PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA

Cumplimiento de la ley 37/2003 y del Decreto 213/2012. Fase 4 de la Directiva 2002/49/CE

Periodo 2025-2029

Egiaztatzeko Internet Sarea Direction de comprobación
https://e-s.arabarreus/wps/portal/Consulta/Cave

Octubre 2025

tecnalia
MEMBER OF BASQUE RESEARCH & TECHNOLOGY ALLIANCE

Arabako Foru Aldundia
Diputación Foral de Álava

tecnalia
MEMBER OF BASQUE RESEARCH
& TECHNOLOGY ALLIANCE

Arabako Foru Aldundia
Diputación Foral de Álava

Índice

1. Objeto 4

2. Marco Legislativo de Referencia 4

3. Descripción del ámbito y Zonas Tranquilas 7

4. Autoridad responsable 11

5. Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido. 12

5.1 Resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido 12

5.2 Resultados de los Mapas de Ruido 13

5.3 Identificación de zonas más expuestas 14

6. Cumplimiento del Plan anterior 15

7. Medidas que ya se aplican para reducir el ruido 16

7.1 Gestión de la Zona de Servidumbre Acústica 16

7.2 Atención a quejas y reclamaciones referidas a niveles de ruido por carreteras forales 17

7.3 Pavimento con menor emisión de ruido. 17

7.4 Estudio de problemáticas puntuales 18

8. Otros planes y programas relacionados con el ámbito territorial de influencia del Plan de Acción en preparación 18

8.1 Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028, aprobado mediante Decreto 63/2020. 18

8.2 Plan Integral de Carreteras de Álava 2016-2027 (PICA), aprobado definitivamente por Norma Foral 6/2019, de 30 marzo. 19

8.3 Planes de Acción de Ruido de ámbito municipal 21

9. Nuevos proyectos 22

N-104 a su paso por el Núcleo de Arkaute 22

N-104 a su paso por el Núcleo de Ilarratza. 23

N-240 a su paso por el Núcleo de Gamarra 24

N-240 a su paso por Núcleo de Legutio. 24

10. Priorización de las zonas de superación de objetivos de calidad 25

11. Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años 28
11.1 Plan preventivo 28
11.2 Plan de mejora continua 30
11.3 Plan correctivo. Zonas de Actuación Acústica Prioritaria 31
11.3.1 Planes de Actuación Prioritaria 33
12. Estimación de beneficios 35
13. Estrategia a largo plazo 36
14. Información económica y plan de ejecución 38
15. Plan de seguimiento 38
16. Proceso de información pública 38
16.1 Memoria justificativa del trámite de consultas 39
16.2 Resultados del proceso de información pública 39

Índice de tablas

Tabla 1: Carreteras sometidas a estudio.....7

Tabla 2: Municipios por los que transcurren las UMEs y UMAs 8

Tabla 3: MER Población expuesta fuera de aglomeraciones Ldía, Ltarde y Lnoche (centenas).....12

Tabla 4. Mapas de Ruido. Población expuesta Ldia, Ltarde y Lnoche (unidades).....13

Tabla 5.Zonas potencialmente afectadas según los resultados de los Mapas de Ruido. 14

Tabla 6.Grado de cumplimiento de Zonas de Actuación Prioritarias (2016-2020). 15

Tabla 7. Evaluación preliminar de las zonas potencialmente afectadas. 26

Tabla 8. Zonas con mayor prioridad de actuación.....28

Tabla 9. Zonas con mayor prioridad de actuación.....31

Tabla 10. Estimación de beneficios de las ZAPs.....36

1. OBJETO

Este informe se corresponde con el Documento Resumen del Plan de Acción contra el Ruido de las carreteras de la Red Foral del territorio Histórico de Álava (en adelante PAR), en cumplimiento del Decreto Autonómico 213/2012, y de la Ley 37/2003, Real Decreto 1513/2005 y Real Decreto 1367/2007, correspondiendo a la fase 4 de la Directiva 2002/49/CE. El plazo de ejecución de este Plan es el periodo 2025-2029.

Este PAR 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).

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 (OCA) que resultan de aplicación para la identificación de los impactos se regulan según lo especificado en el Decreto 213/2012.

Para llevar a cabo la identificación de las zonas que incumplen estos valores de referencia y en los que la autoridad competente (en este caso la Diputación Foral de Álava) considera de aplicación actuar contra el ruido, se utilizan las siguientes figuras recogidas en la normativa vigente: las Zonas de Actuación Prioritaria (ZAP) y Planes de Actuación Prioritaria (PAP) que se definen para las mismas.

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. A continuación, se detalla cuáles son los requerimientos de aplicación de esta legislación en lo referente a las carreteras forales.

	Ley 37/2003, R.D. 1513/2005 y R.D. 1367/2007	**Decreto 213/2012 de contaminación acústica en la C.A.P.V.**
Valores objetivo de calidad y valores límite	No aplicable en base a la distribución competencial del Artículo 4 de la Ley 37/2003.	Resulta de aplicación.
Mapas de Ruido	Calendario de elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido: viales con más de 8.000 vehículos al día.	Mapas de Ruido de la C.A.P.V.: Viales con más de 6.000 vehículos al día.
Planes de Acción	Para los viales sometidos a los plazos de Mapas Estratégicos de Ruido (más de 8.000 veh./día).	Para los viales incluidos en el Mapa de Ruido de la C.A.P.V. (más de 6.000 veh./ día).
Contenido mínimo de los Planes de Acción	Acorde con Anexo V del R.D. 1513/2005.	Señalado en Artículo 17 del Decreto 213/2012.

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 al Plan de Acción contra el Ruido sean coincidentes en el espacio temporal 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). Con el fin de cumplir con la legislación básica estatal el presente Plan de Acción, será remitido al órgano ambiental de la C.A.P.V. para su posterior envío a la Comisión Europea dando respuesta a la *Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*.

Desde la Diputación Foral de Álava, se han elaborado Mapas de Ruido de las carreteras forales que satisfacen los requisitos metodológicos que son de aplicación tanto desde el punto de vista de la legislación estatal como de la autonómica efectuándose los siguientes cálculos de niveles sonoros:

- Mapas de Ruido para carreteras con más de 8.000 veh/día, tal y como exige la cuarta fase de implementación de la Directiva 2002/49/CE y por tanto el RD 1513/2005.

- Mapas de Ruido para carreteras con más de 6.000 veh/día, tal y como exige el Decreto 213/2012 sobre contaminación acústica en la CAPV.

- Mapas de Ruido de las zonas de confluencia de varias carreteras forales para poder estudiar el efecto aditivo de las mismas y evaluar posibles zonas afectadas por la contribución acústica de varias carreteras forales.

Para ejecutar los Mapas de Ruido, las carreteras se separaron en lo que se denomina Unidad de Mapa Estratégico (UME) y Unidad de Mapa Autonómico (UMA). En ambos casos, es una parte del trazado de las carreteras forales que tiene unas condiciones homogéneas de tráfico y, por tanto, de emisión de ruido. En el caso del Territorio Histórico de Álava frecuentemente la UME/UMA coincide con una carretera completa a estudiar.

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.

Tal y como se ha especificado anteriormente, los objetivos de calidad acústica que resultan de aplicación para la identificación de los impactos se regulan en el Decreto 213/2012 y 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 llevará a cabo a través de las Zonas de Actuación Prioritaria y Planes de Actuación Prioritaria.

Dichos objetivos de calidad acústica se establecen en el artículo 31 del Decreto 213/2012 que se refiere a la tabla A del Anexo I del mencionado Decreto y deben ser satisfechos por todos los focos (atendiendo a su actuación simultanea) en un determinado territorio.

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	*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 del área con la que colinden. En relación a la elaboración de los Mapas de Ruido a los que se refieren los apartados 1 y 2 del artículo 10, la evaluación acústica se efectuará considerando los valores de la presente tabla referenciados a 4 metros de altura sobre el terreno.

Por otro lado, otra figura que hay que tener en consideración en este PAR de 4 Fase, son las denominadas como Zonas Tranquilas.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido las define de la siguiente manera:

• Zonas Tranquilas en las aglomeraciones: Espacios en los que no se supere un valor, a fijar por el Gobierno, de un determinado índice acústico.

• Zonas Tranquilas en campo abierto: Espacios no perturbados por ruido procedente del tráfico, las actividades industriales o las actividades deportivo-recreativas.

El Real Decreto 1367/2007 establece en su Artículo 14.4, como objetivo de calidad acústica aplicable a las Zonas Tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto, niveles sonoros por debajo de los valores de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, disminuido en 5 decibelios, tratando de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.

3. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO Y ZONAS TRANQUILAS

Desde la Diputación Foral de Álava, y dando respuesta a la Directiva 2002/49/CE Europea de Ruido y al Decreto 213/2012, se han realizado Mapas de Ruido de los siguientes ejes de la Diputación Foral de Álava:

- Para aquellos tramos que estén sometidos a los plazos fijados por la legislación estatal la denominación es la de Unidad de Mapa Estratégico o UME.
- para las sometidas al autonómico UMA, Unidad de Mapa Autonómico.

Cabe destacar que todas las carreteras sometidas a los requerimientos de la legislación estatal también lo están a la de la autonómica debido a que, en todos los casos, superan los 6.000 vehículos al día.

Tabla 1: Carreteras sometidas a estudio

UME	CÓDIGO UME	PK Inicio	PK fin
UME A-1-1	C_EUS_01_A-1-001	321,7	329,45
UME A-1-2	C_EUS_01_A-1-002	336,15	391,69
UME AP-1-2	C_EUS_01_AP-1_002	77,3	85,1
UME AP-1-1	_EUS_01_AP-1_001	100	114,23
UME N-102	C_EUS_01_N-102	342,79	347,74
UME N-104	C_EUS_01_N-104	353,98	358,34
UME N-124	C_EUS_01_N-124	24,535	38,57
UME N-240	C_EUS_01_N-240	4,57	16,61
UME N-622	C_EUS_01_N-622	3,97	23,32
UMA A-624		40,21	40,45
UMA A-625		356,35	358,38
UME A-625	C_EUS_01_A-625	361,22	371,85
UMA A-625		371,85	372,58
UME A-2126	C_EUS_01_A-2126	58,1	59,94
UME A-2522	C_EUS_01_A-2522	47,3	47,55
UMA A-3302		13,91	14,30
UME A-3638	C_EUS_01_A-3638	49,98	50,94
UME AP-68	C_EUS_01_AP-68	22,39	77,6

Un total de 14 UMEs y 4 UMAs que discurren a lo largo del Territorio Histórico de Álava.

Dado que el Plan de Acción tiene un alcance global del conjunto de las carreteras forales analizadas, en la tabla siguiente se identifican los municipios por los que discurren los tramos analizados.

Tabla 2: Municipios por los que transcurren las UMEs y UMAs

	A-1	A-1	A-2126	A-2522	A-3638	A-624	A-625	AP-1	AP-1	AP-68	N-102	N-104	N-124	N-240	N-622	A-3302
	UME A-1-001	UME A-1-002	UME A-2126	UME A-2522	UME A-3638	UMA	UME A-625 UMA	UME AP-1_001	UME AP-1_002	UME AP-68	UME N-102	UME N-104	UME N-124	UME N-240	UME N-622	UMA
Agurain/ Salvatierra		X														
Amurrio						x	x			x						
Armiñón	x								x	x			x			
Arratzua-Ubarrundia		X						x						x		
Asparrena		X														
Ayala/Aiara							x									
Barrundia		X														
Berantevilla										x			x			
Elburgo/ Burgelu		X														
Erriberagoitia/ Ribera Alta										x						
Iruña Oka/Iruña de Oca		X									x					x
Iruraiz-Gauna		X														
Kuartango										x						
Labastida/ Bastida													x			
Laudio/ Llodio				x	X		x									
Legutio								x						x		
Oyón-Oion			X													
San Millán/ Donemiliaga		X														
Ribera Baja/ Erribera Beitia	x								x	x						
Urkabustaiz										x						
Vitoria-Gasteiz		X						x			x	x		x	x	
Zambrana										x			x			
Zigoitia								x							x	
Zuia										x					x	

En la imagen siguiente se ilustra la ubicación de los tramos de las carreteras que constituyen el ámbito de actuación de este PAR en el Territorio Histórico de Álava.

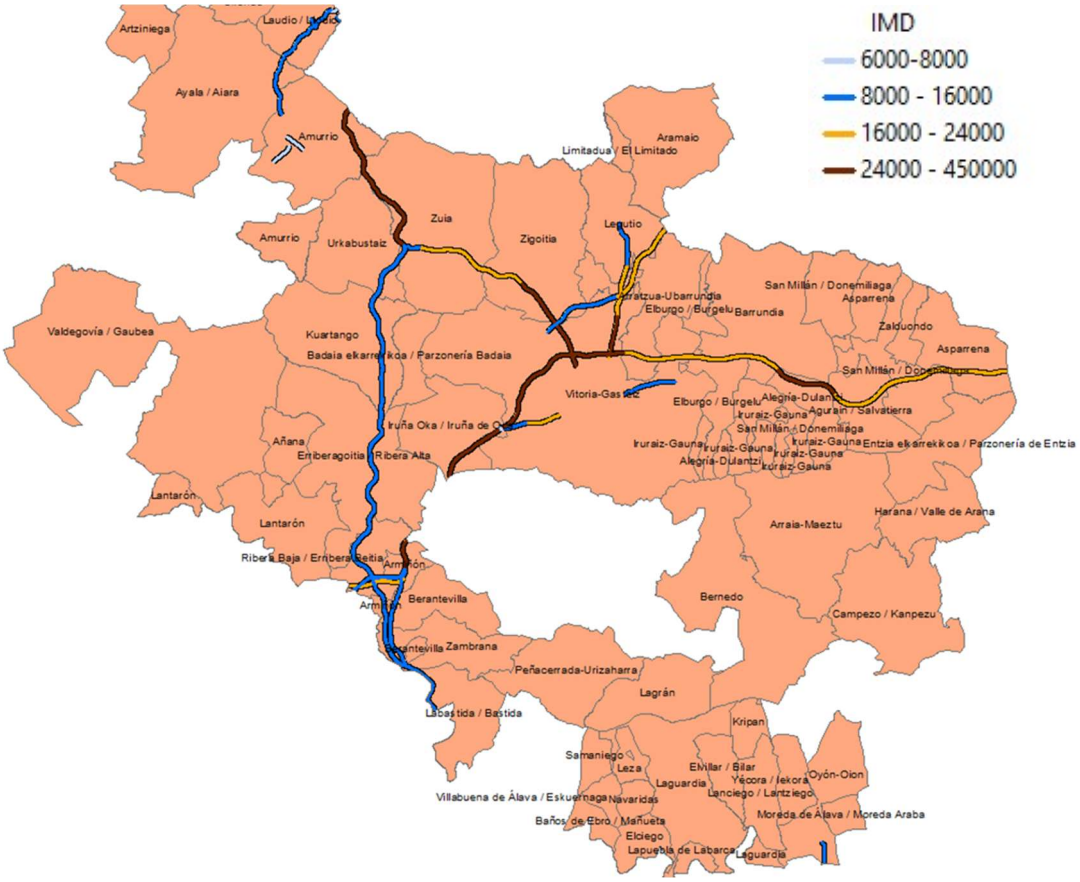


Figura 1: Carreteras objeto de estudio sometidas al requerimiento de elaboración de Mapas de Ruido o Mapas Estratégicos de Ruido en función de su intensidad media diaria (IMD)

Según las Instrucciones para la entrega de los datos asociados al Plan de Acción Contra el Ruido de la Cuarta Fase 4 publicadas por el MITERD (versión Febrero 2025. Planes de Acción Contra el Ruido. Grandes Ejes Viarios), se deben identificar en el PAR aquellas Zonas Tranquilas que hayan sido declaradas por otras administraciones, y sobre las que la infraestructura estudiada pueda tener efectos acústicos.

La literalidad del artículo 4 de la Ley del Ruido, lleva a la conclusión de que para establecer la competencia para la delimitación de las Zonas Tranquilas en aglomeraciones y Zonas Tranquilas en campo abierto se aplicará lo que establezca la legislación autonómica. En este sentido, el Artículo 6 del Decreto 213/2012, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco establece que es competencia municipal la delimitación de las Zonas Tranquilas urbanas en el municipio, así como la definición del Plan de Preservación Acústica correspondiente. Se entiende que, por tanto, la información a recabar de las autoridades competentes en su declaración es, al menos la siguiente:

- Identificador o nombre de la Zona Tranquila que la autoridad competente haya definido en su planificación.
- Geometría de la Zona Tranquila que se presentará como área (superficie), utilizando el tipo de geometría de polígono o multipolígono.
- Documentación que justifica la designación de Zona Tranquila y el Plan de Preservación Acústica correspondiente.

Así pues, desde la Diputación Foral de Álava, y para el desarrollo del presente PAR, se han dado los pasos necesarios para recoger aquellas Zonas Tranquilas que hayan sido declaradas por los ayuntamientos o por autoridades competentes de la ordenación y gestión de espacios protegidos.

En junio de 2025 el Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava realizó una solicitud a todos los ayuntamientos potencialmente afectados por ruido originado por el tráfico en las carreteras del ámbito de este Plan sobre la existencia de Zonas Tranquilas declaradas.

Se recibieron respuestas de los siguientes municipios:

- El servicio de urbanismo del ayuntamiento de Iruña de Oca ha respondido remitiendo la Memoria del Mapa de ruido e indicando que las Zonas Tranquilas coinciden con los suelos Urbanos Residenciales y Urbanizables Residenciales que define el PGOU.
  En el Capítulo 11.2 de la Memoria del Mapa de ruido se muestran las zonas del municipio que cumplen con la condición de Zonas Tranquilas urbanas, dentro de los cinco núcleos de población.
  En las conclusiones de esta memoria se indica que “podría considerarse como objetivo acústico para el municipio el valor de Zona Tranquila urbana, para lo que sería necesario no solo reducir los niveles de ruido de la zona que incumple OCA actualmente sino también de las zonas que disponen de unos niveles de ruido hasta 5 dB(A) de los OCA. Además, la mayor parte del suelo no urbanizable se podría definir como Zona Tranquila en campo abierto.”
  No se entiende que estas valoraciones realizadas en la Memoria del Mapa de ruido constituyan una declaración de Zona Tranquila, de acuerdo con lo establecido en las Instrucciones para la entrega de los datos asociados a los Planes de Acción Contra el Ruido de la Cuarta Fase 4, ni del Decreto 213/2012.

  Más allá de esta consideración, se ha analizado la posible afección a las zonas de Iruña de Oca que cumplen con la condición de Zonas Tranquilas urbanas, según el Ayuntamiento, dentro de los cinco núcleos de población, concluyendo que no existe afección por ruido de las carreteras analizadas en estas zonas.

- El servicio de sostenibilidad, clima y energía del ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz responde informando que actualmente están definidas y delimitadas 18 Zonas

Tranquilas Urbanas (ZTU) en la aglomeración en espacios tranquilos, pero sin declarar.

Por otro lado, el documento de Plan de Acción para la mejora del ambiente sonoro para el municipio de VITORIA-GASTEIZ. PAMAS 2024, en su Línea A2: Ciudad acústicamente saludable, indica que durante la ejecución de este Plan se realizará la declaración de las diferentes figuras de Zonas Tranquilas y aprobación de su correspondiente plan de preservación.

No se entiende por tanto que existan Zonas Tranquilas declaradas en la documentación recibida por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, pero como en el caso anterior se ha analizado la posible afección a las zonas delimitadas como Zonas Tranquilas de Vitoria-Gasteiz y se detecta que solo hay afección por ruido generado por las carreteras analizadas en el caso de la ZTU – Anillo Verde.

- El ayuntamiento de Armiñon ha informado de que no hay Zonas Tranquilas declaradas en el municipio.

4. AUTORIDAD RESPONSABLE

Por un lado, las carreteras forales de Álava constituyen una infraestructura de competencia foral, por lo que, tal y como se establece en el artículo 4.4 de la Ley 37/2003 del ruido, las atribuciones competenciales serán establecidas de acuerdo con lo que desponga la legislación autonómica, en este caso el Decreto 213/012.

El artículo 5 del mencionado Decreto, relativo a las competencias de las Diputaciones Forales, se determina que éstas son los órganos competentes para, entre otros, la elaboración de los Mapas de Ruido y los Planes de Acción correspondientes.

Por otro lado, en base a la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, traspuesta a la normativa estatal a través de la Ley 37/2003 y el RD 1513/2005, las carreteras forales de Álava están también sometidas a los requerimientos de elaboración de Mapas Estratégicos de Ruido y Planes de Acción.

La autoridad responsable y Dirección del Estudio para la elaboración del Plan de Acción contra el Ruido es el Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias, Servicio de Carreteras, de la Diputación Foral de Álava.

5. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DEL RUIDO.

De acuerdo con los resultados obtenidos en los Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras de la Red Foral del THA-Fase 4, aprobados por Orden Foral 29/2023, de 20 de enero, y en los Mapas de Ruido de las carreteras de la Red Foral del THA-Fase 4, aprobados por Acuerdo del Consejo de Gobierno Foral 850/2023, de 19 de diciembre, la población expuesta al ruido es la siguiente.

5.1 Resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido

En este apartado se detallan los resultados de los cálculos acústicos elaborados para cada Unidad de Mapa Estratégico (UME) en términos de población.

Los cálculos de los MER consideran la afección de cada carretera por separado (UME), no pudiendo valorarse el efecto combinado de varias carreteras en una misma zona.

Según marcan las instrucciones de aplicación, es necesario diferenciar entre los resultados dentro y fuera de las aglomeraciones, tal y como están definidas en el Directiva Europea de Ruido 2002/49/CE. En el Territorio Histórico de Álava solo se considera aglomeración el término municipal de Vitoria-Gasteiz.

En la siguiente tabla se presenta, por cada UME, el número total de personas expuestas **fuera de las aglomeraciones** para los indicadores Ld, Le y Ln (expresado en centenas), todos calculados a una altura de 4 m sobre el nivel del suelo.

Tabla 3: MER Población expuesta fuera de aglomeraciones Ldía, Ltarde y Lnoche (centenas)

	Ldía			Ltarde			Lnoche			
UME	65-69	70-74	>75	65-69	70-74	>75	55-59	60-64	65-69	>70
A-1_001	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A-1_002	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AP-1_001	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N-102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N-104	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N-124	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N-240	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N-622	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A-625	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A-3638	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
A-2126	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
A-2522	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AP-68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AP-1_002	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Con estos cálculos solo se identifican superaciones relacionadas con las carreteras A-2126 y A-3638.

Se debe tener en cuenta que los valores hasta 50 personas están redondeados a un valor 0.

5.2 Resultados de los Mapas de Ruido

En este apartado se detallan los resultados en términos de población expuesta de los cálculos acústicos elaborados para los Mapas de Ruido, que incluyen todas las UMEs y UMAs. Los cálculos en respuesta al Decreto 213/2012 se realizan considerando de forma acumulada el efecto de todas las carreteras con IMD superior a 6.000 veh/día y con receptores a todas las alturas de cada edificio. A este resultado se le denomina Mapa de Ruido en continuo de las UMEs y UMAs.

En la siguiente tabla se presenta, por cada municipio, el número total de personas expuestas para los indicadores Ld, Le y Ln (expresado en unidades), todos calculados considerando receptores a todas las alturas de cada edificio.

Tabla 4. Mapas de Ruido. Población expuesta Ldia, Ltarde y Lnoche (unidades).

	Ldía			Ltarde			Lnoche			
Municipio	65-69	70-74	>75	65-69	70-74	>75	55-59	60-64	65-69	>70
Agurain/Salvatierra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aiara/Ayala	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amurrio	9	0	0	4	0	0	13	2	0	0
Armiñon	1	0	0	1	0	0	5	2	0	0
Arratzua-Ubarrundia	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Asparrena	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Barrundia	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Berantevilla	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Elburgo/Burgelu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Erriberagoitia/Ribera Alta	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Iruña Oka/Iruña de Oca	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
Iruraiz-Gauna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuartango	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Labastida/Bastida	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Laudio/Llodio	50	7	0	40	0	0	47	32	0	0
Legutio	7	0	0	1	0	0	29	1	0	0
Oyón-Oion	54	0	0	0	0	0	62	0	0	0
Ribera Baja/Erriberabeitia	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
San Millán/Donemiliaga	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
Urkabustaiz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vitoria-Gasteiz	39	14	0	28	7	0	44	18	7	0
Zambrana	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zigoitia	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Zuia	1	1	0	1	0	0	2	1	0	0

Además, el municipio de Vitoria-Gasteiz, en el núcleo de Arkaute, cuenta con 1 centro educativo expuesto en el rango 60-65 dBA en el periodo día.

Estos resultados de Mapas de Ruido en continuo se considera la base más completa para la realización de la identificación de zonas más expuestas y para la definición de las Zonas de Actuación Prioritaria, que se presenta en los apartados posteriores del presente documento

Esto es debido a que consideran de forma acumulada el efecto de todas las carreteras analizadas y a que el cálculo de exposición de población se realiza con niveles de ruido para cada periodo en todas las alturas de cada edificio residencial. El resultado se considera, por tanto, más representativo de la realidad.

5.3 Identificación de zonas más expuestas

Para la elaboración de este Plan de Acción, los resultados de los Mapas de Ruido constituyen una de las informaciones básicas, al permitir la identificación de las zonas con incumplimiento de los valores objetivo de calidad acústica y facilitar la jerarquización de los impactos.

El objetivo del presente apartado es, desde unos criterios basados exclusivamente en el grado de exposición, identificar las zonas que presentan una mayor afección acústica. Para ello, se realiza un análisis por unidades inferiores al municipio. Se trata de zonas en las que la afección está más compacta y se tienen en cuenta: los niveles sonoros en el receptor y la cantidad de población expuesta. En la tabla siguiente se muestran las zonas afectadas, siendo un total de 28 zonas, junto con la población expuesta en cada rango de superación de los Objetivos de Calidad Acústica en periodo noche, por considerarse el escenario de evaluación más desfavorable, y la existencia o no de edificios sensibles con incumplimientos de OCAs durante el periodo día.

Tabla 5.Zonas potencialmente afectadas según los resultados de los Mapas de Ruido.

			Lnoche				Lnoche		Edificios Sensibles	
EJE	Municipio	Localización	55-59	60-64	65-69	>70	Ln>55	Ln>65	Existentes en la zona	Ld>60
A-624	Amurrio	Amurrio, Ugarte	5	0	0	0	5	0	No	No
A-625	Amurrio	Amurrio, Edificaciones dispersas	5	2	0	0	7	0	No	No
Ap-68	Amurrio	Edificaciones dispersas	3	0	0	0	3	0	No	No
A-1	Armiñon	Armiñon	5	2	0	0	7	0	Si (alejados)	No
N-240	Arratzua-Ubarrundia	Luko	2	0	0	0	2	0	No	No
A-1	Barrundia	Venta de Patio	1	0	0	0	1	0	No	No
N-124	Berantevilla	Lacorzanilla	1	0	0	0	1	0	No	No
Ap-68	Erriberagoitia/Ribera Alta	Subijana-Morillas	1	0	0	0	1	0	No	No
A-1	Iruña Oka/Iruña de Oca	Edificaciones dispersas	3	0	0	0	3	0	No	No
N-124	Labastida/Bastida	Edificaciones dispersas	1	0	0	0	1	0	No	No
A-3638	Laudio/Llodio	Laudio/Llodio	47	32	0	0	79	0	No	No
N-240	Legutio	Legutio Centro	20	0	0	0	20	0	SI	No
N-240	Legutio	Edificaciones dispersas	5	0	0	0	5	0	No	No
N-240	Legutio	Urbina	4	1	0	0	5	0	No	No
A-2126	Oyón-Oion	Oyón-Oion	62	0	0	0	62	0	No	No
A-1	Ribera Baja/Erriberabeitia	Venta de Bullón	2	0	0	0	2	0	No	No
A-1	San Millán/Donemiliaga	Eguílaz	4	0	0	0	4	0	No	No
N-622	Zigoitia	Zaitegi	2	0	0	0	2	0	No	No
AP-68	Zuia	Edificaciones dispersas	2	1	0	0	3	0	No	No
N-104	Vitoria-Gasteiz	Ilarratza	7	0	0	0	7	0	No	No
N-104	Vitoria-Gasteiz	Arcaute	9	0	0	0	9	0	SI	SI
N-622	Vitoria-Gasteiz	Arangiz	7	7	2	0	16	2	No	No
N-240	Vitoria-Gasteiz	Gamarra Nagusia	9	9	5	0	23	5	SI	No
N-102	Vitoria-Gasteiz	Ariñez dispersas	9	0	0	0	9	0	No	No
A-1	Vitoria-Gasteiz	Astegieta	1	0	0	0	1	0	No	No
N-240	Vitoria-Gasteiz	Edificaciones dispersas	0	1	0	0	1	0	No	No
N-622	Vitoria-Gasteiz	Edificaciones dispersas	1	1	0	0	2	0	No	No
A-1	Vitoria-Gasteiz	Edificaciones dispersas	1	0	0	0	1	0	No	No

NOTA: Se recuerda que los valores del número de personas expuestas están expresados en unidades, mientras que los de los Mapas Estratégicos de Ruido se expresan en centenas.

Por otro lado, y de cara a tener en cuenta a lo largo del desarrollo del PAR, la tipología de vivienda unifamiliar y dispersa a lo largo del Territorio Histórico de Álava es característico de la afección acústica en Álava.

6. CUMPLIMIENTO DEL PLAN ANTERIOR

Tal y como indica en 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" el indicador de seguimiento del Plan es el porcentaje de actuaciones previstas que han sido llevadas a cabo.

En la tabla siguiente se enumeran las medidas contenidas en dicho Plan y su estado de desarrollo.

Tabla 6.Grado de cumplimiento de Zonas de Actuación Prioritarias (2016-2020).

Zona de Actuación Prioritaria			Solución	Estado de desarrollo
ZAP 1	N-622	Arangiz - Vitoria-Gasteiz	Pantalla Acústica	Proyecto de construcción finalizado. Previsión de ejecución en 2026
ZAP 2 ZONA 1	N-622	Ametzaga - Zuia.	Pantalla acústica de Ametzaga	Realizado
ZAP 2 ZONA 2	N-622	Sarria-Zuia.	Pantallas de Sarria	Realizado
ZAP 2 ZONA 3	N-622	Murgia-Zuia.	Actuaciones para la protección del ambiente interior	Realizado
ZAP 3	N-102	Ariñez-Vitoria-Gasteiz	Pantalla Acústica	Proyecto de construcción finalizado. Licitación de obras en curso.
Evaluación de cumplimiento	**60 %**			

Según lo recogido en esta tabla y considerando, únicamente, las actuaciones que se encuentran totalmente finalizadas, se ha dado un cumplimiento del 60% de las medidas priorizadas en el anterior plan.

Sin embargo, cabe destacar que las medidas pendientes para alcanzar el 100% del cumplimiento, las asociadas a la ZAP 1 y ZAP 3 y consistentes, en ambos casos, en la colocación de pantallas acústicas cuentan, actualmente, con proyecto de ejecución aprobado definitivamente por la Diputación Foral de Álava y se prevé su ejecución en el año 2026. Con la ejecución de ambas actuaciones se alcanza el 100% del cumplimiento del plan anterior.

7. MEDIDAS QUE YA SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO

En línea con lo planteado en 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", se desarrollan de forma continuada actuaciones que inciden en la reducción de los niveles de ruido del entorno afectado.

7.1 Gestión de la Zona de Servidumbre Acústica

La Zona de Servidumbre Acústica (ZSA) de la red viaria foral constituye una herramienta de gestión que permite compatibilizar el funcionamiento de las carreteras forales con los diferentes usos del suelo, actividades, instalaciones y desarrollos urbanísticos futuros o ya existentes.

El presente Plan de Acción responde a lo determinado en el artículo 30.1 del Decreto 213/2012 en lo que a la Zona de Servidumbre Acústica de carreteras se refiere, ya que atiende a las prescripciones del Capítulo II del Título I del citado Decreto.

En un principio, la ZSA mantiene su vigencia por tiempo indefinido, pero la legislación vigente prevé su actualización cuando existan razones justificadas. De este modo, su gestión implica su desarrollo, actualización y comunicación a las administraciones competentes.

Mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno Foral 571/2024, de 8 de octubre, se aprobó definitivamente la "Delimitación de la Zona de Servidumbre Acústica de las carreteras de la Red Foral de Álava para las que existe Mapa de Ruido oficialmente aprobado en la Fase 4". Esta delimitación de Zona de Servidumbre Acústica aprobado en 2024 sustituye y actualiza la aprobada anteriormente en el año 2018 al incluir nuevos tramos de carretera y utilizarse el mismo método de cálculo que el empleado para los Mapas de Ruido de la Fase 4, método común de cálculo CNOSSOS-EU.

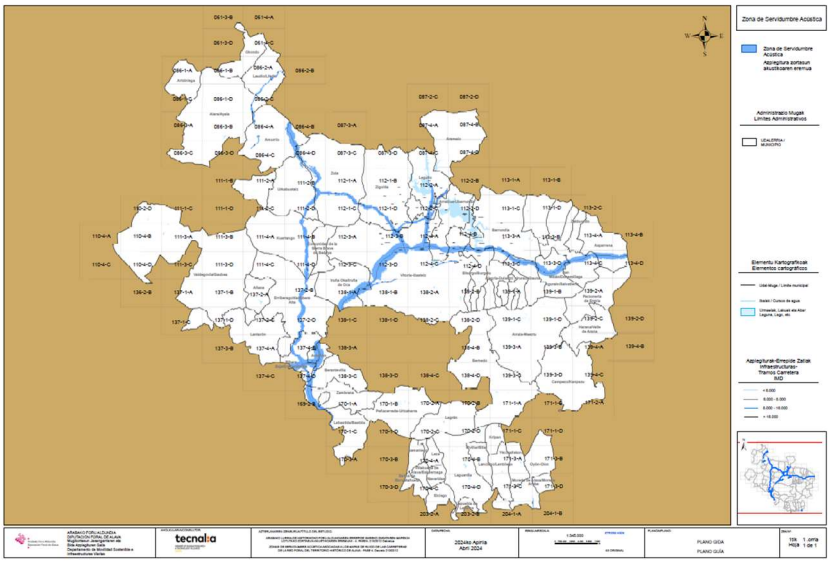


Figura 2: Zona de servidumbre Acústica de la Red Foral de Álava.

Según lo especificado en el artículo 30.3 del Decreto 213/2012 cuando se produzca un desarrollo urbanístico en la ZSA, la Administración Local deberá remitir la documentación relativa al estudio acústico referido en el art. 37 del mencionado Decreto, a la persona o entidad titular de la misma (en este caso la DFA), de forma previa a la aprobación inicial del correspondiente instrumento urbanístico, para que emita informe preceptivo en relación con la regulación de la contaminación acústica prevista en el presente Decreto.

7.2 Atención a quejas y reclamaciones referidas a niveles de ruido por carreteras forales

El Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias, Servicio de Carreteras, de la Diputación Foral de Álava recibe y da respuesta a las quejas, sugerencias y peticiones de Información respecto al comportamiento ambiental de las carreteras forales presentadas por terceras personas.

El ruido es uno del aspecto medioambiental más sensible debido a la repercusión directa en la calidad de vida de la ciudadanía. Las actuaciones presentadas en los apartados siguientes del documento tienen en consideración todas las quejas identificadas.

El presente Plan de Acción 2025-2029 mantendrá y potenciará también la comunicación con la ciudadanía a través del sistema de gestión de quejas y de los cauces de información ambiental fijados por la legislación ambiental y acústica de la CAPV, analizando y respondiendo a las reclamaciones acústicas de la ciudadanía. Es un servicio que se proporciona de forma continua.

7.3 Pavimento con menor emisión de ruido.

El Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava está renovando el pavimento de las capas de rodadura de las carreteras con mayor tráfico mediante mezclas bituminosas discontinuas BBTM 11 B (M10).

Este tipo de firme tiene una previsión de mejora en su comportamiento acústico, en la medida en que, por su elevado contenido de huecos, es potencialmente capaz de reducir el ruido de rodadura respecto al nivel sonoro de las mezclas bituminosas continuas tipo AC.

De hecho, se le incluye en las capas de rodadura de baja sonoridad [1] y la Guía del centro francés IDRRIM (Institut des Routes, des Rues, et des Infrastructures pour la Mobilité) la califica con una óptima reducción de ruido respecto al pavimento de referencia, cuantificando la reducción sonora en 2-3 dB.

[1] Datos extraídos de documentación de la Mesa de Firmes del Gobierno Vasco.

7.4 Estudio de problemáticas puntuales

Un ejemplo de esta línea de trabajo es el análisis del efecto de incremento de ruido por presencia de juntas de dilatación. La existencia de irregularidades en la carretera y la circulación sobre ellas lleva asociado el incremento del ruido de rodadura generado por el tráfico.

El método de cálculo oficial de ruido ambiental, CNOSSOS-EU, no representa esta contribución adicional al ruido de rodadura de carreteras. Por lo tanto, el diagnostico resultante de los Mapas de Ruido, calculado con el método oficial, no considera el posible incremento de niveles de ruido por la presencia de una junta de dilatación, y el incremento de exposición derivado de este efecto.

Para el desarrollo del PAR, se ha realizado un análisis específico en la zona de Berantevilla, ante la recepción de quejas referidas a este efecto. Se ha cuantificado la contribución de la presencia de unas juntas de dilatación en un viaducto en los niveles de ruido soportados por las edificaciones próximas y se ha comprobado que los niveles de ruido en esta zona no están por encima de Objetivos de Calidad Acústica.

8. OTROS PLANES Y PROGRAMAS RELACIONADOS CON EL ÁMBITO TERRITORIAL DE INFLUENCIA DEL PLAN DE ACCIÓN EN PREPARACIÓN

En relación con otros planes y programas relacionados con el ámbito territorial de influencia del Plan de Acción, se considera que las actuaciones referidas en el plan tienen o tendrán en cuenta durante el desarrollo del plan los planes territoriales de carreteras y el resto de los Planes de Acción de ruido desarrollados por los municipios.

8.1 Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028, aprobado mediante Decreto 63/2020.

Este documento tiene como cometido final determinar las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan, compuesta por todas las carreteras de la red de interés preferente y parte de las carreteras de la red básica, en el periodo 2017-2028, asegurando la debida coordinación con las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma.

Este documento incorpora un Estudio de Evaluación Ambiental Estratégica que incluye un programa de atenuación del ruido entre las medidas preventivas y correctoras del impacto ambiental.

En el caso de Álava, los tramos seleccionados como prioritarios dentro de este programa son:

- La N-I en la circunvalación Vitoria-Gasteiz, es un largo tramo con notables cargas de tráfico y elevada fracción de pesados que puede repercutir sobre algunos enclaves residenciales que se encuentran aislados en sus márgenes.
- La N-240 en Legutio, es una vía que con gran carga de tráfico (notable fracción de pesados) discurre junto a una población y a usos recreativos.
- La N-622 en Ametzaga y Murgia, es una vía que con gran carga de tráfico (notable fracción de pesados) discurre junto a unas poblaciones.
- La A-625 en Llodio y Amurrio, es una vía que con gran carga de tráfico discurre junto a poblaciones.
- La N-104 entre Elorriaga y su salida del municipio de Vitoria-Gasteiz, se integra en ámbitos naturales de alta calidad ambiental y paisajística.
- La A-132 desde pasado el Puerto de Azazeta hasta Santa Cruz de Campezo, se integra en ámbitos naturales de alta calidad ambiental y paisajística.

8.2 Plan Integral de Carreteras de Álava 2016-2027 (PICA), aprobado definitivamente por Norma Foral 6/2019, de 30 marzo.

Este documento engloba todas las actuaciones que se desarrollan en el Territorio Histórico de Álava en materia de infraestructuras viarias de la Red Foral, incluyendo también los programas ambientales en los que se enmarca.

A continuación, se efectúa un repaso por los diferentes apartados del Plan Integral de Carreteras de Álava 2019-2027, en los que se hace referencia expresa a la variable de la contaminación acústica:

Apartado	Relación con el Plan de Acción contra el Ruido
9. Diagnóstico y Necesidades de Intervención	Respecto a la integración ambiental de la carretera en el medio, se ha tomado como referencia la evaluación ambiental realizada de la red viaria, considerando tramo a tramo sus necesidades en términos de fragmentación de hábitats, riesgo de vertidos contaminantes, recuperación ambiental e integración paisajística o molestias del ruido del tráfico a las personas. Se ha establecido un programa de reconocimiento de estas problemáticas a escala de detalle (como así lo requiere el estudio las condiciones ambientales) como primer paso para la definición de intervenciones de mejora ambiental.
11. Propuestas de actuación	La conservación para la adecuación y mejora del entorno de la carretera comprende una serie operaciones, entre las que se encuentra disminución del ruido. Son operaciones que rebasan el marco normal de la conservación, sin por ello requerir grandes inversiones nuevas, pero mejorando el nivel del servicio.

11.2. Propuestas de Actuación en la Red Básica en el Marco del Plan General Carreteras del País Vasco	En el programa de Obra Principal y Nuevas Infraestructuras, la única nueva infraestructura prevista en la Red Básica se limita a la construcción de la nueva conexión ya comentada de la A-132 con la N-104 en Arkaute, actuación que se sitúa en un contexto de baja calidad ambiental aunque el proyecto será consciente de las posibles afecciones de ruido y suelos agrícolas.
13. Evaluación Ambiental Estratégica	Respecto a la integración ambiental de la carretera en el medio, se tomado como referencia la evaluación ambiental realizada de la red viaria actual, considerando tramo a tramo sus necesidades en términos de fragmentación de hábitats, riesgo de vertidos contaminantes, recuperación ambiental e integración paisajística o molestias del ruido del tráfico a las personas. Se han diseño los siguientes programas de mejora ambiental: - Programa para la Reducción de la Fragmentación de Hábitats de las Carreteras. - Programa para la Recuperación ambiental e Integración Paisajística de las Carreteras. - Programa para la Reducción de las Molestias del Ruido de Tráfico.

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.

Las zonas objetivo de este programa son aquellas que identifica el diagnóstico ambiental de la red viaria que ha desarrollado el EsAE (Estudio de Evaluación Ambiental Estratégica) del Plan de Carreteras, con especial interés por aquellas áreas más pobladas en las márgenes de tramos de carreteras con elevados flujos de tráfico, así como por las áreas prioritarias que señale la política medioambiental de la Diputación Foral y del Gobierno Vasco. Las zonas objetivo para la Reducción de las Molestias del Ruido del Tráfico son, en orden de prioridad, las siguientes:

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

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

La repercusión del tráfico en los niveles sonoros de las áreas habitadas depende de la composición del tráfico (ligeros y pesados, pendiente de la rasante) y su distribución horaria, de la sección transversal, del relieve de las márgenes y la presencia de obstáculos, así como de la exposición del receptor, aspectos todos ellos que deben ser analizados a la escala de detalle adecuada.

Las conclusiones que detalla 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" se han utilizado en este programa para la elección de los tramos prioritarios tenidos en cuenta, siendo la inversión presupuestaria total contemplada en el PICA para el periodo 2016-2027 de 3,70M€ para la reducción de molestias por ruido.

8.3 Planes de Acción de Ruido de ámbito municipal

- Plan de acción para la mejora del ambiente sonoro: PAMAS 2019-2023 VITORIA-GASTEIZ (aprobado) y Plan de acción para la mejora del ambiente sonoro para el municipio de VITORIA-GASTEIZ. PAMAS 2024 (en fase de aprobación). En el resumen de exposición de la población, indica que *en algunos municipios rurales existen viviendas próximas a las carreteras expuestos al tráfico viario que pueden verse afectadas. Concretamente, las viviendas más expuestas son: del municipio de* ***Ariñez****, las afectadas por la N-102; de* ***Arangiz****, las afectadas por la N-622; de* ***Gamarra Mayor****, las afectadas por la carretera N-240 y autovía A-I; y las viviendas más expuestas de* ***Elorriaga*** *e* ***Illarratza*** *son las afectadas por la carretera N-104*. Se cuantifica que el ruido de las carreteras impacta a menos del 1% de población afectada.

  La línea de actuación LA-1 del PAMAS 2019-2023 VITORIA-GASTEIZ establece *actuaciones relacionadas con todos los focos de ruido incluidos en el mapa estratégico de ruido, incluido carreteras, con el fin de ir reduciendo la exposición de la población, adoptando actuaciones que impliquen una reducción de los niveles de ruido*. Se indica que para abordar los focos que no son de competencia municipal, *será preciso integrar a los gestores de estos focos en el PAMAS, para coordinarlo con sus planes de acción y con el seguimiento de la evolución de los impactos que generan*.

  En algunos de los Planes Zonales de Zonas De Protección Acústica Especial: (2021) se indica que se deberá contemplar una acción de relación con la Diputación Foral de Álava para adoptar las acciones de reducción de la emisión necesarias en la carretera A-2124, en la ZPAE 6 – ANILLO EXTERIOR SUR y reducción de la emisión en la carretera N-104 en la ZPAE 7 – ANILLO EXTERIOR ESTE.

En el Plan zonal ZPAE8 - Entidades Locales Menores se incluye un Plan zonal para el ruido de tráfico viario. En él se incluyen las siguientes actuaciones:

1) Colocar pantallas acústicas en Ariñez y Arangiz
2) Estudiar soluciones para evaluar con detalle y, en su caso evitar, la superación del OCA por el ruido de la A-I en Gometxa, Lermanda, Gamarra Mayor y Lubiano.
3) Estudiar soluciones para reducir el impacto de las travesías de carreteras con tráfico elevado en: Asteguieta, Gamarra Mayor, Ilarratza, Matauko y Andollu.
4) Limitar la velocidad a 30 km/h en travesías de las carreteras con baja intensidad de tráfico de toda la ZPAE: Mandojana, Retana, Miñano Menor, Zerio, Oreitia, Argandoña, Otazu, Gámiz, Bolívar, Ullibarri de los Olleros, etc.
5) Limitar la velocidad a 30 km/h en las calles urbanas de las ELM: Ariñez, Zuazo de Vitoria, Lermanda, Abetxuko, Betoño, Gamarra Mayor,...

- Planes de Acción contra el Ruido de Amurrio 2022. En él se incluye una medida (Ficha nº 09) que pretende que desde la Administración Local se vele por la protección de los ciudadanos con respecto al ruido ambiental de aquellas infraestructuras de tráfico rodado que no sean de su competencia mediante la coordinación con otras administraciones para la implantación de medidas preventivas y correctoras, como pantallas.
-

9. NUEVOS PROYECTOS

Se enumeran a continuación los proyectos previstos que afectan a algunas de las zonas identificadas como más expuestas por ruido originado por el tráfico de las carreteras analizadas en este Plan.

N-104 a su paso por el Núcleo de Arkaute

De acuerdo con el *"Convenio entre la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz para la transferencia reciproca de tramos de carreteras que han quedado englobados en la trama urbana, y de glorietas que sirven de enlace de la Red Foral de carreteras"*, el tramo de la carretera N-104 desde su actual límite con la A-132 hasta la futura glorieta a ejecutar en este vial a la altura del núcleo de Arkaute será trasferido al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz cuando sea construido y puesto en servicio el vial perimetral que une esta glorieta con el paseo de la Ilíada, de acuerdo con el P.G.O.U de Vitoria-Gasteiz.

Dicho vial perimetral, cuyo proyecto de construcción está en fase de redacción, permitirá, no solo la trasferencia de titularidad de la carretera por parte de la Diputación Foral de Álava a favor del ayuntamiento, sino que afectará al tráfico de paso por la actual N-104 en Arkaute, que se reducirá notablemente como consecuencia de la existencia de una ruta alternativa por el vial perimetral de menor tiempo de recorrido, y como consecuencia de las medidas que tiene previsto adoptar el Ayuntamiento para minimizar el tráfico en el núcleo de Arkaute y Elorriaga.

Mientras el cambio de titularidad tendría consecuencias en cuanto a la determinación de la administración a la que correspondería la ejecución de medidas correctoras contra el ruido en el núcleo de Arkaute, la reducción del tráfico implicará la reducción del impacto por ruido.

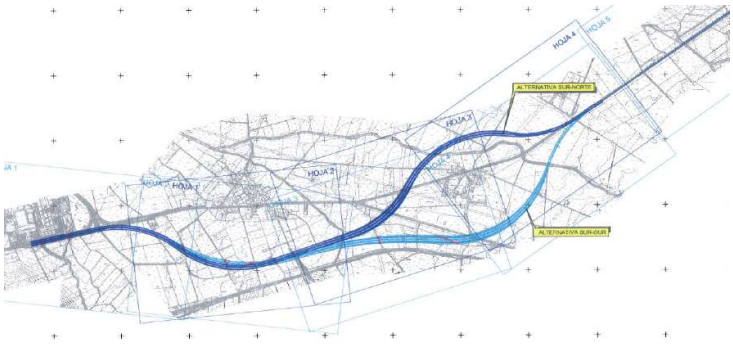
N-104 a su paso por el Núcleo de Ilarratza.

Tal y como queda recogido en el Plan Integral de Carreteras de Álava 2016-2027, “la travesía de Ilarratza discurre por la carretera de interés preferente N-104 entre el p.k. 357+447 y el p.k. 357+651. Entre el p.k. 358+992 y el p.k. 359+141 de la misma se sitúa también la travesía de Matauko. Ambas tienen nivel de conflictividad alto, y se propone la necesidad de ejecutar una variante conjunta en ambos núcleos”.

El tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028 incluye en el Programa de Nuevas Infraestructuras, subprograma de Ampliación de Capacidad la actuación en la N-104 entre la intersección con la A-2134 y la intersección con la A-3110, que incluye la Variante de Ilarratza.

En el Plan Integral de Carreteras de Álava 2016-2027 incluye esta misma actuación en el Programa de Obra Principal, subprograma de Ampliación de Capacidad.

En referencia a esta actuación se encuentra redactado el “Estudio Informativo de Variantes de Ilarraza y Matauko en la carretera N-104, enlace a desnivel con la A-3110 y reordenación y control de intersecciones y accesos en la N-104 entre los p.k. 356,300 y 363,450”.



La ejecución de esta variante disminuirá de manera notable el paso de vehículos por el núcleo de Ilarraza disminuyendo los niveles de contaminación acústica.

N-240 a su paso por el Núcleo de Gamarra

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha licitado y va a ejecutar en los próximos meses un bicicarril de conexión entre Vitoria-Gasteiz y el concejo de Gamarra Mayor con la vía ciclista VC2, tramo Portal de Gamarra a N-240. Este bicicarril conectará con la Vía Ciclista VC2, la cual está siendo ejecutada en estos momentos por la Diputación Foral de Álava. Esta actuación forma parte del Plan Territorial Sectorial (PTS) de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava y tiene como objetivo fomentar y permitir el desarrollo de una movilidad no motorizada (ciclista y peatonal) interurbana.

La ejecución de las obras del Ayuntamiento contempla la ordenación y repavimentación de los viales municipales próximos a Gamarra.

La Vía Ciclista VC2 absorberá parte del flujo diario de los desplazamientos vinculados a la movilidad obligada cotidiana asociada a la actividad laboral del Parque Tecnológico de Miñano, pudiéndose producir disminuciones y cambios del tráfico en la N-240 a la altura del núcleo de Gamarra.

La VC-2 está actualmente en ejecución y se prevé su finalización y puesta en servicio para finales del 2025.

N-240 a su paso por Núcleo de Legutio

La Diputación Foral de Álava ha elaborado el “Estudio Previo de mejora integral de la seguridad y funcionalidad en la N-240 a su paso por el término municipal de Legutio, en el tramo entre el enlace con la A-627 y el límite con el territorio Histórico de Bizkaia” con fecha Enero de 2018.

En este estudio se contempla la remodelación de la actual intersección de la A-2620 con la N-240, lo que conllevaría la renovación del pavimento en el tramo afectado de la N-240, entre el p.k. 15+850 y el p.k. 16+600. La redacción de este “Proyecto de Construcción de Mejora de la intersección de la carretera N-240 con la Calle Santa Engracia en Legutio, p.k. 15+850 a p.k. 16+600” se tramitará en el primer semestre del 2026.

10. PRIORIZACIÓN DE LAS ZONAS DE SUPERACIÓN DE OBJETIVOS DE CALIDAD

Una vez identificadas todas las zonas con superación de los Objetivos de Calidad Acústica (OCAs) detectadas en los Mapas de Ruido de la Fase 4 aprobados, 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 contra el Ruido.

Los criterios para priorizar las áreas de actuación y definir las Zona de Actuación Prioritaria (ZAP) son los siguientes:

- Zona donde la edificación no es dispersa.
- Zonas con población afectada (valores L_{noche} en el exterior de sus viviendas superiores a Objetivo de Calidad Acústica 55dBA) superior a 2 personas expuestas.
- Zonas con viabilidad alta de plantear una solución. Facilidad constructiva de las medidas y posibilidad de disposición de pantalla acústica para la protección del ambiente exterior.
- Zonas que no estén afectadas de forma relevante por otros focos sonoros.

Estos criterios pueden ser valorados de forma cualitativa en casos concretos con el indicador de ratio coste/beneficio, cuyo valor debe ser inferior a 30.000 euros/persona beneficiada para que la zona quede priorizada.

Los criterios de priorización tienen en consideración el periodo nocturno por tratarse del más desfavorable ateniendo a la cantidad de población expuesta y al interés de atender prioritariamente al periodo más sensible[2].

Previamente al análisis de los criterios expuesto, se descarta la zona de Armiñon ya que las viviendas afectadas se han desarrollado conforme al Plan Parcial del Sector SAU-3. Para la reducción de la contaminación acústica en esta zona, en este Plan Parcial se establece la obligación por parte de la Junta de Compensación de la realización de la berrera acústica y visual. Por lo tanto, las medidas que sean necesario implantar corresponden al promotor de la urbanización.

También son descartadas las zonas de Arangiz y Ariñez, debido a las medidas correctoras contempladas en el "Plan de Acción contra el Ruido de las carreteras forales de Álava. Periodo 2016-2020" y que van a ser implantadas durante el año 2026.

[2] La perturbación y molestia del sueño constituye uno de los factores que contribuye de forma más significativo al impacto a la salud por parte del ruido ambiental y con el que se asocian mayores pérdidas de años de esperanza de vida, así como años de vida productivos (DALYs). Fte: "Burden of disease form environmental noise" WHO, JRC, 2011.

Tabla 7. Evaluación preliminar de las zonas potencialmente afectadas.

			Lnoche				Lnoche		Edificios Sensibles		
EJE	Municipio	Localización	55-59	60-64	65-69	>70	Ln>55	Ln>65	Existentes en la zona	Ld>60	Otros Focos
A-624	Amurrio	Amurrio, Ugarte	5	0	0	0	5	0	No	No	No
A-625	Amurrio	Amurrio, Edificaciones dispersas	5	2	0	0	7	0	No	No	ADIF
Ap-68	Amurrio	Edificaciones dispersas	3	0	0	0	3	0	No	No	No
A-1	Armiñon	Armiñon	5	2	0	0	7	0	Si (alejados)	No	No
N-240	Arratzua-Ubarrundia	Luko	2	0	0	0	2	0	No	No	ADIF
A-1	Barrundia	Venta de Patio	1	0	0	0	1	0	No	No	N-104
N-124	Berantevilla	Lacorzanilla	1	0	0	0	1	0	No	No	No
Ap-68	Erriberagoitia/Ribera Alta	Subijana-Morillas	1	0	0	0	1	0	No	No	No
A-1	Iruña Oka/Iruña de Oca	Edificaciones dispersas	3	0	0	0	3	0	No	No	No
N-124	Labastida/Bastida	Edificaciones dispersas	1	0	0	0	1	0	No	No	No
A-3638	Laudio/Llodio	Laudio/Llodio	47	32	0	0	79	0	No	No	ADIF + Viales urbanos
N-240	Legutio	Legutio Centro	20	0	0	0	20	0	SI	No	viales urbanos
N-240	Legutio	Edificaciones dispersas	5	0	0	0	5	0	No	No	No
N-240	Legutio	Urbina	4	1	0	0	5	0	No	No	ADIF
A-2126	Oyón-Oion	Oyón-Oion	62	0	0	0	62	0	No	No	viales urbanos
A-1	Ribera Baja/Erriberabeitia	Venta de Bullón	2	0	0	0	2	0	No	No	ADIF
A-1	San Millán/Donemiliaga	Eguílaz	4	0	0	0	4	0	No	No	ADIF
N-622	Zigoitia	Zaitegi	2	0	0	0	2	0	No	No	A-3600
AP-68	Zuia	Edificaciones dispersas	2	1	0	0	3	0	No	No	No
N-104	Vitoria-Gasteiz	Ilarratza	7	0	0	0	7	0	No	No	No
N-104	Vitoria-Gasteiz	Arcaute	9	0	0	0	9	0	SI	SI	viales urbanos
N-622	Vitoria-Gasteiz	Arangiz	7	7	2	0	16	2	No	No	No
N-240	Vitoria-Gasteiz	Gamarra Nagusia	9	9	5	0	23	5	SI	No	A-1; Viales urbanos
N-102	Vitoria-Gasteiz	Ariñez dispersas	9	0	0	0	9	0	No	No	No
A-1	Vitoria-Gasteiz	Astegieta	1	0	0	0	1	0	No	No	A-3302
N-240	Vitoria-Gasteiz	Edificaciones dispersas	0	1	0	0	1	0	No	No	No
N-622	Vitoria-Gasteiz	Edificaciones dispersas	1	1	0	0	2	0	No	No	No
A-1	Vitoria-Gasteiz	Edificaciones dispersas	1	0	0	0	1	0	No	No	No

A la vista de la información de la tabla anterior y aplicando los criterios fijados, resultan las siguientes valoraciones:

- Zonas donde la edificación no es dispersa:
  Por este criterio, se descarta priorizar las zonas con edificación dispersa: Amurrio, Iruña de Oca, Labastida, tramo en Legutio, Zuia y la afección de la A-1, N-622 y N-240 en Vitoria-Gasteiz y Astegieta.

- Zonas con población afectada superior a 2 personas expuestas:
  Por este criterio se descarta priorizar las zonas de Luko (Arratzua-Ubarrundia), Venta del Patio (Barrundia), Berantevilla, Subijana-Morillas (Erriberagoitia), Venta Bullón (Ribera Baja) y Zaitegi (Zigoitia).

- Zonas con viabilidad alta de plantear una solución y que no están afectadas por otros focos sonoros, se analizan las zonas restantes y se excluye la opción de actuar en las siguientes:
  - Llodio. Ugarte (A-624). Esta zona no queda priorizada en este Plan al tratarse de edificaciones muy próximas a la A-624 con accesos directos desde este vial por lo que la disposición de pantallas acústicas para la proyección del ambiente exterior resulta inviable.

  - Llodio (A-3638). Analizadas las posibilidades de actuar en esta zona se descarta incluirla como ZAP en este Plan de Acción, dada la complejidad técnica de la instalación de una pantalla acústica en el viaducto, la existencia de viales urbanos cercanos y la infraestructura de ADIF que

reducirían la eficacia de la medida y la posible cesión al Ayuntamiento de Llodio de esta carretera en un futuro.

Debido a la existencia de otros focos de ruido en las proximidades, debe ser el Ayuntamiento el que declare, en su caso, esta zona como Zona 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.

- Oyón (A -2126). Esta zona afectada no queda priorizada en este Plan, ya que se encuentra en una travesía urbana y las posibles soluciones son económica y técnicamente inviables.

- Ilarratza (N-104). Esta zona no queda priorizada ya que se encuentra en una travesía urbana. El Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028 y el Plan Integral de carreteras de Álava 2016-2027 contemplan la ejecución de una variante en Ilarratza, lo que disminuirá de forma notable los niveles de contaminación acústica.

- Gamarra Nagusia Vitoria-Gasteiz (N-240). Esta zona no se prioriza en este Plan puesto que la proximidad de viales urbanos afecta a las condiciones acústicas de la zona.

  El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha licitado y va a ejecutar en los próximos meses un bicicarril de conexión entre Vitoria-Gasteiz y el concejo de Gamarra Mayor con la vía ciclista VC2, tramo Portal de Gamarra a N-240. Este bicicarril conectará con la Vía Ciclista VC2, la cual está siendo ejecutada en estos momentos por la Diputación Foral de Álava. Esta actuación forma parte del Plan Territorial Sectorial (PTS) de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Históricos de Álava.

  La ejecución de las obras del Ayuntamiento contempla la ordenación y repavimentación de los viales municipales próximos a Gamarra.

- Urbina – Legutio (N-240): Se ha estudiado el diseño de un apantallamiento para reducir la afección en esta zona. La solución considerada viable tiene un valor del indicador coste / beneficio muy superior a los 30.000 euros, fijados como umbral en este Plan de Acción.

Así, aplicando estos criterios, las zonas con mayor prioridad de actuación se reducen a 3 y se enumeran en la siguiente tabla, junto con la población que supera los Objetivos de Calidad Acústica, expresada en unidades y según datos recogidos en los Mapas de Ruido de las carreteras de la Red Foral de THA-Fase 4, y la existencia o no de edificios sensibles con incumplimiento de OCAs.

Tabla 8. Zonas con mayor prioridad de actuación.

ZAP	EJE	Municipio	Barrio	Ln>55	Ln>65	Edif sensibles en la zona	Ld>60
1	A-1	San Millán/Donemiliaga	Egilatz	4	0	No	No
2	N-240	Legutio	Legutio Centro	20	0	SI	No
3	N-104	Vitoria-Gasteiz	Arcaute	9	0	Si	SI

Cabe mencionar que con esta priorización y el cumplimiento del Plan anterior se responde a lo expuesto en el Plan de acción para la mejora del ambiente sonoro: PAMAS 2019-2023 VITORIA-GASTEIZ y la mayoría de lo expuesto en su Plan Zonal de la ZPAE 8.

11. ACTUACIONES PREVISTAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES PARA LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS

Se listan a continuación las actuaciones previstas para los próximos 5 años, clasificadas entre:

- Plan Preventivo.
- Plan de Mejora Continua.
- Plan Correctivo.

11.1 Plan preventivo

Estas medidas tienen el objetivo principal de que no se produzcan en el futuro nuevas situaciones de incumplimientos de la legislación existente, actuando en diferentes aspectos:

- Analizando e implantando las medidas necesarias en el desarrollo de nuevas infraestructuras que produzcan impacto acústico por encima de los OCAs en el entorno construido o urbanizado.
- Controlar los desarrollos urbanísticos que, debido a su ubicación en las zonas expuestas al ruido generado por carreteras de la Red Foral, puedan generar incumplimientos de OCAs.

Para ello, se continuarán habilitando las herramientas necesarias para evitar las problemáticas descritas. Entre ellas es de obligado cumplimiento:

- Gestión de la Zona de Servidumbre Acústica. Desarrollo, actualización y comunicación de la zona en vigor a las administraciones competentes.

- Exigencia de estudios y proyectos acústicos en desarrollos de nueva urbanización que se prevea ejecutar dentro de la Zona de Servidumbre Acústica
    - Exigencia de información al Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava de cualquier nuevo desarrollo que se prevea ejecutar en esa zona.
    - Definición por parte del Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava del escenario de emisión a 20 años, a utilizar para realizar el estudio acústico.
    - Exigencia de estudio acústico que asegure el cumplimiento de la legislación correspondiente en la zona. Estudio que deberá informarse al Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava.
    - Exigencia del proyecto de soluciones que permitan el cumplimiento de la legislación en todo el desarrollo. Proyecto que deberá informarse al Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava.

- Exigencia de estudios y proyectos acústicos en proyectos de construcción que tengan una afección potencial sobre zonas sensibles actuales o futuras.
        - En carreteras existentes que incrementen su emisión de ruido en más de 3 dB debido a cualquier causa: incremento o modificación de tráficos o modificación de la infraestructura.
        - En nuevos trazados, sometidos o no a declaración de impacto ambiental.
    - Se exigirán los estudios realizados, bien como parte del estudio de impacto ambiental en proyectos sujetos a la obligación, en el marco de la declaración de impacto ambiental, o estudios acústicos específicos, si no tuvieran Estudios de Impacto Ambiental.
    - En todos los estudios se incluirá la evaluación de beneficios del proyecto y las medidas aplicadas.

- Gestión de la información acústica asociada a la normativa vigente: generación periódica de los mapas de ruido y la correspondiente información a todos los agentes implicados.

- Coordinación con otras administraciones, ayuntamientos, diputaciones y áreas de Gobierno Vasco para problemáticas que convendría abordar de forma conjunta, como:
    - Zonas de Protección Acústica Especial definidas en los ayuntamientos y en las que el foco de la carretera sea parte de la problemática y desarrollo de sus Planes Zonales,

- Comunicación de medidas correctoras implementadas por cualquiera de las partes,
- Información sobre proyectos de actuación con incidencia en el ruido que afecten a cualquiera de las administraciones.

Para ello, el Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava, responsable de la gestión acústica, establecerá el método y las formas de comunicación en los diferentes casos.

11.2 Plan de mejora continua

La infraestructura de la carretera es la base sobre la que se genera el ruido y por tanto es el elemento sobre el que descansa gran parte de la problemática.

Nuevos Proyectos de infraestructuras

- N-104 a su paso por el Núcleo de Arkaute. Previsión de construir y poner en servicio un vial perimetral que reducirá notablemente el tráfico de paso por la actual N-104 en Arkaute, al constituirse como ruta alternativa de menor tiempo de recorrido, y como consecuencia de las medidas que tiene previsto adoptar el Ayuntamiento para minimizar el tráfico en el núcleo de Arkaute y Elorriaga.
- N-104 a su paso por el Núcleo de Ilarratza. Previsión de ejecutar una variante Ilarratza y Matauko.
- N-240 a su paso por el Núcleo de Gamarra. En el desarrollo del Plan Territorial Sectorial (PTS) de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava, se está ejecutando el Proyecto de Construcción de la Vía Ciclista VC2 que unirá el entorno de Vitoria-Gasteiz por el Norte (Gamarra) con el Parque Tecnológico de Álava, con el objetivo de fomentar y permitir el desarrollo de una movilidad no motorizada (ciclista y peatonal) interurbana.
- N-240 a su paso por Núcleo de Legutio. La Diputación Foral de Álava contempla la remodelación de la actual intersección de la A-2620 con la N-240 a su paso por el término municipal de Legutio. “Proyecto de Construcción de Mejora de la intersección de la carretera N-240 con la Calle Santa Engracia en Legutio, p.k. 15+850 a p.k. 16+600”.

Renovación de pavimentos

Se incluye en este Plan de Ruido la conservación de firmes. Como se ha comentado la renovación de pavimento de rodadura de las vías con mayores tráficos se está realizando con mezclas bituminosas discontinuas BBTM 11 B (M10), que, por su elevado contenido de huecos, es potencialmente capaz de reducir el ruido de rodadura respecto al nivel sonoro de las mezclas bituminosas continuas tipo AC.

Caracterización acústica de firmes.

El Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava está interesado en mejorar el diagnóstico de la afección originada por el tráfico en las carreteras analizadas.

En ese sentido, en el marco de la *"Mesa de trabajo de la Norma de Firmes"* de la que forma parte esta Diputación Foral de Álava, integrada como Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco, se está analizando la posibilidad de realizar un estudio que permita caracterizar acústicamente los pavimentos presentes en la red de carreteras del País Vasco. Esta caracterización requiere la realización de medidas iniciales de niveles de emisión acústica para analizar la dispersión del efecto de diferente tipo de pavimentos (AC 22, BBTM 11B y PA) y, seleccionadas las secciones representativas, llevar a cabo ensayos de niveles de ruido de pasos aislados de vehículos para determinar los valores óptimos del parámetro del método oficial, CNOSSOS-EU que cuantifica el efecto del pavimento en la emisión acústica para cada tipo de pavimento.

Conforme a lo que se acuerde entre las administraciones integrantes de la mesa de trabajo señalada, se realizará el estudio que corresponda, que permitirá caracterizar acústicamente los pavimentos presentes en la red de carreteras de Álava.

11.3 Plan correctivo. Zonas de Actuación Acústica Prioritaria

Aplicando los criterios de priorización definidos, se definen 3 Zonas de Actuación Prioritaria y se enumeran en la siguiente tabla, junto con la población que supera los Objetivos de Calidad Acústica, expresada en unidades y según datos recogidos en los Mapas de Ruido de las carreteras de la Red Foral del THA-Fase 4, y la existencia o no de edificios sensibles con incumplimiento de OCAs.

Tabla 9. Zonas con mayor prioridad de actuación.

ZAP	EJE	Municipio	Barrio	Ln>55	Ln>65	Edif sensibles en la zona	Ld>60
1	A-1	San Millán/Donemiliaga	Egilatz	4	0	No	No
2	N-240	Legutio	Legutio Centro	20	0	SI	No
3	N-104	Vitoria-Gasteiz	Arcaute	9	0	Si	SI

Las actuaciones previstas de mejora en las ZAP 2 y 3 están asociadas a proyectos de construcción no exclusivamente vinculados a este Plan de Acción contra el Ruido, por lo que el detalle del Plan de Actuación Prioritaria dependerá del desarrollo de los proyectos que se mencionan a continuación:

- **ZAP 2. N-240 Legutio Centro**

Esta zona se encuentra afectada por el "Proyecto de Construcción de Mejora de la intersección de la carretera N-240 con la Calle Santa Engracia en Legutio, p.k. 15+850 a p.k. 16+600" cuya redacción se tramitará en el primer semestre del año 2026.

Esta actuación conlleva la renovación del pavimento en el tramo afectado por la N-240 mediante la sustitución de la capa de rodadura actual por una mezcla tipo discontinuo.

El agente responsable de su puesta en marcha de esta medida es el Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava.

Esta actuación no se incluye en el presupuesto del Plan de Acción de Ruido al estar motivada por una actuación más general.

Se estima que el beneficio esperado de esta actuación es de una reducción de 2 dB en la emisión sonora, por lo que supone 12 personas beneficiadas que se encontraban por encima de los objetivos de calidad acústica y que dejan de estarlo después de su implantación. Aplicando este mismo criterio a las viviendas residenciales, el beneficio es de 12 viviendas/rango.

- **ZAP 3. N-104 Vitoria-Gasteiz. Arcaute.**

El "Convenio entre la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz para la transferencia reciproca de tramos de carreteras que han quedado englobados en la trama urbana, y de glorietas que sirven de enlace de la Red Foral de carreteras" incluye la puesta en servicio del vial perimetral que conecte la carretera N-104 desde su actual límite con la A-132 hasta la futura glorieta que conecte con el Paseo de la Iliada.

Este vial supondrá una reducción considerable de tráfico de paso por la actual N-104 en Arkaute como consecuencia de la existencia de una ruta alternativa por el vial perimetral de menor tiempo de recorrido, y como consecuencia de las medidas que tiene previsto adoptar el Ayuntamiento para minimizar el tráfico en el núcleo de Arkaute y Elorriaga.

El proyecto de construcción está en fase de redacción.

Los agentes responsables de la puesta en marcha de esta medida son el Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Esta actuación no se incluye en el presupuesto del Plan de Acción de Ruido al estar motivada por una actuación más general.

Se estima que el beneficio esperado de esta actuación es de una reducción de 3 dB, por lo que supone 8 personas beneficiadas que se encontraban por encima de los objetivos de calidad acústica y que dejan de estarlo después de su implantación. Aplicando este mismo criterio a las viviendas residenciales, el beneficio es de 6 viviendas/rango.

11.3.1 Planes de Actuación Prioritaria

Para esta zona con mayor prioridad identificada y en las que la ejecución de la medida correctora está exclusivamente asociada al Plan de Acción Contra el Ruido 2025-2029, se efectúa un estudio pormenorizado que incluye la elaboración de Mapas de Ruido de Detalle en los que se evalúa el impacto con un mayor grado de precisión del presentado en los Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras de la Red Foral del THA-Fase 4, aprobado por Orden Foral 29/2023, de 20 de enero, y en los Mapas de Ruido de las carreteras de la Red Foral del THA-Fase 4, aprobados por Acuerdo del Consejo de Gobierno Foral 850/2023, de 19 de diciembre, incluyendo:

- Elaboración de la modelización acústica con mayor grado de detalle cartográfico (curvas de nivel metro a metro).
- Los cálculos se efectúan a 2 metros de altura sobre el terreno con mayor grado de detalle en la definición del escenario de modelización.
- Escenario futuro de tráfico a 10 años vista.

A continuación, se enumera la solución a implantar en la ZAP 1.

- **ZAP 1. A-1. Egilatz. Municipio de San Millán/Donemiliaga**

Esta Zona se ha estudiado con 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 la siguiente pantalla acústica:

Pantalla en el margen norte de la vía de un único tramo:

  - Tramo de pantalla de 3,5 m de altura y 422 m de longitud.

Una vez colocada la pantalla la población expuesta a niveles superiores a los objetivos de calidad acústica se reduce en un 100% con respecto a la situación sin pantalla:

L_{noche}	50-55 dBA	55-60 dBA	60-65 dBA	65-70 dBA	>70
Situación Futura Sin pantalla	7	13	2	0	0
Situación Futura Con pantalla	13	0	0	0	0
Reducción de personas en cada rango	-	13	2	0	0
Reducción en %		100%	100%	-	-

En relación con las viviendas residenciales afectadas por el ruido que, en alguno de sus puntos receptores a todas las alturas y en periodo nocturno, están por encima de los objetivos de calidad acústica, una vez colocada la pantalla se reducen en un 100% con respecto a la situación sin pantalla:

L_{noche}	50-55 dBA	55-60 dBA	60-65 dBA	65-70 dBA	>70
Situación Futura Sin pantalla	8	7	3	0	0
Situación Futura Con pantalla	11	0	0	0	0
Reducción de viviendas en cada rango	-	7	3	0	0
Reducción en %		100%	100%	-	-

A la vista de los resultados, se considera que la pantalla supone 15 personas beneficiadas que se encontraban por encima de los objetivos de calidad acústica y que dejan de estarlo después de su implantación.

Por otro lado, la eficacia de la pantalla implica la reducción de la población sometida a niveles más altos en el período noche, cuantificándose ésta en 2 personas que reducen el nivel de ruido en dos rangos (de 60-65 dBA a 50-55 dBA). Considerando el número de personas beneficiadas como la población que reduce los niveles de exposición en un rango de 5 dBA, lo que se supone cuantificar el doble a las personas que disminuyen en dos rangos su exposición, el beneficio es de 17 personas/rango.

Aplicando este mismo criterio a las viviendas residenciales, el beneficio es de 13 viviendas/rango.

El coste total estimado de la pantalla asciende a 487.410€.

Figura 4: Ubicaciones de la pantalla acústica de 3,5m en la ZAP 2. Egilatz.

Esta actuación se incluye en el presupuesto del Plan de Acción contra el Ruido 2025-2029.

El agente responsable de la puesta en marcha de esta medida es el Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Álava.

12. ESTIMACIÓN DE BENEFICIOS

Se ha establecido como indicador para cuantificar los beneficios del Plan de Acción de Ruido y los Planes de Actuación Acústica Prioritaria el siguiente:

- Número de personas que actualmente están expuestas en el exterior de sus viviendas a niveles de ruido generados por la carretera superiores a los Objetivos de Calidad Acústica y que al implementar las medidas del Plan tendrán una reducción de esos niveles en un rango de 5 dB. Este indicador se expresa como beneficio en persona/rango.

Mediante este indicador cuantificamos doble unidad cuando una actuación ofrece una reducción importante, superior a los 5 dB de un rango.

Se establece como indicador secundario el siguiente:

- Número de viviendas que actualmente están expuestas en el exterior a niveles de ruido generados por la carretera superiores a los Objetivos de Calidad Acústica y que al implementar las medidas del Plan tendrán una reducción de esos niveles en un rango de 5 dB. Este indicador se expresa como beneficio en viviendas/rango.

Mediante este indicador cuantificamos doble unidad cuando una actuación ofrece una reducción importante, superior a los 5 dB de un rango.

Con este indicador se quiere añadir al beneficio logrado la mejora lograda en edificios residenciales que no tienen personas empadronadas, al no ser su vivienda habitual, pero que se habitan periódicamente. Al definir las medidas correctoras en los Planes de Acción Prioritarios se ha tenido en cuenta también, en la medida de lo posible, la protección de estas viviendas.

En la siguiente tabla se recoge el número de personas/rango y el número de viviendas/rango que se ve beneficiada por las actuaciones contempladas en el Plan correctivo de este Plan de Acción contra el Ruido.

Tabla 10. Estimación de beneficios de las ZAPs.

	Personas/rango	Viviendas/rango
ZAP 1. Egilatz	17	13
ZAP 2. Legutio Centro	12	12
ZAP 3. Arcaute	8	6
Total	37	31

13. 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 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.

Manteniendo el marco de trabajo del anterior Plan de Acción, el Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias, servicio de carreteras, 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 siguientes requerimientos legales autonómicos:

- Protocolo de actuaciones conjunta con el Departamento de Equilibrio Territorial y Ordenación del Territorio de la Diputación.
- El Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias, servicio de carreteras, de la Diputación Foral de Álava continuará analizando y respondiendo a las reclamaciones acústicas de la ciudadanía.
- Coordinación con promotores para solicitar la adopción de medidas correctoras sobre los nuevos desarrollos. Esta línea de trabajo se verá reforzada por la actualización de la Zona de Servidumbre Acústica por parte del Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava.
- Comisión mixta con el Ministerio de Fomento para la definición de bases de estrategia conjunta de actuaciones en el entorno de Manzanos limítrofe con el Territorio Histórico de Álava.

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. Desarrollo de vigilancia tecnológica para recabar la información disponible lo más actualizada posible, en relación con las medidas correctoras aplicables a la contaminación acústica de las carreteras. Se tendrán en cuenta, no sólo la eficacia acústica de las soluciones y actuaciones sino también los impactos (ambientales y económicos) asociados al ciclo de vida de las soluciones, así como efectos adicionales tales como la percepción social de las medidas implantadas.
- Integrar la gestión de la contaminación acústica dentro de las funciones del Departamento (planificación de nuevas carreteras, gestión de la movilidad en Álava, y mantenimiento de los viales).
- Coordinación institucional con otras Administraciones, gestores de focos de ruido (ADIF) así como con los Ayuntamientos por los que discurren las carreteras de la Diputación Foral de Álava.
- Informar a la población mediante publicaciones en la página web del Departamento en un apartado específico para presentar información sobre los Mapas de Ruido y el Plan de Acción.
- Fomentar la concienciación del público en cuanto a las actuaciones para reducir el ruido de carreteras

En el marco de esta estrategia a largo plazo se irán adaptando los Planes de Acción, a las necesidades de la red, en un proceso de reducción progresiva de niveles de ruido para alcanzar el cumplimiento de los OCA, dentro de los condicionantes de la proporcionalidad económica.

14. INFORMACIÓN ECONÓMICA Y PLAN DE EJECUCIÓN

A continuación, se enumeran los presupuestos asociados a cada línea de actuación del Plan de Acción 2025-2029:

1. Renovación de pavimentos.

   No se puede cuantificar el presupuesto de esta línea al no poder dimensionarse los km totales de renovación de pavimentos a realizar durante los próximos 5 años.

2. Conservación de pantallas acústicas existentes.

   No se puede cuantificar el presupuesto de esta línea al no poder dimensionarse las necesidades reales en el periodo del Plan de Acción contra el Ruido.

3. Implementación de nuevas pantallas acústicas:

   El presupuesto de esta línea para la ZAP 1 es de 487.410 € durante todo el periodo del Plan 2025-2029 en Ejecución Material.

4. Gestión de la Zona de Servidumbre Acústica, Respuesta a reclamaciones acústicas.

   No se puede cuantificar el presupuesto de esta línea al no poder dimensionarse el número de reclamaciones o quejas recibidas durante los próximos 5 años.

15. PLAN DE SEGUIMIENTO

Durante el periodo de vigencia del Plan de Acción: 2025-2029 se desplegará un Plan de Seguimiento del grado de implantación y desarrollo de los Planes Zonales Prioritarios y las medidas preventivas y de mejora continua.

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.

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

16. PROCESO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

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, previo a la aprobación del presente Plan se llevarán a cabo dos trámites:

En primer lugar, se efectuará una consulta a las personas o entidades titulares de focos emisores acústicos y al resto de administraciones implicadas para que emitan un informe, en el plazo de 30 días hábiles, sobre lo que estimen conveniente y conforme a las competencias recogidas en el Decreto. Este informe se tendrá en consideración por parte del Departamento de Movilidad Sostenible de la Diputación Foral de Álava en el documento final del Plan de Acción.

Así mismo, se someterá el Plan de Acción a un trámite de información pública de un mes de duración a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda examinar la documentación existente y formule las observaciones o alegaciones que estimen oportunas. Tras este trámite se dispone de dos meses hasta la aprobación definitiva del Plan de Acción que implica su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco y en el del Territorio Histórico de Álava.

Una vez aprobado el Documento de Plan de Acción 2025-2029 definitivamente, se remitirá al MITERD la documentación relacionada con los archivos DF7_10 exigidos por la Comisión Europea (Anexo VI END).

16.1 Memoria justificativa del trámite de consultas

Pendiente de completar tras las consultas recibidas tras la aprobación provisional.

16.2 Resultados del proceso de información pública

Pendiente de completar tras las alegaciones recibidas tras la aprobación provisional.

Firmante: CN=ARABAKO FORU ALDUNDIA / DIPUTACION FORAL DE ALAVA, SERIALNUMBER=P0100000I, OU=SELLO ELECTRONICO, ORGANIZATIONIDENTIFIER=VATES-P0100000I, O=ARABAKO FORU ALDUNDIA / DIPUTACION FORAL DE ALAVA, C=ES
Emisor del certificado: CN=EAEko HAetako langileen CA - CA personal de AAPP vascas (2), OU=AZZ Ziurtagiri publikoa - Certificado publico SCA, O=IZENPE S.A., C=ES
Número de serie: 267116
Fecha de firma: 2025.12.17 07:12:10 Z