

PLAN DE ACCION CONTRA EL RUIDO DE IRÚN

2017-2021

DILIGENCIA: Para hacer constar que mediante Resolución de Alcaldía nº 716 de 8 de mayo de 2017, se acordó Formular el Plan de Acción en materia de contaminación acústica correspondiente al Mapa de Ruido de Irun, aprobado por Resolución de esta Alcaldía de fecha 5 de diciembre de 2016, así como aprobar el proceso de participación ciudadana

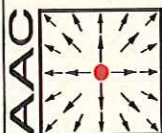
IRUN, 18 de mayo de 2017
LA SECRETARIA



ENCARGADO POR:

AYUNTAMIENTO DE IRUN

ELABORADO POR:



AAC Acústica + Lumínica

Fecha: Abril 2017

Documento nº:160615

Nº de páginas incluida esta: 32



ÍNDICE

1. DESCRIPCIÓN DEL MUNICIPIO	3
2. MARCO LEGISLATIVO DE REFERENCIA.....	4
3. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DEL MAPA DE RUIDO.....	7
4. OTROS PLANES Y PROGRAMAS RELACIONADOS EN EL ÁMBITO MUNICIPAL	10
5. IDENTIFICACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LAS ZONAS DE SUPERACIÓN DE LOS OCA. PREVISIÓN DE ZPAE (ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL).....	16
6. ESTIMACIÓN DE LA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS POR NIVELES SUPERIORES A LOS OCA.....	17
7. LÍNEAS DE ACTUACIÓN PARA EL PERIODO 2017-2021.....	18
8. CUANTIFICACIÓN ECONÓMICA DE LAS MEDIDAS A IMPLANTAR.....	29
9. IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES RESPONSABLES.....	30
10. DEFINICIÓN DEL PLAN DE SEGUIMIENTO.....	31
11. RELACIÓN DE ALEGACIONES U OBSERVACIONES EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA	32



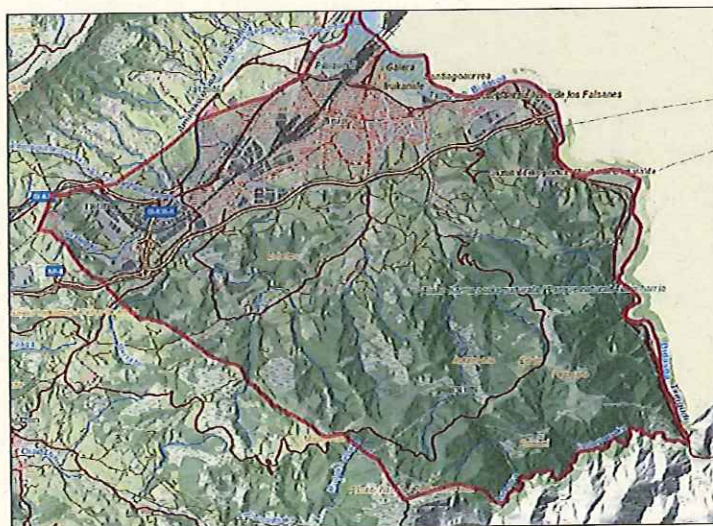


1. DESCRIPCIÓN DEL MUNICIPIO

El municipio de Irún, se encuentra ubicado en el territorio Histórico de Gipuzkoa, limitando con los municipios de Oiartzun, Lezo y Hondarribia, Lesaka (Navarra) y Francia, siendo el río Bidasoa el que marca la frontera.

Irún se encuentra dividido en 7 barrios: Bidasoa, Meaka, Olaberria, Lapize, Anaka, Bentas y Behobia. Según los datos oficiales del Ayuntamiento, el municipio cuenta con una población de 61.605 habitantes y una extensión de 42,8 Km².

En la siguiente imagen se observa la extensión del municipio:



Los principales focos de ruido ambiental dentro del municipio son:

Tráfico viario:

- La Autovía del Cantábrico, A-8 (Irún – Santiago de Compostela) atraviesa el municipio por el sur del núcleo urbano.
- La carretera N-121^a (Irún – Pamplona) borde el municipio paralela a la frontera francesa.
- La carretera GI-636 (Antigua N-1), cuenta con tramos que discurren por el norte del municipio de Irún, mientras que otros discurren por el municipio de Hondarribia. Enlaza con la N-637, que llega al aeropuerto.

Tráfico ferroviario:

- La línea de ferrocarril de **ADIF** cruza el municipio de oeste a norte, atravesando el casco urbano. Cuenta con 2 estaciones (Irún y Ventas de Irún), pertenecientes a la línea C-1 de cercanías de Renfe (Irún – Brinkola).



También circulan por esta vía trenes de media y larga distancia de las líneas Irun – Miranda de Ebro, Irun – Vitoria-Gasteiz, Irun – Madrid, Irun – A Coruña, Irun – Vigo, e Irún – Barcelona, además de los trenes de mercancías.

- La línea de **ETS** discurre prácticamente paralela a la anterior, y cuenta con 4 estaciones: Bentasako Garalekua, Belaskoenea, Irun – Colon e Irun – Ficoba, en las cuales paran los trenes de la línea de Euskotren Lasarte – Hendaia.

Industria:

El municipio de Irun cuenta con varios polígonos industriales, entre los que destacan, desde el punto de vista de ruido, los siguientes:

- *Agirretxe*, ubicado al oeste del municipio y delimitado por la GI-636 y las vías del ferrocarril, no se encuentra próximo al núcleo urbano. En él destaca como foco de ruido ambiental la empresa Cauchopren.
- *Ventas*, situado al otro lado del ramal GI-636-K y limitando con una zona residencial. En esta zona se ha detectado ruido generado por el funcionamiento de algunos talleres durante el periodo diurno y uno de ellos también, durante el periodo nocturno.
- *Bidaurre*, se ubica al sur del anterior separados entre sí por las vías. En esta zona destaca como principal foco la empresa Railtek, tanto durante el día, como por la noche.
- *Arretxe*, situado en el barrio de Ventas, y delimitado al sur por la A-8, y al norte por las vías del tren, cuenta con zonas residenciales tanto al este como al oeste. En él destaca la actividad de pequeños talleres y SNA como industria de mayor tamaño. Durante la noche no se ha detectado actividad destacable en esta zona.
- *Anaka*, ubicado en el barrio del mismo nombre, al norte del polígono industrial Soroxarta. Los principales focos de ruido de este polígono, al igual que el anterior, corresponden principalmente a talleres.
- *Brioche Pasquier Recondo*, empresa situada al norte del municipio, en Osinbiribil, con viviendas al sur de la misma. Se ha detectado actividad tanto durante el periodo diurno como nocturno.

2. MARCO LEGISLATIVO DE REFERENCIA

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



En lo que se refiere a la **normativa estatal**, esta establece la exigencia a todos los Ayuntamientos de aprobar la **zonificación acústica** antes del 24 de octubre de 2012, si bien el Decreto autonómico incorporó, con su entrada en vigor en 2013, algunas variantes o diferencias que hay que considerar en la realización de esta zonificación. La zonificación acústica define los objetivos de calidad acústica en el municipio en base a los usos actuales o previstos del suelo, siendo estos los definidos en el Anexo II del RD 1367/2007:

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

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

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

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

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

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

Por otro lado, la **legislación autonómica**, **Decreto 213/2012**, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que entró en vigor el 1 de enero de 2.013, establece en su anexo I los siguientes objetivos de calidad acústica en función de los usos del suelo:

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



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

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

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

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

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

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

Además de lo anterior, el Decreto establece una serie de exigencias que afectan, al municipio de Irún.

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

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



Por último, a nivel municipal está la Ordenanza Municipal de ruidos y vibraciones aprobada definitivamente mediante Acuerdo Plenario de 27 de octubre de 2004.

Esta ordenanza tiene como objeto regular la actuación municipal en orden a la consecución de los objetivos de calidad ambiental en materia de ruidos y vibraciones originados en el ambiente exterior e interior, así como fijar los sistemas, procedimientos y actuaciones necesarios para conseguir dichos objetivos dentro del término municipal de Irún.

Sin embargo, la ordenanza no se encuentra adaptada a las prescripciones establecidas por el Decreto 213/2012, resultando éste de aplicación en todo lo referente a los objetivos de calidad acústica anteriormente señalados.

3. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DEL MAPA DE RUIDO

El mapa de ruido realizado por el Ayuntamiento de Irún mostraba por un lado, los niveles de ruido calculados a 4 m. de altura sobre el terreno, y por otro, la población afectada en el municipio a diferentes rangos de ruido, en base al cálculo del sonido incidente en fachada. Este cálculo de población afectada se realizó teniendo en cuenta dos evaluaciones:

- Población afectada considerando que toda la población del edificio se sitúa a 4 m. de altura
- Población afectada teniendo en cuenta la diferente distribución de la población en cada planta de cada edificio.

Obtenida esta información, a continuación se resumen los análisis acústicos realizados:

Respecto al Mapa de Ruido a 4 m.

El tráfico de calles es el que mayor afección produce, siendo las zonas más expuestas, las viviendas ubicadas junto a los ejes que atraviesan el municipio, es decir, tales como avenidas Iparralde, Nafarroa, Gipuzkoa, Elizatxo, Letxumorro y Colón, o la calle Hondarribia.

En cuanto al tráfico de carreteras las zonas más afectadas son:

- Las viviendas más expuestas a los ejes de la AP – 8, correspondientes a la parte sur del núcleo urbano, especialmente de zonas como Txenperena, Erribera, Arbes, Blaiazpi o Urdaienea.
- Las viviendas más expuestas a los ejes de la GI-636, correspondientes a los barrios situados al norte del núcleo urbano de Irún, en calles como Juan Thalamas Labandibar, Ramón Iribarren, Errotaundi, Jaizubia o la variante Santiago Urtizbera.



Respecto al tráfico ferroviario, por el municipio transcurren las líneas ferroviarias gestionadas por ADIF y por ETS, de manera que la afección de estas es la siguiente:

- Las viviendas más expuestas a las líneas de ADIF corresponden a las situadas a lo largo de su recorrido por el centro del núcleo urbano de Irún, principalmente las fachadas orientadas a la vía de las calles Andrearriaga, Txatxena, Xarlengo, Marinel, Balleneros y Estación.
- En cuanto a las líneas de ETS, las viviendas con mayor afección son prácticamente las mismas que la línea de ADIF ya que la mayor parte de su recorrido van en paralelo, aún así se podrían añadir las fachadas más afectadas de la calle Jacobo Arbelaz.

Por último, en cuanto a la actividad industrial, debido a la distancia existente entre los núcleos residenciales y las zonas industriales, no existe afección industrial a viviendas.

Respecto a la población afectada

En la siguiente tabla se muestran los resultados de población afectada a 4 m. por cada foco de ruido y con la suma de todos ellos, para diferentes rangos de ruido.

Rangos	TRÁFICO CALLES			TRÁFICO CARRETERAS			TRÁFICO VIARIO (calles + carreteras)			TRÁFICO FERROVIARIO			INDUSTRIA			TOTAL			
	L _d	L _e	L _n	L _d	L _e	L _n	L _d	L _e	L _n	L _d	L _e	L _n	L _d	L _e	L _n	L _d	L _e	L _n	
50 - 54			12.365			2.684			15.439			623			0				15.296
55 - 59	14.283	14.122	9.082	3.507	3.765	1.319	16.636	16.978	10.655	579	712	250	1	1	0	16.727	17.027	8.858	
60 - 64	11.022	11.008	1.239	1.761	1.813	473	13.168	13.190	1.960	324	402	26	1	1	0	12.306	11.873	845	
65 - 69	4.548	3.345	0	1.026	1.002	35	5.761	4.680	37	9	30	0	0	0	0	3.931	3.371	28	
> 70	-	-	0	-	-	29	-	-	29	-	-	0	-	-	0	-	-	22	
70 - 74	7	1	-	136	117	-	136	117	-	0	0	-	0	0	-	102	80	-	
> 75	0	0	-	23	21	-	23	21	-	0	0	-	0	0	-	23	21	-	

De estas, se concluye que el **tráfico viario**, en términos de población afectada, es claramente el que causa mayor afección en Irún, siendo el tráfico de calles el que genera mayor población afectada. Sin embargo, son las carreteras las que generan población afectada a niveles de ruido más elevados.

El tráfico ferroviario también genera población afectada, mientras que la industria apenas influye en términos de población afectada.

Esta información se completa con los indicadores de población afectada por encima de los objetivos de calidad acústica, que son los siguientes:



➤ **Indicador B8.** Es uno de los Indicadores comunes propuestos por la Agencia Europea de Medioambiente. Este indicador tiene en cuenta los mapas de ruido en fachadas a 4 m. de altura, y representa la población afectada a niveles de ruido por encima de los objetivos de calidad acústica; que en este caso, se toman como referencia los establecidos por el Decreto 213/2012 para un área acústica tipo a) residencial existente, es decir los niveles acústicos de 65-65-55 dB(A) en los períodos día-tarde-noche, respectivamente.

➤ **Indicador local de gestión del ruido (indicador ILGR).** Es emplea para obtener una estadística de población afectada más ajustada a la realidad del municipio. Este indicador es similar al anterior, aunque se calcula teniendo en cuenta la diferente exposición al ruido para cada altura y la distribución de la población en todas las plantas de los edificios y no solo a 4 m. de altura.

INDICADOR	FOCO DE RUIDO	Nº de habitantes			% Población		
		L _d >65	L _e >65	L _n >55	L _d >65	L _e >65	L _n >55
Población afectada a 4 m: B8	TRÁFICO CALLES	2.724	2.190	7.696	4%	4%	13%
	TRÁFICO CARRETERAS	994	943	1.542	2%	2%	3%
	TRÁFICO FERROVIARIO	5	24	180	0%	0%	0%
	INDUSTRIA	0	0	0	0%	0%	0%
	TOTAL	4.048	3.464	9.732	7%	6%	16%
Población afectada en altura: ILGR	TRÁFICO CALLES	1.156	722	4.764	2%	1%	8%
	TRÁFICO CARRETERAS	1.063	923	1.735	2%	2%	3%
	TRÁFICO FERROVIARIO	2	13	80	0%	0%	0%
	INDUSTRIA	0	0	0	0%	0%	0%
	TOTAL	2.531	1.981	7.293	4%	3%	12%

NOTA: Población de Irún: 61.481

De esta tabla se puede concluir que:

- El periodo más desfavorable es la noche, por presentar mayor población afectada por encima del nivel de referencia de 55 dB(A). Para el período nocturno, la población afectada según el indicador de población afectada a 4m es de un 16 %, y según el indicador de población afectada en altura, ILGR, es de 12%, **por tanto en el periodo nocturno el porcentaje de población afectada se reduce un 4% utilizando el indicador ILGR.**
- Con ambos indicadores, el foco de ruido ambiental que mayor afección genera en el municipio es el tráfico viario de las calles, seguido por el tráfico viario de carreteras



- La población afectada por el tráfico ferroviario y por la actividad industrial es inferior al 1 % con ambos indicadores.

Complementariamente se obtuvieron datos adicionales que concluía que en torno al 59% de la población de Irún tiene unos niveles de ruido propios de zonas tranquilas, es decir, 5 dB(A) inferiores a los objetivos de calidad acústica establecidos para zonas residenciales (55 dB(A) durante el periodo nocturno).

Mientras que existe un 1% de la población del municipio que sufre una afección acústica 5 dB(A) superior a los objetivos de calidad acústica durante el periodo nocturno, y menos de una treintena de ciudadanos soportan niveles de ruido 10 dB(A) superiores a esos niveles.

4. OTROS PLANES Y PROGRAMAS RELACIONADOS EN EL ÁMBITO MUNICIPAL

En este apartado se expone el marco que afecta al mapa de ruido y particularizando todas aquellas acciones que Irún ha desarrollado y que afectan de forma expresa o implícita al ruido ambiental.

El ruido ambiental, esto es, el producido por los focos que se consideran en este mapa, afecta no sólo a las disposiciones que puede adoptar el Ayuntamiento de Irún sino que se enmarca dentro de una problemática de ámbito mundial (acuerdos de Kioto, carta de Aalborg, **XXI Conferencia Internacional sobre Cambio Climático** de París) e incluye el europeo, estatal, autonómico, el territorio histórico y finalmente el Ayuntamiento.

De esto se deduce que el ruido ambiental, como así lo reconocen las directivas europeas, las leyes de ruido y las normas de desarrollo, supera el ámbito municipal y es consecuencia de los modelos territoriales, económicos, sociales y culturales. En este caso el nivel más alto que puede entenderse como accesible para el ayuntamiento es el nivel autonómico, que es el que directamente afecta a las posibilidades de gestión municipal.

Los focos que se consideran ambientales son los que se derivan fundamentalmente de la movilidad pues se refieren fundamentalmente al tráfico urbano, interurbano y tráfico ferroviario. Como ya se ha comentado, recoge también los focos generados por las empresas, pero no otros focos no normalizados como el ocio, camiones de limpieza o basuras, jardinería, etc...que serán objeto de otro mapa de ruido.

Para evaluar el ruido ambiental, debe tenerse en cuenta el diseño de ciudad que se fija en el Plan General, si bien, como ya se ha comentado, el modelo de ciudad que Irún puede proponer estará condicionado por las distintas directrices y planes de ordenación territoriales y sectoriales.

En este marco general, el Ayuntamiento de Irún tiene una larga trayectoria en la gestión de ruido ambiental, ya que a lo largo de los años ha venido realizando diferentes acciones con objeto de disminuir



la afección acústica dentro del entramado urbano. En este sentido, las actuaciones que se han llevado a cabo se pueden agrupar en los siguientes dos grandes grupos:

- El diseño de ciudad (fundamentalmente Plan General y ordenanzas)
- Estudios específicos (Plan de Movilidad, Agenda 21, etc...)

Plan General

El Plan General del 2015 incluye la zonificación acústica del municipio en función de los diferentes usos, estableciendo un régimen general de regulación para las áreas acústicas:

- Se recoge la normativa aplicable a las servidumbres acústicas vinculadas a la navegación aérea
- En los ámbitos de Planeamiento que se consideran limítrofes con los sectores ferroviarios, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente."
- En los ámbitos de Planeamiento de nuevos desarrollos y en los que se prevé una modificación de la ordenación pormenorizada se obliga a incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona."
- Como resultado de aplicación el Decreto 213/2012, el Plan General recoge su determinación para la no ejecución de futuros desarrollos urbanísticos en áreas donde se incumplan los objetivos de calidad acústica en el ambiente exterior, sin perjuicio de lo estipulado en los artículos 43 y 45 del citado Decreto.
- No se consideran compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas $Leq=60dB(A)$ del aeropuerto de San Sebastián.
- En los ámbitos clasificados como Suelo No Urbanizable afectados por la huella sonora, no se consideran compatibles nuevas construcciones para usos residenciales ni dotacionales educativos o sanitarios ni las modificaciones urbanísticas que supongan incremento del número de personas afectadas para dichos usos, indicándose dichos requisitos en las fichas urbanísticas correspondientes.

Además, uno de los objetivos fundamentales del Plan General lo constituye la reordenación viaria para permitir una adecuada jerarquización de tráfico, poniendo a punto un modelo de estructura de ciudad en el que las comunicaciones se hagan más fluidas y racionales.



Este objetivo está basado en las propuestas concretas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que integra las políticas de transporte, medioambiente urbano y tráfico, con objeto de favorecer desde el Plan General la recuperación de espacios urbanos para el peatón, la bicicleta y el uso del transporte colectivo.

Así el Plan General define los itinerarios peatonales y ciclistas como una malla continua y se propone la canalización del tráfico de paso con la creación de un viario que sirva como distribuidor sur y la prohibición o restricción del paso de vehículos pesados por la N-I así como la mejora del diseño de la llamada variante.

La propuesta de ordenación ha buscado un desarrollo basado en una estructura policéntrica lo que permite el fácil acceso a las necesidades básicas en cada zona o barrio. Igualmente, la ubicación de los nuevos centros de mayor importancia, como la renovación del tejido urbano sobre la estación ferroviaria, se basa en la proximidad a las redes de accesibilidad de los distintos medios de transporte, favoreciendo especialmente el transporte público, el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Plan De Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Las principales Actuaciones y Políticas en que queda enmarcado el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Irún son: La Agenda 21 (2006/2007), Plan de Movilidad Laboral de Irún (2007), Plan de Movilidad de Tráfico (2007), el Plan estratégico de Irún 2020 (2008), el Plan de calidad ciudadana (2008/2009), Estudio de Gestión de Demanda en el Hospital Comarcal de Irún (2009) y el Plan de barrios (2009).

El PMUS de Irún se escala en tres horizontes temporales coincidentes con tres fases de desarrollo: Fase I, actuaciones inmediatas y corto plazo a desarrollar en 2011 y 2012, Fase II, actuaciones a medio plazo previstas en 4 años (2016) y Fase III, actuaciones a largo plazo previstas para 2020 (8 años).

El documento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible o PMUS, es un trabajo de tipo sectorial cuyo objetivo fundamental es proponer a la Corporación Municipal una herramienta de planificación que facilite el desarrollo de medidas por y hacia una movilidad más sostenible, respetuosa con el medio ambiente y energéticamente eficiente.

Este documento se encuentra articulado de forma escalonada en distintos niveles que incluyen Metas y objetivos a largo plazo, Políticas Básicas y una serie de Areas de Intervención. Las metas y objetivos a largo plazo están ligadas a los grandes problemas socioeconómicos, ambientales, energéticos, de crecimiento sostenible y de eficiencia de transporte.

Entre las metas principales que recorren todas las actuaciones propuestas en el PMUS, están las de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Irún a través de la reducción de los tiempos de viaje en la movilidad urbana, la reducción generalizada de los impactos directos sobre el ciudadano como el ruido, la contaminación del aire y la congestión, la recuperación de espacio público urbano para el transporte no motorizado, fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible, favorecer el trasvase de viajes desde el vehículo privado hacia los desplazamientos andando, en bicicleta y en transporte público,



perseguir la igualdad de accesibilidad a servicios, usos urbanos y equipamientos para todos los colectivos usuarios del transporte y aumentar la seguridad vial y reducir el número de accidentes.

Como segunda meta se considera la de reducir el impacto ambiental derivado del transporte, especialmente el ruido y la emisión de gases producidos por los vehículos privados, con medidas como coordinar las acciones del PMUS con otras iniciativas incluidas en la estrategia de lucha contra el cambio climático, alcanzar una reducción en la emisión de CO2 por el sistema de movilidad, disminuir la emisión de gases contaminantes derivados de la movilidad urbana, reducir el nivel de ruido en el viario urbano, limitando la circulación de vehículos en las zonas residenciales y acometiendo medidas paliativas para los colectivos que sufren niveles por encima de los admisibles, redistribuir el espacio público de manera que se favorezca al transporte público, al peatón y al ciclista, reduciendo el espacio viario actualmente dedicado al automóvil, promover la eliminación de barreras infraestructurales de tipo físico, viario, ferroviario, haciendo viable el tránsito peatonal y ciclista a través de las mismas y mejorar la movilidad y accesibilidad a los servicios de los colectivos con movilidad reducida.

Para alcanzar estas metas, el PMUS plantea la conveniencia de acudir a las políticas básicas de fomento de los modos no motorizados; potenciación de un reparto modal favorable al transporte público; favorecimiento de un uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público; incidencia sobre los colectivos ciudadanos; mejora de la calidad ambiental y el ahorro energético, y finalmente la planificación sostenible del desarrollo urbano.

Estas "políticas" a su vez dan lugar en el PMUS, a una serie de áreas de Intervención con objetivos específicos dan lugar a un paquete de programas y medidas de actuación. El Plan de Movilidad sostenible se estructura así en áreas de intervención que luego se desarrollan a través de uno o varios programas cada área, en total más de 50 programas de intervención.

Las áreas de intervención, y por tanto los programas de actuación correspondientes, versan sobre movilidad peatonal, movilidad ciclista, transporte público, ordenación de la circulación y estructura de la red viaria, circulación y distribución de mercancías, seguridad vial, intervenciones sobre el espacio público / espacio ciudadano, aparcamiento, gestión de la movilidad para colectivos específicos, formación y educación en la movilidad sostenible, organización municipal de apoyo a la movilidad sostenible, mejora de la calidad ambiental y ahorro energético y finalmente políticas urbanísticas y movilidad.

Se desglosan a continuación estos programas:

1. Movilidad peatonal:

a) Áreas de ordenación peatonal, Áreas 30 (medidas de señalización y templado de tráfico)

Eje Hondarribia - Zubiarre - Estación - Colón - Paseo de Navarra

Área 30: Plaza del Ensanche y su prolongación hasta Fco. de Gainza



Área 30: Plaza de Luis Mariano y su prolongación hasta León Iruretagoinea

Área 30: barrio Pio XII

2. Movilidad ciclista

a) Actuaciones en la red de bidegorris existente

Puntos de ruptura y actuaciones menores

b) Red de bidegorris propuesta

Itinerario 1: Fuenterrabia – Palmera (tres fases de ejecución)

Itinerario 4: Letxumborro (dos fases de ejecución)

c): Mejora de la intermodalidad en la movilidad ciclista

Creación de aparcamientos de bicicletas en las estaciones ferroviarias

3. Potenciación del Transporte Público

a) Creación de nuevas paradas

b) Mejora de paradas existentes (marquesinas, señalización y conservación)

c) Servicio público de transporte rural

4. Ordenación de la circulación urbana

a) Intersecciones conflictivas (cruce de Guipuzcoa con el Paseo de Colón: Miguel de Astigar)

5. Espacio público espacio ciudadano

a) Adaptación de la normativa

b) Irún ciudad sin coche

6. Organización municipal de apoyo a la movilidad sostenible

a) Foro de apoyo a la movilidad sostenible

b) Plan de Comunicación

De ello cabe resaltar que todas las medidas tendrán un efecto positivo sobre el ruido generado por el tráfico, señalándose específicamente la necesidad de "Reducir el nivel de ruido producido por el tráfico: desarrollar un plan de acción en las áreas con más de 55db de nivel de ruido."

Para una información más extensa y concreta se remite al plan publicado en la web municipal.

Agenda Local 21



La AL21 debe ser entendida como un proceso y sus Planes de Acción (PAL) como instrumentos de gestión municipal para los temas relacionados con la sostenibilidad local. Además, se trata de un proceso dinámico por tanto que las acciones que los contienen y que se ejecutan en un horizonte temporal determinado, dan respuesta a los objetivos estratégicos que se definen para la ciudad en el momento de su elaboración.

Tras la aprobación del I Plan de Acción de la Agenda Local 21 en el 2007, se ha revisado el mismo, habiéndose aprobado el II PAL de Irún en abril de 2015.

La elaboración y diseño del II PAL se ha llevado a cabo en base a las directrices recogidas por Gobierno Vasco, teniendo en cuenta aspectos territoriales como la Movilidad y el Transporte.

Una vez definida la visión a futuro de la ciudad, entendido como la dirección a la que se quiere llegar en el horizonte temporal estipulado para el PAL, se definen una serie de líneas estratégicas u objetivos generales a alcanzar.

El II Plan de Acción Local Irún 21 establece pues el conjunto de objetivos y acciones a desarrollar que, dando respuesta al análisis previo del diagnóstico social, económico y ambiental del municipio, permitan avanzar hacia el desarrollo más sostenible del municipio.

Este II Plan de Acción Local Irún 21 se estructura en 16 Líneas Estratégicas a las que se asocian diversos Programas y de cada uno de los cuales derivan diferentes Acciones. El esquema de Líneas Estratégicas que afectan al ruido sería:

LE 3 - Potenciar los desplazamientos a pie y en modos de transporte alternativos al vehículo privado

LE 4 - Promover el consumo responsable, mediante el uso y gestión eficiente de los recursos naturales

LE 5 - Favorecer la calidad ambiental en la ciudad y reducir los impactos

LE 6 - Promover las medidas necesarias para evitar riesgos y gestionar correctamente las actividades económicas

LE 10 - Promover el bienestar de toda de la ciudadanía, garantizando la inclusión y cohesión social así como el acceso a los servicios básicos

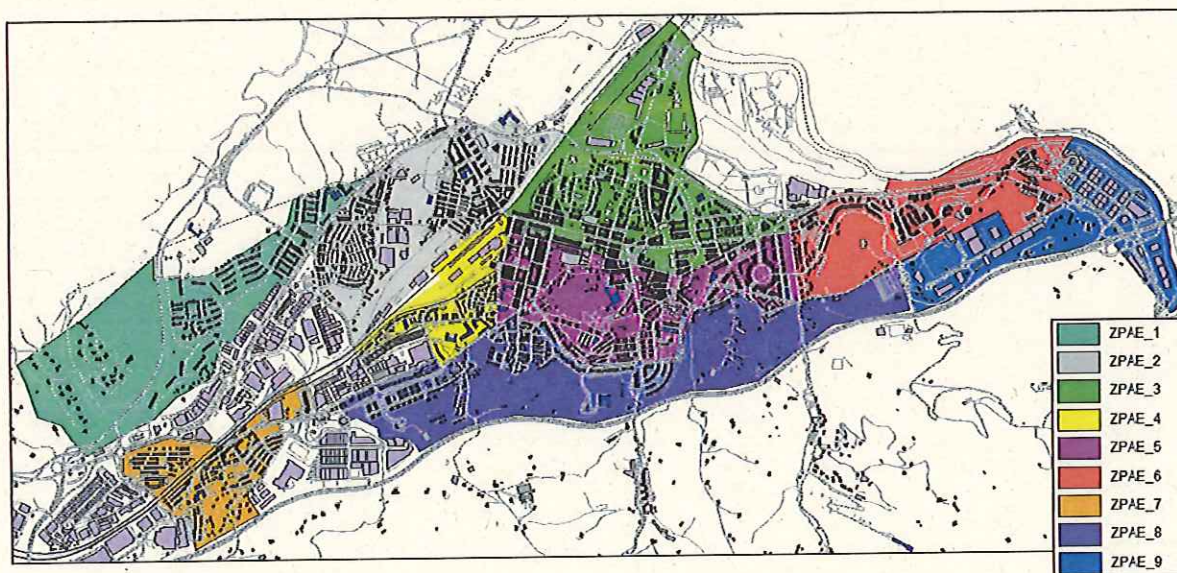
LE 14 - Fomentar políticas orientadas a hacer que la opción de ser una persona física activa sea la opción fácil



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

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

Aunque el Plan de Acción no se reduce a la actuación en estas zonas, a continuación se identifican estas ZPAE:



Para poder tener un criterio sobre cómo priorizar la declaración de ZPAE, se propone inicialmente seguir el siguiente criterio de prioridad para su delimitación y definición de los correspondientes planes zonales.

Prioridad 1. Razones urbanísticas: Presencia de futuros desarrollos urbanísticos de acuerdo con el Decreto 213/2012

Prioridad 2. Existencia de un número reiterado de quejas y alegaciones sobre un foco de ruido sobre el que se haya constatado existencia de conflicto acústico.

Prioridad 3. Existencia de un número de población relevante afectada con niveles de ruido 5 dB(A) superiores a los OCA.

Estos criterios son una primera aproximación que pueden ir modificándose en función de la experiencia que se vaya adquiriendo en el desarrollo del Plan de acción.



6. ESTIMACIÓN DE LA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS POR NIVELES SUPERIORES A LOS OCA

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



7. LÍNEAS DE ACTUACIÓN PARA EL PERIODO 2017-2021

El ruido es una variable ambiental que tiene un claro carácter transversal, ya que guarda relación directa con un importante número de variables diferentes que forman parte del diseño de ciudad, como son: Movilidad, diseño urbano, planeamiento, servicios municipales, actividad industrial o de ocio, espacio público, etc.

Por ello, este Plan de Acción tiene como objetivo principal la inclusión de la variable ruido en la toma de decisiones de los diferentes planes municipales que forman parte del diseño de ciudad.

El Plan de Acción se estructura en varias líneas de actuación, en las que se incluyen actuaciones concretas a desarrollar:

Línea de actuación 1: Plan de Gestión del Ruido

Objetivo:

Definición de un sistema de gestión municipal que permita integrar la variable acústica en los proyectos municipales, para que las actuaciones que se pongan en marcha desde los diferentes departamentos técnicos, tengan presente la necesidad de incorporar el ruido como un elemento más de valoración y discusión.

Descripción:

El Plan de Gestión del Ruido debe contar con una estructura municipal organizada y con un coordinador del sistema de gestión del ruido que lo impulse y que además esté presente en todos los proyectos que se pongan en marcha, y que puedan influir en los niveles de ruido o afecten al Plan de Acción del ruido.

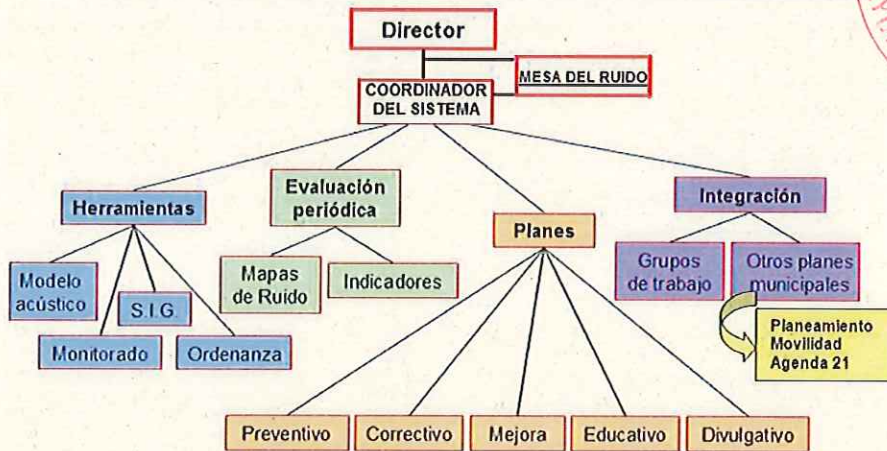
Además es importante que el coordinador del sistema cuente con un equipo multidisciplinar, que hemos denominado mesa del ruido, en el que participen diferentes áreas que tengan que ver con la variable acústica: movilidad y tráfico, urbanismo y planeamiento, agenda 21, industria y actividades...etc.

Además el Plan director debe contar con un Plan específico contra el Ruido en el que se desglosen las líneas de trabajo, los objetivos y las actuaciones para cumplirlos.

El siguiente diagrama resume de manera visual este concepto.



ESQUEMA RESUMEN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DEL RUIDO



Desarrollo:

Actuación 1.1: Creación de una Comisión de Coordinación del ruido

- Integrar la variable ruido en los planes y proyectos municipales que puedan afectar al Plan de Acción, evitando o minimizando los efectos negativos que ciertas actuaciones podrían provocar (tráfico fluido - reducción de velocidad, pavimentos....)
- Mantener vivo el sistema de gestión del ruido así como sus herramientas, de forma que los mapas de ruido y de fachada que se han obtenido, la zonificación y los mapas de conflicto, todo ello recogido en el SIG acústico, se utilicen por la mesa del ruido como herramientas de discusión y toma de decisiones.
- Evaluar el cumplimiento del Plan de Acción municipal contra el ruido

Línea de actuación 2: Plan de mejora

Objetivo:

Mejora de los datos de entrada

Descripción:

En la elaboración de los mapas de ruido, la caracterización de las diferentes variables que influyen en la generación y propagación del ruido juegan un papel fundamental.

En una primera valoración, los estudios recurren a la mejor información disponible, lo que a veces requiere asumir simplificaciones o suponer condiciones "estándar" que a medida que se profundiza en la



gestión, se pueden ir matizando, especialmente cuando ello puede afectar a la caracterización de los niveles emitidos o a valorar su incidencia en el entorno o en la molestia de la población.

El mejor conocimiento de cómo afectan diferentes variables a la emisión, es una información fundamental para mejorar la gestión del ruido y lograr mejores resultados en los planes de acción.

Desarrollo:

Las acciones en este sentido serían:

- Identificar variables que requieren un mejor conocimiento para la evaluación del ruido
- Establecer unos puntos de aforo para las vías urbanas, definiendo un calendario.
- Monitorización de resultados en calles de interés o que se prevea cambio

Línea de actuación 3: Plan preventivo

Para cumplir con estos objetivos preventivos se proponen las siguientes líneas de actuación:

Actuación 3.1. Protección de zonas tranquilas y zonas con riesgo de superar los OCAs

Objetivo:

La protección de zonas tranquilas es uno de los objetivos generales que marca la Ley 37/2003 del ruido, por lo que se incluye esta línea dentro de los objetivos del Plan de Acción del Ruido.

Desarrollo:

Además de los resultados obtenidos del mapa de ruido, se han extraído conclusiones respecto a la importancia de la labor preventiva. Esto implica prestar atención a aquellas zonas con riesgo de superar los OCAs ya que un aumento de los niveles de ruido revertiría en un aumento de la superficie expuesta y por tanto de la población afectada.

Por clarificar el concepto de zona tranquila, hay dos definiciones establecidas en la legislación, por un lado zona tranquila urbana (descrita tanto en la Ley 37/2003, como en el Decreto 213/2012), y la zona tranquila en campo abierto (solo definida en la legislación estatal):

- **Zonas tranquilas urbana (Ley 37/2003):** los espacios en los que no se supere un valor, a fijar por el Gobierno, de un determinado índice acústico.
- **Zonas tranquilas urbana (Decreto 213/2012):** espacios pertenecientes al área acústica de tipología a) o e) que cumpla con sus objetivos de calidad acústica y que por



sus características o su uso requiera una mayor protección frente a la contaminación acústica.

- **Zonas tranquilas en campo abierto:** *los espacios no perturbados por ruido procedente del tráfico, las actividades industriales o las actividades deportivo-recreativas.*

Tanto el RD 1367/2007 que desarrolla la ley 37/2003 del ruido, como el Decreto Vasco 213/2012 establecen que los OCA a cumplir en esas zonas tranquilas urbanas son 5 dB(A) inferiores a los establecidos por su zonificación.

Es decir, para una zona tranquila de uso predominante residencial, el objetivo de calidad acústica sería mantener dicha zona con niveles de $L_n \leq 50$ dB(A). Puesto que este además es el objetivo de calidad acústica para los nuevos desarrollos residenciales, parece lógico incluir dichos nuevos desarrollos en la calificación de zonas tranquilas residenciales.

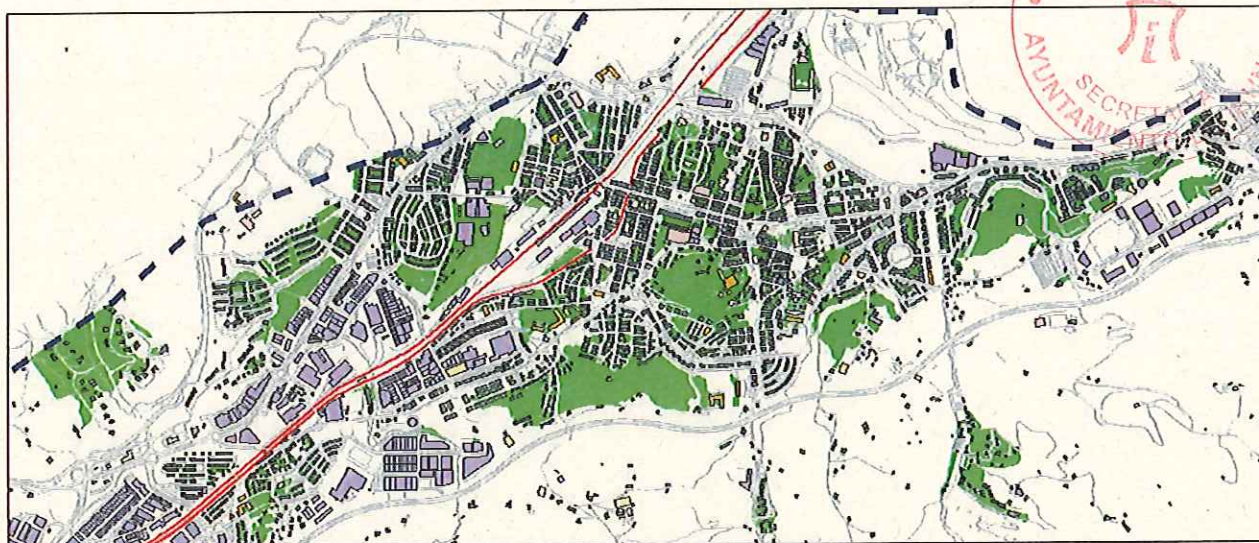
Por tanto entendemos que podrían considerarse *zonas tranquilas*:

1. en la aglomeración, los espacios comunitarios de uso público y zonas residenciales ubicadas en la zona urbana y que cumplan con niveles de $L_n \leq 50$ dB(A), además de los nuevos desarrollos que deben cumplir con el nivel de $L_n = 50$ dB(A). Se podrían valorar también así aquellos que cumplan el OCA sólo en los índices de día y tarde, asumiendo que son los periodos de mayor utilización por la población.
2. en campo abierto, se podrían incluir los barrios rurales diseminados que se encuentran fuera de la zona urbana, y que no estén afectados acústicamente por las infraestructuras y actividades humanas.

En conclusión para delimitar las zonas tranquilas, los aspectos a tener en cuenta son los siguientes:

- Áreas en la zona urbana de uso predominante residencial donde los niveles son, $L_n \leq 50$ dB(A), incluyendo los nuevos desarrollos residenciales.
- Áreas que engloben barrios rurales diseminados donde los niveles son, $L_n \leq 50$ dB(A).

Teniendo en cuenta el Mapa de Ruido elaborado, una primera definición de zonas tranquilas queda representado en el siguiente plano:



Deberán definirse estas zonas de manera más homogénea. Una vez se delimiten pueden establecerse líneas de actuación para la protección de dichos espacios, evitando la degradación acústica de los mismos. Por lo tanto, se recomienda establecer un plan de protección y también una evaluación periódica de estos espacios con objeto de vigilar su evolución, sobre todo en las zonas en las que se prevean cambios en los niveles de ruido por la incorporación de nuevos focos emisores o por incrementos de tráfico.

Actuación 3.2. Integración del ruido en la Planificación urbanística.

A. Definición del Protocolo de actuación en caso de detectar conflictos acústicos.

Objetivo:

Disponer de herramientas para prevenir o minimizar los conflictos acústicos que puedan generar nuevos desarrollos o infraestructuras.

Descripción:

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

Por otro lado, el propio decreto vasco, da la competencia de la verificación de la calidad acústica en la edificación a los Ayuntamientos. Esta línea pretende responder a esa exigencia para crear en el Ayuntamiento la estructura necesaria para abordar esta nueva competencia.



Desarrollo:

En esta actuación se plantean las siguientes acciones:

- Creación de un procedimiento interno para coordinar la solicitud y recepción de los estudios acústicos que deben realizarse, así como las verificaciones de la calidad acústica de las edificaciones, en aplicación del Decreto 213/2012.
- El estudio acústico debería proporcionar una valoración acústica de la zona donde se ubicará el nuevo desarrollo o infraestructura municipal, que obtenga los niveles de inmisión tanto a nivel de calle (2 metros de altura), como niveles de inmisión teniendo en cuenta el sonido incidente en fachada a todas las alturas. Además, si el nuevo desarrollo se sitúa a menos de 75 m. de una línea ferroviaria, el estudio deberá incluir un análisis de vibraciones. Si el ámbito se encuentra dentro de la Zona de Servidumbre Acústica de una infraestructura, dicho estudio deberá remitirse al gestor del mismo.
- Se trata de diseñar en fase de proyecto las medidas preventivas más eficaces que no se basen exclusivamente en el empleo de pantallas acústicas, sino que tengan en cuenta otros parámetros como: diseño de edificios y viales internos, medidas de calmado de tráfico, ubicación de estancias, percepción visual y acústica.
- En caso de que no pudieran cumplirse mediante medidas proporcionadas los objetivos de calidad acústica exigidos en el exterior, habría que aplicar alguna de las excepciones del Art. 43 del Decreto 213/2012, y por tanto definir las características del aislamiento para el cumplimiento de niveles en el interior de la edificación.
- Solicitud a los promotores de cada nueva edificación o conjunto de edificaciones, de un informe de ensayo realizado por entidad acreditada, según establece la Orden de 15 de junio de 2016, del Consejero de Empleo y Políticas Sociales, sobre Control Acústico de la Edificación de Gobierno Vasco, o normativa que la sustituya, que compruebe el cumplimiento de la calidad acústica de las edificaciones establecida en la legislación. Para ello, se aplicará lo que establezcan las guías o instrucciones técnicas autonómicas existentes, o, en su caso, legislación que lo regule.

En el caso de nuevas infraestructuras de gestión no municipal se recomienda que el protocolo de actuación vaya dirigido hacia la revisión exhaustiva del Estudio de Impacto Ambiental, con objeto de detectar el impacto acústico sobre el municipio y solicitar la incorporación de las medidas correctoras a aplicar, estableciendo una vigilancia desde el Ayuntamiento de dichas medidas.



B. Jornada de formación interna.

Objetivo:

Dotar a los técnicos municipales del conocimiento necesario para que puedan responder ante la aplicación del Decreto 213/2012 en cuanto a nuevos desarrollos urbanísticos.

Desarrollo:

Se propone una jornada de formación sobre:

- la *zonificación acústica y las directrices para la delimitación de áreas acústicas* ya que la zonificación habrá de revisarse con carácter general cada 10 años, y en particular cuando se realice una modificación significativa del planeamiento. El disponer de una formación adecuada permitirá la ordenación del territorio, intentando en la medida de lo posible la compatibilización de usos contiguos, por ejemplo no delimitando una zona industrial próxima a una zona residencial y la definición de zonas de transición en los futuros desarrollos con objeto de evitar conflictos acústicos entre zonas que difieren los OCA en 5 dB(A).
- Protocolo de actuación ante la detección de conflictos acústicos.
- Estudio específico de ruido y vibraciones. Tratamiento
- Sistemática para la aplicación de excepciones al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el exterior.



Línea de actuación 4: Plan correctivo

Se muestra el diagrama resumen de esta línea de actuación:

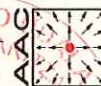


Actuación 4.1. Corrección de la contaminación acústica: Delimitación de Zonas de protección acústica especial (ZPAE) y Planes zonales específicos

Para cumplir este objetivo no solamente hay que definir las zonas en las que se superan los objetivos de calidad acústica, sino que también hay que incorporar un Plan zonal específico para la mejora progresiva del ambiente sonoro hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación. Aunque no se establece un plazo específico se recomienda al Ayuntamiento incorporar al Plan de Acción aquellas medidas correctoras que a corto-medio y largo plazo contribuyan en particular a cumplir con los planes zonales específicos prioritarios y en general a la mejora progresiva de la calidad acústica en el municipio.

Una vez establecidas las ZPAE, se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

- Establecer prioridades. La declaración de ZPAE lleva aparejado la elaboración de planes zonales, lo cual requiere de medidas correctoras concretas y un calendario de actuación con su correspondiente presupuesto, es decir, requiere de unos recursos que hacen que establezcan prioridades en los planes zonales de las diferentes ZPAE que se tengan que declarar.
- Definición de acciones de carácter global que afecten a gran parte del municipio, como pueden ser acciones en movilidad y normativas.
- Definición de los planes zonales: En las ZPAE se definirán planes zonales, que marcarán la incidencia de los planes de acción global en cada zona y definirán el desarrollo de acciones específicas para cada zona, marcando las acciones prioritarias a corto y medio plazo.
- Integrar cada plan zonal con otras líneas de acción del Plan de Acción
- Seguir la evolución de la mejora global en el municipio.



Línea de actuación 5: Actuaciones relacionadas con el ocio en la calle y otros focos no ambientales

Objetivo:

Conocimiento mayor de la problemática acústica existente sobre otros focos no incluidos en el mapa de ruido. Se pretende con estas actuaciones conseguir una mayor compatibilidad de usos, acercando posturas y buscando soluciones que resulten apropiadas tanto para los vecinos como los empresarios de la zona.

Descripción:

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

En primer lugar, es importante conocer el impacto acústico que estos focos generan en la población y relativizar su contribución respecto al resto de focos, de manera que se pueda disponer de la información suficiente para priorizar la toma de decisiones sobre posibles actuaciones.

Desarrollo:

El principal foco sobre el que se plantea esta línea de actuación es el de actividades en el espacio público y en suelo urbano residencial, por ser estos los que mayores conflictos pueden causar.

En este sentido, las acciones a desarrollar en esta línea son:

- Conocer la problemática para poder plantear acciones, diferenciando entre problemática de los locales y de la actividad asociada en su exterior: aglomeración de personas, terrazas, etc.
- Realización de mediciones acústicas para caracterizar cada tipo de ruido.
- Identificar las causas del ocio nocturno y valorar su incidencia en los OCA, a través de mediciones de motirado, para valorar el peso que tiene este tipo de ruido respecto a los niveles acústicos promedio. En este caso lo recomendable es comparar noches entre semana y noches de fin de semana, ya que es éste análisis el que permite valorar el peso que tiene el ocio nocturno en el promedio de la noche.
- Valorar la posibilidad de declarar las zonas afectadas como Zonas de Protección Acústica Especial ZPAE, o como Zonas Acústicamente saturadas, ZAS.



- Establecer un plan de actuación en las ZPAE y/o ZAS, en función de la problemática de cada zona, incluyendo un plan de seguimiento que establezca las soluciones necesarias en función de la problemática existente en cada zona.
- Incorporar limitaciones al ruido en los eventos organizados por el Ayuntamiento: conciertos, pruebas deportivas, actos culturales, atracciones en fiestas, etc.
- Estudiar la adecuación de las características acústicas de los edificios municipales a su uso: educativo, deportivo, cultural,...
- Incluir en los pliegos de obras exigencias respecto al ruido (horarios, niveles de emisión máximos, etc.), especialmente en obras de cierta duración.

Línea de actuación 6: Plan Educativo y Divulgativo

Objetivo:

Crear una herramienta para la consulta de la información acústica y la Educación ambiental tanto interna como externa. Las tareas a desarrollar para el cumplimiento de este objetivo son:

Desarrollo:

Actuación 6.1. Divulgación de la información acústica

Se propone crear para la difusión de la información acústica, una **herramienta** que permita tener la **información accesible a través de la página web**, y de fácil manejo.

Se trata de mostrar a la ciudadanía los esfuerzos del Ayuntamiento por analizar este tipo de contaminación y hacerles partícipes de su preocupación, no de crear conflictos con el ciudadano, pudiendo incorporar además un espacio para el ciudadano en el que pueda participar mediante dudas o sugerencias. Esto supondría un intercambio de impresiones entre la mesa de trabajo para el Ruido y el ciudadano, con el fin de aportar ideas y soluciones a los problemas que al ciudadano le preocupan.

Actuación 6.2. Formación interna y externa

La definición de campañas de sensibilización y concienciación pueden resultar útiles para implicar tanto a los técnicos del Ayuntamiento como a la población en el sistema de gestión del ruido municipal, al fin y al cabo, muchas de las actitudes de los ciudadanos son las que contribuyen a modificar los niveles de ruido. Este tipo de campañas pueden ayudar a crear una conciencia común, a promocionar cambios conductuales en el ciudadano o por lo menos una llamada de atención.



Además se pueden aprovechar estas campañas de sensibilización y concienciación para incorporar información adicional al estudio del ruido, haciéndoles partícipes e implicando al ciudadano en un proyecto municipal. En este sentido podrían ir dirigidas las encuestas de opinión, jornadas divulgativas, actividades unidas a la gestión del ruido...etc.

Se plantea crear un calendario en el que se definan las líneas a llevar a cabo en las campañas de educación y concienciación o incluso en los planes de formación previstos incorporar una serie de recomendaciones en cuanto a la variable ruido.

Respecto a la formación interna en el Ayuntamiento ya se comentó la necesidad de formar a los técnicos respecto a la zonificación acústica y sus implicaciones en el planeamiento municipal. Pero se considera necesaria una formación más general a nivel municipal en la que se expongan entre otros aspectos:

1. Implicaciones de la normativa sobre ruido a nivel municipal
2. Herramientas de gestión del ruido: mapas de ruido, mapas de fachada y conflicto, indicadores...etc.
3. Puntos fuertes y débiles del municipio
4. Objetivos del Plan de Acción
5. Tareas y responsables



8. CUANTIFICACIÓN ECONÓMICA DE LAS MEDIDAS A IMPLANTAR

En la situación actual no es posible concretar un presupuesto para el desarrollo del plan, si bien, en el desarrollo de los planes zonales se abordará este aspecto.





9. IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES RESPONSABLES

Los agentes responsables en materia de ruido y el desarrollo del plan de acción es el Ayuntamiento de Irún a través del Departamento de Urbanismo

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

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

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





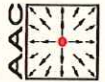
10. DEFINICIÓN DEL PLAN DE SEGUIMIENTO

A partir de los objetivos operativos prioritarios de cada una de las líneas en las que se divide el Plan, se han definido unos indicadores que serán los encargados de cuantificar la evolución de las medidas concretas propuestas en el Plan de Acción contra el Ruido de Irún.

A continuación se enumeran y se agrupan en cada una de las líneas de actuación. Además se indica el periodo de revisión de cada indicador

LÍNEA	INDICADOR	PERIODO REVISIÓN
L.1	Nº de reuniones realizadas de la Comisión de Coordinación del Ruido	BIANUAL
L.1	Nº de quejas ciudadanas sobre el ruido (motivos)	ANUAL
L.2	Nº de monitoreos de calles realizados	ANUAL
L.2	% Nº de calles aforadas	ANUAL
L.3	% de reducción de población expuesta a niveles de ruido por debajo de 50 dB(A) noche o 60 dB(A) día	CADA 5 AÑOS
L.3	% nuevos desarrollos urbanísticos o proyectos de renovación urbana con estudio acústico realizado.	ANUAL
L.3	Número de ensayos acústicos presentados por cada licencia solicitada	ANUAL
L.3	Número de verificaciones positivas por cada número realizado	ANUAL
L.4	% de reducción de población afectada por encima del OCA a todas las alturas.	CADA 5 AÑOS
L.5	% Nº de variables tratadas de focos de ruido no ambientales	BIANUAL
L.5	Aumento del número de controles municipales	BIANUAL
L.6	Número de actividades de concienciación realizadas	CADA 5 AÑOS





11. RELACIÓN DE ALEGACIONES U OBSERVACIONES EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

A rellenar tras la exposición pública.

