



Plan de Lucha Contra el Ruido en Basauri

Plan de Acción contra el Ruido en Basauri
en cumplimiento del Decreto 213/2012.
Escenario temporal 2018-2022



Marzo 2018

TERCERA VERSIÓN



“PLAN DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EN BASAURI

Plan de Acción contra el Ruido en Basauri en cumplimiento del

Decreto 213/2012”

ÍNDICE

1.	Introducción y marco legislativo de referencia	3
2.	Resumen de los Resultados del Mapa de Ruido y de otras evaluaciones que fundamentan el Plan de Acción.	4
2.1	Mapa de Ruido de Basauri	4
2.2	Evaluación de la afección de Ruido de las líneas ferroviarias de ADIF y ETS a su paso por Basauri	6
2.3	Estudio de la percepción con respecto al ruido en Basauri	8
3.	Otros planes y programas relacionados con Basauri y con la actuación contra el Ruido.	11
4.	Identificación de las Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAEs), las Zonas de Actuación Prioritaria (ZAP) y las Zonas Tranquilas Urbanas (ZTU).	16
4.1	Candidatos a declaración de ZPAE y priorización	17
4.2	Zonas de Actuación Prioritaria	20
4.3	Zonas Tranquilas Urbanas	22
5.	Planes Zonales, Planes de Actuación Prioritaria, agentes responsables, plan de ejecución y estimación de la reducción de las personas afectadas por ruido.	22
5.1	Criterios para la definición de los Planes Zonales en los próximos 4 años y cuantificación económica.	23
5.2	Planes de Actuación Prioritaria: actuaciones para los próximos 4 años	27
6.	Estrategia a largo plazo y Plan de Seguimiento.	33
7.	Alegaciones u observaciones en el trámite de información pública.	34
8.	Resumen del Plan de Acción para el periodo 2018-2022 y cronograma de ejecución de las medidas.	37
	ANEXO I: Plano de Delimitación de las zonas candidatas a ZPAEs	40
	ANEXO II: Informes de mediciones acústicas del tráfico ferroviario en Basauri.	41



1. Introducción y marco legislativo de referencia

El Ayuntamiento de Basauri cuenta con un recorrido destacable en la realización de Mapas de Ruido y los Planes de Acción asociados desde que entró en vigor la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (en adelante END) y, especialmente a la luz de la Ley 7/2003 estatal de ruido y los Reales Decretos que la desarrollaron.

No obstante, estas primeras iniciativas de gestión de la contaminación acústica contaban con cierto carácter voluntario, al no existir una exigencia legal concreta que aplicara a Basauri. Aun así, constituyen las bases que permiten a Basauri encarar la entrada en vigor del Decreto 213/2012 de contaminación acústica de la CAPV con un conocimiento previo de las pautas de trabajo y la capacidad de actuación.

La legislación autonómica, que desarrolla la básica estatal especialmente en los que se refiere a las infraestructuras de competencia autonómica o foral, fija unos calendarios para la elaboración de Mapas de Ruido y Planes de Acción para los municipios de la CAPV con más de 10.000 habitantes. En cumplimiento de estas exigencias Basauri elaboró el mencionado Mapa de Ruido y el que el presente documento, constituye el Plan de Acción asociado. Esta forma de gestión (basada en una periódica evaluación y actuación contra el ruido con ciclos quinquenales) tiene por objetivo la mejora continua de la calidad acústica de los municipios de la CAPV aplicando un esquema de gestión coincidente con el fijado en la mencionada END y traspuesto a la legislación estatal.

Cabe destacar que el ámbito de análisis de los Mapas de Ruido atiende a lo que se denominan focos de ruido ambiental: viales de tráfico rodado, ferroviario, aeroportuario e industria. Si bien estas fuentes sonoras son las que mayor cantidad de población expuesta al ruido generan, existen otras fuentes de molestia que deben ser integradas en el Plan de Acción de Ruido y que vayan más allá de las evaluadas en el Mapa de Ruido.

Para conocer cuáles son las fuentes sonoras que generan molestia y a las que se debe atender complementariamente a las evaluadas en el Mapa de Ruido, se efectuó un estudio de la percepción con respecto al ruido en Basauri. En este estudio, realizado en base a consultas ciudadanas, se abordan cuestiones como cuál es la importancia relativa de la contaminación acústica frente a otras cuestiones de ciudad, cómo es la percepción de ruidosidad del municipio y los barrios, cuáles con las fuentes dominantes en la configuración del ambiente sonoro de la ciudad y en la molestia, así como cuáles son las zonas tranquilas y las actuaciones contra el ruido que, a juicio de la ciudadanía se pueden desarrollar.



Una vez que el diagnóstico técnico está desarrollado, y en un periodo máximo de un año fijado por el Decreto 213/2012, el Ayuntamiento debe aprobar un Plan de Acción que priorice las actuaciones en materia de mejora de la calidad acústica municipal en los próximos 5 años. Para la concreción de este Plan el Ayuntamiento ha abordado, desde un prisma realista, las opciones de actuación en diferentes variables de ciudad priorizando aquellas que la ciudadanía considera de mayor relevancia y cuya relación eficacia vs complejidad de desarrollo resulta más favorable.

2. Resumen de los Resultados del Mapa de Ruido y de otras evaluaciones que fundamentan el Plan de Acción.

El objetivo de este apartado es efectuar un repaso de los resultados de los diagnósticos acústicos llevados a cabo en Basauri en materia de contaminación acústica y resumir las principales conclusiones que derivan en la priorización de los aspectos de ciudad con mayor relevancia acústica.

2.1 Mapa de Ruido de Basauri

Desarrollado aplicando las metodologías detalladas en el Decreto 213/2012, el mapa permite extraer conclusiones relativas al ruido ambiental (el generado por carreteras, viales urbanos, vías ferroviarias e industria). Los resultados principales del Mapa de Ruido se resumen a continuación:

- El periodo nocturno se corresponde con el más desfavorable, ya que se corresponde con el que presenta mayor afección acústica. En concreto, un 12% de la población está expuesta por encima de los objetivos de calidad acústica, atendiendo a los resultados del Indicador B8 (indicador de ruido asociado a la lista de indicadores comunes europeos de la Agenda 21 local).
- La mayor cantidad de población expuesta se asocia al ruido generado por los viales urbanos, por corresponderse con el foco sonoro más generalizado. En segundo lugar destaca el ferrocarril y, por último la industria.



En la siguiente tabla se presentan los resultados correspondientes al indicador B8 para el periodo nocturno:

Focos de Ruido Ln > 55dBA	Número de Habitantes	% de Población (con respecto al total de Basauri)
Viales Urbanos	3.985	10%
Carreteras	88	0%
Ferrocarriles	599	1%
Industria	25	0%
Total	5.049	12%

En torno a un 60% de la población de Basauri presenta unos niveles de exposición al ruido similares a los que pueden ser considerados zonas tranquilas (5 dBA por debajo de los objetivos de calidad acústica) y, por el contrario un 1% de la población de Basauri cuenta con una afección 5 dBA por encima de los objetivos de calidad y en torno a una veintena de habitantes tienen su vivienda expuesta a 10 dBA por encima. Es precisamente esta población sometida a un mayor exceso de niveles la que resulta prioritaria para la actuación.

En lo que se refiere con el periodo diurno y vespertino a continuación se presentan los resultados de población expuesta:

Focos de Ruido	Número de Habitantes		% de Población (con respecto al total de Basauri)	
	L_d>65	L_e>65	L_d>65	L_e>65
Viales Urbanos	2257	1736	5%	4%
Carreteras	44	42	0%	0%
Ferrocarriles	216	271	1%	1%
Industria	1	-	0%	0%
Total	2587	2104	6%	5%

A continuación se detalla información relativa a las zonas de afección con las que se asocian los focos evaluados en el Mapa de Ruido:

Tráfico de calles (foco que mayor afección produce en las edificaciones afectadas):

- Viviendas más expuestas a los ejes que atraviesan el municipio, tales como las calles Kareaga Goikoa y avda. Lehendakari Agirre.
- La zona más próxima a la calle Artunduaga, que une el núcleo urbano con la zona industrial, también genera niveles similares a las anteriores; sin embargo, en sus proximidades no existen viviendas

Tráfico de carreteras

- Viviendas más expuestas a los ejes de la A-8, correspondientes al núcleo rural Zabalandi



- Viviendas más expuestas a los ejes de la A-68, correspondientes a los núcleos rurales de Finaga y Luzarre.

Tráfico ferroviario

- Las viviendas más expuestas a las líneas de ADIF corresponden a las situadas en la calle Ibaizabal, así como la fachada posterior de las viviendas de la calle Fauste
- En cuanto a las líneas de ETS, las viviendas con mayor afección corresponden a las fachadas orientadas hacia las vías de la avda. Urbi

Actividad industrial

- Debido a la distancia existente entre el núcleo rural y las zonas industriales, las únicas viviendas afectadas por este tipo de foco, corresponden al núcleo rural de Zabalandi.

En el municipio de Basauri, las carreteras (especialmente la autovía A-8), es el foco de ruido que mayores niveles genera en su entorno. Sin embargo, el foco que afecta a un mayor número de viviendas, son los viales urbanos.

2.2 Evaluación de la afección de Ruido de las líneas ferroviarias de ADIF y ETS a su paso por Basauri

Como complemento a los resultados presentados en el Mapa Estratégico de Ruido, el Ayuntamiento de Basauri realiza un análisis específico sobre la problemática del ruido ferroviario atendiendo a dos razones principales: existencia de quejas ciudadanas sobre el impacto generado por este foco sonoro y capacidad limitada del Mapa Estratégico para representar la molestia de la ciudadanía en muchas ocasiones relacionada con eventos no reflejados en los mencionados cálculos acústicos (por condicionamientos metodológicos).

A continuación, se presentan las conclusiones principales de las evaluaciones llevadas a cabo que implicaron la realización de campañas de mediciones de niveles sonoros. Como anexo al presente documento se incluyen los Informes completos que describen: la ubicación de los puntos de medida, metodología aplicada y resultados detallados obtenidos.

Conclusiones del Registro Continuo de niveles sonoros relativos a la Línea de Adif (Pasos de tren 23-5-2017 al 25-5-2017)

A modo de resumen podemos concluir que las circulaciones ferroviarias medidas han registrado en fachada unos niveles sonoros:

- Niveles sonoros $L_{A,eq}$ (atribuidos al paso exclusivo del tren) desde 72 hasta 80 dB(A) para cercanías y para los mercancías entre 69 y 83 dB(A).
- Niveles sonoros máximos $L_{A,max}$ (del paso exclusivo del tren) para mercancías de FEVE y ADIF de 96 dB(A) y de cercanías de 88 dB(A). El pitido de bajada de barrera de seguridad tiene unos niveles $L_{A,max}$ en fachada de 85,2 dBA.

El valor límite de inmisión respecto a niveles máximos de ruido aplicables a infraestructuras ferroviarias nuevas es de 85 dBA. En este sentido, si bien no es de aplicación para una vía



férrea, se observan niveles en torno a esta referencia de $L_{A,max}$ tanto para las circulaciones de mercancías como de cercanías. Si a los niveles medidos, le añadimos la frecuencia de paso (especialmente la nocturna) se pone de relieve la molestia que suponen estos eventos sonoros concretos (y no solo el valor promedio detallado en el apartado 5.1) para el desarrollo de actividades en la vivienda y muy especialmente la afección al descanso y al sueño.

Así pues, cabe destacar que los resultados obtenidos caracterizan la edificación evaluada (con una distancia de 32 metros respecto del centro de vías de Adif y 17 metros sobre la FEVE). Todas las demás edificaciones próximas a la línea ferroviaria en el Municipio de Basauri (siempre y cuando la línea cuente con unas mismas condiciones de mantenimiento y funcionamiento), que se encuentren a unas distancias menores que la de la edificación evaluada, podrían estar sometidas a mayores niveles sonoros que los registrados en el presente informe. Por lo que incumplirían los objetivos de calidad acústica en el periodo noche, viéndose afectadas de igual manera por los niveles máximos en sus fachadas ($L_{A,max}$). Finalmente, se deja constancia de que, durante la elaboración de las mediciones, se identifican $L_{A,max}$ destacables asociados al paso de los vehículos de tráfico rodado (automóviles y vehículos pesados) sobre los raíles del ferrocarril de la línea de FEVE en Baskonia kalea. Estos niveles, aun no siendo directamente atribuibles a la actividad ferrocarrilera se consideran una molestia derivada de la vía y adicional a la evaluada en este documento. Aforos realizados por el Ayuntamiento en el año 2014 cifran en tránsito por esa vía en unos 3400 vehículos al día aproximadamente.

Finalmente, para extraer información complementaria sobre la molestia, se considera pertinente poner en relación los niveles máximos medidos relativos a los pasos de trenes (registro continuo con promediado de 1s) con los niveles máximos evaluados en el registro de larga duración. El objetivo es identificar eventos sonoros relacionados con el paso de los trenes para disponer de datos sobre el número de ocasiones en las que se producen esos máximos atribuibles a la actividad ferroviaria. Este análisis se efectúa únicamente para el periodo nocturno por corresponderse con aquel en el que la actividad ferroviaria es dominante en lo que a la generación de eventos ruidosos se refiere. A continuación se muestran el número de $L_{A,max}$ superiores a 83 dBA (que se corresponde con el nivel sonoro que, como mínimo genera un paso de tren atendiendo a las evaluaciones llevadas a cabo en el contexto del presente informe) en los diferentes los días evaluados segundo a segundo.

Noche del	24-05-17	25-5-17
Número de	4	5
$L_{A,max} > 83$ dBA		

Conclusiones del Registro Continuo de niveles sonoros relativos a la Línea de ETS

Resultados del Registro Nº1 larqa duración con promediado de 10 minutos (27-9-16 al 30-10-16)



Atendiendo a los resultados del registro continuo realizado para evaluar la contribución del foco ferroviario a los niveles de ruido existentes en el punto de medida, y en relación con los resultados de las mediciones acústicas cabe destacar lo siguiente:

- Las mediciones efectuadas en la zona en la que circulan la línea de ETS reflejan un cumplimiento de los objetivos de calidad fijados para las zonas con predominio de suelo de uso residencial. Estos resultados contradicen la información presentada por el Mapa de Ruido publicado por parte del gestor para las ubicaciones en las que se han instalado los equipos.

Conclusiones del Registro continuo Nº 2 Polideportivo Urbi con promediado de 1 seg. (Pasos de tren. Días: 16-11-2016 y 17-11-2016)

A modo de resumen podemos concluir que las circulaciones ferroviarias medidas han registrado en fachada unos niveles sonoros máximos $L_{A,max}$ (del paso exclusivo del tren) de entre 71 y 99 dB (A).

El valor límite de inmisión respecto a niveles máximos de ruido aplicables a infraestructuras ferroviarias nuevas es de 85 dBA. En este sentido, si bien no es de aplicación para una vía férrea existente, se observan niveles que superan este nivel de referencia $L_{A,max}$ para las circulaciones registradas (13 circulaciones registradas en un día promedio incumplirían los niveles máximos).

Si a los niveles medidos, le añadimos la frecuencia de paso (130 circulaciones en un día promedio tipo) se pone de relieve la molestia que suponen estos eventos sonoros concretos (y no solo el valor promedio detallado en el apartado 5.1) para el desarrollo de actividades en la vivienda y muy especialmente la afección al descanso y al sueño si estos niveles máximos se producen durante el periodo nocturno.

Finalmente, cabe destacar que los resultados obtenidos caracterizan la edificación evaluadas (con una distancia de 19 y 23 metros respectivamente respecto del centro de vías de ETS). Todas las demás edificaciones próximas a la línea ferroviaria en el Municipio de Basauri (siempre y cuando la línea cuente con unas mismas condiciones de mantenimiento y funcionamiento), que se encuentren a unas distancias menores que la de las edificaciones evaluadas, podrían estar sometidas a mayores niveles sonoros que los registrados en el presente informe. Por lo que podrían incumplir los objetivos de calidad acústica, viéndose afectadas de igual manera por los niveles máximos en sus fachadas ($L_{A,max}$).

2.3 Estudio de la percepción con respecto al ruido en Basauri

Como complemento relevante al Mapa de Ruido, el Ayuntamiento de Basauri consideró de aplicación elaborar un Estudio Psicosocial para evaluar la percepción con respecto al ruido de la ciudadanía de Basauri.



Los objetivos perseguidos con este análisis pueden resumirse en dos finalidades principales: conocer la opinión directa de la ciudadanía de Basauri para obtener información relativa a la molestia asociada a las diferentes fuentes sonoras y contar con información correspondiente al impacto de focos sonoros que no son objeto de evaluación en el Mapa de Ruido.

La metodología para la realización del estudio tiene como criterio clave obtener información que sea representativa de la opinión de Basauri de tal forma que las conclusiones extraídas puedan ser utilizadas para tomar decisiones. Para ello, se llevaron a cabo 413 entrevistas aplicando un tipo de muestreo estratificado en función sexo y edad y barrio de residencia en Basauri a través de un cuestionario creado ad-hoc, siguiendo las normativas de referencia. Los datos se recolectaron principalmente por vía telefónica y, puntualmente, de forma presencial.

A continuación, se detalla un resumen de los resultados principales del análisis, a través de las respuestas obtenidas a las cuestiones que se formularon y que se consideran de mayor relevancia:

¿Cuál es la prioridad residencial del ruido en Basauri y sus barrios?

El ambiente sonoro es el 4º aspecto residencial (se evalúan un total de 16 variables tanto ambientales como sociales y económicas) menos satisfactorio de Basauri. Si bien la población expresa por lo general alta o moderada satisfacción con este aspecto en su barrio de residencia.

Hay diferencias entre barrios: los residentes de Aritzgoiti-Bidebieta y El Kalero están menos satisfechos con su ambiente sonoro y la ciudadanía del Centro más satisfecha.

¿Cuáles son las fuentes de ruido más molestas?

Las fuentes de ruido con mayor impacto en el municipio de Basauri son: el tráfico rodado, las construcciones y obras, y las bocinas y sirenas, que ejercen un impacto Medio-Bajo sobre la ciudadanía. Es decir, 1 de cada 5 personas están molestas por estas fuentes de ruido ambiental en el municipio de Basauri.

Si atendemos a las diferencias por barrios los resultados más destacables son los siguientes:

- ✓ Pozokoetxe-Uribarri está más afectado que el resto por el ruido que originan los talleres y pequeñas industrias.
- ✓ La ciudadanía de Urbi está algo más impactada por el ruido de tiendas y mercados, y de animales.

Se considera destacable el análisis efectuado sobre el ruido de ferrocarril que, si bien en el conjunto de Basauri es bajo, las diferencias por barrios son muy destacables: El Kalera: medio-alto, Urbi: medio, Arizgoiti-Bidebieta Medio-Bajo y Resto de barrios Bajo

¿Qué hace la ciudadanía para protegerse del ruido ambiental en sus viviendas?



Cerca de un 40% de las personas entrevistadas ha emprendido alguna acción para protegerse del ruido ambiental en su vivienda y las consideran de una eficacia media-alta.

Las actuaciones desarrolladas por parte de la ciudadanía se centran en poner dobles cristales/ventanas o, simplemente, cerrar las ventanas. Estas son las acciones más comunes, por su inmediatez y efectividad, que realiza la ciudadanía de Basauri en sus viviendas para protegerse del ruido ambiental originado principalmente por el tráfico rodado (principalmente en los barrios de Centro, El Kalero, Bazokoetxe y Ariz), trenes (especialmente en El Kalero pero también en Arzgoiti-Bidebieta), servicios de recogida de basuras y limpieza, y obras (principalmente en la Zona Centro y Ariz), y bares y terrazas (especialmente en el Centro). Las acciones macrosociales, como denuncias, llamada a policía o protestas públicas, son poco frecuentes y, además se consideran de baja eficacia.

¿Qué soluciones propone la ciudadanía para minimizar el ruido ambiental

Las soluciones planteadas por la ciudadanía entrevistada al ruido ambiental en Basauri y sus barrios giran en torno a seis temáticas principales:

- ✓ Relacionadas con tráfico rodado: control del tráfico y de su ruido.
- ✓ Dirigidas a mitigar el ruido de ocio: tanto generales (controlar o cambiar horarios de bares), como específicas (aislar multiusos...).
- ✓ Relacionadas con tráfico ferroviario: control de su ruido.
- ✓ De carácter general, como educar o concienciar, regulación del ruido y de sus horarios, control de ruido en edificios sensibles (colegios)...
- ✓ Relacionadas con el ruido industrial
- ✓ Relacionadas con otras fuentes de ruido, como recogida de basuras, ruido de actividad social...

¿Cuál es la sensibilidad y las creencias de la ciudadanía acerca del ruido?

En general se detecta una cierta tendencia a: baja sensibilidad al ruido, percepción de la posibilidad de adaptarse al ruido así como de la dificultad para hacer algo (uno mismo) para reducirlo.

Por otro lado, el ruido se asocia a un control externo (gobiernos) no interno (cada uno de nosotros), aunque se considere que el ruido es responsabilidad de todos.

Finalmente, a destacar como dato de relevancia se constata el **Impacto diferencial de fuentes de ruido**

Impacto diferencial (fuentes de ruido)	Arizgoiti Bidebieta (37)	Urbi (16)	Pozokoetxe-Uribarri (49)	San Miguel +Rural (42)	El Kalero (66)	Basozelai (55)	Centro (90)	Ariz (58)	Total (413)
Fiestas y ferias	18,90%	6,30%	16,30%	16,70%	15,20%	12,70%	21,10%	5,20%	15,00%
Tráfico rodado	35,10%	12,50%	16,30%	16,70%	24,20%	23,60%	26,70%	17,20%	22,50%
Recogida de basuras y limpieza de calles	16,20%	6,30%	12,20%	19,00%	7,60%	14,50%	18,30%	19,00%	15,00%
Bocinas, sirenas	27,00%	12,50%	10,20%	16,70%	13,60%	9,10%	10,30%	17,20%	15,70%
Talleres, y pequeñas empresas (*)	2,70%	6,30%	14,30%	2,40%	6,10%	0,00%	2,20%	8,60%	5,10%
Grandes industrias	0,00%	6,30%	6,10%	19,00%	4,50%	0,00%	1,10%	6,90%	4,80%
Bares, terrazas (ocio)	5,40%	0,00%	8,20%	4,80%	10,60%	7,30%	22,20%	8,60%	10,70%
Discotecas, pubs (ocio nocturno)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,10%	1,70%	0,50%
Construcciones y obras	10,80%	12,50%	20,40%	26,20%	12,10%	5,50%	26,70%	17,20%	17,40%
Vecinos	13,30%	10,00%	8,20%	14,30%	6,10%	5,50%	17,80%	10,30%	11,40%
Aviones	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,20%
Animales domésticos (*)	8,10%	12,50%	6,10%	2,40%	1,50%	3,60%	1,10%	5,20%	3,90%
Tiendas, mercados (**)	2,70%	6,30%	0,00%	0,00%	1,50%	0,00%	3,30%	0,00%	1,50%
Actividades que se desarrollan en los bajos de su edificio	2,70%	6,30%	6,10%	4,80%	3,00%	3,60%	6,70%	5,20%	4,80%
Motos	29,70%	12,50%	10,20%	14,30%	13,60%	7,30%	20,00%	10,30%	14,80%
Autobuses	16,20%	0,00%	0,00%	11,90%	7,60%	21,80%	11,10%	6,90%	10,20%
Trenes	24,30%	25,00%	12,20%	14,30%	31,80%	3,60%	6,70%	6,90%	14,00%
Metro	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,50%	1,80%	0,00%	0,00%	0,50%

(*) Diferencias significativas

■ Porcentaje inferior, estadísticamente significativo, en relación a lo manifestado por la muestra total
■ Porcentaje superior, estadísticamente significativo, en relación a lo manifestado por la muestra total

Como se observa, es el ruido de tráfico (y otras cuestiones asociadas con el mismo como bocinas, sirenas, motos, autobuses) las fuentes de ruido más destacables. No obstante, otras cuestiones como Fiestas y Ferias, servicios municipales de recogida de RSU y limpieza y construcciones y obras, son considerados focos sonoros de relevancia y, por ello, se integran dentro de las variables para las que definir actuaciones en los próximos 4 años.

3. Otros planes y programas relacionados con Basauri y con la actuación contra el Ruido.

El sonido constituye un elemento para la comunicación e información dentro de las comunidades y sociedades. Cuando este sonido resulta molesto o perjudicial para la salud se convierte en ruido. En términos legales el ruido está constituido por el sonido generado por determinadas fuentes concretas, fundamentalmente las mecanizadas.

En el medio urbano estas fuentes sonoras generadoras de ruido son fundamentalmente: los medios de transporte, las actividades en suelo urbano residencial y las industriales, los servicios de recogida de residuos y limpieza municipal, las obras en la vía pública, los eventos, la actividad de pública concurrencia y actividades o instalaciones dentro de las edificaciones (desde los equipamientos comunes hasta las actividades vecinales).

Así pues, atendiendo al carácter transversal del ruido, la definición de actuaciones para la prevención y la corrección de los impactos acústicos generados por estos focos requiere de la



integración del ruido como condicionante en diferentes planes y programas municipales y también en la definición del Plan Estratégico de Ciudad.

El objetivo primero es reducir la contaminación acústica para la mejora de la calidad acústica de Basauri, pero, desde un punto de vista más amplio, la finalidad es poner en valor los recursos sonoros de Basauri que constituyen un elemento para el confort ambiental y la configuración del paisaje de ciudad.

A continuación se detallan los planes y programas municipales que Basauri desarrolla y mantiene en el tiempo y que guardan una relación directa con el ruido y la mejora de la calidad sonora de Basauri. Se trata de identificar puntos en común entre planes para aunar esfuerzos.

Revisión del plan de Acción Local de la Agenda 21 en Basauri. Fase 2.1: Plan de Acción Local: Líneas estratégicas, programas y Acciones

Este documento detalla cuáles son las 8 líneas estratégicas en el Plan de Acción Local de Agenda 21 de Basauri. Siete de ellas guardan relación con la variable ruido, bien porque inciden en la mejora de la calidad acústica, o bien porque requieren de la integración del ruido como variable a considerar.

A continuación se detallan estas 7 líneas relacionadas y se explica en qué medida guardan relación con la variable ruido:

Línea Estratégica	Relación con el Ruido
1- Promover la participación e implicación de la ciudadanía y agentes sociales en la Agenda local 21, en clave de corresponsabilidad.	Desde la legislación acústica se destaca la necesidad de que los diagnósticos y planes de acción relacionados con el ruido cuenten con la participación ciudadana.
2- Promover un desarrollo económico competitivo, diversificado y ambientalmente respetuoso.	Basauri tiene como objetivo de ciudad la promoción de actividades para el crecimiento económico municipal especialmente en lo que tiene que ver con cuestiones de índole cultural y de ocio. Este tipo de actividades pueden conllevar molestia acústica asociada y, por lo tanto, es una cuestión a valorar.
3- Luchar contra el cambio climático.	Gran parte de las actuaciones para luchar y adaptarse al cambio climático presentan sinergias con la mejora de la calidad sonora.
4- Mejorar la calidad del suelo, agua, aire y medio natural.	Directamente relacionada con la cuestión que nos ocupa. Se analiza en los siguientes párrafos del presente apartado.

6- Incorporar criterios de sostenibilidad al planeamiento y la actividad urbanística.	El Decreto 213/2012 desarrolla las exigencias que la legislación estatal determina para el planeamiento urbanístico. Por ello, cualquier instrumento de ordenación así como las licencias para nuevas edificaciones están condicionadas por los niveles de ruido a los que está sometido el ámbito en el que se ubican.
7- Avanzar en la gestión ambiental de la administración municipal	El carácter transversal del ruido implica la necesidad de integrar diferentes variables de ciudad para dar respuesta a la necesidad de mejora de la calidad sonora de la ciudad. Por ello, es necesario involucrar de forma coordinada a los diferentes niveles de la administración municipal para la actuación contra el ruido.
8- Promover un nuevo modelo de movilidad basado en los modos no motorizados y el transporte colectivo	Los modos de transporte motorizados son los que más se relacionan con la contaminación acústica, por tratarse del foco de ruido más generalizado. Por ello, todas las políticas de movilidad basadas en un modelo menos motorizado redundan en la mejora de la calidad sonora municipal.

De todas las líneas estratégicas es la 4 la que guarda una relación directa con el ruido, especialmente con lo que se relaciona con su vigilancia y seguimiento. Uno de los programas de esta línea que tiene prioridad alta es la relativa a la *Disminución de la población afectada por ruido a través de acciones preventivas y correctoras*. Dado que esta línea plantea una finalidad genérica de ciudad, el presente documento de Plan de Acción sirve para plasmar el desarrollo de las actuaciones a integrar en el plan de Acción Local de la Agenda 21.

Así, el desarrollo de este programa se materializa en una serie de acciones que constituyen parte del ciclo periódico para la gestión del ruido:

- Revisar quinquenalmente el Mapa de Ruido municipal.
- Identificar las zonas en las que se superan los objetivos de calidad acústica y poner en marcha medidas de mejora.
- Poner a disposición de la población la información relativa al ruido en un formato accesible.

Plan de Movilidad Sostenible de Basauri

Basauri tiene prevista la revisión de su Plan de Movilidad para determinar actuaciones que redunden en promover un nuevo modelo de movilidad que desplace la utilización del vehículo privado hacia otros modos más sostenibles y, a la postre, menos ruidosos como son: transporte colectivo, promoción de la bicicleta y movilidad peatonal.

Para la concreción de actuaciones de ciudad en este Plan se considera de aplicación que en el mismo se tomen en consideración, como información de partida, la ubicación de las zonas candidatas a ser declaradas ZPAEs por tener incumplimiento de los objetivos de calidad



acústica como consecuencia del tráfico viario. Estas zonas se detallan en el apartado 4.1 del presente documento. También es de interés que se tengan en cuenta las actuaciones paliativas frente al ruido originado por el tráfico que se detallan en el apartado 5.1, en lo que se refiere a Criterios del Plan Zonal para ZPAE con influencia de tráfico viario urbano.

Asimismo sería de aplicación que en la revisión del Plan se incluyera la cuantificación de los beneficios del mismo, en términos de efecto sobre población afectada, de forma coordinada con el diagnóstico realizado en el Mapa de Ruido.

Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Basauri

Dentro del proceso de revisión del PGOU de Basauri es necesario atender a la Evaluación Ambiental Estratégica en donde deben ser analizados los diferentes vectores ambientales con influencia en el planeamiento.

En lo que se refiere al ruido, el Decreto 213/2012 determina los condicionantes acústicos en las diferentes figuras del planeamiento que desembocan en la verificación del cumplimiento de los valores objetivo de calidad en zonas con previsión de futuro desarrollo y, si procede, en la definición de medidas correctoras a aplicar como medidas protección contra el ruido que condicionan la ejecución del mencionado desarrollo.

A nivel de planeamiento estructural se deben recoger todas aquellas condiciones acústicas que deben ser tenidas en consideración en el momento de ejecución de los planes de sectorización u ordenación pormenorizada.

En este sentido el análisis o estudio acústico que debe recoger el PGOU debe atender a los siguientes puntos:

- 1- Elaboración de la Zonificación Acústica que integre las Zonas de Servidumbre Acústica de las Infraestructuras del entorno, las Zonas de Transición Acústica (y los mecanismos de gestión asociados), así como las Zonas Tranquilas Urbanas.
- 2- Evaluación de si en los ámbitos de futuros desarrollos urbanísticos de usos sensibles al ruido y de ejecución de nuevas edificaciones se satisfacen los objetivos de calidad que son de aplicación. Como consecuencia de esta evaluación, en el marco del PGOU, se deberán desplegar las herramientas de gestión que sean de aplicación en función de cada caso:
 - a. Establecer condicionantes que deberán ser integrados en el Estudio Acústico asociado al planeamiento pormenorizado.
 - b. Identificar los ámbitos que deben ser declarados Zonas de Protección Acústica Especial como paso previo a considerar los suelos aptos, desde el punto de vista acústico, para el desarrollo o la edificación. Además se debe definir el Plan Zonal de mejora correspondiente en el que detallas las cuestiones que sean de relevancia. Estas mejoras se deberán integrar en el marco de ejecución que



permita la tramitación urbanística o administrativa: desarrollo pormenorizado, proyecto de urbanización o concesión de licencia.

- 3- Evaluación de si los futuros focos de ruido con previsión de desarrollo generarán impacto acústico y en qué medida. Si bien es en el proyecto de ejecución donde se definen y diseñan las medidas correctoras de aplicación, en el marco del PGOU se deberán determinar las condiciones en las que ese proyecto debe ser ejecutado para minimizar el impacto acústico en el entorno.

Licitación del Servicio de recogida de RSU y limpieza viaria

Esta licitación supone un hito de relevancia para establecer condicionantes acústicos de aplicación para la contratación de este servicio. En concreto, hay tres variables con incidencia acústica que deberán/podrán ser objeto de análisis y consideración en el pliego:

- a) Sobre la utilización de Maquinaria de Baja Emisión Sonora: Se considera necesario que la maquinaria de recogida de residuos y limpieza cumpla la legislación acústica aplicable (Real Decreto 212/2002 y otras posibles), siendo necesario que, en la oferta para la contratación del servicio, se detalle la potencia acústica o emisión sonora de la maquinaria en condiciones de funcionamiento normal de recogida o limpieza. Así mismo, se justificará, a través de un análisis comparativo del nivel de emisión sonora con respecto otra maquinaria existente en el mercado, que la propuesta responde a criterios de eficiencia sonora. Se valorará que la maquinaria sea de baja emisión sonora.
- b) Sobre la ejecución de Buenas Practicas durante el Servicio: Se considera de aplicación que, en el marco del proceso de contratación, se detallen cuáles van a ser los procesos de buenas prácticas que se van a aplicar por parte de los operarios de la recogida, tanto en la manipulación de los residuos, como en la utilización de la maquinaria y durante el desarrollo de los desplazamientos.
- c) Sobre los itinerarios de recogida: Se considera de aplicación que, en el marco del proceso de contratación, se detallen cuáles son los criterios acústicos que se han considerado en la definición de itinerarios y horarios de recogida y limpieza con el objetivo de seleccionar las alternativas con menor impacto sonoro

Entrada en vigor de la Ordenanza de Espacio Público

Si bien no se trata de una ordenanza de índole acústica, recoge algunas cuestiones de relevancia sonora, especialmente en lo que tiene que ver con actividades de ocio en la vía pública y comportamientos vecinales. Si bien en el Estudio de la percepción con respecto al ruido en Basauri no asocia a estos focos sonoros un nivel de molestia destacable, sí se son fuentes sonoras mencionadas por parte de la población

BIZIA - Publicación de eventos en la agenda municipal



Esta aplicación vía web para promotores de eventos es un reflejo del interés de Basauri por activar la ciudad abriendo escenarios de ciudad para albergar eventos socio culturales. El aumento de las actividades en la vía pública incrementa el atractivo de Basauri para el uso y la visita. No obstante, esto puede traer algunas molestias o impactos asociados, como puede ser el acústico. En el presente plan se dan pasos para mantener las iniciativas de activación de la ciudad y equilibrarlas con la dimensión acústica en el municipio.

Evaluaciones Ambientales de Planes y Proyectos de nuevas infraestructuras

Aquellos focos sonoros que están sometidos a Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE) y Declaraciones de Impacto Ambiental, están obligados a, en dicho marco ambiental, efectuar un estudio de impacto acústico que atienda a las exigencias detalladas en el Decreto 213/2012 para nuevos focos de ruido. En el contexto del procedimiento administrativo de estas EAE hay un proceso de consultas a administraciones afectadas (así como un proceso de información pública) durante el que el Ayuntamiento de Basauri efectúa un análisis detallado de las implicaciones acústicas que el plan o proyecto presenta para el municipio. De este análisis se obtienen una serie de conclusiones técnicas de las que se da traslado al órgano gestor de la nueva infraestructura para que puedan ser tenidas en consideración. Los aspectos que con mayor frecuencia se detallan en este tipo de respuestas oficiales son los siguientes: pertinencias, alcance y detalles de las medidas correctoras que se propongan en Basauri, representatividad de los datos de entrada utilizados en lo que a Basauri se refiere y criterios con los que se evalúa el cumplimiento de los valores límite que son de aplicación.

El objetivo final es asegurar que la evaluación recoge de forma suficiente el impacto previsto en Basauri y que las medidas correctoras a implantar para la remediación del impacto están definidas con suficiente detalle.

4. Identificación de las Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAEs), las Zonas de Actuación Prioritaria (ZAP) y las Zonas Tranquilas Urbanas (ZTU).

Uno de aspectos clave a desarrollar dentro del Plan tiene que ver con la identificación de las Zonas de protección Acústica Especial (ZPAEs), Zonas de Actuación prioritaria (ZAP) y las Zonas Tranquilas Urbanas (ZTU), cuya declaración desemboca en la definición de las actuaciones que se van a llevar a cabo en el marco temporal del presente plan de acción: 2018-2022.

A continuación se detallan las definiciones que el Decreto 213/2012 efectúa de estas dos figuras y de los planes de mejora asociados a las mismas.

Zonas	Plan de Mejora asociado
<i>Zona de Protección Acústica Especial (ZPAE):</i> área o áreas acústicas en las que se incumplen los objetivos de calidad acústica	<i>Plan Zonal Acústico:</i> conjunto de actuaciones a desarrollar por una administración pública territorial, en una zona de protección acústica especial para

aplicables, y sean así declaradas por la Administración y para las cuales se define el correspondiente Plan Zonal.	reducir la contaminación acústica y orientadas a la consecución de los objetivos de calidad acústica que son de aplicación en la misma.
<i>Zona de actuación prioritaria (ZAP):</i> área o áreas acústicas en las que se incumplen los objetivos de calidad acústica aplicables, como consecuencia de los niveles sonoros generados por uno o más focos emisores acústicos, y para las cuales se define el correspondiente Plan de Actuación Prioritaria por la persona o entidad titular de los mismos.	<i>Plan de Actuación Prioritaria:</i> conjunto de actuaciones a desarrollar en una zona de actuación prioritaria para reducir la contaminación acústica, producida por uno o más focos emisores acústicos, y definidas por la persona o entidad titular de los mismos, orientadas a conseguir los objetivos de calidad acústica que son de aplicación para las distintas áreas acústicas de la zona.
<i>Zona Tranquila Urbana (ZT):</i> 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 de una mayor protección frente a la contaminación acústica.	<i>Plan de Preservación Acústica:</i> conjunto de actuaciones a desarrollar en un área en la que el objetivo sea preservar su calidad acústica.

4.1 Candidatos a declaración de ZPAE y priorización

La delimitación de las zonas candidatas a ser declaradas como Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAEs) se identifica a través del análisis del Mapa de Ruido, de tal forma que los ámbitos de uso residencial que incumplen los objetivos de calidad que son de aplicación (65 dBA para el periodo día y tarde, y 55 dBA para el periodo noche) son candidatos a ser declarados ZPAE.








Para la declaración de ZPAE es necesario que el Plan Zonal para la mejora acústica se encuentre elaborado de tal forma que se conozcan con detalle cuáles son las medidas correctoras a implementar, con qué plan de trabajo, con qué cuantificación económica y con qué eficacia van a ser desarrolladas.

Tal y como detalla el Decreto 213/2012, una ZPAE se entiende como el ámbito en el que se incumplen los objetivos de calidad acústica como consecuencia de la confluencia de uno o varios focos de ruido. Así pues, para la definición del Plan Zonal es necesario determinar cuál es la contribución al impacto de cada uno de los focos de ruido generadores del mismo, por lo que resulta de interés conocer en qué medida cada foco de ruido supone incumplimiento en las diferentes zonas del municipio para trasladarle las responsabilidades que sean pertinentes en el marco de sus competencias. No obstante, es el Ayuntamiento quien, como competente en la elaboración del Plan Zonal, deberá aglutinar los planes de actuación de los diferentes focos de ruido con impacto para atender a la remediación del impacto en la ZPAE de forma global e integrada, lo cual requiere una labor de coordinación entre administraciones.

En la siguiente imagen se presentan los ámbitos candidatos a ser declarados ZPAE y la contribución de los focos sonoros en la generación del impacto en ellas.





CAPAS	
	Ejes
	Edificios
	Incumplimiento OCAs - Viales urbanos
	Incumplimiento OCAs - ETS
	Incumplimiento OCAs -Ejes forales
	Incumplimiento OCAs - ADIF
	Candidatas a ZPAE

En el anexo I del presente informe se presentan el plano de las candidatas a ZPAE en Basauri que representan las zonas donde se incumplen los objetivos de calidad acústica como consecuencia de los diferentes focos de ruido con impacto en Basauri.

Para la priorización de los candidatos a ZPAE de cara a su posible declaración como tales, se desarrollará, en los próximos 5 años un proceso de análisis técnico y participativo asignándoles prioridad atendiendo a los siguientes criterios: existencia de otros planes y programas con incidencia en la zona para la mejora acústica, facilidad de desarrollo de la medida correctora o paliativa, grado de exposición al ruido (en términos de exceso con respecto a los objetivos de calidad y cantidad de población expuesta).

La definición de este proceso se desarrollará durante los 3 meses siguientes al momento de aprobación del Plan. Su punto de partida será la convocatoria, a un proceso participativo, a la ciudadanía de Basauri, para la presentación del documento del Plan y la identificación de los retos para definir ese proceso participado de priorización.

En cualquier caso, de forma previa al proceso de priorización, en el marco del presente Plan hay cuestiones que ya se identifican como clave. Tienen que ver con el impacto provocado por focos de gestión ajena al Ayuntamiento, ya que, en estos casos, es el generador del impacto quien debe definir y desarrollar las medidas correctoras que sean de aplicación para avanzar en la remediación del impacto. En concreto, la molestia acústica asociada con el paso de la línea de ADIF por el municipio es una cuestión de relevancia, no solo atendiendo a la población expuesta generada (se corresponde con el foco de gestión ajena al Ayuntamiento que mayor cantidad de población expuesta genera), sino al grado de molestias que representa en la ciudadanía.

Con el objetivo de poder trasladar a ADIF esta problemática aportando información complementaria a la presentada en su Mapa de Ruido, en el marco del presente Plan se ha llevado un análisis específico de esta situación. Se han elaborado mediciones acústicas del efecto de focos de ruido ferroviario en una zona en la que existe molestia. El anexo II recoge el informe con los resultados del análisis. Estos resultados permiten concluir que las líneas de ADIF y FEVE suponen incumplimiento de los valores referidos en la legislación estatal de ruido (la que es de aplicación para este foco sonoro) y que los niveles de ruido asociados a los momentos de paso de trenes generan eventos sonoros que derivan en molestia acústica, especialmente cuando se producen en los horarios de descanso de los vecinos próximos a las vías.

4.2 Zonas de Actuación Prioritaria

Las zonas de actuación prioritaria es una figura que ofrece el marco de trabajo adecuado para definir actuaciones en temáticas no integradas en el Mapa de Ruido y en las que el Ayuntamiento es la única administración competente implicada en la corrección del impacto.

Atendiendo a los resultados del Estudio de la percepción con respecto al ruido en Basauri, los focos que se consideran prioritarios para la definición de Zonas de Actuación Prioritaria son

aquellos para los que la ciudadanía identifica un mayor grado de molestia (dejando a un lado la problemática asociada a tráfico rodado que es evaluada dentro de las ZPAEs, por ser parte de las fuentes sonoras evaluadas en el Mapa de Ruido):

Zonas de Actuación Prioritaria por Construcciones y Obras: se definirán una serie de condicionantes acústicos para todas las zonas donde se vayan a realizar obras. No obstante, se definirán condicionantes especiales para aquellos emplazamientos donde se vayan a desarrollar obras de urbanización en la que durante 2 meses o más se vaya a permanecer en una superficie igual o inferior de 300 metros cuadrados. Estas condiciones se ajustarán a cada caso.

Zonas de Actuación Prioritaria para Fiestas y Ferias: se van a definir una serie de condicionantes al desarrollo de los eventos para minimizar el impacto acústico. Esto será de aplicación para los escenarios de ciudad existentes en Basauri: Plaza Solobarria, Pinceles, San Fausto, Bizkotzalde, Arizgoiti y las calles Balendin Berriotxo, Resurrección M^a Azkue, Begoñako Andramari, Arabaren y Araba. No obstante, en el caso de la Plaza Solobarria, atendiendo a la cantidad de eventos que recoge a lo largo del año, se integrarán condiciones especiales para aquellos eventos con propósito sonoro y mayor potencialidad de impacto.

De forma adicional, en el marco del Plan se considera de aplicación abrir un proceso, en los próximos 5 años, de interlocución con las asociaciones para poder establecer una Carta de Compromiso por la Convivencia Sonora en las Fiestas de San Fausto que recoja una serie de puntos de buena voluntad para minimizar la molestia acústica a los vecinos, evitando ruidos gratuitos o fácilmente evitables en el contexto del desarrollo de las fiestas de San Fausto.

Como paso previo a este proceso y dentro de su marco de actuación está previsto el desarrollo de una labor de concienciación específica para dar a conocer cuáles son los efectos de la contaminación acústica asociados a Fiestas y Ferias con el objetivo de promover cambios de hábitos como los que se plantean con las Asociaciones y para dar mayor efectividad a la Carta de Compromisos anteriormente mencionada.

Zonas de Actuación Prioritaria por recogida de Basuras y limpieza de calles: se consideran zonas de actuación prioritaria para el análisis del impacto acústico asociado a este foco de ruido aquellas edificaciones residenciales en las que confluyen 4 recorridos asociados a operaciones de servicios municipales y que cuenten con algún contenedor a menos de 10 metros de distancia de alguna de sus fachadas. Hay un total de 7,6% de edificaciones residenciales en Basauri que cumplen estas condiciones.

En los próximos 5 años se analizará el grado de impacto acústico que genera este foco en estas edificaciones residenciales, atendiendo a criterios tales y como: uso de los recintos de la edificación que están directamente enfrentados al vial donde se ejecuta el servicio (dormitorios, cocinas,..), estado acústico de la edificación (en la que el año de edificación, así como la existencia de posibles renovaciones o mejoras de aislamiento en fachada son factores a considerar) y estimación de niveles de inmisión dentro de la vivienda.

Los detalles de las actuaciones quedan definidos en los correspondientes Planes de Actuación Prioritaria presentados en el siguiente apartado.

4.3 Zonas Tranquilas Urbanas

Dentro de las zonas candidatas para la delimitación de Zonas Tranquilas Urbanas el Ayuntamiento considera de interés priorizar los siguientes ámbitos: *parque de Bizkotxalde y parque Pinceles*.

Estas zonas cuentan con unos niveles de exposición al ruido ambiental compatibles con su declaración como zonas tranquilas (60 dBA diurnos y vespertinos) para los momentos de usos de los espacios.

Su declaración como ámbitos tranquilos deriva en la necesidad de definir un Plan de Preservación Acústica que permita el mantenimiento de su calidad acústica en las actuales condiciones (o si procediera, su mejora).

Así, será necesario establecer un plan de control y vigilancia al ruido ambiental para el mantenimiento o mejora de los niveles sonoros (el generado por viales urbanos, carreteras, ferrocarril e industria). En lo que tiene que ver con la utilización de ambos espacios, el Plan de Preservación recogerá actuaciones para la concienciación ciudadana, de tal forma que se fomenten usos en el espacio que sean compatibles con la tranquilidad y su disfrute para la estancia, la interacción social y el relax. El objetivo de este Plan es preservar las condiciones en términos de promedio anual, tanto en el control, como en el fomento de usos tranquilos. Por lo tanto, el Plan no es incompatible con la utilización puntual de estos espacios para eventos o fiestas con impacto sonoro. No obstante, se priorizarán y fomentarán aquellos eventos que acústicamente tengan la menor relevancia posible. En cualquier caso, serán de aplicación los condicionantes al desarrollo de los eventos definidos en la Zonas de Actuación Prioritaria asociadas a eventos de forma que se minimice el impacto acústico generado.

La concreción del Plan de Preservación vendrá recogida en el PGOU de Basauri que está siendo objeto de revisión.

5. Planes Zonales, Planes de Actuación Prioritaria, agentes responsables, plan de ejecución y estimación de la reducción de las personas afectadas por ruido.

Tal y como se detalla en la introducción al apartado 4, las ZPAE y las ZAP son ámbitos cuya razón de ser es la constatación de un impacto acústico y cuya vocación es la de contar con un Plan de Mejora o remediación del impacto. El objetivo fundamental de los siguientes apartados es presentar los Planes de Actuación Prioritaria y los criterios de los Planes Zonales

que el Ayuntamiento de Basauri desplegará, dentro del marco temporal del Plan y que se corresponde con los próximos 4 años (2018-2022).

El Ayuntamiento se fija como objetivo genérico reducir a la mitad la población expuesta a la noche a niveles medios de ruido por encima de los 60 dBA (considerado el nivel de ruido de alarma). No obstante, la estimación de la reducción de las personas afectadas por ruido y la concreción de objetivos específicos (que detallen zonas de actuación detalladas, horarios prioritarios, etc) será posible únicamente cuando se desarrollen, en el marco del proceso de participación ciudadana, los Planes Zonales que son los que cuentan con el suficiente grado de detalle.

5.1 Criterios para la definición de los Planes Zonales en los próximos 4 años y cuantificación económica.

El contenido de un Plan Zonal viene detallado en los artículos 46, 47 y 48 del Decreto 213/2012 y requiere de un grado de detalle próximo a la definición que aporta un proyecto de ejecución. Tal y como se ha señalado, la declaración de una ZPAE requiere que se haya definido el Plan Zonal asociado (tal y como especifica el artículo 45 del mencionado Decreto). Por ello, el presente documento marco detalla las zonas candidatas a ser declaradas ZPAE (ver apartado 4.1) y en este apartado se definen los criterios del Plan Zonal correspondiente, de tal forma que, en el marco de los próximos 4 años, se concreten los Planes Zonales y se declaren las ZPAE sobre las que se va a ejecutar dicho Plan.

Criterios del Plan Zonal para ZPAE con influencia de tráfico viario urbano

Los criterios de esta tipología de Plan Zonal (y la propia delimitación de ZPAEs) está altamente condicionada por las prioridades que se extraigan de la revisión del **Plan de Movilidad Sostenible** que establecerá qué actuaciones de ciudad y qué zonas son prioritarias para la ejecución de medidas que fomenten la movilidad sostenible y que, a la postre, implicarán una mejora acústica.

No obstante, e independientemente de la concreción detallada que implicará este Plan de Movilidad, Basauri cuenta con una serie de viales colectores de tráfico (fundamentalmente Kareaga Goikoa, Nagusi Kalea, Autonomia, Agirre Lehendakai, Nafarroa, Baskonia, Catalunya, Urbi, y los enlaces a la autopista) que canalizan las entradas y salidas principales al municipio y para los que se estudiarán actuaciones paliativas frente al ruido en los próximos 4 años. Estas actuaciones serán las siguientes:

- A) En proyectos de reurbanización se seguirán los criterios de reducción del espacio para el vehículo privado a través del desarrollo de aceras amplias. El objetivo es calmar la velocidad de paso.
- B) Se analizarán dos proyectos significativos en términos de tráfico:
 - Vial alternativo a Gernika Kalea (Ramon Kareaga) para la reducción del número de viviendas expuestas y recuperar espacio público para el barrio.

- Desarrollo de la Ronda industrial, que es dependiente de la ejecución de un viaducto de conexión del vial con las actuales salidas del municipio. La eficacia de esta medida, en términos de movilidad, está en parte condicionada por el desarrollo de la Variante Sur.
- C) Promocionar las mejoras de aislamiento en fachadas en los viales colectores de relevancia acústica (subvenciones o bien eliminación del impuesto municipal de permiso de obras).

Por otro lado, en términos generales, existen iniciativas de ciudad que tienen por objetivo promover modos de movilidad alternativos al vehículo privado: creación de parking rotatorios gratuitos, desarrollo de aparcamientos para motos, potenciación y mejora de la red de bidegorris. Estas iniciativas redundarán en la reducción del impacto acústico asociado al ruido generado por viarios urbanos.

Finalmente cabe destacar que, en lo que tiene que ver con este foco de ruido, los hábitos de movilidad de la ciudadanía tienen influencia en los niveles sonoros generados. A tal efecto se considera de aplicación el desarrollo de una labor de concienciación dentro de una campaña integral como es la de la Semana de la Movilidad donde se promueven hábitos de movilidad sostenibles que, entre otros objetivos, permiten la reducción del impacto acústico.

Criterios del Plan Zonal para ZPAEs con influencia de tráfico ferroviario.

La delimitación de ZPAEs asociadas a este foco de ruido responde a las zonas identificadas en el Mapa de Ruido como ámbitos con impacto. No obstante, es necesario atender a consideraciones complementarias en la definición del Plan Zonal para este tipo de focos sonoros.

Además del efecto de la circulación de trenes por línea, no se debe olvidar el impacto acústico generado por otro tipo de elementos de la actividad ferroviaria, como pueden ser los que se dan en una playa de vías o en estación. Estos elementos cuentan con focos sonoros puntuales a evaluar de forma específica. Por otro lado, además del valor promedio de nivel de ruido, es frecuente que la molestia por este foco, se asocie eventos concretos, no sólo por el horario en el que se produzcan, sino también por los niveles del parámetro L_{Amax} (no regulado en la legislación para infraestructuras existentes). Estos eventos se corresponden con el paso de trenes y sonidos asociados (señales sonoras, por ejemplo).

Así pues, las medidas correctoras a valorar por el gestor de la infraestructura serían las siguientes:

Medidas en el medio emisor:

Las actuaciones en el medio emisor que pueden ser planteadas son numerosas debido al gran número de casuísticas en las variables involucradas.

Algunas de estas medidas se refieren tanto a las actuaciones sobre el material móvil, a partir por ejemplo del empleo de vehículos de menor emisión acústica (nuevos o adaptación de los

modelos más antiguos), como a medidas sobre la infraestructura y superestructura encaminadas a reducir el ruido de rodadura como principal fuente que contribuye a los niveles globales emitidos por el ferrocarril.

Otra cuestión a analizar se relaciona con la velocidad de paso en el tramo de Basauri. Si bien la velocidad ya presenta limitaciones por parte del gestor de la línea, se puede considerar de aplicación analizar la reducción de velocidad de paso.

En lo que respecta a las medidas sobre la superestructura (Medidas Puntuales) se incluyen:

- Reducción de ruido de impacto en el contacto rueda-carril a través del desarrollo de, por ejemplo, dos actuaciones concretas:
 - Eliminación de discontinuidades: los puntos de unión de carriles pueden presentar discontinuidades que pueden incrementar los niveles sonoros asociados con el paso del tren.
 - Amolado o sustitución de carril: se trata de reducir el desgaste ondulatorio que implica una mayor fricción (y por tanto ruido) en el paso de la rueda por el carril.
 - Perfilado de las ruedas: en vez de actuar sobre el carril se hace sobre la rueda. Puede haber unidades de trenes que a su paso produzcan un nivel de ruido anormal por no tener las ruedas educadamente perfiladas.
- Modificadores de fricción: se corresponde con aportar lubricantes bien a la vía bien a las ruedas lo que permite reducir la fricción entre los dos elementos y con ello reducir la emisión sonora.
- Cambios de elasticidad asociados a la instalación o mejora de las placas de asiento: pueden contribuir a evitar el desplazamiento longitudinal de los raíles y amortiguar las vibraciones de tal forma que se reduce la emisión asociada al paso.

En lo que se refiere al despliegue de estas medidas correctoras, será necesaria una labor de interlocución activa con el gestor de la infraestructura para lo cual el Ayuntamiento explorará opciones de lograr la implicación de agentes supramunicipales para la coordinación en la gestión de la problemática.

Medidas en el medio trasmisor

El tipo de medida recomendada para la reducción de los niveles sonoros es la colocación de sistemas de apantallamiento acústico.

Los criterios de diseño tendrán que fijarse en relación a la altura, tipología (absorción), localización de la pantalla y longitud (generalmente cuando más se aproxime la pantalla a la infraestructura más eficaz podrá ser).

Medidas en el receptor: Aislamiento de ventanas

Planes de aislamiento acústico en las viviendas más expuestas para minimizar las molestias ocasionadas por las líneas ferroviarias analizadas.

Adicionalmente alguna otra posible medida para reducir los niveles máximos.

Reducir la duración o intensidad de la señal sonora de la bajada de la barrera ferroviaria o su eliminación, siempre y cuando las condiciones de seguridad necesarias lo permitan.

Criterios del Plan Zonal para ZPAEs con influencia de tráfico de carreteras

La afección por este foco sonoro es de una relativa significancia acústica en comparación con el grado de exposición al ruido generado por otras fuentes sonoras. No obstante, se identifican actuaciones que se pueden acometer y que serían objeto de consideración por parte del gestor del foco al desplegar actuaciones de mejora en Basauri en el marco del Plan de Lucha Contra el Ruido de las Carreteras de Bizkaia.

Algunas propuestas de acciones correctivas de control de ruido que pueden ser consideradas para ser incluidas en el Plan Zonal son:

1. Mejoras en aislamiento de fachadas de las edificaciones más expuestas, aquellas en las que se superen los objetivos de calidad fijados.
2. Implementación de medidas de reducción sonora como pavimentos fonoabsorbentes. Se propone estudiar la viabilidad de sustituir el asfalto actual en los tramos que generan impacto por otro que reduzca los niveles de emisión sonora en los viales, aprovechando las tareas de mantenimiento de asfaltado.
3. Control de velocidad en carreteras:

La reducción de velocidad supone una reducción de los niveles de ruido en las zonas con necesidad de protección acústica. La instalación de dispositivos de control de velocidad mejora el cumplimiento de las limitaciones de velocidad o de circulación.

Así mismo y tal y como marca el Artículo 48 del Decreto 213/2012, para el desarrollo del Plan Zonal para esta zona y para optimizar su efectividad se establecerá un proceso de intercambio de información y de colaboración del Ayuntamiento con el Departamento de Desarrollo Económico y Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia.

Criterios del Plan Zonal para ZPAEs con influencia de industria

La labor desarrollada por las empresas ubicadas en Basauri en las últimas décadas para la reducción del impacto acústico en el entorno es destacable, por lo que el margen de mejora, atendiendo a la realidad de los procesos productivos, es muy ajustado.

En este sentido, el Ayuntamiento va a poner a disposición de la ciudadanía una carta de servicios o compromiso adquirido de procedimiento de respuesta ante quejas ciudadanas que sería de aplicación para aquellas quejas relacionadas con la actividad industrial. Esta carta de servicios se incluye dentro del apartado 5.2, por ser también de aplicación para otras cuestiones relacionadas con Zonas de Actuación Prioritaria.

La *cuantificación económica* del despliegue de los Planes Zonales de las ZPAEs dependerá del número de zonas declaradas como prioritarias, pero se estima la siguiente previsión para los próximos 4 años y se centran en el periodo 2019-2021:

Año	Estudios técnicos	Ejecución de medidas
2019	30.000 € en total para desarrollar los Planes Zonales detallados	A cargo del Plan de Movilidad Sostenible y Segura
2020		
2021		

5.2 Planes de Actuación Prioritaria: actuaciones para los próximos 4 años

Plan Actuación Prioritaria en ZAP asociada a ruido de Construcciones y Obras:

Los condicionantes acústicos para la reducción del impacto y molestia definidos en estas zonas se basan en la regulación de los *horarios*, se tal forma que, para minimizar las molestias por ruido al vecindario, salvo autorización especial o casos de urgencia, las obras se deberán realizar entre las 8:00 y las 19:00 horas, de lunes a viernes, excepto festivos.

Así mismo, adicionalmente para las **obras promovidas por el Ayuntamiento** se establecen los siguientes condicionantes de ejecución para la minimización del impacto:

Condiciones de la maquinaria: es de aplicación que la maquinaria cumpla el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre. Así mismo, los vehículos deberán estar al día de la ITV o de cualquier otro proceso de control del mantenimiento que les sea de aplicación.

Las actividades de corte que se den en un emplazamiento de 200 m² de superficie o menor deberán ejecutarse en un recinto semiabierto que reduzca la exposición al ruido de las fachadas sensibles cercanas. En todos los casos se deberá justificar que las actividades de corte se llevarán a cabo en ubicaciones que minimicen el impacto acústico para viandantes y fachadas de edificaciones sensibles al ruido (residenciales, sanitarios, culturales o docentes).

Información al público: en el caso de constatarse alguna cuestión de significancia acústica relevante (actividades especialmente ruidosas en el contexto de una obra, ejecución de actividades con autorización especial de horario o condiciones), éstas serán comunicadas a la ciudadanía en el marco de los protocolos de información al público ya existentes para las obras.

Para obras con actividades con una duración total igual o superior a 2 meses y realizadas en una zona de 200 m² de superficie o menor, a las condiciones anteriormente detalladas se suma el siguiente:

- Se establecerá un proceso de interlocución de las empresas constructoras con el Ayuntamiento para determinar la posibilidad, en cada caso concreto, de aplicar los siguientes criterios en la planificación de la obra:
 - o organización de actividades para minimizar el impacto,
 - o no simultanear en la medida de lo posible actividades ruidosas.

Por otro lado, en los próximos 4 años se seleccionará una de estas obras de especial significancia acústica para llevar a cabo una iniciativa piloto que evalúe la eficacia acústica de la instalación de pantallas temporales para determinar su interés como medida correctora anti-ruido a implementar en la dinámica de gestión de las obras. El desarrollo de esta iniciativa piloto está condicionada por la disponibilidad de recursos para el alquiler de este tipo de medidas paliativas basadas en pantallas temporales.

Así mismo, en el plazo de 3 años desde la entrada en vigor de este Plan se analizará como revertir las conclusiones que se extraigan del mencionado proceso de interlocución en criterios generales a implementar en otras obras en el futuro.

Finalmente, de forma complementaria y por su incidencia: Para obras dentro de edificios (viviendas, locales, fachadas, cubiertas, etc.) se determina que, para minimizar las molestias por ruido al vecindario, las obras se deberán realizar de lunes a viernes, excepto festivos, entre las 8:00 y las 19:00 horas. Los trabajos que generen un mayor nivel de ruido (demoliciones, picados, etc.) se deberán realizar a partir de las 9:00h, salvo urgencias.

Plan Actuación Prioritaria en ZAP para Fiestas y Ferias:

Condicionantes aplicables a todos los eventos autorizados por el Ayuntamiento:

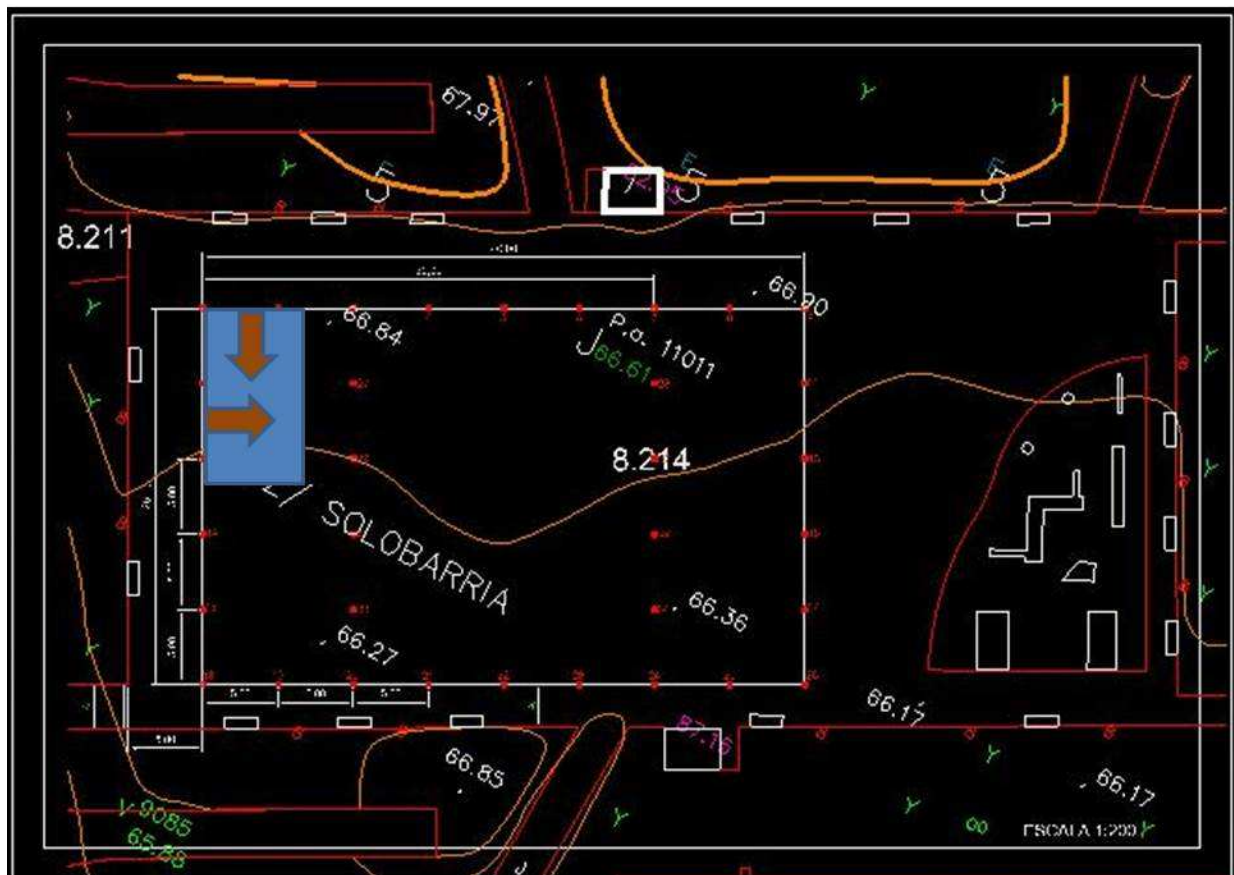
Salvo autorización expresa los eventos deberán cumplir las siguientes condiciones

- Ningún evento con indecencia acústica se podrá realizar antes de las 10 horas y después de las 22 horas.
- Se prohíbe el uso de generadores de energía.
- Los eventos cuyo propósito no sea la reproducción de sonido (por ejemplo, que no sean conciertos) deberán tener una megafonía única, los altavoces deberán orientarse de tal forma que la distancia hacia las fachadas residenciales sea la máxima posible y, en todos los casos se debe cumplir que el nivel de inmisión máximo de 75 dBA medido a una distancia de 1 metro de los altavoces (y en la dirección de mayor propagación del sonido).

La plaza Solobarria es el escenario de ciudad con mayor concentración de eventos; se estima que entre mayo y octubre puede albergar más de 3 eventos al mes, lo que supone una dosis elevada de esta tipología de actividades. En este sentido, si bien a un evento concreto, por tener un carácter temporal, no se le puede exigir lo mismos condicionantes que a una actividad fija en el tiempo, en términos de cumplimiento de niveles de ruido, el efecto acumulativo que recibe la plaza Solabarria la hace susceptible de establecer condicionantes a los eventos que sean complementarios a los generales. El objetivo final es permitir la coexistencia de la actividad cultural-económica en un emplazamiento clave en Basauri, con el

mantenimiento de unos mínimos de calidad acústica en las edificaciones cercanas. Así pues, los condicionantes adicionales fijados para eventos en esta plaza son los siguientes:

1-En el momento de solicitud de autorización del evento, el promotor especificará la ubicación del escenario y, en la medida que sea posible, se priorizará que el escenario esté ubicado en las localizaciones que se detallan en la siguiente imagen, que son las que permiten la minimización del impacto acústico:



En la imagen el rectángulo azul representa la ubicación preferente del escenario y las flechas indican las direcciones preferentes para orientar los aparatos de reproducción de audio.

Así mismo deberá analizarse la ubicación y orientación de los altavoces para la sonorización del evento de tal forma que se proyecten hacia el público objetivo y se minimice la propagación a las fachadas de las edificaciones existentes en el entorno.

2-Las pruebas de sonido, en el caso de ser necesarias y estar autorizadas, se efectuarán en las 2 horas previas al concierto. Estas pruebas no incluirán la emisión de ningún tipo de reproducción de audio o música grabada.

3-Los equipos de reproducción de audio estarán orientados hacia la ubicación del público y se evitará la propagación del sonido hacia los laterales o la parte trasera del escenario.

En el plazo de los siguientes 4 años, en la plaza Solobarria se analizará la instalación de pantallas temporales para eventos que cubrirán la totalidad del escenario por su parte trasera y lateral (y otras posibles cubriciones complementarias) sin poner en riesgo las medidas de seguridad del desarrollo del evento. Esta iniciativa incluye la cuantificación del beneficio acústico logrado. En función de la relación coste/beneficio de la instalación de dichas pantallas se determinará el interés de incluir de forma permanente este condicionante a la realización de eventos. El desarrollo de esta iniciativa piloto está condicionada por la disponibilidad de recursos para el alquiler de este tipo de medidas paliativas basadas en pantallas temporales.

Por otro lado, en lo que a las Fiestas de San Fausto se refiere, el objetivo en el plazo de 4 años es definir, en colaboración con los agentes involucrados en el desarrollo y dinamización de las fiestas de San Fausto, una *carta de servicios o compromisos adquiridos para la compatibilización de las fiestas de San Fausto con el cumplimiento de unos mínimos requisitos de reducción de la molestia acústica*.

Se considera que esta carta debe pivotar en los siguientes criterios:

- Horarios de celebración de conciertos y verbenas.
- Limitación de la emisión sonora musical en las lonjas festivas.
- Medidas para la reducción de la emisión sonora en el exterior por pública concurrencia a partir de las 3 am.

Se establecerá una mesa de trabajo para desarrollar estos criterios de partida y concretar los compromisos a los que se puede llegar.

Plan Actuación Prioritaria en ZAP de recogida de RSU y limpieza de calles:

En los próximos 4 años se someterá a contratación el servicio de recogida de RSU y limpieza de calles que incluirá consideraciones ya comentadas en el apartado 3 del presente documento. Además, en el marco de los procesos administrativos para la contratación se valorará que los licitadores integren actuaciones de mejora para las zonas de actuación prioritaria definidas (un 7,5% de las edificaciones residenciales de Basauri).

Para estas zonas, y otras que se considere, se podrán tener en cuenta alguna de las cuestiones siguientes:

- o Integrar sensores de llenado de contenedores, así como la vigilancia y seguimiento del depósito de residuos no asimilables a RSU. El objetivo de ambas propuestas es reducir el número de desplazamientos y de operaciones de volcado de contenedores.

La *cuantificación económica* del despliegue de los Planes de Actuación Prioritaria será el siguiente:

Año	Estudios técnicos	Ejecución de medidas
2018	0 €	0 €
2019	10.000 € en total, asociados a la asesoría para la selección de la mejor ubicación de la instalación de las pantallas en eventos en la plaza Solobarria y para el análisis de la eficacia acústica de las mismas.	20.000 € (importe máximo) Alquiler de pantallas temporales para la iniciativa piloto de eventos y obras.
2020	Medios Propios municipales	8.000 € para la adquisición y mantenimiento de sonómetros para el control e inspección acústica en consonancia con el Plan y con la legislación vigente.
2021		
2022		

Finalmente, dentro de las actuaciones prioritarias municipales se encuentra la de dar respuesta a las demandas y quejas ciudadanas en materia de ruido, para lo cual se definen dos **cartas de servicios o formas de proceder municipal**. Estas cartas reflejan un compromiso mantenido con la ciudadanía para atender a quejas formuladas por personas físicas o jurídicas identificadas. Se ofrecen dos modelos diferentes de carta de servicio, atendiendo a la naturaleza del foco emisor a que hace referencia la queja, ya que se definen pautas diferentes en función de si la fuente sonora es mantenida en el tiempo o no.

Carta de Servicios para Actividades Mantenido en el Tiempo: Actividades en RSU, Carga y descarga, Industrias,

En estas situaciones y como forma de proceder, se exige a quien efectúa una queja o molestia que lo haga por escrito, bien por registro municipal o bien vía procedimientos que estén disponibles en la web municipal a tal efecto.

En respuesta al escrito XXX, se detallan a continuación los pasos que va a dar el Ayuntamiento para la gestión de la misma:

- Paso 1: Se efectuará un análisis de la situación con la que se relaciona la queja o molestia a través de alguno de los siguientes métodos:
 - o Inspección in situ con o sin medición sonométrica.
 - o Análisis de la información disponible en relación con la situación acústica.
 - o Comunicación directa con el agente generador del impacto.
- Paso 2: Se redactará una comunicación formal de respuesta a la queja en un plazo máximo de un mes desde la recepción de la queja, efectuando un análisis de la situación sonora a tenor de los resultados del Paso 1. En el caso de que el análisis de

la situación sonora se relacione con una cuestión que no es competencia de gestión municipal o bien que requiera de un análisis a elaborar por una asistencia externa, se comunicará al demandante el tiempo previsto y pasos a seguir para la redacción de la comunicación de respuesta por parte del Ayuntamiento. Paso 3: En un plazo máximo de 15 días laborables tras el cierre del paso 2 se remitirá la comunicación formal de respuesta al demandante en la que se detallarán los posibles próximos pasos y el compromiso municipal en relación con los mismos, en la medida que sea de aplicación.

Carta de Servicios para Actividades Puntuales: Eventos, Obras

Nota: es muy posible que este tipo de quejas lleguen vía telefónica en el momento de ejecución del evento que genera la molestia, o bien por escrito a posteriori. A continuación se desarrolla la Carta de Servicios para ambos escenarios.

Vía Llamada telefónica: en la propia llamada se verbalizará el compromiso. Las quejas por actividades puntuales que requieran solución inmediata deben presentarse a la policía municipal. Si llegan a otro departamento, quien las reciba las derivará a la misma.

Los pasos a seguir ante este tipo de quejas son los siguientes:

- Inspección in situ.
- En el caso de que el resultado de la medición lo sugiera, se analizará aplicar medidas cautelares a tenor de las condiciones en las que se haya autorizado o se esté desarrollando la actividad.
- Se informará telefónicamente a la persona interesada de la atención de la queja.

Vía Escrito

En respuesta al escrito XXX, se detallan a continuación los pasos que va a dar el Ayuntamiento para la gestión de la misma:

- Paso 1: Se efectuará un análisis de la situación con la que se relaciona la queja o molestia a través de alguno de los siguientes métodos:
 - o Inspección in situ con o sin medición sonométrica.
 - o Análisis de la información disponible en relación con la situación acústica.
 - o Comunicación directa con el agente generador del impacto.
- Paso 2: Se redactará una comunicación formal de respuesta a la queja en un plazo máximo de un mes desde la recepción de la queja, efectuando un análisis de la situación sonora a tenor de los resultados del Paso 1. En el caso de que el análisis de la situación sonora se relacione con una cuestión que no es competencia de gestión municipal o bien que requiera de un análisis a elaborar por una asistencia externa, se

comunicará al demandante el tiempo previsto y pasos a seguir para la redacción de la comunicación de respuesta por parte del Ayuntamiento. Paso 3: En un plazo máximo de 15 días laborables tras el cierre del paso 2 se remitirá la comunicación formal de respuesta al demandante en la que se detallarán los posibles próximos pasos y el compromiso municipal en relación con los mismos, en la medida que sea de aplicación.

6. Estrategia a largo plazo y Plan de Seguimiento.

La estrategia a largo plazo viene definida desde el anterior Plan de Acción y se estructura en base a unos objetivos de gestión, los cuales se adoptan con vigencia indefinida, hasta que las circunstancias hagan necesaria su revisión:

1. Integrar la variable ruido en la toma de decisiones y en la actividad municipal, especialmente en lo relativo al planeamiento urbanístico, la gestión de la movilidad, las contrataciones y el control y prevención asociado a actividades económicas.
2. Contar con información de calidad y actualizada sobre ruido ambiental, y transmitirla adecuadamente a la población.
3. PREVENIR y evitar nuevas situaciones de conflicto acústico, especialmente y en la medida de lo posible, en el desarrollo de nuevas infraestructuras en el municipio.
4. Establecer las medidas necesarias para mejorar la situación acústica existente, especialmente en las áreas de uso residencial.

El objetivo primero de estas actuaciones es reducir las situaciones con contaminación acústica para la mejora de la calidad acústica de Basauri.

Pero, desde un punto de vista más amplio, la finalidad de la Estrategia es poner en valor los recursos sonoros de Basauri que constituyen un elemento para el confort ambiental y la configuración del paisaje de ciudad.

Para ello, la Estrategia a largo plazo para la lucha contra el ruido debe ser complementada con esta finalidad para recuperar los sonidos de la ciudad frente a la contaminación acústica.

Por otro lado como Plan de Seguimiento de la ejecución de este Plan se considera un hito de revisión de avances en el año 2019. Los indicadores que permitirán evaluar el avance son los siguientes:

- Declaración de al menos 2 ZPAEs, con el desarrollo del Plan Zonal correspondiente.
- Desarrollo de la iniciativa piloto de eventos y obtención de conclusiones y decisiones asociadas.

- Desarrollo de la iniciativa piloto de obras y obtención de conclusiones y decisiones asociadas.
- Despliegue de las Carta de Servicios planteadas.
- Inicio del Plan de Movilidad Sostenible.
- Elaboración de los análisis acústicos asociados a Zonas Prioritarias en el marco del contrato de recogida de RSU y limpieza.

7. Alegaciones u observaciones en el trámite de información pública.

Una vez finalizado el trámite de Información Pública se presentan a continuación los aspectos alegados y las respuestas efectuadas a tal efecto identificando los aspectos que han derivado en modificaciones al Plan de Acción.

Las únicas alegaciones presentadas han sido elaboradas por la Asociación de vecinos de Kareaga ak documento del Plan de Acción contra el Ruido de Basauri durante el proceso de información pública.

Alegación nº1: *“El enfoque del Informe en su redacción no es acorde con el objetivo principal del mapa de Ruido y su Plan de Acción asociado: Crear una cultura por la calidad acústica y lograr una concienciación ciudadana sobre la contaminación acústica.”*

El Decreto 213/2012 de contaminación acústica en la CAPV fija, en su artículo 10, cual es el objetivo de los Mapas de Ruido: “efectuar una evaluación general de los niveles sonoros que afectan a su territorio por parte de todos los focos emisores acústicos”. Por otro lado, el alcance de los Planes de Acción está recogido en el artículo 17 del mencionado Decreto y constituye el índice principal del documento de Plan de Acción que ha desarrollado el Ayuntamiento.

Así mismo el documento del Plan, tal y como detalla el mencionado artículo 17, cuenta con un apartado que resume los resultados de estudios acústicos previos (Mapa de Ruido y Estudio psicosocial). En este sentido el Plan da traslado de las conclusiones principales extraídas de dichos documentos que permiten conocer cuál es la influencia de los focos de ruido ambiental en la configuración del ambiente sonoro de Basauri, conocer la molestia que el ruido genera en el municipio e identificar otras fuentes sonoras (además de las ambientales) que contribuyen a dicha molestia.

En lo que tiene que ver con la pertinencia del desarrollo de actuaciones para la información y concienciación ciudadana sobre la contaminación acústica, cabe destacar que, durante el desarrollo del documento del Plan, no se consideró una actuación prioritaria ya que, la casuística de la contaminación acústica en Basauri se relaciona con focos de ruido en los que la ciudadanía tiene influencia limitada (exceptuando quizás tráfico rodado urbano y fiestas y actividad en el espacio público).

Alegación nº2: *“El Plan de Lucha contra el Ruido en Basauri señala en su punto nº8 (pag 32) las actuaciones previstas para su periodo de vigencia especificando costes y beneficios, así como agentes implicados en su desarrollo y cronograma orientativo previsto...Y sin embargo,*

NO HAY ACTUACIÓN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA SOBRE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA”

Tal y como se comenta en la respuesta a la alegación 1, durante el desarrollo del Plan, las actuaciones de concienciación no se consideraron prioritarias atendiendo a la poca influencia que puede tener las modificaciones de hábitos ciudadanos, en la reducción de los niveles de ruido generados por los focos de ruido ambiental y otros con los que se relaciona la molestia. La excepción a esta afirmación general se corresponde con el ruido de tráfico rodado urbano donde la concienciación para el uso de modos de transporte más sostenibles y modos de conducción más calmados podrían contribuir a la reducción del impacto, así como la actividad en fiestas y en el espacio público.

En cualquier caso, se considera pertinente, a tenor de la alegación presentada, incluir en el Plan algunas actuaciones de concienciación ciudadana:

- En relación con el Tráfico Urbano: el planteamiento se considera integral por lo que se considera de aplicación vincularlo de la Semana de Movilidad donde se dará traslado a la ciudadanía de las consecuencias acústicas positivas que puede tener hábitos de movilidad sostenible.
- En relación con las Fiestas y la pública concurrencia: se van a desarrollar actuaciones de concienciación específicas implícitas en el desarrollo de las actuaciones ya previstas dentro del Plan de Acción

Alegación nº3: *“El informe INFRAVALORA EL MAPA DE RUIDO APROBADO en su redacción; cuando, en cambio, en el marco legislativo en vigor una y otra vez se recalca que el ámbito de análisis de los Mapas de Ruido y sus Planes de Acción atiende a lo que se denominan FOCOS DE RUIDO AMBIENTAL (viales de tráfico rodado, ferroviario, aeroportuario e industria).”*

Atendiendo a la respuesta efectuada a la alegación 1 se puede afirmar que el objetivo de los Mapas de Ruido es obtener una evaluación general del impacto y que el Plan de Acción tiene como finalidad definir actuaciones para la reducción o remediación del mismo.

El diagnóstico ofrecido por el Mapa de Ruido de Basauri atendía a los focos de ruido ambiental modelizables. En este sentido, para completar este diagnóstico acústico se lleva a cabo un estudio psicosocial que permite analizar otras fuentes sonoras de molestia ciudadana.

Como complemento a esta información se engrosa ese apartado con los resultados principales de las campañas de mediciones específicas llevadas a cabo para la valoración del impacto acústico generado por este foco sonoro.

Alegación nº4: *“El informe SOBREALORA EL ESTUDIO PSICOSOCIAL; cuando, en cambio, éste se trata de un documento que complementa la información del Mapa de Ruido. Además, al trasladar sus resultados al Plan se trata potenciar “otros focos sonoros de relevancia no contemplados en el mapa de ruido” en detrimento de los allí contemplados”*

Tal y como se comenta en la respuesta a la alegación anterior, el Plan tiene como objetivo atender a todas las fuentes sonoras que generan molestia en el municipio y que están

analizadas en un estudio psicosocial elaborado con el máximo rigor metodológico. En relación con los focos de ruido ambiental el estudio abordado es doble: se analizan en el Mapa de Ruido y también en el Estudio Psicosocial. El Plan no prioriza unos focos con respecto a otros ya que integra actuaciones para todos. Es el resultado del Estudio psicosocial el que refleja las prioridades ciudadanas en cuanto a los focos sonoros que generan mayor molestia. El detalle en la definición de actuaciones en el documento del Plan responde a la capacidad, en el momento de redacción del mismo, de su concreción ya que parte de las actuaciones del Plan son dependientes de otras iniciativas municipales (por ejemplo, el plan de movilidad) o de otros agentes (como en el caso de carreteras o ferrocarriles).

No obstante, se reformula el apartado en el que se describen las conclusiones relativas al Estudio Psicosocial para equilibrar su contenido con respecto al Mapa de Ruido y el Plan de Acción y complementar la información de conclusiones del documento.

Alegación nº5: *“El informe APENAS HACE MENCIÓN a las Evaluaciones de la afección de Ruido de las líneas ferroviarias de ADIF, FEVE y ETS; documentos ambos MUY RELEVANTES que complementan la información del Mapa de Ruido respecto del ruido generado por las infraestructuras ferroviarias que cruzan Basauri”*

Los resultados de las Evaluaciones de la afección de Ruido de las líneas ferroviarias de ADIF, FEVE y ETS; en términos de actuaciones para la reducción del impacto, están recogidos en el propio documento del Plan. Así mismo los informes de dichas evaluaciones con el detalle de las mediciones y toda la documentación completa de los análisis forman parte de los anexos al Plan con lo que se considera que esa información está disponible para su consulta detallada en el contexto del Plan de Acción.

Alegación nº6: *“Para la priorización de los candidatos a ZPAE de cara a su posible declaración como tales, se desarrollarán en los próximos 5 años, un proceso de análisis técnico y participativo” ¿PROCESO DE ANÁLISIS TÉCNICO Y PARTICIPATIVO? Este aspecto, básico en el PLAN DE ACCIÓN, no se desarrolla en el informe presentado...”*

La definición de este proceso se desarrollará durante los 3 meses siguientes al momento de aprobación del Plan. Su punto de partida será la convocatoria, a un proceso participativo, a la ciudadanía de Basauri, para la presentación del documento del Plan y la identificación de los retos para definir ese proceso participativo de priorización.

En el documento del Plan no se considera la definición de una posible Comisión de Seguimiento para la Gestión de la Contaminación Acústica figura desarrollada en el Decreto 213/2012 en su artículo 7 y enmarca en la coordinación entre administraciones para la gestión de la contaminación acústica.

Alegación nº7: *“Las “ZAP” o ZONAS DE ACTUACIÓN PRIORITARIA y sus PLANES DE PRESERVACIÓN ACÚSTICA asociados son unos instrumentos válidos e importantes para definir actuaciones contra el RUIDO NO AMBIENTAL (y, por lo tanto, NO integrado en al Mapa de Ruido de Basauri); y, por lo tanto, es correcto y conveniente que en el PLAN DE ACCIÓN se relacionen (incluso en ANEXOS se detalle y desarrollen)...pero sin relegar el RUIDO AMBIENTAL en la redacción de dicho plan a un 2º plano (como así ocurre)”*

Las Zonas de Actuación Prioritaria, sus planes asociados, así como las Zonas Tranquilas Urbanas y sus planes de preservación asociados son figuras que deben incluirse en el Plan de

Acción tal y como detalla el artículo 17 del Decreto 213/2012 (apartado d). El detalle en la definición de actuaciones (para ZPAEs, ZAP y ZTU) en el documento del Plan responde a la capacidad, en el momento de redacción del mismo, de su concreción ya que parte de las actuaciones del Plan son dependientes de otras iniciativas municipales (por ejemplo el plan de movilidad) o de otros agentes (como en el caso de carreteras o ferrocarriles).

Alegación nº8: *“El Ayuntamiento se fija como objetivo reducir a la mitad la población expuesta a la noche a niveles medios de ruido por encima de los 60 dBA (considerado el nivel de ruido de alarma). La estimación de la reducción de las personas afectadas por ruido será posible únicamente cuando se desarrollen los Planes Zonales que son los que cuentan con el suficiente grado de detalle. KAREAGA AUZO ELKARTEA estima que el Ayuntamiento se contradice al marcar un único objetivo tan genérico respecto al ruido con lo que ha de ser un Plan de Ruido según el marco legislación vigente al no considerar conceptos tan básicos como “zonificación”, “franjas horarias” y “focos de ruido”...”*

Se propone la modificación del párrafo referido en la alegación por el siguiente:

“El Ayuntamiento se fija como objetivo genérico reducir a la mitad la población expuesta a la noche a niveles medios de ruido por encima de los 60 dBA (considerado el nivel de ruido de alarma). No obstante, la estimación de la reducción de las personas afectadas por ruido y la concreción de objetivos específicos (que detallen zonas de actuación detalladas, horarios prioritarios, etc) será posible únicamente cuando se desarrollen, en el marco del proceso de participación ciudadana, los Planes Zonales que son los que cuentan con el suficiente grado de detalle.”

Por otro lado, en el apartado 8 de Resumen, para cada actuación, se detalla la “Estimación de reducción de personas expuestas por encima de los objetivos de calidad acústica” que permite fijar un objetivo de mejora.

8. Resumen del Plan de Acción para el periodo 2018-2022 y cronograma de ejecución de las medidas.

A continuación se efectúa un breve resumen de las actuaciones previstas para el periodo de vigencia del Plan de Lucha Contra el Ruido de Basauri especificando costes y beneficios esperados así como agentes implicados en su desarrollo y cronograma orientativo previsto.

Actuación	Criterios del Plan Zonal para ZPAE con influencia de tráfico viario urbano
Descripción breve	Integración de actuaciones de movilidad sostenible (con incidencia acústica) en los procesos de renovación urbana y consideración de la modificación del Plan de Movilidad Sostenible como elemento tractor de la actuación contra el ruido.
Cuantificación económica	Dependiente del Plan de Movilidad Sostenible. Previsión 30.000€ en análisis técnicos para asegurar el

	co-beneficio acústico del Plan de Movilidad en ZPAEs
Agentes responsables	Ayuntamiento de Basauri
Estimación de reducción de personas expuestas por encima de los objetivos de calidad acústica	A fijar en función de la concreción del Plan de Movilidad Sostenible. El objetivo es reducir, a 0, la población expuesta a 5 dBA por encima de los objetivos de calidad acústica como consecuencia de viales urbanos.
Cronograma de ejecución	2019-2021

Actuación	<i>Crterios del Plan Zonal para ZPAEs con influencia de tráfico ferroviario.</i>
Descripción breve	Actuaciones para la reducción de los niveles promedio L_{Aeq} y L_{Amax} centrados en la actuación en la superestructura y en el medio de transmisión fundamentalmente
Cuantificación económica	Dependiente de las decisiones de actuación
Agentes responsables	ADIF (FEVE) y ETS con coordinación municipal.
Estimación de reducción de personas expuestas por encima de los objetivos de calidad acústica	El objetivo a trasladar a los gestores es reducir a 0 la población expuesta a 5 dBA por encima de los objetivos de calidad acústica como consecuencia de ruido ferroviario así como la minimización de la molestia asociada con los niveles L_{Amax} .
Cronograma de ejecución	En 2018 el Ayuntamiento hace la interlocución con los gestores. Deseable que los gestores aborde actuaciones en Basauri en su siguiente Plan de Acción (a definir en el marco temporal de 2018 a 2022).

Actuación	<i>Crterios del Plan Zonal para ZPAEs con influencia de tráfico viario de carreteras.</i>
Descripción breve	Actuaciones para la reducción de los niveles promedio L_{Aeq}
Cuantificación económica	Dependiente de las decisiones de actuación
Agentes responsables	DFB con coordinación municipal.
Estimación de reducción de personas expuestas por encima de los objetivos de calidad acústica	El objetivo es analizar con el gestor las capacidades de actuación fundamentalmente basadas en pantallas y/o el aislamiento de ventana de las edificaciones expuestas.
Cronograma de ejecución	En 2019 el Ayuntamiento hace la interlocución con el gestor dentro del trámite de consultas previas del Plan de Acción de Ruido de carreteras cuya ejecución lidera el gestor de las infraestructuras.

Actuación	<i>Crterios del Plan Zonal para ZPAEs con influencia de</i>
------------------	---

	<i>industria.</i>
Descripción breve	Actuaciones para dar respuesta a las molestias o demandas ciudadanas puntuales
Cuantificación económica	N.A
Agentes responsables	Ayuntamiento de Basauri en coordinación con las industrias.
Estimación de reducción de personas expuestas por encima de los objetivos de calidad acústica	N.A.
Cronograma de ejecución	De 2018-2022 despliegue del protocolo de cartas de servicios municipales.

Actuación	<i>Plan Actuación Prioritaria en ZAP asociada a ruido de Construcciones y Obras</i>
Descripción breve	Condicionamientos acústicos a la ejecución de obras basadas en horarios y otras variables con influencia en la emisión sonora y la molestia
Cuantificación económica	14.000 € (alquiler de pantallas temporales y adquisición de equipos de medición)
Agentes responsables	Ayuntamiento de Basauri.
Estimación de reducción de personas expuestas por encima de los objetivos de calidad acústica	En base al cálculo del Mapa de Ruido es una cuestión que no aplica (por no ser un foco modelizado). La reducción será más en términos de molestia. El objetivo es reducir la molestia por este foco en un 10% con respecto al evaluado en el Estudio Psicosocial de la molestia.
Cronograma de ejecución	De 2018-2022 despliegue de los condicionantes con un hito en 2019 de revisión de los mismos para aprovechar lecciones aprendidas.

Actuación	<i>Plan Actuación Prioritaria en ZAP para Fiestas y Ferias</i>
Descripción breve	Condicionamientos acústicos a el desarrollo de fiestas y ferias muy especialmente en los escenarios de ciudad
Cuantificación económica	14.000 € (alquiler de pantallas temporales y adquisición de equipos de medición) y 10.000€ en estudios técnicos.
Agentes responsables	Ayuntamiento de Basauri.
Estimación de reducción de personas expuestas por encima de los objetivos de calidad acústica	En base al cálculo del Mapa de Ruido es una cuestión que no aplica (por no ser un foco modelizado). La reducción será más en términos de molestia. El objetivo es reducir la molestia por este foco en un 10% con respecto al evaluado en el Estudio Psicosocial de la molestia.

Cronograma de ejecución	De 2018-2022 despliegue de los condicionantes con un hito en 2019 de revisión de los mismos para aprovechar lecciones aprendidas.
-------------------------	---

Actuación	<i>Plan Actuación Prioritaria en ZAP de recogida de RSU y limpieza de calles</i>
Descripción breve	Integración de condicionantes acústicos en la futura contratación del servicio y definición de posibles actuaciones para los emplazamientos considerados prioritarios a nivel de exposición.
Cuantificación económica	En el marco de la contratación del servicio.
Agentes responsables	Ayuntamiento de Basauri.
Estimación de reducción de personas expuestas por encima de los objetivos de calidad acústica	En base al cálculo del Mapa de Ruido es una cuestión que no aplica (por no ser un foco modelizado). La reducción será más en términos de molestia. El objetivo es reducir la molestia por este foco en un 10% con respecto al evaluado en el Estudio Psicosocial de la molestia.
Cronograma de ejecución	A partir de la contratación del servicio nuevo.

ANEXO I: Plano de Delimitación de las zonas candidatas a ZPAEs



ANEXO II: Informes de mediciones acústicas del tráfico ferroviario en Basauri.