



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

97/2017 FORU AGINDUA, urriaren 11ekoa, zeinaren bidez urtean 3.000.000 ibilgailu baino gehiagoko zirkulazio intentsitatea duten foru titulartasuneko errepideetarako Zarataren Mapa Estrategikoen jendaurreko erakustaldiaren izapidea ebatzi eta mapa horiek behin betiko onesten baitira.

Kontuan hartuta, batetik, 2003ko azaroaren 17ko 37/2003 Legea, Soinuarena, eta lege hori garatzen duen araudia, eta, bestetik, inguruko zarataren ebaluazio eta kudeaketari buruzko 2002/49/CE Direktiba, urtean hiru milioi ibilgailutik gorako zirkulazio intentsitatea duten Gipuzkoako Foru Aldundiaren errepideei dagozkien zarataren mapa estrategikoak (ZME) prestatu dira.

2003ko azaroaren 17ko 37/2003 Legeak, Soinuarenak, 14. artikuluan ezarritakoaren arabera, administrazio eskudunek onartu behar dute, jendaurrean gutxienez hilabetez ikusgai egon ondoren, urtean hiru milioi ibilgailutik gorako zirkulazio intentsitatea duten errepideei dagozkien zarataren mapak.

Bide Azpiegituretako Departamentuko foru diputatuaren 2017ko uztailaren 24ko 74-C/2017 Foru Aginduaren bidez, jendaurreko erakustaldian jarri ziren urtean hiru milioi ibilgailutik gorako zirkulazio intentsitatea duten Gipuzkoako Foru Aldundiko Errepideen Sareko bide ardatz nagusiei dagozkien zarataren mapa estrategikoak.

Izapide horri dagokion iragarkia Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean argitaratu zen (149 zk., 2017ko abuztuak 7).

ORDEN FORAL 97/2017, de 11 de octubre, por la que se resuelve el trámite de información pública y aprobación definitiva de los Mapas Estratégicos de Ruido correspondientes a las carreteras de titularidad foral con un tráfico anual superior a los 3.000.000 vehículos

De acuerdo con lo establecido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y en su normativa de desarrollo, así como en la Directiva 2002/49/CE, sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, se han elaborado los mapas estratégicos de ruido (MER) correspondientes a las carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa con un tráfico anual superior a tres millones de vehículos.

Conforme lo establecido en el artículo 14 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, Administraciones competentes han de aprobar, previo trámite de información pública, por un período mínimo de un mes, los mapas de ruido correspondientes a las carreteras con un tráfico superior a 3 millones de vehículos por año.

Por Orden Foral 74-C/2017, 24 de julio de 2017, de la Diputada Foral del Departamento de Infraestructuras Viarias, se resolvió someter al trámite de información pública, durante el plazo de un mes, los Mapas Estratégicos de ruido correspondientes a los grandes ejes viarios de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa cuyo tráfico supera los tres millones de vehículos al año.

El anuncio de dicho trámite se ha insertado en el Boletín Oficial de Gipuzkoa, número 149, de 7 de agosto de 2017

Jendaurreko erakustaldi izapidean 11 alegazio aurkeztu dira; beraz, Errepideen Artapen eta Berrikuntza Zerbitzuaren txostena oinarritzat hartuta, alegazioei erantzun behar zaie, foru agindu honen eranskinean adierazi bezala erantzun ere.

Horiek horrela, orain jendaurreko erakustaldiaren izapidea ebatzi behar da, eta urtean hiru milioi ibilgailutik gorako zirkulazio intentsitatea duten Gipuzkoako Foru Aldundiko Errepideen Sareko bide ardatz nagusiei dagozkien zarataren mapa estrategikoak onetsi behar dira.

Adierazitakoagatik, eta 2005eko uztillaren 12ko 6/2005 Foru Arauak, Gipuzkoako Lurralde Historikoaren Erakunde Antolaketa, Gobernuari eta Administrazioari buruzkoak, 40.2.i) artikuluan xedatutako eskumenen arabera, Bide Azpiegituretako Departamentuko foru diputatuak

E B A Z T E N D U

Lehena.- Ebaztea urtean 3.000.000 ibilgailu baino gehiagoko zirkulazio intentsitatea duten foru titulartasuneko errepideetarako Zarataren Mapa Estrategikoen jendaurreko erakustaldiaren izapidea, aurkeztutako alegazioak osorik edo partzialki baietsiz, ezetsiz edo ez onartuz, Foru Agindu honen 1. eranskinean adierazi bezala.

Bigarrena.- Behin betiko onestea Gipuzkoako Foru Aldundiko Errepideen Sareko bide ardatz nagusiei dagozkien zarataren mapa estrategikoak. Mapa horiek urtean hiru milioi ibilgailutik gorako zirkulazio intentsitatea duten errepide edo errepide zati hauei dagozkie:

- AP-1 Gasteiz-Irun autobidea, Eibarren barrena, luzera osoan
- AP-8 Bizkaiko Golkoko autobidea, luzera

En el trámite de información pública se han presentado 11 alegaciones, a las que procede responder, con base en el informe emitido por el Servicio de Rehabilitación de Infraestructuras Viarias e Innovación, en la forma indicada en el anexo a la presente Orden Foral.

En relación con lo anteriormente expuesto, procede resolver el trámite de información pública y aprobar los Mapas Estratégicos de Ruido correspondientes a las grandes ejes viarios de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa cuyo tráfico supera los tres millones de vehículos al año

Por lo expuesto, y en virtud de las competencias derivadas de la aplicación del artículo 40.2.i) de la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa, esta Diputada Foral del Departamento de Infraestructuras Viarias

R E S U E L V E

Primero.- Resolver el trámite de información pública de los mapas estratégicos de ruido correspondientes a las infraestructuras viarias de titularidad foral con un tráfico anual superior a los 3.000.000 de vehículos, estimando total o parcialmente, desestimando o no admitiendo las alegaciones presentadas en la forma señalada en el Anexo I de la presente Orden Foral.

Segundo.- Aprobar definitivamente los Mapas Estratégicos de Ruido correspondientes a los grandes ejes viarios de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa, y que corresponden a las siguientes carreteras o tramos de carreteras cuyo tráfico supera los tres millones de vehículos al año:

- AP-1 Autopista Vitoria/Gasteiz-Irun por Eibar, en toda su longitud
- AP-8 Autopista del Cantábrico, en toda su



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

osoan

- A-15_1 Nafarroa-Gipuzkoa autobidea, Nafarroako mugatik A-15-156 "Sorabillako (Andoain) lotuneraino"
- A-15_2 Nafarroa-Gipuzkoa autobidea, N-I-447-B "Andoain iparraldeko lotunetik" AP-8 autobideko eta GI-41 autobikiako lotuneraino Astigarragan
- N-I Madril-Irun errepidea, luzera osoan
- N-121-A Iruñea-Irun errepidea, luzera osoan
- N-634_1 Donostia-Santander-A Coruña errepidea, GI-2132 errepideko Errekaldeko lotunetik N-634-4 "Usurbilgo mendebaldeko lotuneraino"
- N-634_2 Donostia-Santander-A Coruña errepidea, Zumaia Txikiertatik Arroan GI-631 errepideko lotuneraino
- N-634_3 Donostia-Santander-A Coruña errepidea, Alzolatik (Elgoibar) Bizkaiko mugaraino Eibarren
- N-638 Hondarribiko Aireportuko bidea, luzera osoan
- G-11 N-I eta Donostiako saihebidearen lotura, Aritzetan barrena, luzera osoan
- GI-20 Donostiako saihebidia, luzera osoan
- GI-40 Intxaurren-Martutene-Ospitaleak ingurubidea, luzera osoan
- GI-41 Donostia hegoaldeko sarbidea, Urumean barrena, luzera osoan
- GI-627 Gasteiz-Eibar (Maltzaga), Eskoriatzako biribilgunean G-3310 errepideko lotunean hasi eta Bergara erdiguneko sarbideraino
- GI-631 Zumaia-Zumarraga, hasi Arroako hasieran eta GI-2634 errepideko lotuneraino Azkoitiko Alzibar biribilgunean
- GI-632 Beasain - Durango, Kanpanzarren barrena, hasi Beasaino N-I-417-B lotunean

longitud

- A-15_1 Autopista Navarra-Gipuzkoa, desde el límite con Navarra hasta el enlace A-15-156 "Enlace de Sorabilla (Andoain)"
- A-15_2 Autopista Navarra-Gipuzkoa, desde el enlace N-I-447-B "Enlace norte de Andoain" hasta el enlace con la AP-8 y la GI-41 en Astigarraga
- N-I de Madrid a Irun, en toda su longitud
- N-121-A De Pamplona a Irun, en toda su longitud
- N-634_1 De San Sebastián a Santander y A Coruña, desde el enlace con la GI-2132 en Errekalde hasta el enlace N-634-4 "Enlace oeste de Usurbil"
- N-634_2 De San Sebastián a Santander y A Coruña, desde Txikierti en Zumaia hasta el enlace con la GI-631 en Arroa
- N-634_3 De San Sebastián a Santander y A Coruña, desde Alzola (Elgoibar) hasta el límite con Bizkaia en Eibar
- N-638 Acceso al aeropuerto de Hondarribia, en toda su longitud
- GI-11 Conexión de la N-I y la variante de San Sebastián por Aritzeta, en toda su longitud
- GI-20 Variante de San Sebastián, en toda su longitud
- GI-40 Ronda Intxaurren-Martutene-Hospitales, en toda su longitud
- GI-41 Acceso sur a San Sebastián desde el Urumea, en toda su longitud
- GI-627 De Vitoria a Eibar (Maltzaga), desde el enlace con la GI-3310 en la rotonda de Eskoriatza hasta el acceso por Bergara centro
- GI-631 De Zumaia a Zumarraga, desde su inicio en Arroa hasta el enlace con la GI-2634 en la rotonda de Alzibar en Azkoitia
- GI-632 De Beasain a Durango por Kanpanzar, desde su inicio en el enlace N-I-417-B en Beasain

- eta Bergarako sarreraraino, Urteaga kaletik
- GI-636 Errenteria-Irun errepidea, luzera osoan
 - GI-2132_1 N-I errepidea (Lasarte-Oria) GI-636 errepidea (Lartzabal), Errekalde eta Astigarragan barrena, hasieratik A-15 autobideko lotuneraino Hernaniko Mendazubiko biribilgunean
 - GI-2132_2 N-I errepidea (Lasarte-Oria) GI-636 errepidea (Lartzabal), Errekalde eta Astigarragan barrena, Arraguako biribilgunetik Errenteriako Lartzabalgo biribilguneraino
 - GI-2630_1 Urretxu - Bergara (Elorregi), Legazpi eta Oñatin barrena, Urretxuko Aparicio biribilgunean hasi eta Legazpiko Geltoki Etorbideraino
 - GI-2630_2 Urretxu - Bergara (Elorregi), Legazpi eta Oñatin barrena, Oñatiko Santxolopetegi biribilgunetik GI-627 errepideko lotuneraino Elorregiko biribilgunean
 - GI-2631 Villabona - Orioko gaina (Zudugarai), Asteasu eta Aian barrena, Zizurkilgo Elbarrenako biribilgunean hasi eta Asteasuko biribilguneraino
 - GI-3401 Oriamendi (Donostia), luzera osoan
 - GI-3452 Katea - Irun, Olaberrian barrena, hasieratik Arretxe-Ugalde biribilguneraino

Hirugarrena.- Argitaratzea Foru Agindu hau Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean, eta bertan berariaz adieraztea Zarataren Mapa Estrategikoen eduki guztiak herritarren eskura egongo direla Gipuzkoako Foru Aldundiko Errepideen Artapen eta Berrikuntza Zerbitzuan (Miramon pasealekua 166, 20014-Donostia), eta baita adierazi den Departamentuko web orrian bertan ere (www.gipuzkoarrepideak.eus "Araudia eta agiriak" atalean).

- hasta la entrada de Bergara por la calle Urteaga
- GI-636 De Errenteria a Irun, en toda su longitud
 - GI-2132_1 De la carretera N-I (Lasarte-Oria) a la carretera GI-636 (Lartzabal) por Errekalde y Astigarraga, desde su inicio hasta el enlace con la A-15 en la rotonda de Mandazubi en Hernani
 - GI-2132_2 De la carretera N-I (Lasarte-Oria) a la carretera GI-636 (Lartzabal) por Errekalde y Astigarraga, desde la rotonda de Arragua hasta la rotonda de Lartzabal en Errenteria
 - GI-2630_1 De Urretxu a Bergara (Elorregi) por Legazpi y Oñati, desde su inicio en la rotonda Aparicio de Urretxu hasta Geltoki Etorbidea en Legazpi
 - GI-2630_2 De Urretxu a Bergara (Elorregi) por Legazpi y Oñati, desde la rotonda de Santxolopetegi de Oñati hasta el enlace con la GI-627 en la rotonda Elorregi
 - GI-2631 De Villabona al alto de Orio (Zudugarai) por Asteasu y Aia, desde la rotonda de Elbarrena en Zizurkil hasta la rotonda de Asteasu
 - GI-3401 A Oriamendi (San Sebastián), en toda su longitud
 - GI-3452 A Irun por el barrio de Olaberria desde el barrio de Ventas de Irun, desde su inicio hasta la rotonda de Arretxe-Ugalde

Tercero.- Publicar la presente Orden Foral en el «Boletín Oficial de Gipuzkoa», indicándose expresamente que el contenido íntegro de los Mapas Estratégicos de Ruido se encontrará a disposición de los ciudadanos en el Servicio de Rehabilitación de Infraestructuras Viarias e Innovación de la Diputación Foral de Gipuzkoa (Paseo de Miramon nº 166, 20014-Donostia) en horas hábiles de oficina, así como en la página web del propio Departamento señalado (www.gipuzkoarrepideak.eus en la pestaña "Normativa y documentación").



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

Laugarrena.- Foru agindu hau jakinaraztea Lurraldeko Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako Departamentuari, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuari, eta Aduna, Aia, Alegia, Altzaga, Altzo, Andoain, Anoeta, Antzuola, Arama, Aretxabaleta, Arrasate-Mondragón, Asteasu, Astigarraga, Azkoitia, Azpeitia, Beasain, Berastegi, Bergara, Deba, Donostia, Eibar, Elduain, Elgoibar, Errenteria, Ezkio, Gabiria, Getaria, Hernani, Hernialde, Hondarribia, Ibarra, Idiazabal, Ikaztegieta, Itsaso, Itsasondo, Irun, Irura, Lasarte-Oria, Lazkao, Legazpi, Legorreta, Leintz-Gatzaga, Lezo, Mendaro, Mutriku, Oiartzun, Olaberria, Oñati, Ordizia, Orio, Ormaiztegi, Pasaia, Soraluze-Placencia de las Armas, Tolosa, Urnieta, Urretxu, Usurbil, Villabona, Zarautz, Zestoa, Zizurkil, Zumaia eta Zumarragako udalei, ondorio egokiak izan ditzen.

Foru agindu hau jakinaraztea, baita ere, Tolosako Larramendi 11-13 eta Larramendi 14, Madalen 1 eta 2, eta Uzturre 25 etxejabeen elkarteei.

Bosgarrena.- Foru Agindu hau jakinaraztea, onetsi diren Zarataren Mapa Estrategikoen kopia digitalizatuarekin batera, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailari, eta baita Espainiako Nekazaritza eta Arrantza, Elikadura eta Ingurumen Ministerioari ere.

Foru agindu hau behin betikoa da eta amaiera ematen dio administrazio bideari. Ebazpen honen aurka, administrazioarekiko auzi errekurtsua aurkez dezakete interesdunek, zuzenean, Administrazioarekiko Auzietako Donostiako epaitegietan. Horretarako, bi

Cuarto- Notificar la presente Orden Foral a los Departamentos de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas y de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa y a los Ayuntamientos de Aduna, Aia, Alegia, Altzaga, Altzo, Andoain, Anoeta, Antzuola, Arama, Aretxabaleta, Arrasate-Mondragón, Asteasu, Astigarraga, Azkoitia, Azpeitia, Beasain, Berastegi, Bergara, Deba, Donostia, Eibar, Elduain, Elgoibar, Errenteria, Ezkio, Gabiria, Getaria, Hernani, Hernialde, Hondarribia, Ibarra, Idiazabal, Ikaztegieta, Itsaso, Itsasondo, Irun, Irura, Lasarte-Oria, Lazkao, Legazpi, Legorreta, Leintz-Gatzaga, Lezo, Mendaro, Mutriku, Oiartzun, Olaberria, Oñati, Ordizia, Orio, Ormaiztegi, Pasaia, Soraluze-Placencia de las Armas, Tolosa, Urnieta, Urretxu, Usurbil, Villabona, Zarautz, Zestoa, Zizurkil, Zumaia y Zumarraga a los efectos oportunos.

Notificar asimismo la presente orden foral a las Comunidades Larramendi 11-13 y Larramendi 14 -Madalen 1 y 2 -Uzturre 25 de Tolosa.

Quinto.- Comunicar la presente Orden Foral, junto con una copia digitalizada de los Mapas Estratégicos de Ruido aprobados, al Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del País Vasco y al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente del Reino de España.

La presente Orden Foral es definitiva y pone fin a la vía administrativa. Las personas interesadas podrán interponer directamente contra ella **Recurso Contencioso-Administrativo** ante los juzgados de lo Contencioso-Administrativo de San Sebastián, en el plazo de **dos meses** a

hilabeteko epea dute, jakinarazpena jaso eta hurrengo egunetik hasita.

Hala ere, partikularrek aukera dute horren aurretik BERRAZTERTZEKO HAUTAZKO ERREKURTSOA aurkezteko foru diputatu honi, jakinarazpenaren biharamunetik hasita hilabeteko epean. Kasu honetan, ezin izango da aukerako berraztertzeko errekurtsorik jarri berraztertzeko berariaz ebatzi arte edo presuntziosko ezespina gertatu arte. Dena dela, egoki iritzitako beste edozein errekurtsu aurkez daiteke.

partir del día siguiente al de su notificación.

No obstante, los particulares, con carácter previo, podrán interponer RECURSO POTESTATIVO DE REPOSICIÓN ante esta Diputada Foral, en el plazo de UN MES a partir del día siguiente al de su notificación. En este caso, no se podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente el de reposición o se haya producido su desestimación presunta. Todo ello sin perjuicio de la interposición de cualquier otro recurso que se estime pertinente.

BIDE AZPIEGITURETAKO FORU DIPUTATUA /
LA DIPUTADA FORAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS



Izp./Fdo.: Aintzane Oiarbide Iruretagoiena

Nori jakinarazia / Comunicado a:

- Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoeta Departamentua / Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas
- Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua / Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio
- Udalak / Ayuntamientos:
Aduna, Aia, Alegia, Alzaga, Altzo, Andoain, Anoeta, Antzuola, Arama, Aretxabaleta, Arrasate-Mondragón, Asteasu, Astigarraga, Azkoitia, Azpeitia, Beasain, Berastegi, Bergara, Deba, Donostia, Eibar, Elduain, Elgoibar, Errenteria, Ezkio, Gabiria, Getaria, Hernani, Hernialde, Hondarribia, Ibarra, Idiazabal, Ikaztegieta, Itsaso, Itsasondo, Irun, Irura, Lasarte-Oria, Lazkao, Legazpi, Legorreta, Leintz-Gatzaga, Lezo, Mendaro, Mutriku, Oiartzun, Olaberria, Oñati, Ordizia, Orío, Ormaiztegi, Pasaia, Soralueze-Placencia de las Armas, Tolosa, Urnieta, Urretxu, Usurbil, Villabona, Zarautz, Zestoa, Zizurkil, Zumaia y Zumarraga
- Comunidades Larramendi 11-13 y Larramendi 14-Madalen 1y2-Uzturre 25 (Administraciones Aramburu, SL)
- Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Saila / Departamento de Medio ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del País Vasco
- Espainiako Nekazaritza eta Arrantza, Elikadura eta Ingurumen Ministerio / Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente del Reino de España



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

ERANSKINA / ANEXO

1. alegazioa – Mendaroko Udala

Lehenengo kontsiderazioa

Azaldu du 2006tik 2016ra kekek aurkeztu direla, Plaza eta Azpilgoeta auzoetan jasaten den zaratagatik, eta orain arte ez dela neurririk hartu.

Zarataren 37/2003 Legearen 15. artikulua ezartzen du zarataren mapak, besteak beste, ondorengo helburuak dituztela:

- Eremu jakin batek jasaten duen kutsadura akustikoaren ebaluazio globala egin ahal izatea.
- Leku horretarako aurreikuspen orokorrak egin ahal izatea.
- Kutsadura akustikoari aurkako ekintza planak eta, oro har, dagozkion neurri zuzentzaileak ezarri ahal izatea.

Beraz, legeak aurreikusten du estrategiko izendatzen diren mapak egitea, maila orokorreko erabakiak hartzeko, ez tokiko mailakoak. Hortaz, zarataren mapa estrategikoen xedea ez da errepideetatik gertu dauden eraikinetan jasaten diren maila akustikoak murrizteko hartu behar diren neurri zuzentzaileak definitzea.

37/2003 Legean eta 213/2012 Dekretuan, Euskal Autonomia Erkidegoko hots-kutsadurari buruzkoan, ezarrita dago Zarataren Mapa Estrategikoak onetsi ondoren Ekintza Plan bat idatziko dela, eta Ekintza Plan horretan deskribatuko direla Gipuzkoako Foru Aldundiak egin beharreko jarduketak zuzentzaile guztiak. Plan horretan zehaztutako jarduketak gauzatzeko, 213/2012 Dekretuan definitzen diren lehentasuneko ekintza eremuak eta

Alegación nº 1 Ayuntamiento de Mendaro

Primera consideración

Manifiesta que en 2006 y en 2016 han presentado quejas por el ruido soportado en los barrios Plaza y Azpilgoeta, sin que se hayan tomado medidas.

La Ley 37/2003 del Ruido, en el artículo 15, establece que los mapas de ruido tienen, entre otros, los siguientes objetivos:

- Permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica de una determinada zona.
- Permitir la realización de predicciones globales para dicha zona.
- Posibilitar la adopción fundada de planes de acción en materia de contaminación acústica y, en general, de las medidas correctoras que sean adecuadas.

Por tanto, en la ley se contempla obtener mapas denominados estratégicos que sirven para tomar decisiones a nivel global y no local. No es objeto de los mapas estratégicos de ruido la definición de las medidas correctoras a adoptar para reducir los niveles acústicos en los edificios situados en las inmediaciones de las carreteras.

En la Ley 37/2003 y el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se establece que tras la aprobación de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y Mapas de Ruido (MR) se redactará un Plan de Acción que describa todas las actuaciones correctoras a acometer por la Diputación Foral de Gipuzkoa. La ejecución de las actuaciones detalladas en dicho Plan se



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

lehentasunezko jarduketa planak artikulatuko dira.

Ondorioz, kontuan hartuta jendurrean jarritako mapa estrategikoen xedea ez dela eremu zehatzetan hartu beharreko soluzioak definitzea, ezetsi egin behar da alegazioa, Plaza eta Azpilgoeta auzoetan neurri zuzentzaileak ezartzeari buruzkoa.

Bigarren kontsiderazioa

Azaldu du Mendaro ez dela agertzen N-634 errepideari dagokion zarataren mapa estrategikoan. Errepide horrek badu zarataren mapa estrategikoa, Altzolatik Bizkairaino; beraz, eskatzen da zarata neurketak egitea Mendaron ere.

N-634 errepideak Mendaron duen zirkulazio intentsitatea, Bide Azpiegituretako Departamentuak argitaratutako 2015eko aforo datuen arabera, eguneko 5.332 ibilgailukoa da, eta, beraz, erreferentziazko legediak ezartzen duen kopuruaren azpitik dago oso. Horregatik, ez da zarataren mapa estrategikorik egin zati horretan.

Erregistratutako zirkulazio intentsitatearen eta N-634 errepidearen Altzolako tartean duen zirkulazio intentsitatearen arteko diferentziari dagokionez, aforo datuak eta errepidearen tramifikazioa berrikusi egingo dira, Euskal Autonomia Erkidegoko hots-kutsadurari buruzko 213/2012 Dekretuan xedatutakoari jarraituz egiten ari diren udalerrikako zarata mapak onartu aurretik. Dekretuan ezartzen da bide azpiegituren titular diren entitateek zarataren mapa bat egin behar dutela, inguruko lurraldeari eragiten dieten zarata mailen ebaluazio orokorra egiteko, baldin eta

articulará a través de las figuras de Zonas de Actuación prioritaria y Planes de Actuación Prioritaria definidas en el Decreto 213/2012.

En consecuencia, teniendo en cuenta que la finalidad de los mapas estratégicos sometidos a información pública no es la definición de soluciones a adoptar en zonas concretas, procede desestimar la alegación en cuanto a la adopción de medidas correctoras en los barrios Plaza y Azpilgoeta.

Segunda consideración

Expone que Mendaro no aparece en el mapa estratégico de ruido correspondiente a la carretera N-634, que sí tiene MER desde Altzola hasta Bizkaia; por lo que, solicita que se hagan mediciones de ruido.

La intensidad de tráfico de la N-634 en Mendaro, según los datos de aforos del año 2015 publicados por el Departamento de Infraestructuras Viarias, es de 5.332 vehículos al día, inferior a lo requerido según la legislación de referencia, motivo por el que no se ha realizado el MER de este tramo.

En cuanto a la diferencia de tráfico registrado respecto al tráfico de la N-634 a su paso por Altzola, se revisarán los datos de aforos y la tramificación de la carretera antes de la aprobación de los Mapas de Ruido por municipios que se están elaborando en cumplimiento del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En el Decreto se establece que las entidades titulares de infraestructuras viarias deberán realizar un mapa de ruido que permita efectuar una evaluación general de los niveles de



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

azpiegitura horien zirkulazio intentsitatea eguneko 6.000 ibilgailu baino gehiagokoa bada.

Zarataren neurketei dagokienez, zera azpimarratu behar da: 1513/2005 Errege Dekretuko II. eranskinak (2002/49/CE Direktiba ekartzen du) eta 213/2012 Dekretuko II eranskinak xedatzen dutena kontuan hartuta, indize akustikoen balioak lortzeko neurketa akustikoak egin daitezke, edo kalkulu metodoak erabili.

Kasu honetan, mapak egiteko, kalkulu metodologiak aplikatu dira. Zehazki, kalkulu metodo nazional frantsesa erabili da: “NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTURCPCSTB)”, zeina aipatzen baiten 1995eko maiatzaren 5eko ebazpenean, bide azpiegituren zarata buruzkoan (1995eko maiatzaren 10eko Aldizkari Ofiziala), eta baita Frantziako “XPS 31-133” arauan ere. Kalkulu metodo hori bat dator 7/2003 Legean ezarritakoarekin, eta baita zarataren mapak egiteari buruzko 2002/49/CE Direktiban ezarritakoarekin ere. Beraz, ez dago neurketa akustikorik egin beharrik.

Laburbilduz, ezetsi egin behar da alegazioa, neurketa akustikoak egiteari dagokionez, eta zarata mapa estrategikoetan N-634 errepidearen Mendaroko zatia sartzeari dagokionez. Hala ere, zarata mapak egiteko (213/2012 Dekretua) zirkulazio neurketak egingo dira eremu horretan, eta neurketa horietatik ateratzen diren aforo datuen arabera erabakiko da eremu horren zarata mapa egin edo ez.

2. alegazioa – Legorretako Udala

Alegazioan adierazi denez, Legorreta udalerririk, eta bereziki Bidarte auzoak, bertan baitago eskola, N-1 errepidearen zarata jasaten du. Beraz, Udalak

ruido con los que se impacta al territorio cercano, siempre y cuando les correspondan movimientos de más de 6.000 vehículos al día.

En relación a las mediciones de ruido, hay que destacar que atendiendo a lo determinado en el Anexo II del Real Decreto 1513/2005 (que transpone la Directiva 2002/49/CE) y en el Anexo II del Decreto 213/2012, los valores de los índices acústicos pueden determinarse a través de la elaboración de mediciones acústicas o de métodos de cálculo.

En este caso, para la elaboración de los mapas, se han aplicado metodologías de cálculo. En concreto, el método nacional de cálculo francés “NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTURCPCSTB)”, mencionado en la “Resolución de 5 de mayo de 1995, relativa al ruido de las infraestructuras viarias, Diario Oficial de 10 de mayo de 1995, artículo 6” y en la norma francesa “XPS 31-133”. Este método de cálculo es acorde con lo exigido en la Ley 7/2003 y en la Directiva 2002/49/CE para la elaboración de mapas estratégicos de ruido; por lo que, no procede realizar mediciones acústicas.

En resumen, procede desestimar la alegación en cuanto a la realización de mediciones acústicas y a la inclusión en los MER del tramo de la N-634 en las proximidades de Mendaro. No obstante, para la elaboración de los Mapas de Ruido (Decreto 213/2012) se realizarán aforos de tráfico en la zona y, en función de los resultados que se obtengan, se realizará o no el Mapa de Ruido.

Alegación nº 2 Ayuntamiento de Legorreta

Manifiesta que Legorreta, especialmente el barrio de Bidarte, donde está situada la escuela, padece el ruido de la carretera N-1; por lo que, solicita que



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

eskatu du zarataren kontrako neurri zuzentzaileak ezar daitezela.

Zarataren buruzko 37/2003 Legearen 15. artikuluan ezartzen da zarataren mapak, besteak beste, ondorengo helburuak dituztela:

- Eremu jakin batek jasaten duen kutsadura akustikoaren ebaluazio globala egitea.
- Leku horretarako aurreikuspen orokorrak egin ahal izatea.
- Kutsadura akustikoari aurkako ekintza planak eta, oro har, dagozkion neurri zuzentzaileak ezarri ahal izatea.

Beraz, legeak aurreikusten du estrategiko izendatzen diren mapak egitea, maila orokorreko erabakiak hartzeko, ez tokiko mailakoak. Hortaz, zarataren mapa estrategikoen xedea ez da errepideetatik gertu dauden eraikinetan jasaten diren maila akustikoak murrizteko hartu behar diren neurri zuzentzaileak definitzea.

37/2003 Legean eta 213/2012 Dekretuan, Euskal Autonomia Erkidegoko hots-kutsadurari buruzkoan, ezarrita dago Zarataren Mapa Estrategikoak onetsi ondoren Ekintza Plan bat idatziko dela, eta Ekintza Plan horretan deskribatuko direla Gipuzkoako Foru Aldundiak egin beharreko jarduketa zuzentzaile guztiak. Plan horretan zehaztutako jarduketak gauzatzeko, 213/2012 Dekretuan definitzen diren lehenetsuneko ekintza eremuak eta lehenetsuneko jarduketa planak artikulatuko dira.

Ondorioz, kontuan hartuta jendaurrean jarritako mapa estrategikoen xedea ez dela eremu zehaztutan hartu beharreko soluzioak definitzea, ezetsi egin behar da alegazioa.

se adopten medidas correctoras frente al ruido.

La Ley 37/2003 del Ruido, en el artículo 15, establece que los mapas de ruido tienen, entre otros, los siguientes objetivos:

- Permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica de una determinada zona.
- Permitir la realización de predicciones globales para dicha zona.
- Posibilitar la adopción fundada de planes de acción en materia de contaminación acústica y, en general, de las medidas correctoras que sean adecuadas.

Por tanto, en la ley se contempla obtener mapas denominados estratégicos que sirven para tomar decisiones a nivel global y no local. No es objeto de los mapas estratégicos de ruido la definición de las medidas correctoras a adoptar para reducir los niveles acústicos en los edificios situados en las inmediaciones de las carreteras.

En la Ley 37/2003 y el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se establece que tras la aprobación de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y Mapas de Ruido (MR) se redactará un Plan de Acción que describa todas las actuaciones correctoras a acometer por la Diputación Foral de Gipuzkoa. La ejecución de las actuaciones detalladas en dicho Plan se articulará a través de las figuras de Zonas de Actuación prioritaria y Planes de Actuación Prioritaria definidas en el Decreto 213/2012.

En consecuencia, teniendo en cuenta que la finalidad de los mapas estratégicos de ruido sometidos a información pública no es la definición de soluciones a adoptar en zonas concretas, procede desestimar la alegación.



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

3. alegazioa – Zestoako Udala

Alegazioan azaldu duenez, zarataren mapa estrategikoan zuzen jaso badira ere Zumaia eta Zestoa arteko mugak, Mapa Estrategikoaren Unitateko fitxako ondorioetan esaten da Narrondo auzoan errepidetik gertuen dauden etxebizitzak Zumaia-koak direla; beraz, eskatzen da zuzen daitezela ondorio horiek.

Alegazioa baietsi egin da, Zestoako Udalak planteatutako zuzenketei dagokienez, eta, horretarako, zuzendu egin da N-634_2 tarteari dagokion fitxa, ondorioen atalean, argitzeko afekzioa Zestoari dagokiola, ez Zumaiari.

4. alegazioa - Tolosako Udala.

Tolosako Udalak azaldu du duela gutxi egin dela udalerriko zarata mapa, eta kontuan hartua izan dadin bidaltzen du.

Tolosako Udalari dagokio zarata fokuek bere lurraldean sortzen duten zarata mailaren ebaluazio orokorra egiteko aukera emango duen zarata mapa egitea; Gipuzkoako Foru Aldundiari dagokio, berriz, bere eskumeneko garraio azpiegituren zarata mapak egin, onetsi eta berrikustea. Beraz, bidalitako dokumentazioa ez da aztertuko orain, nahiz eta kontuan hartuko den ekintza plana idazteko.

5. alegazioa – Usurbilgo Udala

Lehenengo kontsiderazioa

Alegatu du zarataren mapa estrategikoak ez dituela jaso zarataren eraginpeko eraikinen artean Agerialde ikastola, DIA eraikina (Agerreazpi),

Alegación nº 3 Ayuntamiento de Zestoa

Expone que, aunque los límites entre Zumaia y Zestoa son correctos en el mapa estratégico de ruido, en las conclusiones de la ficha de la Unidad de Mapa Estratégico (UME) se dice que las viviendas más próximas a la carretera en el barrio de Narrondo pertenecen a Zumaia; por lo que, solicita que se corrijan dichas conclusiones.

Se estima la alegación en cuanto a las correcciones planteadas por el municipio de Zestoa y, a tal efecto, se ha corregido la ficha correspondiente de la N-634_2 para clarificar, en el apartado de conclusiones, que la afección es sobre Zestoa y no sobre Zumaia.

Alegación nº 4 Ayuntamiento de Tolosa

Expone que ha elaborado recientemente el mapa de ruido del municipio y lo envía para su consideración.

Corresponde al Ayuntamiento de Tolosa efectuar un mapa de ruido que permita una evaluación general de los niveles sonoros que afectan a su territorio por parte de todos los focos emisores acústicos y a la Diputación Foral de Gipuzkoa la elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido de las infraestructuras del transporte de su competencia. No procede analizar ahora la documentación enviada, aunque se tendrá en cuenta para la redacción del plan de acción.

Alegación nº 5 Ayuntamiento de Usurbil

Primera consideración

Alega que el mapa estratégico de ruido no recoge como edificios sensibles la Ikastola Agerialde, Edificio DIA (Agerreazpi), Ambulatorio y



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

Kalezarreko anbulatorioa eta haurreskola, eta Zumarteko musika eskola.

Haurreskola de Kalezar y Escuela de Música de Zumarte.

Eraikin horiek foru errepidearen eraginik jasaten ez badute ere, alegazioa baietsi egin da, errepidearen zarataren mapa estrategikoetako planoetan identifikatzeari dagokionez, eta, beraz, zuzendu egin dira planoak.

Aunque esos edificios no presentan afección por las carreteras forales, se estima la alegación en cuanto a su identificación en los planos correspondientes a los MER de la carretera, y se corrigen los planos.

Bigarren kontsiderazioa

Segunda consideración

Eskatu du zarataren mapa estrategikoa egitea Aginagan ere, N-634 errepideak bitan banatzen duen herrigunea baita.

Solicita que se realice el mapa estratégico de ruido en Aginaga ya que se trata de un núcleo dividido por la carretera N-634.

N-634 errepideak Aginaga auzoan sortzen duen afekzioari dagokionez, aipatu behar da errepideak tarte horretan duen zirkulazio intentsitatea, Bide Azpiegiturarako Departamentuaren 2015eko aforo datuen arabera, eguneko 4.255 ibilgailukoa dela. Hortaz, erreferentziazko legedian jasotakoaren azpitik dago kopuru hori (8.000tik gora). Hori horrela, ez da bide-tarte horren zarataren mapa estrategikorik egin, eta alegazioa ezetsi egin behar da.

En lo que se refiere a la afección de la N-634 en el barrio de Aginaga, hay que señalar que la intensidad de tráfico de la carretera en ese tramo, según los datos de aforos del año 2015 publicados por el Departamento de Infraestructuras Viarias, es de 4.255 vehículos al día, inferior a lo requerido según la legislación de referencia (IMD superior a 8.000). Por tanto, no se ha elaborado el MER de ese tramo y procede desestimar la alegación.

Hirugarren kontsiderazioa

Tercera consideración

Ezari beharreko neurri zuzentzaileei buruzko informazioa eskatu du.

Solicita información sobre las medidas correctoras a implantar.

37/2003 Legean eta 213/2012 Dekretuan ezarrita dago Zarataren Mapa Estrategikoak onetsi ondoren Ekintza Plan bat idatziko dela, eta Ekintza Plan horretan deskribatuko direla Gipuzkoako Foru Aldundiak egin beharreko jarduketa zuzentzaile guztiak. Plan horretan zehaztutako jarduketak gauzatzeko, 213/2012 Dekretuan definitzen diren lehenetsuneko ekintza eremuak eta lehenetsuneko jarduketa planak artikulatuko dira.

Como establecen la Ley 37/2003 y el Decreto 213/2012, tras la aprobación de los Mapas Estratégicos de Ruido se redactará un Plan de Acción que describa todas las actuaciones correctoras a acometer por la Diputación Foral de Gipuzkoa. La ejecución de las actuaciones detalladas en dicho Plan se articulará a través de las figuras de Zonas de Actuación prioritaria y Planes de Actuación Prioritaria definidas en el Decreto 213/2012.



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

Alegazioa ezetsi egin behar da, jendaurreko erakustaldian jarri diren mapa estrategikoen xedea ez baita zarataren kontrako neurri zuzentzaileak definitzea.

6. alegazioa – Hernaniko Udala

Lehenengo kontsiderazioa

Eskatu du neurtzea eta A-15 errepideari dagokion zarataren mapa estrategikoan sartzea RENFERen lineak Portu auzoan duen eragina, eta dagozkion neurri zuzentzaileak hartzea.

Zarataren mapa estrategikoak 2002/49/CE Direktiban eta 37/2003 Legean ezarritako metodologiari jarraituz egin dira; foru errepideek igortzen duten zarata soilik hartzen da kontuan, ez beste fokuek sortzen dutena.

213/2012 Dekretuan ezarritakoaren arabera, 10.000 biztanletik gorako udal guztiek egin beharko dituzte zarata mapak. Zarata mapa horri esker gauzatu ahalko da, ondoren, udal lurri eragiten dieten eta tokiko administrazioak garrantzizkotzat jotako fokuek sortzen duten zarata mailaren ebaluazio orokorra. Beste alderdi batzuen artean, dauden eta etorkizunean eraikiko diren hiriguneen gaineko inpaktua aztertu beharko dute zarata mapek.

Bestalde, zaratari buruzko 37/2003 Legearen 15. artikuluan ezartzen da zarataren mapek, besteak beste, ondorengo helburuak dituztela:

- Eremu jakin batek jasaten duen kutsadura akustikoaren ebaluazio globala egitea.
- Leku horretarako aurreikuspen orokorrak egin ahal izatea.
- Kutsadura akustikoari aurkako ekintza planak

Procede desestimar la alegación porque la finalidad de los mapas estratégicos sometidos a información pública no es la definición de medidas correctoras frente al ruido.

Alegación nº 6 Ayuntamiento de Hernani

Primera consideración

Solicita que se mida y se recoja en el mapa estratégico de ruido de la A-15 la afección de la línea de RENFE al barrio de Portu y que se adopten medidas correctoras.

Los mapas estratégicos de ruido (MER) se elaboran según la metodología contemplada en la Directiva 2002/49/CE y la Ley 37/2003; tienen en cuenta únicamente el ruido emitido por las carreteras forales y no incluyen la afección generada por otros focos.

Según lo establecido en el Decreto 213/2012, todos los Ayuntamientos de más de 10.000 habitantes deberán efectuar un mapa de ruido que permita una evaluación general de los niveles sonoros que afectan a su territorio por parte de todos los focos emisores acústicos, que se consideren relevantes a juicio de la Administración local, y, entre otros aspectos, que contemple la evaluación del impacto sobre las áreas urbanizadas existentes y de futuro desarrollo.

Por otra parte, la Ley 37/2003 del Ruido, en el artículo 15, establece que los mapas de ruido tienen, entre otros, los siguientes objetivos:

- Permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica de una determinada zona.
- Permitir la realización de predicciones globales para dicha zona.
- Posibilitar la adopción fundada de planes de



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

eta, oro har, dagozkion neurri zuzentzaileak ezarri ahal izatea.

acción en materia de contaminación acústica y, en general, de las medidas correctoras que sean adecuadas.

Beraz, legeak aurreikusten du estrategiko izendatzen diren mapak egitea, maila orokorreko erabakiak hartzeko, ez tokiko mailakoak. Hortaz, zarataren mapa estrategikoen xedea ez da errepideetatik gertu dauden eraikinetan jasaten diren maila akustikoak murrizteko hartu behar diren neurri zuzentzaileak definitzea.

Por tanto, en la ley se contempla obtener mapas denominados estratégicos que sirven para tomar decisiones a nivel global y no local. No es objeto de los mapas estratégicos de ruido la definición de las medidas correctoras a adoptar para reducir los niveles acústicos en los edificios situados en las inmediaciones de las carreteras.

37/2003 Legean eta 213/2012 Dekretuan, Euskal Autonomia Erkidegoko hots-kutsadurari buruzkoan, ezarrita dago Zarataren Mapa Estrategikoak onetsi ondoren Ekintza Plan bat idatziko dela, eta Ekintza Plan horretan deskribatuko direla Gipuzkoako Foru Aldundiak egin beharreko jarduketa zuzentzaile guztiak. Plan horretan zehaztutako jarduketak gauzatzeko, 213/2012 Dekretuan definitzen diren lehentasunezko ekintza eremuak eta lehentasunezko jarduketa planak artikulatuko dira.

En la Ley 37/2003 y el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se establece que tras la aprobación de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y Mapas de Ruido (MR) se redactará un Plan de Acción que describa todas las actuaciones correctoras a acometer por la Diputación Foral de Gipuzkoa. La ejecución de las actuaciones detalladas en dicho Plan se articulará a través de las figuras de Zonas de Actuación prioritaria y Planes de Actuación Prioritaria definidas en el Decreto 213/2012.

Horregatik guztiatik ezetsi egin behar da alegazioa.

Por los motivos anteriores, procede desestimar la alegación.

Bigarren kontsiderazioa

Segunda consideración

Udalak azaldu du Karabel auzoan eraikitzen ari den urbanizazio berria ez dagoela sartuta zarataren mapa estrategikoan; beraz, eskatu du mapa estrategikoan sartzea eta, beharrezkoa balitz, neurri zuzentzaileak ezartzea.

Expone que la nueva urbanización que se está construyendo en el barrio Karabel no está incluida en el mapa estratégico de ruido; por lo que, solicita su inclusión y, si es necesario, que se adopten medidas correctoras.

Modelizazioaren eszenatokia, zirkulazio datuak eta errolda datuak 2015ekoak dira; horregatik, mapa hauetan ezin da sartu oraindik eraikitzen ari den urbanizazio bat. Hemendik 5 urtera, zarataren mapa estrategikoak eguneratzen direnean, jasoko da.

El escenario de la modelización, los datos de tráfico y el censo corresponden al año 2015, motivo por el cual no procede incluir en estos mapas una urbanización que está en fase de construcción. Se contemplará cuando se actualicen los mapas estratégicos de ruido en un



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

Azaldutako guztia ikusita, ezetsi egiten da alegazioa.

Hirugarren kontsiderazioa

Eskatu du Akarregiko meandro ingurua Babes Akustiko Bereziko Eremu deklaratzeko, eta UNE A-15_2 fitxan lehenetsuneko jarduketara irizpideak ezartzea.

213/2012 Dekretuko 6. artikulua kontuan hartuta, udalei dagokie Babes Akustiko Bereziko Eremuak deklaratzeko. Neurri zuzentzaileak eta lehenetsuneko jarduketara eremuak Ekintza Plana idazterakoan ezarriko dira, hori xedatzen baitute 37/2003 Legeak eta 213/2012 Dekretuak. Beraz, ezetsi egin behar da alegazioa.

7. alegazioa – Errenteriako Udala

Lehenengo kontsiderazioa

Alegazioak dioenez, aurkeztu den dokumentuan ez dago zarata maparik eta, beraz, ezin da jakin zein den errepide guztien benetako eragin akustikoa. Eskatu du Gipuzkoako errepide guztiak hartzea kontuan, nahiz eta zirkulazioaren batez besteko intentsitatea eguneko 6.000 ibilgailutik beherakoa izan.

Eragin akustiko globalaren azterketa, foru errepide guzti-guztien ekarpenekin, 213/2012 Dekretuari jarraituz egiten ari da, eta laster jarriko da jendaurreko erakustaldian. Bide Azpiegiturarako Departamentuak lehenetsuna eman dio zarataren mapa estrategikoak egiteari eta erreferentziazko legeek (europarrak, estatalak eta autonomikoak) ezarritako egutegiaren arabera ebaluatu egin behar ziren errepideen zarata mapak egiteari. Lege

plazo horizonte de 5 años.

Por lo expuesto, procede desestimar la alegación.

Tercera consideración

Solicita que se declare el entorno del meandro Akarregi como Zona de Protección Acústica Especial y que se establezcan criterios de actuación prioritaria en la ficha de la UME A-15_2.

Atendiendo al Artículo 6 del Decreto 213/2012, la declaración de Zonas de Protección Acústica Especial es de competencia municipal. Las medidas correctoras y las zonas de actuación prioritarias se establecerán cuando se redacte el Plan de Acción, de acuerdo con lo establecido al respecto en la Ley 37/2003 y el Decreto 213/2012, por lo que procede desestimar la alegación

Alegación nº 7 Ayuntamiento de Errenteria

Primera consideración

Alega que el documento presentado carece del mapa de ruido de forma que se pueda obtener la afección acústica real del conjunto de las carreteras. Solicita que se tengan en cuenta todas las carreteras de Gipuzkoa aunque la intensidad media de tráfico sea inferior a 6.000 vehículos al día.

El análisis de la afección acústica global con todas las contribuciones de las carreteras forales en su conjunto se está elaborando en cumplimiento del Decreto 213/2012 y será sometido próximamente al pertinente proceso de información pública. En el Departamento de Infraestructuras Viarias se ha considerado prioritario elaborar los Mapas Estratégicos de Ruido y Mapas de Ruido de las carreteras cuya evaluación se exige en los



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

horien guztien arabera, zarata mapak egitea ez da derrigorrezkoa egunean 6.000 bilgailu baino gutxiagoko zirkulazio intentsitateetan.

Azalduko guztia ikusita, ezetsi egiten da alegazioa.

Bigarren kontsiderazioa

Alegazioan eskatzen da zarataren mapa estrategikoak eta zarata mapak egitea ibilgailu astunak 90 km/h abiadura ibiltzen diren autobia eta autobideetan. GI-20 errepidearen kasuan, eskatu du zarataren mapa estrategikoak eta zarata mapak egin daitezela abiadura muga hauek kontuan hartuta: ibilgailu arinentzat 120 km/h abiadura muga, eta ibilgailu astunentzat, berriz, 90 km/h.

Mapak egiteko kontuan hartu diren gehieneko abiadurak dira errepide tarte bakoitzean seinaleztatuta daudenak; ezin da aplikatu bide tarte bakoitzerako legez ezarrita dauden mugak gainditzen dituen abiadurarik. Beraz, ezetsi egin behar da alegazio hori.

Hirugarren kontsiderazioa.

Eskatu da lan-mahai bat eratzea Foru Aldundiaren eta Errenteriako Udalaren artean, bi administrazioen zarata mapen arteko desadostasunak ebazteko, 213/2012 Dekretuko 12. artikuluan xedatutakoari jarraituz.

Foru Aldundiak Errenteriako Udalaren esanetara jartzen da, alderdi horiek guztiak jorrazteko. Hala ere, koherentea da Udalaren zarata mapan lortu diren zarata mailak altuagoak izatea, zarata foku guztien ekarpenak jasotzen baitituzte (bestek beste, hiri barruko bideetatik datorren zarata);

diferentes calendarios fijados en las legislaciones de referencia (europea, estatal y autonómica). En dichas legislaciones no se contempla la obligatoriedad de elaborar mapas de ruido para tráficos inferiores a 6.000 vehículos al día.

Por lo expuesto, procede desestimar la alegación.

Segunda consideración

Solicita que se realicen los MER y MR en autovías y autopistas con velocidades de 90 km/h para vehículos pesados. En el caso de la carretera GI-20, solicita que se realicen considerando velocidades máximas de 120 km/h para vehículos ligeros y de 90 km/h para vehículos pesados.

Las velocidades máximas que se han considerado para elaborar los mapas han sido las que están señalizadas en cada tramo de la carretera; no procede aplicar velocidades superiores a las limitadas legalmente en cada tramo. Por tanto, procede desestimar la alegación.

Tercera consideración

Solicita que se forme una mesa de trabajo entre la Diputación Foral y el Ayuntamiento de Errenteria para resolver las discrepancias entre los mapas de ruido de las dos administraciones, en cumplimiento del artículo 12 del Decreto 213/2012.

La Diputación Foral se pone a disposición del Ayuntamiento de Errenteria para tratar estos aspectos. No obstante, se considera coherente que los niveles sonoros obtenidos en el mapa de ruido del ayuntamiento sean superiores, ya que recoge la contribución de todos los focos de



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

aldiz, errepideei dagozkien zarataren mapa estrategikoetan errepide bakoitzak igortzen duen zarata bakarrik jasotzen da. Nolanahi ere, 213/2012 Dekretuko 5. artikulua arabera, Gipuzkoako Foru Aldundiari dagokio bere eskumeneko garraio azpiegituren zarata mapak egin, onartu eta berrikustea.

8. alegazioa. Tolosako Larramendi 11-13 eta Larramendi 14, Madalen 1 eta 2, eta Uzturre 25 etxejabeen elkarreak.

Azaldu dute jarrita dauden pantaila akustikoak ez direla iristen eraikita dagoen eremuaren amaieraraino, eta neurri zuzentzaileak eskatu dituzte.

Zarataren buruzko 37/2003 Legearen 15. artikuluan ezartzen da zarataren mapak, besteak beste, ondorengo helburuak dituztela:

- Eremu jakin batek jasaten duen kutsadura akustikoaren ebaluazio globala egitea.
- Leku horretarako aurreikuspen orokorrak egin ahal izatea.
- Kutsadura akustikoari aurkako ekintza planak eta, oro har, dagozkion neurri zuzentzaileak ezarri ahal izatea.

Beraz, legeak aurreikusten du estrategiko izendatzen diren mapak egitea, maila orokorreko erabakiak hartzeko, ez tokiko mailakoak. Hortaz, zarataren mapa estrategikoen xedea ez da errepideetatik gertu dauden eraikinetan jasaten diren maila akustikoak murrizteko hartu behar diren neurri zuzentzaileak definitzea.

37/2003 Legean eta 213/2012 Dekretuan, Euskal

ruido, entre ellos el procedente de los viales urbanos, mientras que los mapas estratégicos de ruido de las carreteras corresponden a la emisión de cada carretera por separado. En cualquier caso, hay que señalar que, según el artículo 5 del Decreto 213/2012, corresponde a la Diputación Foral de Gipuzkoa la elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido de las infraestructuras del transporte de su competencia.

Alegación nº 8 Comunidades Larramendi 11-13 y Larramendi 14 -Madalen 1 y 2 -Uzturre 25 de Tolosa

Exponen que las pantallas acústicas existentes no llegan hasta el final del área edificada y solicitan medidas correctoras.

La Ley 37/2003 del Ruido, en el artículo 15, establece que los mapas de ruido tienen, entre otros, los siguientes objetivos:

- Permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica de una determinada zona.
- Permitir la realización de predicciones globales para dicha zona.
- Posibilitar la adopción fundada de planes de acción en materia de contaminación acústica y, en general, de las medidas correctoras que sean adecuadas.

Por tanto, en la ley se contempla obtener mapas denominados estratégicos que sirven para tomar decisiones a nivel global y no local. No es objeto de los mapas estratégicos de ruido la definición de las medidas correctoras a adoptar para reducir los niveles acústicos en los edificios situados en las inmediaciones de las carreteras.

En la Ley 37/2003 y el Decreto 213/2012, de 16 de



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

Autonomia Erkidegoko hots-kutsadurari buruzkoan, ezarrita dago Zarataren Mapa Estrategikoak onetsi ondoren Ekintza Plan bat idatziko dela, eta Ekintza Plan horretan deskribatuko direla Gipuzkoako Foru Aldundiak egin beharreko jarduketak zuzentzaile guztiak. Plan horretan zehaztutako jarduketak gauzatzeko, 213/2012 Dekretuan definitzen diren lehenetsuneko ekintza eremuak eta lehenetsuneko jarduketak planak artikulatuko dira.

Horregatik guztiagatik, ezetsi egin behar da alegazioa.

9. alegazioa – Elgoibarko Udala

Lehenengo kontsiderazioa

Alegatu du Elgoibarko ikastola ez dela agertzen zarataren mapa estrategikoetan zarataren eraginpeko eraikin gisa.

Egoki iritzi zaio Ermuaranbide 7 helbidean kokatzen den ikastolaren erabilera zuzentzea, eta irakaskuntzarako eraikin gisa jasotzea. Identifikazio berri horrek aldaketak ekarriko ditu planoetan, eta baita AP-8 autobideari dagokion fitxan ere. Aldaketak kontuan hartu dira eta dokumentazioan jaso dira.

Ondorioz, alegazioa onesten da.

Bigarren kontsiderazioa

Desadostasunak daude udalak egin duen zarata maparen emaitzekiko.

Udal zarata maparen eta errepide bakoitzaren zarataren mapa estrategikoen artean egon daitezkeen desadostasunei dagokienez, adierazi behar da emaitzak koherenteak direla, aztertzen

octubre, de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se establece que tras la aprobación de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y Mapas de Ruido (MR) se redactará un Plan de Acción que describa todas las actuaciones correctoras a acometer por la Diputación Foral de Gipuzkoa. La ejecución de las actuaciones detalladas en dicho Plan se articulará a través de las figuras de Zonas de Actuación prioritaria y Planes de Actuación Prioritaria definidas en el Decreto 213/2012.

Por los motivos anteriores, procede desestimar la alegación.

Alegación nº 9 Ayuntamiento de Elgoibar

Primera consideración

Alega que la ikastola de Elgoibar no aparece en los MER como edificio sensible.

Se considera procedente corregir el uso de la ikastola ubicada en Ermuaranbide 7 como edificación docente. Esta identificación supone cambios en los planos así como en la ficha correspondiente de la autopista AP-8, los cambios se han tenido en cuenta y se recogen en la documentación.

En consecuencia, se estima la alegación.

Segunda consideración

Expone las discrepancias con los resultados del mapa de ruido elaborado por el ayuntamiento.

En relación a las posibles incongruencias entre el mapa de ruido municipal y los mapas estratégicos de ruido de cada carretera, hay que señalar que los resultados se consideran coherentes dado que



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

dituzten zarata fokua desberdinak baitira: udal mapak zarata igorle guztiak aztertzen ditu, baita hiri barruko bideetatik datozenak ere; aldiz, zarataren mapa estrategikoen foru eskumeneko errepideak soilik aztertzen dituzte, banan bana. Nolanahi ere, adierazi behar da 213/2012 Dekretuko 5. artikularen arabera Gipuzkoako Foru Aldundiari dagokiola bere eskumeneko garraio azpiegituren zarata mapak egin, onetsi eta berrikustea.

10. alegazioa – Bergarako Udala

Lehenengo kontsiderazioa

Alegazio honetan eskatzen da Lizaria (San Lorentzo) eremuko afekzioak kontuan hartuko dituen eta dagozkion neurri zuzentzaileak ezarriko dituen ekintza plana egitea.

Zarataren buruzko 37/2003 Legearen 15. artikuluan ezartzen da zarataren mapak, besteak beste, ondorengo helburuak dituztela:

- Eremu jakin batek jasaten duen kutsadura akustikoaren ebaluazio globala egitea.
- Leku horretarako aurreikuspen orokorrak egin ahal izatea.
- Kutsadura akustikoari aurkako ekintza planak eta, oro har, dagozkion neurri zuzentzaileak ezarri ahal izatea.

Beraz, legeak aurreikusten du estrategiko izendatzen diren mapak egitea, maila orokorreko erabakiak hartzeko, ez tokiko mailakoak. Hortaz, zarataren mapa estrategikoen xedea ez da errepideetatik gertu dauden eraikinetan jasaten diren maila akustikoak murrizteko hartu behar diren neurri zuzentzaileak definitzea.

los focos de ruido analizados son diferentes: en el mapa municipal se incluyen todos los emisores de ruido, incluso el procedente de los viales urbanos y, en el caso de los MER forales únicamente se analizan, por separado, las carreteras de competencia foral. En cualquier caso, hay que señalar que, según el artículo 5 del Decreto 213/2012, corresponde a la Diputación Foral de Gipuzkoa la elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido de las infraestructuras del transporte de su competencia.

Alegación nº 10 Ayuntamiento de Bergara

Primera consideración

Solicita que cuando se elabore el plan de acción se considere la afección y se establezcan medidas correctoras en el ámbito de Lizaria (San Lorentzo).

La Ley 37/2003 del Ruido, en el artículo 15, establece que los mapas de ruido tienen, entre otros, los siguientes objetivos:

- Permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica de una determinada zona.
- Permitir la realización de predicciones globales para dicha zona.
- Posibilitar la adopción fundada de planes de acción en materia de contaminación acústica y, en general, de las medidas correctoras que sean adecuadas.

Por tanto, en la ley se contempla obtener mapas denominados estratégicos que sirven para tomar decisiones a nivel global y no local. No es objeto de los mapas estratégicos de ruido la definición de las medidas correctoras a adoptar para reducir los niveles acústicos en los edificios situados en las inmediaciones de las carreteras.



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

37/2003 Legean eta 213/2012 Dekretuan, Euskal Autonomia Erkidegoko hots-kutsadurari buruzkoan, ezarrita dago Zarataren Mapa Estrategikoak onetsi ondoren Ekintza Plan bat idatziko dela, eta Ekintza Plan horretan deskribatuko direla Gipuzkoako Foru Aldundiak egin beharreko jarduketak zuzentzaile guztiak. Plan horretan zehaztutako jarduketak gauzatzeko, 213/2012 Dekretuan definitzen diren lehentasunezko ekintza eremuak eta lehentasunezko jarduketak planak artikulatuko dira.

Ondorioz, alegazioa ezetsi egin behar da.

Bigarren kontsiderazioa

Eskatzen da kontuan hartzea San Martzialeko tunelaren ahoetako zarata maila errealak, neurketa akustikoak eginez.

Zarataren neurketei dagokienez, zera azpimarratu behar da: 1513/2005 Errege Dekretuko II. eranskinak (2002/49/CE Direktiba ekartzen du) eta 213/2012 Dekretuko II eranskinak xedatzen dutena kontuan hartuta, indize akustikoen balioak lortzeko neurketa akustikoak egin daitezke, edo kalkulu metodoak erabili.

Kasu honetan, mapak egiteko, kalkulu metodologiak aplikatu dira. Zehazki, kalkulu metodo nazional frantsesa erabili da: "NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTURCPCSTB)", zeina aipatzen baiten 1995eko maiatzaren 5eko ebazpenean, bide azpiegituren zaratari buruzkoan (1995eko maiatzaren 10eko Aldizkari Ofiziala), eta baita Frantziako "XPS 31-133" arauan ere. Kalkulu metodo hori bat dator 7/2003 Legean ezarritakoarekin, eta baita zarataren mapak egiteari buruzko 2002/49/CE Direktiban

En la Ley 37/2003 y el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se establece que tras la aprobación de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y Mapas de Ruido (MR) se redactará un Plan de Acción que describa todas las actuaciones correctoras a acometer por la Diputación Foral de Gipuzkoa. La ejecución de las actuaciones detalladas en dicho Plan se articulará a través de las figuras de Zonas de Actuación prioritaria y Planes de Actuación Prioritaria definidas en el Decreto 213/2012.

En consecuencia, procede desestimar la alegación

Segunda consideración

Solicita que se tengan en cuenta los niveles reales de ruido en las bocas del túnel de San Martzial realizando mediciones acústicas.

En relación a las mediciones de ruido, hay que destacar que atendiendo a lo determinado en el Anexo II del Real Decreto 1513/2005 (que transpone la Directiva 2002/49/CE) y en el Anexo II del Decreto 213/2012, los valores de los índices acústicos pueden determinarse a través de la elaboración de mediciones acústicas o de métodos de cálculo.

En este caso, para la elaboración de los mapas, se han aplicado metodologías de cálculo. En concreto, el método nacional de cálculo francés "NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTURCPCSTB)", mencionado en la "Resolución de 5 de mayo de 1995, relativa al ruido de las infraestructuras viarias, Diario Oficial de 10 de mayo de 1995, artículo 6" y en la norma francesa "XPS 31-133". Este método de cálculo es acorde con lo exigido en la Ley 7/2003 y en la Directiva 2002/49/CE para la elaboración de mapas estratégicos de ruido.



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

ezarritakoarekin ere.

Tunelaren eragina kontuan hartu da erabilitako kalkulu ereduan, Suitzako errepideen bulego federalaren ikerketa batean oinarrituta, zeinak barne hartzen ditu tokian bertan egindako neurketen bidezko egiaztapenak. Tunelari lotutako igorpena bi foku puntualetan jaso da, tunelaren sarrera eta irteera ahoetan, tunelak zeharkatzen duen lur-eremuaren gainean modelizatuta. Foku horiek ardatzaren erdigunean daude, tunelaren ahoak duen altueraren 2/3eko altuerara. Bi foku horien potentzia akustikoa kalkulatzeko, kontuan hartu dira: Abiadura, orduko ibilgailu kopurua eta tunelaren ahoaren azalera osoa. Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegituretako Departamentuak ez du aurreikusi zarataren mapa estrategikoak egiterakoan zarata karakterizatzeko neurketarik egitea.

Horregatik guztiagatik, ez da uste neurketa akustikoak egin behar direnik, eta alegazioa ezetsi egin behar da.

Hirugarren kontsiderazioa.

Alegazioan eskatzen da ekintza plana egiterakoan azerter dadila Ertzaintzaren zubiaren atzean dauden eraikinen gaineko afekzioa, zarataren mapa estrategikoetan jasota ez dagoen GI-627 errepide tartearen ondoan, kontuan hartuta zarataren eraginpeko eraikinak daudela, eta neurri zuzentzaileak hartu behar direla.

GI-627 errepidearen mapa estrategikoaren unitatea zubi horretan amaitzen da. Horregatik, azterlan honetan ez da aztertu eraikin horien gaineko afekzioa, GI-627 errepidearen tarte horretako zirkulazioak eragindakoa. Bide Azpiegituretako Departamentuak argitaratutako 2015eko aforo datuen arabera, aipatu errepide zatiaren batez besteko ibilgailu intentsitatea

El efecto túnel se ha tenido en cuenta en el modelo de cálculo utilizado y en base a un estudio de investigación de la Oficina federal de carreteras de Suiza, que incluye su verificación con medidas in situ. La emisión asociada al túnel se representa con dos focos puntuales en la boca de entrada y salida del túnel, modelizada sobre el terreno que atraviesa el túnel. Estos focos se ubican en el centro del eje y a una altura de 2/3 de la altura de la boca. La potencia acústica de los dos focos se calcula considerando: la velocidad, el número de vehículos horarios y la superficie total de la boca del túnel. El Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa no tiene prevista la elaboración de mediciones para caracterizar el ruido en el contexto de la elaboración de los MER.

Por los motivos anteriores, no considera que no procede realizar mediciones acústicas y procede desestimar la alegación.

Tercera consideración

Solicita que, cuando se elabore el plan de acción, se analice la afección a las edificaciones ubicadas tras el puente de la Ertzaintza, junto al tramo de carretera GI-627 que no está contemplado en los MER, teniendo en cuenta la presencia de edificios sensibles y adoptando medidas correctoras.

La unidad de mapa estratégico de la carretera GI-627 acaba en dicho puente, motivo por el cual no se ha analizado en este estudio la afección acústica en las citadas edificaciones, ocasionada por el tráfico que circula por la GI-627 en ese tramo. De acuerdo con los datos de aforos del año 2015 publicados por el Departamento de Infraestructuras Viarias, el tramo de carretera



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

eguneko 5.994 ibilgailukoa da, eta, beraz, 37/2003 Legeak zarataren mapa estrategikoak egiteko ezartzen duen eguneko 8.000 ibilgailuko mugaren azpitik dago.

Hala ere, aurreikusita dago eremu horretan zarata mapa egitea, 212/2013 Dekretuak ezartzen baitu zarata mapak egin behar direla egunean 6.000 ibilgailutik gorako zirkulazio intentsitatea duten errepideetan.

Bestalde, nahiz eta alegazioan aipatzen diren eraikinak (ambulatorioa, adinekoen egoitza eta beste ikastetxeak) ez dauden foru errepideen afekzioari lotuta, horien identifikazioa zuzendu egin da zarataren mapa estrategikoetan.

Laugarren kontsiderazioa

Alegazioan eskatzen da ekintza planean jaso dadila GI-632 errepideak Zubiaurre kalearen inguruan duen afekzio akustikoaren azterketa, eremu hori ez baita jaso zarataren mapa estrategikoetan, eta har daitezela dagozkion neurri zuzentzaileak.

GI-632 errepidearen tarte horrek eguneko 6.650 ibilgailuko batezbesteko zirkulazio intentsitatea du, eta, beraz, erreferentziazko legediak ezartzen duen mugaren azpitik dago; beraz, ez da zarataren mapa estrategikorik egin. Hala ere, errepide tarte horren zarata mapa egingo da, hala xedatzen baitu 212/2013 Dekretuak. Ekintza plana zarataren mapa estrategikoak eta zarata mapak onetsi ondoren idatziko da, eta bertan dagozkion neurri zuzentzaileak definitu eta horien lehentasun hurrenkera ezarriko da.

11. alegazioa - Pasaia Udala.

Pasaia Udalak alegazioan adierazi duenez,

referido cuenta con una intensidad media de vehículos (IMD) de 5.994 vehículos al día, inferior a los 8.000 vehículos diarios que fija la Ley 37/2003 como límite para elaborar los MER.

Sin embargo, sí está previsto realizar el mapa de ruido en esa zona, en cumplimiento del Decreto 212/2013, en el que se establece que se realicen los mapas en las carreteras de IMD superior a 6.000.

Por otro lado, aunque los edificios sensibles mencionados en la alegación (ambulatorio, residencia de ancianos y otros centros educativos) no presentan afección por las carreteras forales, se corrige su identificación en los planos correspondientes de los MER.

Cuarta consideración

Socita que en el plan de acción se realice un estudio de la afección acústica de la carretera GI-632 en el entorno de Zubiaurre Kalea, que no está incluida en los MER y que se tomen medidas correctoras.

La IMD de la carretera GI-632 en ese tramo es de 6.650 vehículos al día, inferior a lo exigido por la legislación de referencia; por lo que, no se ha realizado mapa estratégico de ruido. No obstante, sí se elaborará el mapa de ruido de ese tramo en cumplimiento del Decreto 212/2013. El plan de acción, que se redactará una vez aprobados los MER y MR, definirá las medidas correctoras y su priorización.

Alegación nº 11 Ayuntamiento de Pasaia

Expone que ha analizado los mapas estratégicos



EMI/ee

35P – O.F. 97-C/2017

Pasaiako udalerrian eragina duten errepide ardatzen zarataren mapa estrategikoak aztertu ditu, eta alegaziorik aurkezten ez badu ere, Udalak berak egindako zarata mapen eta ekintza planaren kopia bidaltzen ditu, horien berri izateko.

Pasaiako Udalari dagokio zarata fokuek bere lurraldean sortzen duten zarata mailaren ebaluazio orokorra egiteko aukera emango duen zarata mapa egitea; Gipuzkoako Foru Aldundiari dagokio, berriz, bere eskumeneko garraio azpiegituren zarata mapak egin, onetsi eta berrikustea. Beraz, bidalitako dokumentazioa ez da aztertuko orain, nahiz eta kontuan hartuko den ekintza plana idazteko.

de ruido de los ejes viarios que afectan al municipio de Pasaia y, si bien no presenta ninguna alegación, remite copia de los mapas de ruido y el plan de acción elaborados por el Ayuntamiento para su conocimiento.

Corresponde al Ayuntamiento de Pasaia efectuar un mapa de ruido que permita una evaluación general de los niveles sonoros que afectan a su territorio por parte de todos los focos emisores acústicos y a la Diputación Foral de Gipuzkoa la elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido de las infraestructuras del transporte de su competencia. No procede analizar ahora la documentación enviada, aunque se tendrá en cuenta para la redacción del plan de acción.