFICACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LAS ZONAS DE SUPERACIÓN DE LOS OCA. PREVISIÓN DE ZPAE (ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL) .....	12
7. ESTIMACIÓN DE LA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS POR NIVELES SUPERIORES A LOS OCA .....	15
8. LÍNEAS DE ACTUACIÓN PARA EL PERIODO 2017-2021.....	16
9. CUANTIFICACION ECONÓMICA DE LAS MEDIDAS A IMPLANTAR .....	38
10. IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES RESPONSABLES .....	39
11. DEFINICIÓN DEL PLAN DE SEGUIMIENTO .....	40
12. RELACIÓN DE ALEGACIONES U OBSERVACIONES EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA .....	41

## **1. JUSTIFICACIÓN**

Este documento da cumplimiento a las exigencias establecidas por el Decreto 213/2012, relativas a los Planes de Acción, en su Artículo 17 del Capítulo II: Planes de Acción.

Se denomina Plan de Mejora del Ambiente Sonoro, ya que pretende ser un documento que aborde las cuestiones acústicas desde un punto de vista más amplio, no solo reducir la contaminación acústica, sino que tiene como objetivo final la mejora de la calidad acústica del municipio, desde todos los puntos de vista: prevención, reducción de los conflictos, preservación de zonas tranquilas o mejora acústica de espacios.

## **2. DESCRIPCIÓN DEL MUNICIPIO**

El municipio de Errenteria se sitúa al este del Territorio Histórico de Gipuzkoa y cuenta con una superficie de 32,26 km<sup>2</sup>. La población, a fecha de 31/12/2015 es de 39.555 personas, según los datos publicados por en la web del Ayuntamiento.

El municipio limita al norte con Pasaia Antxo y Lezo, al este con Oiartzun, al sur con Navarra y al oeste con Astigarraga y Hernani.

Los focos de ruido ambiental más destacables son:

- La autovía AP1 – AP8 que atraviesa el municipio por la zona sureste del núcleo urbano
- La carretera GI – 20 (Primer cinturón de Donostia), que transcurre por el antiguo trazado de la AP-8, por el sur del núcleo urbano.
- La carretera GI – 636, la cual discurre por el oeste y el norte del municipio, saliendo en algunos tramos del límite hacia municipios colindantes.
- La línea de ferrocarril de ADIF que atraviesa el municipio de este a oeste por el norte del mismo, muy próximo al límite municipal.
- La línea ferroviaria de ETS que transcurre de este a oeste por el centro del núcleo urbano.
- La actividad de la empresa Papresa ubicada en el casco urbano.
- La actividad del Puerto de Pasaia.

En relación con el Mapa de Ruido el tráfico de calles, el municipio de Errenteria se caracteriza por tener una alta concentración de tránsito circulatorio por las calles Avda. Navarra, San Marko y Jorge Oteiza, así como una de las calles de acceso al núcleo urbano, como es la Avda. Jaizkibel, la cual, aunque pertenece al municipio de Lezo, presenta impacto acústico en el municipio de Errenteria.

Aparte del tráfico viario urbano, se deben destacar las infraestructuras más importantes que pueden tener su trazado, bien dentro del municipio, o adyacente al mismo, lo que afectará acústicamente al municipio de Errenteria:

- **Carreteras:** La AP1-AP8 como principal arteria de comunicación que atraviesa de suroeste a noreste y la GI-20 que atraviesa de este a oeste, al sur del casco urbano. Además de la GI-636 que bordea el municipio por el norte, discurriendo en su mayor parte por el municipio de Lezo.
- **Ferrocarril:** Bordeando el municipio por el norte del casco urbano, circula la línea de ADIF Zumárraga-Irún, que cuenta tanto con trenes de pasajeros como de mercancías. Atravesando por el centro del casco urbano circula la línea de ETS Donostia/San Sebastián – Hendaia.

Además de las infraestructuras de tráfico, es importante resaltar la existencia de polígonos industriales. Errenteria cuenta con varias zonas industriales:

- al sur del casco urbano se encuentran los polígonos industriales de Txirrita Maleo, Masti-Lodi y Egiburuberri;
- al oeste se encuentra el polígono de Aranguren Talaia el cual, una parte pertenece al municipio de Oiartzun;
- al norte se encuentra el puerto de Pasajes y
- dentro del casco urbano se encuentra la empresa Papresa.

Además de estos, existen otras zonas con pequeñas empresas y talleres diseminadas por el término municipal.

### 3. MARCO LEGISLATIVO DE REFERENCIA

La legislación básica sobre ruido ambiental, viene definida a nivel estatal por la Ley 37/2003 del ruido, desarrollada en los Reales Decretos, RD.1513/2005 y RD.1367/2007, traspuesta a la legislación de la Comunidad Autónoma del País Vasco, por el decreto 213/2012 de contaminación acústica.

En lo que se refiere a la **normativa estatal**, esta establece la exigencia a todos los Ayuntamientos de aprobar la zonificación acústica antes del 24 de octubre de 2012, si bien el Decreto autonómico incorporó, a finales de 2012, algunas variantes o diferencias que habrá que considerar en la realización de esta zonificación. La zonificación acústica define los objetivos de calidad acústica en el municipio en base a los usos actuales o previstos del suelo, siendo estos los definidos en el Anexo II del RD 1367/2007:

**RD.1367/2007. Anexo II. Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.**

TIPO DE ÁREA ACÚSTICA		Índices de ruido		
		$L_d$	$L_e$	$L_n$
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

NOTA: Los objetivos de calidad acústica aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 m.

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

(2) En el límite de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Para las áreas urbanizadas no existentes, se considerará los objetivos de calidad anteriores disminuidos en 5 decibelios.

Por otro lado, la **legislación autonómica**, **Decreto 213/2012**, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que entró en vigor el 1 de enero de 2013, establece en su anexo I los siguientes objetivos de calidad acústica en función de los usos del suelo:

**Decreto 213/2012. Anexo I. Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.**

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
e	Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
b	Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Ámbitos/sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructura de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.	(1)	(1)	(1)

(1) Serán en su límite de área los correspondientes a la tipología de zonificación del área con la que colinden.

Nota: Los objetivos de calidad acústica aplicables en el exterior están referenciados a una altura de 2 m sobre el nivel del suelo y a todas las alturas de la edificación en el exterior de las fachadas con ventana.

En relación a la elaboración de los mapas de ruido a los que se refieren los apartados 1 y 2 del artículo 10 del Decreto 213/2012, la evaluación acústica se efectuaran considerando los valores de la presente tabla referenciados a 4 metros de altura sobre el terreno.

En las áreas acústicas para las que se prevea un futuro desarrollo urbanístico, incluidos los casos de recalificación de usos urbanísticos, tendrán objetivos de calidad 5 dB(A) más restrictivos que las áreas urbanizadas existentes, definiendo futuro desarrollo urbanístico como:

*Cualquier actuación urbanística donde se prevea la realización de alguna obra o edificio que vaya a requerir de una licencia prevista en el apartado b) del artículo 207 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo.*

Además de lo anterior, el Decreto establece una serie de exigencias que afectan, en este caso al municipio de Errenteria

- Las ordenanzas municipales, específicas sobre ruido o que sin ser específicas, incluyan disposiciones reguladoras del ruido se tiene que adaptar antes del 1 de enero de 2015 a las prescripciones del Decreto.
- Por tener más de 10.000 habitantes, tiene obligación de elaborar su mapa de ruido, para lo que se establece un plazo hasta 1 de enero de 2017.
- Una vez aprobado el mapa de ruido, se establece un plazo de un año para la aprobación del plan de acción, que se elaborará para un plazo de cinco años, plazo máximo para su revisión.

El documento de plan de acción responde a las exigencias del Decreto sobre el alcance de los planes de acción, según su Artículo 17 del Capítulo II: Planes de Acción.

#### 4. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DEL MAPA DE RUIDO

A continuación se presentan los resultados obtenidos en el análisis global (Mapa de Ruido ambiental Total), respecto a las zonas más expuestas o que presentan niveles acústicos mayores. De forma resumida, se detalla por foco de ruido ambiental las zonas más afectadas:

Respecto al **Tráfico de calles**, las Viviendas más próximas a los ejes de mayor tráfico, como son: Avenida Navarra y calle San Marko y la calle Jorge Oteiza también genera niveles similares a las anteriores; sin embargo, no existen viviendas tan próximas a la vía, por lo que su afección sobre la población es inferior.

Respecto al **Tráfico de carreteras**, las Viviendas situadas en la calle Beraun, afectadas por el tráfico de la carretera GI – 20 y las Viviendas situadas en la zona este del municipio (Markola, Fanderia y Lartzabal), debido a la influencia de la AP1 – AP8 y la GI – 636.

Respecto al **Tráfico ferroviario**, las viviendas más expuestas por la línea de ADIF corresponden a las situadas en la calle Mártires de la Libertad, así como en la Avda. Navarra (en el barrio Gabierrota). Además, las líneas de ETS, las viviendas con mayor afección corresponden a las fachadas orientadas hacia las vías de la calle Kaletxiki y a la estación de Fanderia.

Respecto a la **Actividad industrial**, La ubicación de los polígonos industriales respecto al núcleo de Errenteria, la mayor afección por ruido industrial se da en los caseríos próximo a los polígonos industriales, como es el caso de Gamongoa, Urkiola y en algunas viviendas del núcleo urbano, debido a la actividad de Papresa.

En resumen, en el municipio de Errenteria, el tráfico viario de carreteras (especialmente la carretera GI-20 y la AP1-AP8), es el foco de ruido que mayores niveles genera en su entorno. Desde el punto de vista de población afectada, el tráfico viario (calles y carreteras), es el que mayor afección genera.

Respecto al análisis de población afectada, en base al indicador de **población expuesta a 4 m. de altura** (Indicador  $P_{af,4m}$ ), el estudio concluye que, de entre todos los focos de ruido ambiental contemplados, el **tráfico viario** es el que causa mayor afección acústica en el municipio de Errenteria, en términos de población afectada.

Además, de la población afectada por encima de los objetivos de calidad aplicables a un área residencial para los periodos día, tarde y noche en Errenteria, se obtiene que:

- el período más desfavorable **es la noche**, por presentar mayor población afectada por encima del nivel de referencia de 55 dB(A), equivalente a un 15 % de población.



- El **tráfico viario de calles** es el foco de ruido que causa mayor población afectada a una altura de 4 metros, si se consideran todas las alturas de los receptores, existe más población afectada por carreteras.
- La población afectada por el tráfico ferroviario es aproximadamente, de un 1%, siendo inferior la población afectada por ruido industrial.

De igual forma, teniendo en cuenta otras zonas acústicas de manera generalizada, se observa que:

- El 3% de la población está afectada por niveles de ruido 5 dB(A) superiores al objetivo de calidad acústica, es decir  $L_n=60$  dB(A).
- En torno al 57% de la población de Erreterria tiene unos niveles de ruido propios de zonas tranquilas, es decir, 5 dB(A) inferiores a los objetivos de calidad acústica establecidos para zonas residenciales (55 dB(A) durante el periodo nocturno).

Los resultados para los indicadores de población afectada obtenidos de los mapas de ruido, se resumen en los cuadros siguientes, en donde el primero presenta los resultados requeridos considerando sólo el mapa de ruido a 4 m de altura sobre el terreno, mientras el segundo presenta los resultados de la población expuesta por encima de los objetivos de calidad acústica para el suelo de uso predominante residencial existente, de igual forma a 4 metros de altura y a diferentes alturas. En ambos casos los resultados se diferencia por tipo de foco de ruido.

**TABLA DE POBLACIÓN AFECTADA A 4 M. DE ALTURA**

Rangos	TRÁFICO CALLES			TRÁFICO CARRETERAS			TRÁFICO FERROVIARIO			INDUSTRIA			TOTAL		
	Ld	Le	Ln	Ld	Le	Ln	Ld	Le	Ln	Ld	Le	Ln	Ld	Le	Ln
50 - 54			7.961			3.239			1.329			129			11.393
55 - 59	9.880	9.154	3.216	3.781	3.730	1.789	1.289	1.528	449	97	97	35	11.096	11.654	5.466
60 - 64	5.479	3.933	439	1.903	1.849	204	318	563	43	20	20	20	8.599	6.713	1.530
65 - 69	2.471	1.007	0	448	428	0	4	43	0	0	0	0	3.635	2.256	4
> 70	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0
70 - 74	0	0	-	2	0	-	0	0	-	0	0	-	14	4	-
> 75	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-

**TABLA DE POBLACIÓN AFECTADA POR ENCIMA DE LOS NIVELES REFERENCIA**

INDICADOR	FOCO DE RUIDO	Nº de habitantes			% Población		
		L <sub>d</sub> >65	L <sub>e</sub> >65	L <sub>n</sub> >55	L <sub>d</sub> >65	L <sub>e</sub> >65	L <sub>n</sub> >55
Población afectada a 4 m	TRÁFICO CALLES	1.832	554	3.118	5%	1%	8%
	TRÁFICO CARRETERAS	266	171	1.654	1%	0%	4%
	TRÁFICO FERROVIARIO	4	5	425	0%	0%	1%
	INDUSTRIA	-	-	54	0%	0%	0%
	TOTAL	2.578	1.465	5.765	7%	4%	15%
Población afectada en altura	TRÁFICO CALLES	693	104	1.639	2%	0%	4%
	TRÁFICO CARRETERAS	1.170	887	3.030	3%	2%	8%
	TRÁFICO FERROVIARIO	3	5	423	0%	0%	1%
	INDUSTRIA	-	-	70	0%	0%	0%
	TOTAL	2.673	1.717	6.437	7%	4%	16%

## **5. OTROS PLANES Y PROGRAMAS RELACIONADOS EN EL ÁMBITO MUNICIPAL**

El Ayuntamiento de Errenteria viene desarrollando desde hace más de 10 años diferentes planes de acción con influencia en las condiciones acústicas del municipio.

Dichos planes corresponden a los que se detallan a continuación:

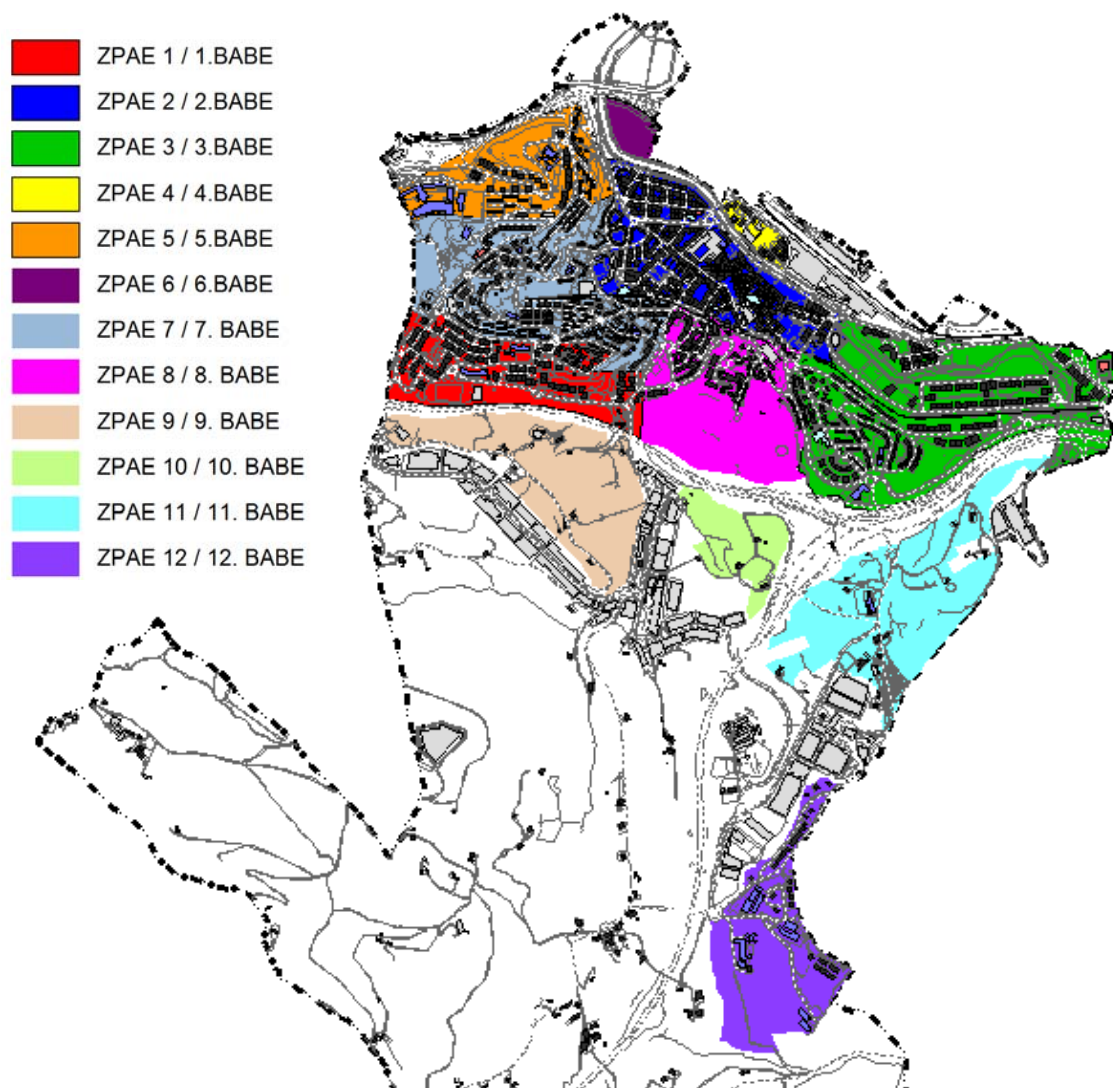
- Acción local y plan de acción comarcal para la sostenibilidad de Errenteria (2006)
- Plan de acción de la estrategia municipal para la mejora y conservación del patrimonio natural y de la biodiversidad de Errenteria (2014)
- Plan de acción para la energía sostenible en Errenteria (2015)
- Plan de acción del paisaje en el entorno del río Oiartzun (2015)
- Plan de prevención de residuos sólidos urbanos de Errenteria (2015)
- Plan de movilidad peatonal y ciclista de Errenteria (2016)

## 6. IDENTIFICACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LAS ZONAS DE SUPERACIÓN DE LOS OCA. PREVISIÓN DE ZPAE (ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL)

El mapa de ruido, comparado con la zonificación acústica del municipio, ha permitido identificar las zonas en las que se superan los OCA (Objetivos de calidad acústica). De acuerdo con la legislación, estas zonas serán declaradas ZPAE (zonas de protección acústica especial), para lo que habrá que incluir en el plan de acción el proceso de declaración, que incorpora la definición de los correspondientes planes zonales.

Aunque el PMAS no se reduce a la actuación en estas zonas, a continuación se identifican estas ZPAE, indicando su priorización, en base a criterios de población afectada y niveles de ruido elevados:

Se han delimitado las siguientes **zonas de protección acústica especial**:



Delimitación Zonas de Protección Acústica Especial

- **ZPAE<sub>1</sub>**: zona residencial del ámbito de Beraun, correspondiente al ámbito completo de dicho nombre e incluyendo la zona de Igantzi y la zona sur de Pontika. En esta zona el conflicto acústico llega a ser de hasta 9 dB(A), en las viviendas más expuestas, correspondientes a las situadas en la calle Beraun y orientadas hacia la carretera GI – 20.
- **ZPAE<sub>2</sub>**: zona correspondiente a los barrios Iztietta, Morrongilleta, Centro y parte de Alaberga. Delimitada por el río al norte, la Avda. de Navarra y Alaberga al oeste, la calle Kaletxiki al sur y el límite del ámbito Centro (A14) al este. El mayor conflicto acústico de esta zona se obtiene en la Avda de Navarra, siendo de unos 4 – 5 dB(A), debido al tráfico de la propia calle.
- **ZPAE<sub>3</sub>**: correspondiente a la zona este del municipio, incluyendo la zona residencial de los ámbitos de Gabierrota, Fanderia, Lartzabal, Depósito de las Agustinas y Markola. Queda delimitada, de forma general, por la Avda. Navarra y las vías del ferrocarril por el norte, por el límite municipal por el este, por la carretera AP1-AP8 por el sur y por la delimitación de los ámbitos y sectores por el oeste. En esta zona el conflicto acústico llega a ser superior de 6 – 7 dB(A), en las fachadas más expuestas orientadas hacia la calle Jorge Oteiza, Fanderia y Lartzabal.
- **ZPAE<sub>4</sub>**: zona residencial del ámbito de Olibet/Etxeberrieta, delimitada por el oeste, por el límite municipal, por el norte y este por la calle Mártires de la Libertad y al sur por el río. En esta zona el conflicto acústico llega a ser superior a 6 dB(A), en las viviendas más expuestas de la calle Mártires de la Libertad, debido a la influencia del ferrocarril, el tráfico viario y el ruido industrial.
- **ZPAE<sub>5</sub>**: zona correspondiente a las zonas residenciales de Capuchinos y Sorgintxulo y a la zona educativa del colegio Don Bosco. Queda delimitada al norte por la carretera GI – 636, al este por la Avda. Navarra y al sur por las calles Esnabide y Galtzaraborda. El conflicto acústico en esta zona llega a ser de 7 dB(A) en la zona educativa, siendo algo inferior en la zona residencial.
- **ZPAE<sub>6</sub>**: correspondiente con el ámbito de Altzate. En esta área el conflicto acústico es de hasta 10 dB(A) en la zona más próxima a la carretera, disminuyendo hasta 5 dB(A) en la zona próxima al río.
- **ZPAE<sub>7</sub>**: correspondiente con la zona de Esnabide, Galtzaraborda y parte del Alaberga. En esta área el conflicto acústico es de hasta 4 dB(A) en las zonas más cercanas a algunos viales de mayor tráfico.

- **ZPAE<sub>8</sub>**: correspondiente con las zonas de Gaztaño y Gaztañoberri. En esta área el conflicto acústico es de hasta 10 dB(A) en la zona sur, más cercana a la carretera, disminuyendo a medida que aumenta la distancia a la GI-20.
- **ZPAE<sub>9</sub>**: correspondiente con el ámbito de Gamongoa. En esta zona el conflicto acústico es superior a 10 dB(A) en la zona norte, debido a la influencia de la GI-20, siendo nulo en la zona más cercana al polígono industrial.
- **ZPAE<sub>10</sub>**: correspondiente con el ámbito de Palacio Zarra. En esta área el conflicto acústico es superior a 10 dB(A) en las zonas norte y este, en las proximidades del enlace entre la GI-20 y AP1-AP8, no existiendo conflicto en la zona central.
- **ZPAE<sub>11</sub>**: correspondiente con el ámbito de Perutxene/Sagasti y a la zona de Lartzabal situada al sur de la carretera. En esta área el conflicto acústico superior a 10 dB(A) en la zona más próxima a las carreteras, siendo menor en la zona sur del ámbito y disminuyendo a medida que aumenta la distancia a los ejes viarios.
- **ZPAE<sub>12</sub>**: correspondiente con el ámbito de Sagardiburu y Añabitarte. En esta área el conflicto acústico es de hasta 4 dB(A) en la zona oeste de Sagardiburu y de hasta 10 dB(A) en la zona norte de Añabitarte.

## **7. ESTIMACIÓN DE LA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS POR NIVELES SUPERIORES A LOS OCA**

Resulta complicado estimar la reducción del número de personas afectadas a nivel global, sin embargo el desarrollo de los planes zonales específicos si deberá valorar, siempre que sea posible, la reducción de personas afectadas con las soluciones propuestas.

## 8. LÍNEAS DE ACTUACIÓN PARA EL PERIODO 2017-2021

Las líneas de actuación de este plan de acción son las siguientes:

- Línea 1: Línea para la gestión del ruido municipal
- Línea 2: Actuaciones preventivas
- Línea 3: Actuaciones correctoras
- Línea 4: Actuaciones de mejora no asociados al mapa de ruido
- Línea 5: Divulgación y educación

A continuación se desarrollan cada una de ellas.

### Línea 1: Línea para la gestión del ruido municipal

#### Justificación:

El ruido es una variable transversal, por lo que su gestión dentro del municipio implica tener en cuenta numerosos factores que dependen, en el caso del Ayuntamiento, de diferentes áreas municipales, por lo que es necesario coordinar estas actuaciones.

Los resultados de mejora se logran por una continuidad en el tiempo de acciones en las líneas de actuación que se seleccionen, de forma que se va apreciando una mejora progresiva, pero, en general, sin mejoras espectaculares en los indicadores globales. Por ello, es necesario evitar que haya acciones ajenas al PMAS promovidas por el propio Ayuntamiento, que respondan a otros intereses, pero que puedan ir en contra de la mejora sonora y que puedan frenar el progreso en los resultados del PMAS.

Por lo tanto, es importante que la gestión del ruido se convierta en un objetivo municipal, en el que se implique a diferentes áreas para unir esfuerzos y recursos.

Por otro lado, la entrada en vigor del Decreto 213/2012 supone varias obligaciones para los ayuntamientos, entre los que se encuentra la obligación de aprobación de diferente documentación.

Teniendo en cuenta lo anterior, las actuaciones a desarrollar en esta línea son:



Línea 1: Línea para la gestión del ruido municipal			
Objetivos	Actuaciones	Responsables municipales	Indicadores
L1.1 Mejorar la gestión interna sobre ruido. Unir esfuerzos y sinergias	<p><b>A.1.1.1</b> Creación de un grupo de trabajo que tendrá las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora de la interrelación y comunicación entre departamentos municipales.</li> <li>• Aportar diferentes puntos de vista desde cada departamento</li> <li>• Concienciación a nivel interno sobre la necesidad de abordar de manera conjunta los planes que inciden sobre el ruido: PGOU, movilidad, espacio público, vía pública, salud, etc., potenciando una visión global, y no sectorial, de los problemas.</li> <li>• Evitar o minimizar los efectos negativos que ciertas actuaciones de otros planes pudieran provocar en el plan acústico.</li> <li>• Aprovechar actuaciones de otros planes para impulsar el PMAS</li> <li>• Aprovechar los inventarios de cada plan aislado para la recogida de información de otros planes.</li> <li>• Revisar las acciones previstas para cada Línea de acción y seguir los resultados e indicadores</li> <li>• Coordinar las relaciones con otras administraciones y con los gestores de focos de ruido de competencia no municipal.</li> </ul>	Departamentos de Medioambiente, Urbanismo, Policía Local, Cultura, Mantenimiento urbano, Juventud y Deportes	Nº reuniones realizadas al año
L1.2 Dar cumplimiento a lo indicado en la legislación aplicable	<p><b>A.1.2.1</b> Redacción de la ordenanza municipal sobre ruido y vibraciones</p> <p><b>A.1.2.2</b> Actualización del Mapa de Ruido</p> <p><b>A.1.2.3</b> Actualización del Plan de Acción</p>	Ámbito Territorio Departamentos Medioambiente Urbanismo de y	

## Línea 2: Actuaciones preventivas

### Sublínea 2.1 Actuaciones de mejora integradas con el desarrollo urbanístico.

#### Justificación:

En cualquier sistema de gestión, la prevención es el primer paso. Además, esta línea permite cumplir con un doble objetivo: evitar o minimizar futuros conflictos, y proteger las zonas que actualmente disfrutan de buena calidad acústica, cumpliendo así con el objetivo de protección de zonas tranquilas establecido en la Ley 37/2003 del ruido para los planes de acción.

El Decreto 213/2012 sobre contaminación acústica de Gobierno Vasco, establece la obligación de realizar estudios acústicos en todas las fases del planeamiento urbanístico e impone condicionantes para la concesión de licencias de edificación, así como en cualquier cambio de usos urbanísticos del suelo. Aplicando además unos objetivos de calidad acústica más restrictivos para los nuevos desarrollos.

Además, este Decreto, también da la competencia de la verificación de la calidad acústica en la edificación a los Ayuntamientos. Esta línea pretende responder a esa exigencia para crear en el Ayuntamiento la estructura necesaria para abordar esta nueva competencia.

### Sublínea 2.2 Zonas tranquilas.

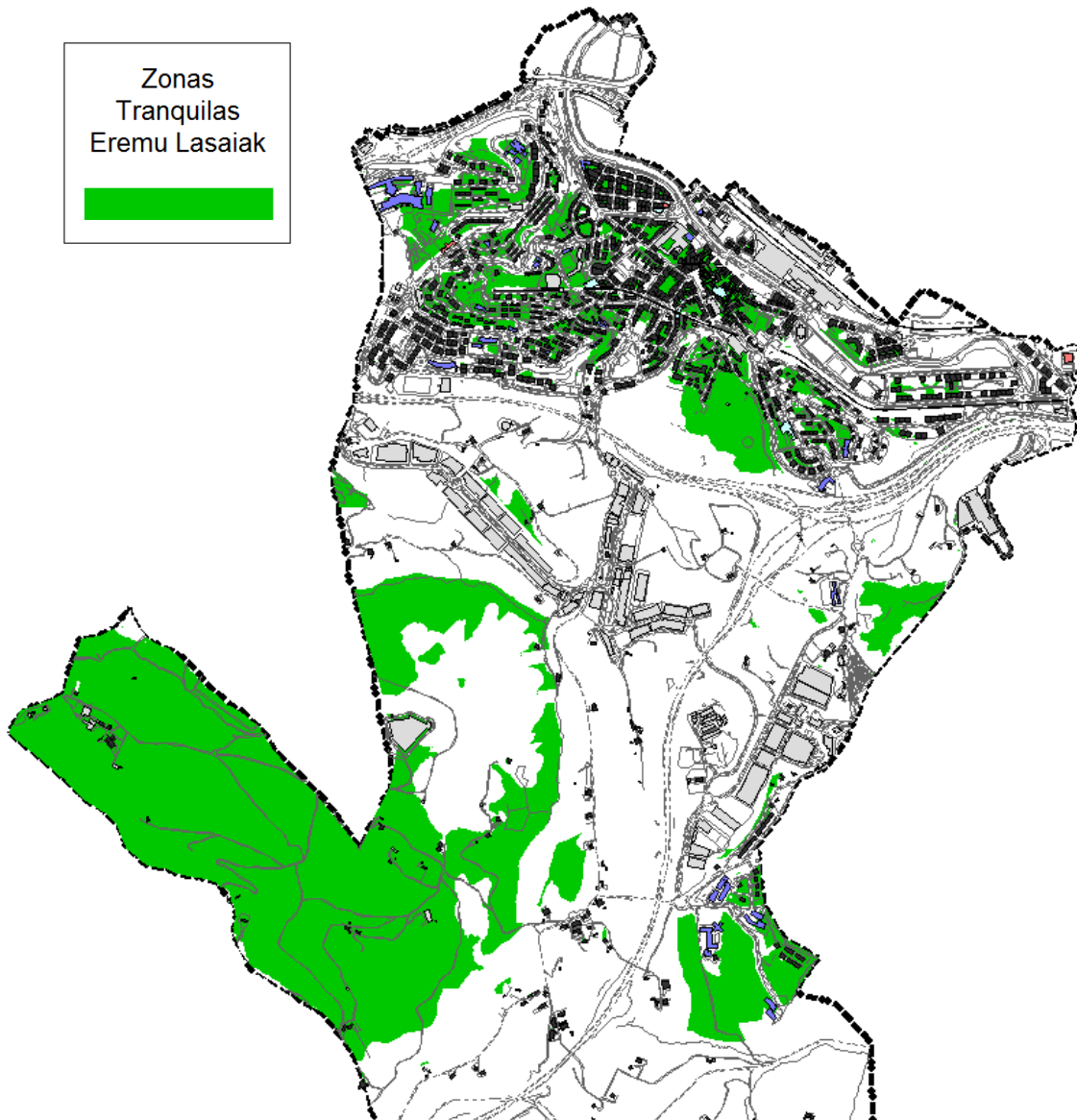
#### Justificación:

Con esta sublínea se pretende evitar la degradación acústica y potenciar la conservación de espacios tranquilos, necesarios para el disfrute ciudadano y que además son beneficiosos para la salud, ya que una de las exigencias del plan de acción es la protección de las zonas tranquilas. Aparte del cumplimiento legal, se considera un factor principal en un proceso de gestión del ruido ambiental urbano.

A partir del mapa de ruido de Errenteria, se han identificado las zonas tranquilas, en base a la definición del Decreto 213/2012:

*Espacios pertenecientes al área acústica de tipología a) o e) que cumpla con sus objetivos de calidad acústica y que por sus características o su uso requiera una mayor protección frente a la contaminación acústica*

Siendo las siguientes:



Además de las zonas tranquilas mostradas en el mapa anterior, el Parque Natural Aiako Harria, también corresponde a una zona tranquila, debido a sus niveles de ruido.

Por otro lado, además de las zonas tranquilas, no hay que olvidarse de otras zonas como parques o plazas que por su uso y condiciones deberían ser tranquilas.

En este sentido, la elaboración del mapa de ruido de Errenteria ha incluido una primera valoración de estos espacios, a través del análisis de los niveles de ruido que se alcanzan en cada espacio y de la procedencia de los sonidos medidos. Incluyendo además una valoración subjetiva de la calidad de cada espacio.

Por tanto, se propone seguir trabajando en esta línea.

Por último, hay que tener en cuenta que el diseño acústico de los espacios urbanos puede ser una solución para contribuir a mejorar ambientes en los que no sea posible reducir el nivel sonoro.

### **Sublínea 2.3 Reservas de sonido de origen natural**

Las reservas de sonido de origen natural, en adelante, RSON, según el Decreto 213/2012 son aquellos *espacios definidos dentro de las áreas de tipología g) cuyos sonidos se consideren objeto de preservación frente a la contaminación acústica por su singular valor cultural o natural así como por la especial pureza o nitidez frente a otras fuentes sonoras.*

Estas RSON deben ser delimitadas por el órgano competente de Gobierno Vasco, así como la elaboración y adopción de medidas de conservación o mejora de las condiciones acústicas y en coordinación con los órganos forales.

Además, según el mismo Decreto, Gobierno Vasco debería haber declarado las RSON antes de enero de 2017, lo cual, a fecha de elaboración de este documento, aún no ha llevado a cabo.

Dentro del término municipal de Errenteria se encuentra el Parque Natural Aiako Harria, el cual pertenece a un área tipo g), y por sus características, posiblemente en parte o en su totalidad podría declararse como RSON.

Es por ello, que el Ayuntamiento solicitará esta declaración al órgano competente a la mayor brevedad posible.

El objetivo de esta declaración es proteger estas zonas con una riqueza sonora natural importante con el fin también de proteger la biodiversidad, al servir como instrumento de educación, concienciación y divulgación a la ciudadanía. Además, servirá para el disfrute de las personas, siempre desde el respeto por el medioambiente.

Línea 2: Actuaciones preventivas			
Sublínea 2.1. Actuaciones de mejora integradas con el desarrollo urbanístico.			
Objetivos	Actuaciones	Responsables municipales	Indicadores
L.2.1.1 Evitar de manera previa la contaminación acústica y evitar problemas con las nuevas edificaciones	<p><b>A.2.1.1.1</b> Creación de un procedimiento interno para coordinar la solicitud y recepción de los estudios acústicos que deben realizarse, así como las verificaciones de la calidad acústica de las edificaciones, en aplicación del Decreto 213/2012.</p> <p><b>A.2.1.1.2</b> Incluir recomendaciones en las fichas urbanísticas respecto a la ubicación de usos y arquitectura y diseño de edificios.</p> <p><b>A.2.1.1.3</b> Gestión adecuada del tráfico cuando se incorporan nuevas fuentes de ruido, como viales de acceso a nuevas viviendas. <i>Tener en cuenta: el diseño de carriles, velocidad permitida, presencia de carril bici, acceso al transporte público...etc.</i></p> <p><b>A.2.1.1.4</b> Seguimiento de las medidas preventivas/correctoras previstas por los estudios de ruido (estudios específicos de ruido de planes urbanísticos o estudios de ruido incluidos dentro de la ECIA de proyectos de mayor envergadura como infraestructuras).</p> <p><b>A.2.1.1.5</b> Revisión de que los nuevos edificios cumplen con la Orden del 15 de junio de 2016, sobre Control Acústico de la Edificación del Gobierno Vasco, para garantizar el cumplimiento del DB – HR, además de garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica del Decreto 213/2012 en el espacio interior.</p>	Departamento de Urbanismo, Policía Local	<p>% de licencias solicitadas con ensayos acústicos realizados.</p> <p>Número de verificaciones positivas por cada estudio recibido.</p>

Línea 2: Actuaciones preventivas			
Sublínea 2.2. Zonas tranquilas.			
L.2.2.1 Proteger y potenciar las zonas tranquilas	A.2.2.1.1 Conservación de espacios tranquilos necesarios para el disfrute ciudadano y que además resultan beneficiosos para la salud.	Departamentos de Medioambiente, Urbanismo, Mantenimiento Urbano y Policía Local.	Km <sup>2</sup> de espacio público tranquilos y cumpliendo los OCA
L.2.2.2 Mejorar el conocimiento de la percepción de los espacios de uso público	A.2.2.2.1 Realizar análisis de la percepción ciudadana de los espacios públicos al aire libre. Valoración del paisaje sonoro.	Departamentos de Medioambiente y Urbanismo	Nº de espacios analizados Nº de espacios mejorados desde el punto de vista acústico
L.2.2.3 Mejorar los espacios de uso público	<p>A.2.2.3.1 Análisis de espacios que se consideren deficientes y mejora de éstos creando entornos "agradables" aunque no se reduzcan los niveles de ruido, como por ejemplo, con el uso de elementos que reduzcan el impacto visual o enmascaren los sonidos desagradables (por ej. fuentes y árboles), aunque esto no implique la reducción de los niveles acústicos.</p> <p>A.2.2.3.2 Incluir en los nuevos parques urbanos que se desarrollen, aspectos acústicos.</p>	Departamentos de Medioambiente y Urbanismo	

Línea 2: Actuaciones preventivas

Sublínea 2.3. Reservas de sonido de origen natural.

<p><b>L.2.3.1</b> Proteger y potenciar las RSON</p>	<p><b>A.2.3.1.1</b> Solicitar a Gobierno Vasco la delimitación y aprobación de las Reservas de Sonido de Origen Natural</p> <p><b>A.2.3.1.2</b> Solicitar a Gobierno Vasco la creación de un plan de conservación y mejora de las RSON delimitadas en el término municipal de Errenteria.</p> <p><b>A.2.3.1.3</b> Colaborar con Gobierno Vasco, y en su caso la Diputación Foral de Gipuzkoa en la elaboración de los planes de conservación y mejora de las RSON.</p>	<p>Departamentos de Medioambiente, Urbanismo.</p>	<p>Km<sup>2</sup> de RSON delimitadas en Errenteria</p>
---	--	---	---

### **Línea 3: Actuaciones correctoras**

#### **Sublínea 3.1. Identificación de conflictos y desarrollo de los planes zonales**

##### Justificación

En caso de superación de los OCA establecidos en función de la zonificación acústica, la legislación aplicable indica que se debe declarar el área como Zona de Protección Acústica Especial (ZPAE).

La declaración de una Zona de Protección Acústica Especial, debe contener, al menos, lo siguiente:

- Delimitación del área
- Identificación de los focos emisores acústicos y su contribución
- Plan zonal, que contenga:
  - Análisis de soluciones acústicas
  - Beneficio acústico de las soluciones
  - Estudio de viabilidad económica
  - Personas o entidades responsables de su ejecución
  - Relación coste/beneficios

Las ZPAE han sido definidas en el punto 5 del presente documento, en función de los resultados obtenidos en el Mapa de Ruido de Errenteria.

#### **Sublínea 3.2. Medidas sobre el ruido de tráfico viario y la movilidad**

##### Justificación:

El tráfico viario es el foco que afecta a mayor población, por lo que es necesario poner en marcha acciones de mejora progresiva, que en gran medida se tendrán que integrar con en el Plan de Movilidad, teniendo en cuenta las opciones más eficientes acústicamente y cuantificando, en la medida de lo posible, la mejora acústica que supondría cada tipo de actuación.

Aunque parte de las acciones se reintegrarán en el correspondiente plan zonal, otras serán de carácter global, como el impulso de la movilidad sostenible.

En el municipio de Errenteria la mayor parte de los viales tienen una limitación de velocidad de 30 km/h, y por la tipología de viales y su ubicación, no es posible colocar pantallas ni diques de tierra. Por tanto, la mayor parte de las acciones para reducir el ruido generado por el tráfico rodado de los viales urbanos, consistirán en soluciones sobre la movilidad.



### **Sublínea 3.3. Medidas correctoras sobre infraestructuras**

#### Justificación:

A partir del Mapa de Ruidos realizado, se ha comprobado que en Errenteria existen varias zonas donde el ruido generado por las carreteras, competencia de la Diputación Foral de Gipuzkoa supera, por sí mismos los OCA aplicables. Y además, existen otras zonas, que aunque teniendo en cuenta sólo el ruido que generan las carreteras, se cumplen los OCA, los niveles de ruido que estos viales generan, sumandos al ruido que generan otros focos de ruido que les afectan, hacen que se superen los OCA aplicables.

Por otro lado, por el Término municipal de Errenteria transcurren dos líneas ferroviarias, una de ellas perteneciente a ADIF y la otra a ETS, siendo la primera línea la que más afección genera. Mientras que la línea de ETS apenas genera conflicto en su entorno, si bien la molestia que genera resulta importante.

En el caso de ETS aunque no hay población afectada que supere los OCA, sí que hay edificios con niveles de ruido entre 52 y 55 dB(A), que podrían suponer un incumplimiento de OCA en el caso de que existan varios focos de ruido de manera simultánea.

Si bien es cierto que son los gestores de los focos: ADIF (Ministerio de Fomento), ETS (Gobierno Vasco) y la Diputación Foral de Gipuzkoa, los responsables de adoptar las medidas correctoras para reducir la contaminación acústica que sus focos generan, el Ayuntamiento es el responsable de realizar la contribución de todos los focos ambientales, y debe hacer lo posible por que se reduzca la contaminación acústica en su municipio.

### **Sublínea 3.4. Medidas correctoras sobre industrias**

#### Justificación:

La industria afecta a menos del 1% de la población de Errenteria, si bien es cierto que afecta a la mayoría de los edificios del barrio de Etxeberrieta, en concreto la actividad generada por la empresa Papresa.

A pesar de que el resto de zonas industriales generan un impacto reducido en las edificaciones próximas, hay que seguir manteniendo su vigilancia para que no se produzcan nuevos conflictos, o molestias.

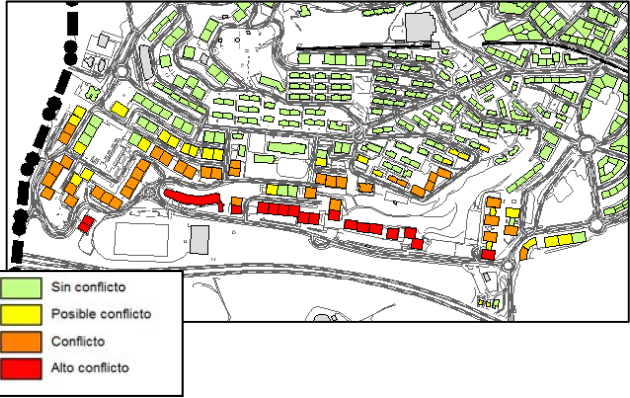

En esta línea se incluye el Puerto de Pasaia, puesto que el mapa de ruido no recoge afección significativa, debido, probablemente, a la discontinuidad de este foco.


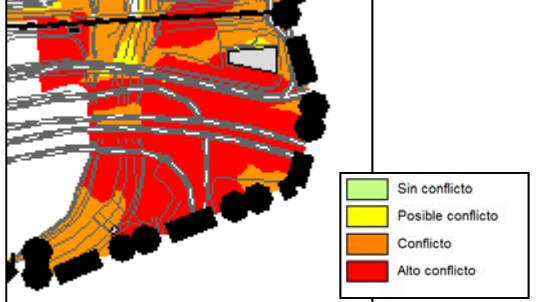

Línea 3: Actuaciones correctoras			
Sublínea 3.1. Identificación de conflictos y desarrollo de los planes zonales			
Objetivos	Actuaciones	Responsables municipales	Indicadores
L.3.1.1 Desarrollo de las ZPAE para la reducción de la contaminación acústica de los focos de ruido ambiental	<p><b>A.3.1.1.1</b> Definición de los planes zonales: En las ZPAE se definirán planes zonales, que marcarán la incidencia de los planes de acción global en cada zona y definirán el desarrollo de acciones específicas para cada zona, marcando las acciones prioritarias a corto y medio plazo.</p> <p><b>A.3.1.1.2</b> Integrar cada plan zonal con otras líneas de acción del PMAS.</p> <p><b>A.3.1.1.3</b> Seguir la evolución de la mejora global en el municipio.</p>	Grupo de trabajo municipal sobre ruido: Departamentos de Medioambiente, Urbanismo, Mantenimiento Urbano y Policía Local	% de reducción de población afectada por encima del OCA
Sublínea 3.2. Medidas sobre el ruido de tráfico viario y la movilidad			
Objetivos	Actuaciones	Responsables municipales	Indicadores
L.3.2.1 Reducción de la afección acústica generada por los viales urbanos	<p><b>A.3.2.1.1</b> Elaboración de los planes zonales de cada ZPAE con medidas específicas.</p> <p><b>A.3.2.1.2</b> Control del acceso de los vehículos pesados en el casco urbano. Aplicación de multas.</p> <p><b>A.3.2.1.3</b> Control de velocidad (avisos)</p> <p><b>A.3.2.1.4</b> Control de emisión acústica de los vehículos a motor, mediante la revisión del cumplimiento de la ITV</p> <p><b>A.3.2.1.5</b> Realización de un Plan de Movilidad de tráfico rodado</p> <p><b>A.3.2.1.6</b> Seguimiento del Plan de Movilidad Peatonal y ciclista de Errenteria</p>	Departamento de Policía Local, Mediambiente, Mantenimiento Urbano y Urbanismo	<p>Nº de actuaciones realizadas contra incumplimiento (velocidad, tránsito de vehículos pesados, etc)</p> <p>Nº de acciones de movilidad realizadas</p>

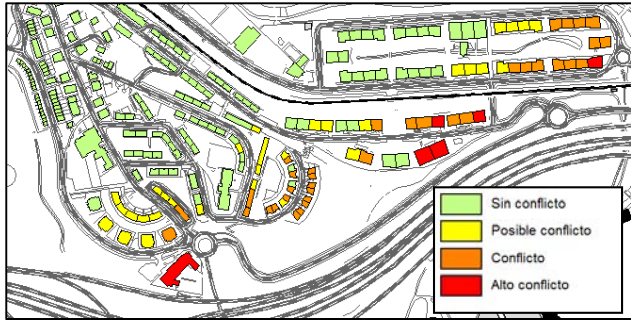
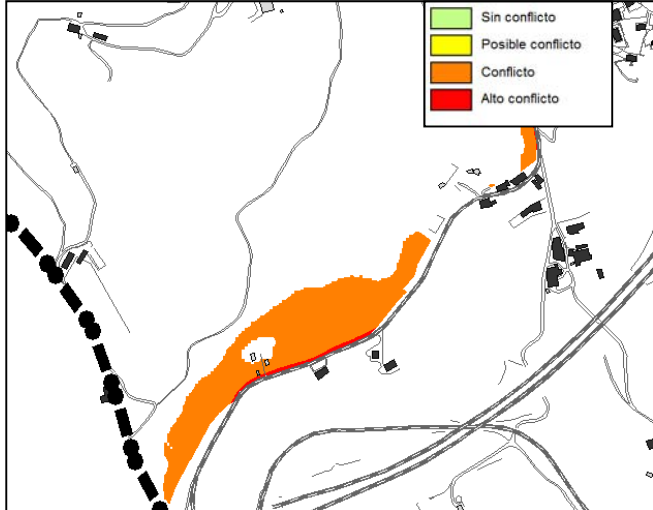
<b>Línea 3: Actuaciones correctoras</b>			
<b>Sublínea 3.3. Medidas correctoras sobre infraestructuras</b>			
<b>Objetivos</b>	<b>Actuaciones</b>	<b>Responsables municipales</b>	<b>Indicadores</b>
<b>L.3.3.1</b> Reducir la afección acústica generada por las infraestructuras viarias de la DFG	<b>A.3.3.1.1</b> Solicitud a la DFG de actuaciones para reducir la afección acústica de sus carreteras	Grupo de trabajo municipal sobre ruido: Departamentos de Medioambiente, Urbanismo, Policía Local	
<b>L.3.3.2</b> Reducir la afección acústica que ha generado la puesta en servicio del Segundo Cinturón.	<b>A.3.3.2.1</b> Solicitud a Bidegi y la DFG de un análisis profundo sobre la incidencia que tiene el Segundo Cinturón en las viviendas cercanas, comprobando la veracidad de lo indicado en el Estudio de Impacto Ambiental realizado en su momento. Teniendo en cuenta la mayor sensibilidad que presentan los caseríos y barrios rurales aislados a los que afecta.	Grupo de trabajo municipal sobre ruido: Departamentos de Medioambiente, Urbanismo, Policía Local	
	<b>A.3.3.2.2</b> Solicitud de colocación de caballones de tierra para reducir la afección acústica que sufre el barrio de Zamalbide.		
<b>L.3.3.3</b> Reducir la afección acústica generada por la línea de ADIF	<b>A.3.3.3.1</b> Solicitud a ADIF de actuaciones para reducir la afección acústica de sus líneas	Grupo de trabajo municipal sobre ruido: Departamentos de Medioambiente, Urbanismo, Policía Local	Nº de solicitudes de actuación realizadas a gestores externos.  Nº de solicitudes tenidas en cuenta
<b>L.3.3.4</b> Reducir la molestia y afección acústica producida por el paso del tren por las vías de ETS	<b>A.3.3.4.1</b> Solicitud a ETS y a Gobierno Vasco de actuaciones para reducir la afección acústica de sus líneas	Grupo de trabajo municipal sobre ruido: Departamentos de Medioambiente, Urbanismo, Policía Local	% de reducción de la población afectada por el ruido de carreteras
	<b>A.3.3.4.2</b> Vigilar y recordar a ETS la necesidad de un correcto mantenimiento de las vías, así como de que el operador de la vía, mantenga el correcto mantenimiento de los trenes		
	<b>A.3.3.4.3</b> Solicitud a ETS de que realice análisis específicos del ruido que generan los trenes que circulan por sus vías.		
	<b>A.3.3.4.4</b> Solicitud a ETS, de actuaciones concretas para reducir el chirrido generado por el paso del ferrocarril por la curva de Fanderia y del centro histórico		

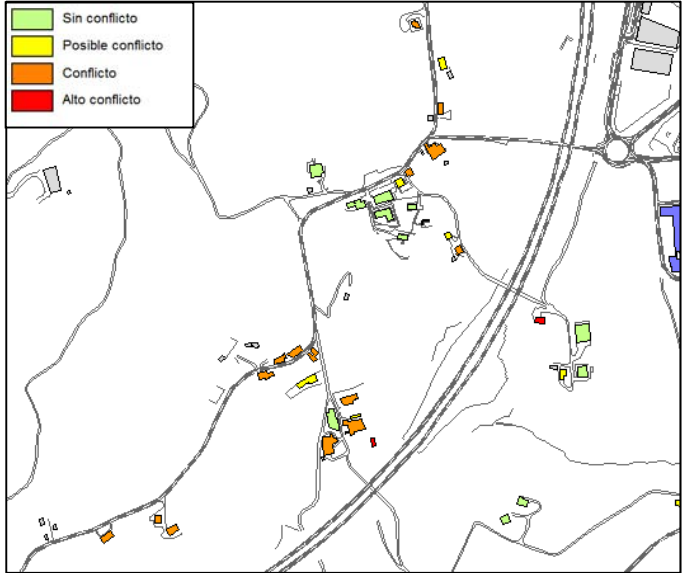

<b>Línea 3: Actuaciones correctoras</b>			
<b>Sublínea 3.4. Medidas correctoras sobre industrias</b>			
<b>Objetivos</b>	<b>Actuaciones</b>	<b>Responsables municipales</b>	<b>Indicadores</b>
<b>L.3.4.1</b> Reducir la afección acústica generada por Papresa	<b>A.3.4.1.1</b> Solicitud a la empresa Papresa de la elaboración de un plan de gestión, basado en un estudio acústico, que plantee las medidas técnicas que se van a incorporar para atenuar los efectos negativos del ruido, así como los plazos de ejecución, necesarias para cumplir los OCA establecidos en los barrios de Etxeberrieta y Olibet	Grupo de trabajo municipal sobre ruido: Departamentos de Medioambiente, Urbanismo y Policía Local	% de reducción de la población afectada por el ruido industrial  Nº de solicitudes de actuación realizadas.
	<b>A.3.4.1.2</b> Seguimiento de la puesta en marcha de las actuaciones previstas en el Plan de gestión.	Departamento de Medioambiente	
<b>L.3.4.2</b> Conocer la afección real del Puerto de Pasaia y reducir su afección.	<b>A.3.4.2.1</b> Solicitar al Puerto de Pasaia su mapa de ruido en cumplimiento de la legislación ambiental, así como el correspondiente plan de actuación, en caso de incumplimiento de la legislación.	Grupo de trabajo municipal sobre ruido: Departamentos de Medioambiente, Urbanismo y Policía Local	
<b>L.3.4.3</b> Evitar la aparición de nuevos conflictos	<b>A.3.4.3.1</b> Vigilar que se cumple la legislación ambiental cuando se creen nuevos desarrollos industriales y terciarios.	Departamentos de Medioambiente y Urbanismo	

Además, se han identificado las zonas de conflicto para los focos no municipales, indicando cuáles podrían ser las soluciones adecuadas en cada zona, en función del conflicto y la problemática concreta. Este análisis servirá para solicitar actuaciones concretas a cada uno de los gestores de cada foco de ruido.



Zona	Problemática	Posibles soluciones
<p>Beraun</p>	 <p>Focos de ruido: autovía GI-20 y carretera GI-636.                  Descripción: La autovía GI-20 se ubica en altura respecto a las edificaciones, suponiendo un conflicto acústico superior a 5 dB(A). Por el contrario, la carretera GI-636 se ubica a una cota inferior que los edificios del barrio, y el conflicto acústico es de hasta 4 dB(A).                  Las edificaciones de estas zonas, en general, consisten en edificios residenciales de más de 6 plantas.</p>	<p>Limitación de velocidad en la carretera GI-20 o colocación de pantalla acústica o diques de tierra.</p> <p>Limitación de velocidad en la carretera GI-636 o colocación de una pantalla acústica delante de las viviendas.</p> <p>Mientras no se logre cumplir los OCA en el exterior: mejorar el aislamiento de las fachadas afectadas</p>
<p>Kaputxinoak y Sorgintxulo</p>	 <p>Focos de ruido: carretera GI-636.                  Descripción: La carretera GI-636 transcurre a una cota inferior a los edificios existentes en ambos barrios. Los edificios ubicados en la calle Sorgintxulo se sitúan a una cota similar a la carretera.                  Las edificaciones de estas zonas, en general, consisten en edificios residenciales de más de 6 plantas.                  Existen también dos centros educativos (CIFP Don Bosco LHII y IES Bizarain BHI)</p>	<p>Limitación de la velocidad de circulación en la carretera.</p> <p>Mejora del aislamiento de fachada en los edificios existentes.</p> <p>Protección de las zonas de recreo del centro educativo con la colocación de cerramientos aislantes en el perímetro.</p>

Zona	Problemática	Posibles soluciones
Lartzabal		<p>Focos de ruido: carretera GI-2132</p> <p>Descripción: En esta zona, la carretera tiene un carácter completamente urbano, similar a una calle urbana, con una velocidad limitada a 50 km/h.</p> <p>La carretera se ubica a una cota similar a los edificios, a unos 20 m. de distancia.</p> <p>El conflicto acústico en este caso se considera alto en algunos de los edificios, al superar los 5 dB(A).</p>
Lartzabal, zona del río Oiartzun		<p>Focos de ruido: carretera GI-2132</p> <p>Descripción: Esta zona está incluida en el Plan de Acción del paisaje del río Oiartzun.</p> <p>El conflicto acústico en este caso se considera alto en la mayor parte de la zona, al superar los 5 dB(A).</p>
Gabierrota		<p>Focos de ruido: carretera GI-636.</p> <p>Descripción: La carretera se sitúa a una cota superior a la de los edificios a una distancia de unos 80 m.</p> <p>La afección de los edificios no es excesivamente alta, aunque al estar afectados por otros focos de ruido, la carretera contribuye a incumplir los OCA.</p>

Zona	Problemática	Posibles soluciones
Fanderia, Markola y Agustinak		<p>Focos de ruido: autopista AP1-AP8</p> <p>Descripción: En gran parte de la autopista existen pantallas acústicas, sin embargo, estas no son suficientes y aún existe conflicto acústico en algunos edificios que actualmente no está protegido por pantallas.</p> <p>Las carreteras se encuentran a una cota muy superior a los edificios.</p> <p>Colocación de pantallas acústicas de mayores dimensiones.</p> <p>Limitación de velocidad en la carretera GI-20.</p> <p>Mejora del aislamiento de fachada para los pisos más altos.</p>
Parque de Lau Haizeta		<p>Focos de ruido: Segundo Cinturón (AP1-AP8), GI-2132 y GI-3671</p> <p>Descripción: el Parque de Lau Haizeta se sitúa en altura respecto de los focos de ruido existentes.</p> <p>El conflicto acústico que presentan se sitúa entre 1 y 5 dB(A).</p> <p>Reducción de la velocidad de circulación máxima permitida en la carretera GI-3671</p>

Zona	Problemática	Posibles soluciones
<p>Caseríos Zamalbide y alrededores</p>	 <p>Focos de ruido: Segundo Cinturón (AP1-AP8) y GI-3671                  Descripción: Se trata de una zona con caseríos diseminados, ubicados en altura respecto del Segundo Cinturón, y a la misma cota de la carretera GI-3671, con carácter de travesía urbana.                  El conflicto acústico que presentan se sitúa entre 1 y 5 dB(A).</p>	<p>Pantalla acústica y reducción de la velocidad de circulación de la carretera GI-3671</p>
<p>Olibet y Etxeberrieta</p>	 <p>Focos de ruido: Línea ferroviaria de ADIF                  Descripción: La vía se ubica a una cota algo superior a las edificaciones de estos barrios, que consisten en edificaciones de más de 5 plantas.                  El conflicto acústico que presentan se sitúa entre 1 y 5 dB(A).</p>	<p>Cobertura de las vías o posible soterramiento.                  Mientras no se coloquen estas soluciones para cumplir los OCA en el exterior: mejorar el aislamiento de las fachadas afectadas</p>



Zona	Problemática	Posibles soluciones
<p>Gabierrota y Lartzabal</p>	 <p>Focos de ruido: Línea ferroviaria de ADIF</p> <p>Descripción: La vía se ubica a una cota algo superior a las edificaciones de estos barrios, que consisten en edificaciones de entre 4 y 5 plantas.</p> <p>El conflicto acústico que presentan se sitúa entre 1 y 5 dB(A).</p>	<p>Pantalla acústica o cobertura de las vías.</p> <p>Mientras no se coloquen estas soluciones para cumplir los OCA en el exterior: mejorar el aislamiento de las fachadas afectadas</p>
<p>Galtzaraborda y Gaztaño</p>	 <p>Focos de ruido: Línea ferroviaria de ETS</p> <p>Descripción: La vía se ubica a una cota superior a la cota de las edificaciones de estos barrios.</p> <p>Solo existe conflicto en dos edificios, si bien puede existir conflicto en otros 4.</p> <p>Además, existen quejas sobre los chirridos del FFCC en esta zona.</p>	<p>Soterramiento de las vías. Como medida transitoria, ejecutar soluciones para disminuir el chirrido como riego de carril.</p> <p>Mientras no se coloquen estas soluciones para cumplir los OCA en el exterior: mejorar el aislamiento de las fachadas afectadas</p>

#### **Línea 4: Actuaciones de mejora no asociados al mapa de ruido**

Gran parte de los focos de ruido que generan más quejas como ocio nocturno, actividades en el espacio público (terrazas, conciertos, eventos, etc.), actividades en suelo urbano residencial (hostelería, talleres, etc.) o servicios de limpieza y recogida de RSU, no se contemplan en el mapa de ruido, aunque el plan de acción debe incluir también el tratamiento de las problemáticas que estos focos de ruido generan.

El principal foco sobre el que se plantea esta línea de actuación es el de actividades en el espacio público y en suelo urbano residencial, por ser estos los que mayores conflictos pueden causar. Aunque no se puede olvidar el resto de focos de ruido, especialmente los asociados a servicios e instalaciones municipales.

Línea 4: Actuaciones de mejora no asociados al mapa de ruido			
Objetivos	Actuaciones	Responsables municipales	Indicadores
L.4.1 Conocer la problemática asociada a los focos de ruido no asociados al mapa de ruido	<p><b>A.4.1.1</b> Identificar las causas del ocio nocturno y valorar su incidencia en los OCA.</p> <p><b>A.4.1.2</b> Evaluar el ruido de las instalaciones municipales, que puedan ser causa de molestia por ruido en su entorno.</p> <p><b>A.4.1.3</b> Conocer el ruido generado por los servicios municipales, como la recogida de RSU y limpieza viaria, e identificar conflictos para estudiar posibles mejoras.</p>	Departamentos de Medioambiente, Urbanismo y Mantenimiento Urbano	<p>Reducción del nº de quejas recibidas</p> <p>Nº de focos evaluados</p>
L.4.2 Reducir la molestia acústica que generan las actividades en la vía pública	<p><b>A.4.2.1</b> Elaboración de una ordenanza municipal que regule los espectáculos en la vía pública y actividades en suelo urbano residencial.</p> <p><b>A.4.2.2</b> Elaboración de una ordenanza cívica</p> <p><b>A.4.2.3</b> Establecer un plan de mejora, en función de la problemática de cada zona, incluyendo un plan de seguimiento.</p> <p><b>A.4.2.4</b> Incluir en los pliegos de obras exigencias respecto al ruido (horarios, niveles de emisión máximos, etc.)</p>	Departamentos de Medioambiente, Urbanismo Cultura, Educación, Deportes y Policía Local	

### **Línea 5: Divulgación y educación**

El ruido es un contaminante que está unido a la actividad humana, por lo que el PMAS tiene que contribuir a modificar comportamientos humanos en más sostenibles acústicamente, que contribuyan a la reducción de los focos o actividades generadoras de ruido.

El comportamiento de la ciudadanía tiene incidencia en un gran número de elementos que afectan al ambiente sonoro del municipio, tales como la movilidad (en función del medio de desplazamiento que se utilice), la forma de conducción, comportamiento en los espacios públicos o en las terrazas, o en los ambientes nocturnos, etc.

Por otro lado, el Plan pretende una mejora progresiva de la situación acústica del municipio, por lo que éste también debe contribuir a la valoración de las acciones que se vayan ejecutando.

Línea 5: Divulgación y educación			
Objetivos	Actuaciones	Responsables municipales	Indicadores
L.5.1 Contribuir a la consecución de los objetivos del PMAS	<p><b>A.5.1.1</b> Programas participativos que contribuyan a la concienciación y a la búsqueda de soluciones para el éxito del PMAS</p> <p><b>A.5.1.2</b> Realización de campañas concretas sobre ruido en el marco de Agenda local 21</p> <p><b>A.5.1.3</b> Realización de cursos de formación interna sobre el ruido y su aplicación legislativa.</p>	Departamentos de Medioambiente y Urbanismo	<p>Nº de actividades de concienciación realizadas</p> <p>Nº de publicaciones realizadas</p> <p>Nº de horas de formación realizadas</p>
L.5.2 Valorizar las acciones que se vayan ejecutando	<p><b>A.5.2.1</b> Publicación del PMAS en la web municipal, así como un informe anual sobre las acciones que se han llevado a cabo sobre el ambiente sonoro en el municipio.</p> <p><b>A.5.2.2</b> Divulgación de los espacios tranquilos en la zona urbana y en el resto del municipio.</p>	Departamento de Medioambiente	

## **9. CUANTIFICACION ECONÓMICA DE LAS MEDIDAS A IMPLANTAR**

En esta fase del plan de acción, no es posible concretar el coste económico de todas las medidas a implantar.

Dado que se deben desarrollar los planes zonales asociados a cada una de las Zonas de Protección Acústica Especial propuestas, en ellos sí se cuantificará el coste de las medidas correctoras concretas.

Se establece un coste aproximado de 45.000 € para la elaboración de los 12 planes zonales indicados anteriormente, no pudiendo cuantificar el resto de las soluciones.

## 10. IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES RESPONSABLES

Los agentes responsables en materia de ruido y el desarrollo del plan de acción es el Ayuntamiento de Errenteria.

Este es el responsable de realizar el mapa de ruido completo con la suma de todos los focos de ruido ambiental, tanto los de gestión municipal como calles e industria como los focos de gestión no municipal que son los siguientes:

- Carreteras: Diputación Foral de Gipuzkoa
- Ferrocarril: Ministerio de Fomento/ ADIF
- Ferrocarril: Gobierno Vasco / ETS

Si bien es el Ayuntamiento el responsable de elaborar los planes zonales correspondientes, será necesario contar con la colaboración de los agentes responsables de los focos de ruido externos.

Por otro lado, el Plan de acción también plantea una línea sobre protección de las Zonas de Reserva de Origen Natural. En este caso el agente competente, además del Ayuntamiento de Errenteria es

- Gobierno Vasco. Departamento de Medioambiente

## 11. DEFINICIÓN DEL PLAN DE SEGUIMIENTO

Para cada una de las líneas y sublíneas de actuación del PMAS, se han establecido una serie de indicadores que sirven para seguir el correcto desarrollo del mismo, el cual tiene una vigencia de 5 años.

La cuantificación de estos indicadores de seguimiento permitirá chequear la evolución del PMAS y detectar desviaciones no previstas para poder corregirlas con antelación.

Para valorar los indicadores, se establecen dos tipos de periodicidad: anual (a evaluar en las reuniones de seguimiento de la Mesa del Ruido) o cada 5 años (a evaluar cuando se renueve el mapa de ruido). A continuación se resumen los indicadores propuestos y su periodicidad de seguimiento:

Indicador	Periodicidad
<b>Línea 1: Línea para la gestión del ruido municipal</b>	
Nº reuniones realizadas al año	Anual
<b>Línea 2: Actuaciones preventivas</b>	
% de licencias solicitadas con ensayos acústicos realizados.	Anual
Nº de verificaciones positivas por cada estudio recibido.	Anual
Km <sup>2</sup> de espacio público tranquilos y cumpliendo los OCA	Cada 5 años
Nº de espacios analizados	Bianual
Nº de espacios mejorados desde el punto de vista acústico	Bianual
Km <sup>2</sup> de RSON delimitadas en Errenteria	Bianual
<b>Línea 3: Actuaciones correctoras</b>	
% de reducción de población afectada por encima del OCA	Cada 5 años
Nº de actuaciones realizadas contra incumplimiento (velocidad, tránsito de vehículos pesados, etc)	Anual
Nº de acciones de movilidad realizadas	Anual
Nº de solicitudes de actuación realizadas a gestores externos.	Anual
Nº de solicitudes tenidas en cuenta	Anual
% de reducción de la población afectada por el ruido de carreteras	Cada 5 años
% de reducción de la población afectada por el ruido industrial	Cada 5 años
Nº de solicitudes de actuación realizadas	Anual
<b>Línea 4: Actuaciones de mejora no asociados al mapa de ruido</b>	
Reducción del nº de quejas recibidas	Anual
Nº de focos evaluados	Bianual
<b>Línea 5: Divulgación y educación</b>	
Nº de actividades de concienciación realizadas	Anual
Nº de publicaciones realizadas	Anual
Nº de horas de formación realizadas	Anual



## 12. RELACIÓN DE ALEGACIONES U OBSERVACIONES EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

Durante el periodo de información pública, también se envió el presente documento a los gestores de focos estos que inciden en Erresteria, esto es: ETS, ADIF, Diputación Foral de Gipuzkoa, Gobierno Vasco, para que realizasen las aportaciones que considerasen oportunas.

De estas consultas realizadas, solo se han recibido respuesta de ADIF, a través del Ministerio de Fomento, y ETS. A continuación se indicará las observaciones recibidas por cada uno de ellos:

### Ministerio de Fomento:

Consideran que las actuaciones de soterramiento o cobertura de vías son actuaciones muy costosas y de compleja ejecución, por lo que podría ser conveniente el estudio de otras medidas sobre los receptores como mejoras de aislamiento, que podrían ser abordadas en un plazo menor.

Por otro lado, indican que en el PAR de la FASE II existen dos zonas de rebase de los objetivos de calidad acústica: 02\_01\_Erresteria\_01\_39 y 02\_01\_Erresteria\_02\_41 y que se ha recibido otra queja en el Bº Olibet 02\_01\_Erresteria\_Queja\_01.

El Ministerio de Fomento adjunta también el documento: "RESUMEN MEMORIA TÉCNICA DE LOS PLANES DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO CORRESPONDIENTE AL MER DE LOS GRANDES EJES FERROVIARIOS. FASE II", en el cual se definen las actuaciones contempladas en su PAR para Erresteria:

Tabla 12.39. Zona de actuación 02\_01\_Erresteria01\_39

Definición y valoración de las medidas en 02_01_Erresteria01_39			
Medio	Elemento singular	Medida	Coste total
Emisor	Material móvil	✓ Empleo de material móvil más silencioso. (Adquisición de nuevas unidades, carenado de bogies, de pantógrafo, silenciadores, disparadores)	No evaluado
		✓ Sustitución zapatas de fundición por material compuesto tipo LL en mercancías	No evaluado
	Superestructura	✓ Cambio de Elasticidad. Placa de asiento	1.100,00 €
		✓ Panel fonoabsorbente en muro	3.720,00 €
Transmisor	Área de propagación	✓ Pantalla acústica genérica de doble/alta absorción	45.000,00 €
Receptor	Edificación	✓ Divulgación problemática	No evaluable
TOTAL			49.820,00 €

Fuente: Elaboración propia

Tabla 12.41. Zona de actuación 02\_01\_Erresteria\_queja\_01

Definición y valoración de las medidas en 02_01_Pasala02_38			
Medio	Elemento singular	Medida	Coste total
Receptor	Edificación	✓ Campañas de medición periódica	4.000,00€
TOTAL			4.000,00 €

Fuente: Elaboración propia

Tabla 12.42. Zona de actuación 02\_01\_Erresteria\_02\_41

Definición y valoración de las medidas en 02_01_Erresteria02_41			
Medio	Elemento singular	Medida	Coste total
Emisor	Material móvil	✓ Empleo de material móvil más silencioso. (Adquisición de nuevas unidades, carenado de bogies, de pantógrafo, silenciadores, disparadores)	No evaluado
		✓ Sustitución zapatas de fundición por material compuesto tipo LL en mercancías	No evaluado
Transmisor	Área de propagación	✓ Pantalla acústica genérica de doble/alta absorción	69.750,00 €
Receptor	Edificación	✓ Medidas de aislamiento en edificios	10.000,00 €
		✓ Divulgación problemática	No evaluable
TOTAL			79.750,00 €

Fuente: Elaboración propia

Con la realización de las mediciones acústicas planteadas, se podrá comprobar las discrepancias encontradas entre los MER de ADIF y el Mapa de Ruido del Ayuntamiento.

ETS:

Además de recordar las obligaciones municipales respecto a los nuevos desarrollos residenciales, en aplicación del Decreto 213/2012, que el Ayuntamiento ya tenía en conocimiento, indica que se han llevado a cabo una serie de mejoras tanto por ETS como por el operador de la vía (EuskoTren), entre las que cabe destacar la inclusión de las nuevas unidades de tren UT900, que emiten de 4 a 5 dB(A) menos que sus antecesoras. Indicando también que se llevó a cabo una caracterización acústica de estas unidades dentro de sus Mapas de Ruido, aprobados en 2015, con lo que se daría respuesta a la línea de actuación A.3.3.4.3.

Por otro lado, ETS en su plan de acción aprobado en 2016, ya contempla mejoras para la disminución de sus afecciones acústicas, entre las que está el correcto mantenimiento de vías, así como EuskoTren lo hace con sus trenes, cumpliendo la actuación A.3.3.4.2 de este documento.

Por último indica que el soterramiento de las vías planteado en este documento para Galtzaraborda y Gaztaño está "fuera de lugar" puesto que este tipo de decisiones estratégicas depende de la Viceconsejería de Transportes del Gobierno Vasco.

Ante estas observaciones, el Ayuntamiento de Errenteria indica:

Que en el marco de este Plan de Acción, seguirá manteniendo contactos con los gestores de estos focos para recordarles la necesidad de un buen mantenimiento de los elementos generadores de ruido, así como de que ejecuten las medidas necesarias para reducir la afección acústica que generan sus focos de Errenteria.

Además, se insistirá a los gestores ferroviarios de la necesidad de realizar estudios específicos sobre el ruido que generan sus líneas (línea de actuación A.3.3.4.3.), ya que los mapas de ruido actuales, no contemplan adecuadamente la afección real del FFCC.

Por otro lado, se han tenido en cuenta las observaciones recibidas, y se han modificado las soluciones acústicas en las zonas de afección detectadas.

En particular, se han modificado las *posibles soluciones* mostradas en las fichas de las zonas conflictivas detectadas de la *línea 3: actuaciones correctivas*. Concretamente las referidas a las siguientes zonas:

- Olibet y Etxeberrieta
- Gabierrota y Lartzabal
- Galtzaraborda y Gaztaño

Los cambios han sido los siguientes

<b>Zona</b>	<b>Texto recogido en el documento inicial. Aprobación inicial</b>	<b>Texto recogido en el documento modificado. Aprobación definitiva</b>
Olibet y Etxeberrieta	Cobertura de las vías o posible soterramiento	Cobertura de las vías o posible soterramiento. Mientras no se coloquen estas soluciones para cumplir los OCA en el exterior: mejorar el aislamiento de las fachadas afectadas
Gabierrota y Lartzabal	Pantalla acústica o cobertura de las vías.	Pantalla acústica o cobertura de las vías. Mientras no se coloquen estas soluciones para cumplir los OCA en el exterior: mejorar el aislamiento de las fachadas afectadas
Galtzaraborda y Gaztaño	Soterramiento de las vías. Como medida transitoria, ejecutar soluciones para disminuir el chirrido como riego de carril.	Soterramiento de las vías. Como medida transitoria, ejecutar soluciones para disminuir el chirrido como riego de carril. Mientras no se coloquen estas soluciones para cumplir los OCA en el exterior: mejorar el aislamiento de las fachadas afectadas

Además, en la ficha de las actuaciones de la propia *línea 3: actuaciones correctivas*, en la actuación A.3.3.4.1 se ha incluido a Gobierno Vasco como responsable de ejecutar ciertas actuaciones estratégicas en el ferrocarril de ETS, que pueden tener gran incidencia en la reducción de niveles de ruido, como puede ser el soterramiento.

Por otro lado, durante el proceso de información pública, se recibió también una alegación presentada por un particular D. Juan Mari Saiz Etxabeguren, con fecha 02 de agosto de 2018.

En su escrito, D. Juan Mari Saiz Etxabeguren realiza una serie de alegaciones, las cuales han sido aclaradas y/o desestimadas en un documento de respuesta particular a la misma.

No obstante, dada la importancia que tiene sobre la afección y en especial, la sensibilidad de la población ante este foco, se considera adecuado estimar una de las alegaciones, y se propone modificar el apartado 2 del documento para incluir Papresa en el listado de focos destacables.

La propuesta de modificación del texto será la siguiente:

<p align="center"><b>Texto recogido en el documento inicial. Aprobación inicial</b></p>	<p align="center"><b>Texto recogido en el documento modificado. Aprobación definitiva</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>La autovía AP1 – AP8 que atraviesa el municipio por la zona sureste del núcleo urbano</i></li> <li>- <i>La carretera GI – 20 (Primer cinturón de Donostia), que transcurre por el antiguo trazado de la AP-8, por el sur del núcleo urbano.</i></li> <li>- <i>La carretera GI – 636, la cual discurre por el oeste y el norte del municipio, saliendo en algunos tramos del límite hacia municipios colindantes.</i></li> <li>- <i>La línea de ferrocarril de ADIF que atraviesa el municipio de este a oeste por el norte del mismo, muy próximo al límite municipal.</i></li> <li>- <i>La línea ferroviaria de ETS que transcurre de este a oeste por el centro del núcleo urbano.</i></li> <li>- <i>La actividad del Puerto de Pasaia.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>La autovía AP1 – AP8 que atraviesa el municipio por la zona sureste del núcleo urbano</i></li> <li>- <i>La carretera GI – 20 (Primer cinturón de Donostia), que transcurre por el antiguo trazado de la AP-8, por el sur del núcleo urbano.</i></li> <li>- <i>La carretera GI – 636, la cual discurre por el oeste y el norte del municipio, saliendo en algunos tramos del límite hacia municipios colindantes.</i></li> <li>- <i>La línea de ferrocarril de ADIF que atraviesa el municipio de este a oeste por el norte del mismo, muy próximo al límite municipal.</i></li> <li>- <i>La línea ferroviaria de ETS que transcurre de este a oeste por el centro del núcleo urbano.</i></li> <li>- <i>La actividad de la empresa Papresa ubicada en el casco urbano.</i></li> <li>- <i>La actividad del Puerto de Pasaia.</i></li> </ul>