

PLAN DE ACCIÓN DE MEJORA DEL AMBIENTE SONORO EN EL MUNICIPIO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN



PLAN DE ACTUACIÓN A CINCO AÑOS: 2013-2018

AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA- SAN SEBASTIÁN
ÁREA DE MEDIOAMBIENTE

FECHA: Julio 2013



ÍNDICE	Pág
1. OBJETO	4
2. DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN	4
3. AUTORIDAD RESPONSABLE	6
4. CONTEXTO JURÍDICO	6
5. OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA	7
6. RESUMEN DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DE RUIDO Y DE LA EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE POBLACIÓN AFECTADA	10
7. MEDIDAS QUE SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO Y PROYECTOS EN PREPARACIÓN	14
8. ACTUACIONES PREVISTAS EN LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS (2013-2018)	18
1. Integración de Planes estratégicos de la ciudad	19
2. Mejora de la información	20
3. Mejora del espacio público.	21
4. Mejora de la gestión interna respecto al ruido	22
5. Prevención de la contaminación acústica	23
6. Actuaciones correctivas	24
7. Comunicación y divulgación de la información	28
8. Concienciación y educación	29
9. Actuaciones relacionadas con el ocio en la calle	30
10. Actuaciones en las Zonas tranquilas y Espacios naturales de especial sensibilidad acústica.	32
9. IDENTIFICACIÓN Y DECLARACIÓN DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL.	34

10. IDENTIFICACIÓN DE LAS ZONAS DE ACTUACIÓN PRIORITARIAS.	35
11. ESTRATEGIA A LARGO PLAZO.	36
12. CUANTIFICACIÓN ECONÓMICA DE LAS MEDIDAS A IMPLANTAR.	37
13. IDENTIFICACIÓN DE LAS PERSONAS O ENTIDADES RESPONSABLES DE ELABORAR LOS PLANES ZONALES, ASÍ COMO LOS AGENTES RESPONSABLES DE SU PUESTA EN MARCHA.	37
14. DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN Y PLAN DE EJECUCIÓN.	38
15. ESTIMACIONES PARA LA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS	40
16. ALEGACIONES U OBSERVACIONES RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA	41
<p><u>ANEXOS:</u></p> <p>ANEXO I:</p> <p>M1. MAPA DE DELIMITACIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL</p> <p>M2. MAPA DE AFECCIÓN ACÚSTICA Y ZONAS TRANQUILAS</p>	

1. OBJETO

Presentación de la estrategia y líneas de actuación en los próximos cinco años y que conforman el Plan de Acción de mejora del ambiente sonoro en el municipio de Donostia- San Sebastián.

2. DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN

Donostia – San Sebastián es la capital del Territorio Histórico de Gipuzkoa, en la Comunidad Autónoma del País Vasco, situado a orillas del mar Cantábrico se extiende sobre una superficie de 60,73 Km² y cuenta con varios kilómetros de costa y playas. Sus límites geográficos son:

- ✓ Limita al norte con el mar Cantábrico
- ✓ Al sur con los municipios de Lasarte-Oria, Astigarraga y Hernani
- ✓ Al este con los municipios de Pasaia y Errenteria
- ✓ Al oeste con los municipios Orio y Usurbil

El municipio de Donostia-San Sebastián está compuesto por los siguientes Barrios: Aiete, Altza, Amara, Amara-Berri, Añorga, Ategorrieta-Ulía, Centro, Egia, El Antiguo, Gros, Ibaeta, Igeldo, Intxaurreondo, Loiola, Martutene, Miracruz-Bidebieta, Miramon-Zorroaga y Zubieta. Por otro lado, están los enclaves rurales de Landarbaso y Urdaburu. Cada uno de ellos tiene sus propias características, ya que surgieron en momentos diferentes de la historia del municipio.

En cuanto a infraestructuras de tráfico las principales son:

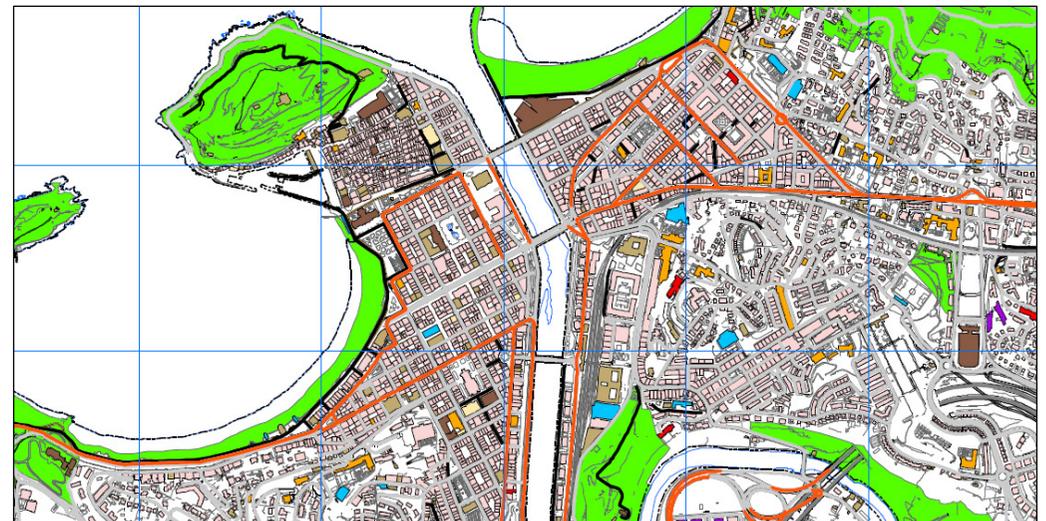
- Las carreteras, AP-8 (autopista del Cantábrico), N-I (carretera Madrid-Irun), GI-20 (Variante de San Sebastián)), GI-11 (enlace de N-I con la GI-20), GI-636, GI-2640, GI-2132, GI-2137, GI-3401 y AP-8 (Segundo cinturón de San Sebastián); que se definen como grandes ejes

viarios, ya que superan todas ellas una intensidad de 3.000.000 de circulaciones/año, por lo que son consideradas como grandes ejes viarios.

- Tráfico ferroviario, está constituido por las líneas de ADIF y ETS, también considerados como grandes ejes ferroviarios por superar las 30.000 circulaciones al año.

A continuación se presenta una imagen del SIG creado para el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián a consecuencia de la elaboración de los MER, y que pretende llamar la atención sobre aquellos aspectos del núcleo urbano que pueden ser destacables desde el punto de vista acústico, entre los que se encuentran:

- Diferenciación de los edificios con especial sensibilidad al ruido: sanitarios, docentes y culturales y residenciales
- Edificios y espacios de uso recreativo y de espectáculos (deportivo)
- Edificios Industriales
- Parques urbanos
- Zonas peatonales y vías principales



Detalle de la descripción del municipio de Donostia-San Sebastián

3. AUTORIDAD RESPONSABLE

La autoridad responsable en la elaboración del Plan de Acción para la mejora del ambiente sonoro en el municipio, ha sido el Ayuntamiento de Donostia - San Sebastián, que lo ha desarrollado a través del área de Medio Ambiente. Para ello ha contado con la asistencia y colaboración de la empresa AAC Acústica + Lumínica.

4. CONTEXTO JURÍDICO

El marco jurídico sobre ruido ambiental tiene como referencia la *Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental* («Directiva sobre Ruido Ambiental»). Dicha directiva se traspone a la normativa estatal mediante la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido* y el *RD.1513/2005 de 16 de diciembre, que la desarrolla, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental*.

El desarrollo completo de la Ley 37/2003 del ruido se produce tras la aprobación del *RD.1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*.

En cuanto la **normativa autonómica** aplicable respecto a Ruido ambiental en la Comunidad autónoma de País Vasco, se encuentra el **Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco**.

El calendario establecido por Europa para la elaboración de los Planes de Acción de Ruido de las aglomeraciones, está determinado en el RD.1513/2005, siendo la fecha el 18 de Julio de 2013.

5. OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA

Los objetivos de calidad acústica aplicables a Ruido Ambiental hacen referencia a niveles acústicos promedio anuales para los períodos día (7-19 horas), tarde (19-23 horas) y noche (23-7 horas). Estos niveles acústicos promedio consideran la afección acústica global causada por el tráfico viario, tráfico ferroviario, tráfico aeroportuario y actividad industrial.

En la **normativa estatal**, los objetivos de calidad acústica se encuentran definidos en el Anexo II "Objetivos de calidad acústica" del RD.1367/2007 (modificado por el RD. 1038/2012 de 6 de Julio), y se establecen en función del área de sensibilidad acústica:

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)

Objetivos de calidad acústica 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.

A **nivel autonómico** los objetivos de calidad acústica se encuentran en el Anexo I del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

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)

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.

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

A nivel municipal se encuentra vigente la "Ordenanza reguladora de la actuación municipal frente a la contaminación acústica por ruidos y vibraciones (fecha de aprobación el 03/10/2000). Esta es aplicable a todas las actividades, instalaciones y comportamientos que modifiquen el estado natural del medio, por la emisión de ruidos y/o vibraciones.

Los valores límites de inmisión de ruido (exterior e interior) y de vibración aplicables a las actividades e instalaciones, están establecidos en el Anexo I de la citada ordenanza, se presentan a continuación:

GUNEAK ZONAS O USOS	KANPOKO GIROA AMBIENTE EXTERIOR	BARRUKO GIROA AMBIENTE INTERIOR	
	SOINU MAILA OROKORRA NIVEL SONORO GLOBAL L _{eq} / dB(A)	SOINU MAILA OROKORRA NIVEL SONORO GLOBAL L _{eq} / dB(A)	ERREFERENTZIA KURBA (ISO 2631) K BALIOA

					VALOR K	
	EGUNA/DÍA	GAUA/NOCHE	EGUNA/DÍA	GAUA/NOCHE	EGUNA/DÍA	GAUA/NOCHE
SENTIKORTASUN BEREZIKO GUNEAK SENSIBILIDAD ESPECIAL	50	40	30	25	1	1
BIZITEGIAK/RESIDENCIAL	60	50			2	1,4
- Logelak eta egongelak/Dormitorios y salas de estar			37	27		
- Beste barruko zonalde batzuk/Otras zonas interiores			40	30		
- Erabilera orokorreko zonaldeak/Zonas de uso común			45	40		
BULEGO-GUNEAK/OFICINAS	65	50	45	40	4	4
MERKATARITZA- GUNEAK/COMERCIAL	65	55	50	50	4	4
INDUSTRIA- GUNEAK/INDUSTRIAL	70	65	60	60	8	8

Los niveles límite se aplicarán en aquellos recintos de una misma zona o uso donde se estimen las condiciones de inmisión más desfavorables.

Estos niveles límite no serán de aplicación en el caso de que el foco de ruido sea el tráfico de vehículos, ferrocarril, obras de construcción y trabajos en la vía pública, cuya regulación se efectúa en títulos específicos.

Para ruido no continuo o de impactos el nivel descriptor utilizado será el L_{max} y los niveles límite se obtendrán aumentando en 5 dB(A) los establecidos para el L_{eq}.

Se entiende por día el periodo comprendido entre las 8 y las 22 horas, excepto en zonas de sensibilidad especial que será entre las 9 y las 21 horas. El resto de las horas corresponderán al periodo de noche.

6. RESUMEN DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DE RUIDO Y DE LA EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE POBLACIÓN AFECTADA

La evaluación acústica en materia de **ruido ambiental (tráfico viario y ferroviario e industria)** del municipio de Donostia-San Sebastián se ha realizado para el escenario 2010 y se ha obtenido a partir de la mejor información disponible para obtener los siguientes resultados:

- **Mapas estratégicos de ruido y mapas de exposición a 4 m. de altura**, respondiendo así a las exigencias de la legislación europea y estatal en materia de contaminación acústica por ruido ambiental.
- *Como complemento no exigido por la normativa europea ni estatal*, se han calculado los **mapas de fachada en altura**, que obtienen los niveles acústicos en la fachada de los edificios para cada altura del edificio; este tipo de análisis ofrece una visión más realista de la afección acústica, sobre todo en municipios con alta densidad de población como es el caso de Donostia-San Sebastián.

Es importante destacar que cuando se habla de mapa de ruido, se hace referencia a una colección de mapas de ruido, que evalúan la ciudad para diferentes índices de ruido representativos de diferentes periodos del día, así como a diferentes focos de ruido, analizados de forma individual o valorando el ruido ambiental total. Además, los mapas de ruido permiten analizar estos resultados por barrios o sectores de la ciudad.

Los resultados obtenidos en este análisis concluyen que el período nocturno es el que afecta a mayor población y, en general, las zonas con mayores niveles acústicos, son las más expuestas a los principales ejes de tráfico viario y ferroviario, siendo las **fuentes de ruido ambiental principales** las siguientes, en función del tipo de foco de ruido:

- **Carreteras**, la variante GI-20, que circunvala el casco urbano, y la carretera N-I.
- **Tráfico ferroviario**, las fachadas orientadas hacia las vías de ADIF, afectadas también acústicamente por el tráfico viario de calles paralelas a la vía como: la travesía Puerto de Pasaia (carretera N-I), Pº Zubiaurre y Pº Federico García Lorca...etc.

- Tráfico viario de **calles**, principalmente los siguientes viales: Avd. Tolosa, Avd. Zumalakarregi, Zarautz, Zubieta, San Martin, Alameda del Boulevard, Hernani, Okendo, Prim, Avd. Carlos I, Avd. Sancho el Sabio, Pedro Manuel Collado, Avd. Madrid, Pº de Zorroaga-Hermanos Otamendi, Pº de La Ribera de Loiola, Travesía de Loiola, Pº de Federico García Lorca, Pº de Francia, Pº de Colon, Avd. de Navarra, Gran Vía, Miracruz, Avd. de Ategorrieta, Avd. del Alcalde Jose Elosegi, Avd. de Pasajes de San Pedro y Travesía del Puerto de Pasaia.

Los mapas de ruido permiten no únicamente destacar las zonas más expuestas a ruido ambiental, sino también aquellas que en la actualidad presentan niveles acústicos en el período nocturno menores o iguales a 50 dB(A), considerando únicamente focos de ruido ambiental, es decir, tráfico viario, tráfico ferroviario y actividad industrial. Estas **zonas menos afectadas por el ruido de tráfico y la actividad industrial** son las siguientes:

- la zona norte del municipio próxima a la costa; barrio Igeldo, Monte Urgull y entorno del Monte Ulia.
- Parques como el de Ametzagaña, Lau Haizeta, Lastuene, Miramon, y dentro del casco urbano los parques asociados al campus universitario como Miguel de Unamuno y Koldo Mitxelena, parque de Luis Villasante y de Serafín Baroja, parque de Arbaizenea y gran parte de las playas de Zurriola, La Concha y Ondarreta.
- Las zonas peatonales destacan también en este apartado, lo que puede chocar en algunos casos como, por ejemplo, en la Parte Vieja, donde la problemática del ruido tiene especial relevancia, pero como consecuencia de las actividades de ocio y, especialmente, del ocio nocturno en fin de semana. Este foco (ocio nocturno) no se tiene en cuenta en el mapa de ruido, ya que este representa niveles promedio anuales debidos al ruido de tráfico y de la industria. Sin embargo el Plan de Acción tratará de atender también a este tipo de problemática fuente de quejas ciudadanas.

Los resultados obtenidos se resumen en la **evaluación de la población afectada**. Este análisis se realizó según dos puntos de vista:

1. para cumplir con la información exigida para los MER, evaluado la población afectada sólo a 4 m. de altura, *indicador de población afectada a 4 m (Paf_4m)*.
2. completando la información con un indicador más realista de población afectada, ***indicador local de gestión del ruido (ILGR)***, el cual tiene en cuenta la distribución de la población por alturas y los niveles de ruido que llegan para cada altura. Además se hizo para este indicador un análisis pormenorizado por barrios. **Este indicador será la referencia para la gestión del ruido del municipio, las conclusiones respecto a este son las siguientes:**

- ✓ La población afectada por encima de los objetivos de calidad acústica, 65-65-55 dB(A), en los períodos día-tarde-noche respectivamente es de un 16% en el período día, un 8% en el período tarde, y un 28% en el período noche, siendo por tanto la noche el período más desfavorable. Por lo tanto **el 72 % de la población cumpliría el promedio anual para los objetivos de calidad acústica.**
- ✓ El **foco de ruido que contribuye en mayor medida a la población afectada es el tráfico urbano** que afecta por si sólo a un 22% de la población en el período noche; mientras que el tráfico viario de carreteras y ferrocarril afectan a un 2% de la población. Por tanto hay población que está afectada al mismo tiempo por más de un foco de ruido ambiental.
- ✓ Los **barrios** que han obtenido un porcentaje de población afectada a nivel global por encima de la media del municipio han sido los B^{os} de: Amara (47% Pobl.af), Gros (41% Pobl.af), Intxaurreondo (33% Pobl.af) y Egia (31% Pobl.af). En estos barrios los focos de ruido ambiental que causan mayor afección son: el tráfico viario de calles en los barrios de Amara, Gros, Egia; el tráfico viario de carreteras, en el barrio de Intxaurreondo; y el tráfico ferroviario en los Barrios de Egia, Intxaurreondo y Gros.

Los resultados obtenidos para estos **los indicadores de población afectada**, se resumen en la siguiente tabla y gráfico, haciendo referencia al **período noche más desfavorable**:

INDICADORES	% Población afectada por niveles superiores a 55 dB(A) noche
Paf_4m-CALLES	30
Paf_4m-CARRETERAS	2
Paf_4m-FERROCARRIL	1
Paf_4m -TOTAL	32
ILGR-CALLES	22
ILGR-CARRETERAS	2
ILGR-FERROCARRIL	2
ILGR-TOTAL	28

Nota: el ILGR, reduce la población afectada un 4% respecto al indicador Paf_4m.

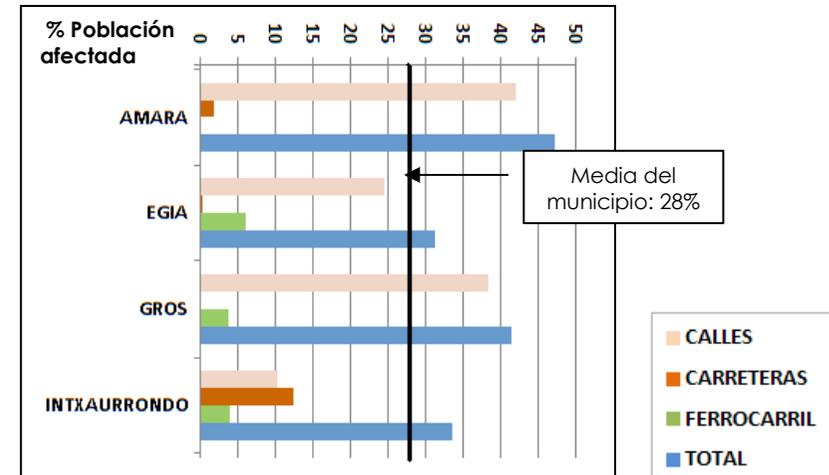


Gráfico de población afectada de Barrios con un % superior a la media del municipio

Los resultados obtenidos tanto en los mapas de ruido como en el análisis de población afectada, han sido la referencia para la definición de la estrategia del Plan de Acción que tendrá como objetivo general la mejora progresiva de la calidad acústica en el municipio de Donostia-San Sebastián, incorporando también: aquellos aspectos no contemplados por el mapa estratégico de ruido y que originan molestia a la población; y la conservación de zonas tranquilas en el municipio, necesarias para la relajación y el disfrute de los ciudadanos.

7. MEDIDAS QUE SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO Y PROYECTOS EN PREPARACIÓN

El Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián lleva años gestionando la problemática asociada al ruido ambiental desde diferentes vertientes, se resumen a continuación las actuaciones que están en marcha y proyectos que influyen sobre la contaminación acústica:

A. Desde Movilidad, las actuaciones y estrategia se encuentran recogidas en el Plan de Movilidad Sostenible (2008-2024) y Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana (2001). Se resumen algunas de las actuaciones que se han implantado en el municipio:

1. La potenciación de transporte público para conseguir un transporte de calidad y accesible. El transporte urbano cuenta con 27 líneas de autobús que sirven a toda la ciudad y que se agrupan por el área que operan. Además cuenta con una red de vías exclusivas y ordenación de paradas para dar prioridad a los autobuses (zonas de prioridad semafórica). Se ha mejorado la información a los viajeros en las paradas mediante paneles informativos y en el autobús; y también mediante sistemas de información de tiempos de llegada (vía SMS y web), se han mejorado los sistemas de pago y la planificación, e incrementado la oferta.
2. Creación de redes peatonales y ciclistas como alternativa de movilidad no contaminante, además de elementos de transporte vertical (ascensores, escaleras) para facilitar el desplazamiento. Se han peatonalizado calles como: Getaria, Txurrika, Plaza. Gipuzkoa, Elkano, Loiola, Alfonso VIII, Urdaneta, Andia, San Marcial y Arrasate, además de extenderse a distintos barrios como en el caso de las calles S. Francisco, Gloria, Claudio Delgado y Zabaleta de Gros, o la calle Iglesia de Loiola. La red ciclista se estructura en una serie de ejes principales que se completan con conexiones de barrio. Como bidegorri del frente fluvial destaca el de la costa, de 6 Km de longitud y bordeado por un paseo peatonal, se extiende por las tres playas de la ciudad y resulta accesible desde los diferentes barrios. Otro ejemplo de esto es la eliminación de dos carriles de circulación en la antigua N-I (Pº de Pasaia) y transformación en bidegorri.
3. Ordenación viaria mediante la jerarquización de la red y desvíos de tráfico de paso a viales periféricos.
4. Regulación del estacionamiento para por un lado limitar el uso del transporte privado, pero también favoreciendo a los residentes.

5. Control de la emisión de motos mediante campañas de vigilancia.
6. Control de la velocidad de los vehículos. Creación de zonas 30 o de velocidad limitada al 30 Km/h, principalmente en los barrios de Antiguo (2010), Centro (2011) y Gros (2011).
7. Mejora del espacio público mediante la creación de espacios multifuncionales como: el Boulevard Igentea, Buen Pastor, Plza. Ferrerías, La Zurriola, Larratxo, Plza. Vinuesa, Plza. Sagastieder, Plza. Jose M^a Sert, Ohienart, Plza. Julio Caro Baroja, Plza. Cataluña, Plza. Benta Berri.
8. Proyecto de Camino Escolar (iniciado en 2003), como instrumento de educación a los padres y escolares para concienciar sobre la necesidad de formas más sostenibles de movilidad en los desplazamientos al colegio. Es una iniciativa cuyo objetivo es promover y facilitar que los niños y niñas vayan a la escuela a pie y de manera autónoma, es decir sin ir acompañados de adultos, por una ruta segura.
9. Participación en diferentes proyectos europeos referidos a movilidad sostenible, Snowball, Bypad, Aeneas y sobre todo el Civitas-Archimedes (2008-2012) el cual constituye el principal programa de promoción de la movilidad sostenible en ámbitos urbanos.
10. En el desarrollo del proyecto Civitas-Arquimedes, se han incluido las siguientes actividades:
 - ✓ Car sharing. Este proyecto permite alquilar vehículos eléctricos-híbridos para períodos cortos de tiempo, para ello se han creado 3 estaciones situadas en la zona centro de la ciudad, que disponen en total de 7 vehículos.
 - ✓ Planes de transporte al trabajo para los polígonos industriales. Consiste en la elaboración de estudios, implantación y monitorización de estos planes.
 - ✓ Planes de transporte personalizados, para el ciudadano particular. Este proyecto se realiza en los barrios de Amara y Antiguo, con el fin de ofrecer la opción más sostenible para realizar los desplazamientos diarios habituales.
 - ✓ Mejora en la distribución de mercancías: se han unificado los horarios de carga/descarga y creado un protocolo para realizarla en el período noche, para el control y reducción del ruido y contaminación. Además se han adquirido vehículos ecológicos llamados Txitrans.

Actuaciones previstas a corto plazo desde el Plan de Movilidad:

- Peatonalizaciones en las que probablemente se actuará en los 2-3 próximos años: Peña y Goñi, Ramón y Cajal, Garibay, Blas de Lezo, Carquizano, ...
- Extensión de las zonas 30. De acuerdo a las posibilidades de inversión vamos a seguir extendiendo las zonas 30 existentes tanto en los barrios donde ya hay alguna como en más áreas de la ciudad: Egia, Amara-Mutualidades, Gros, Intxaurreondo, Altza, Bidebieta,...
- Puesta en marcha de un nuevo sistema de bicicleta pública con vehículos de asistencia eléctrica.

B. Desde Medio Ambiente,

1. Realización de los Mapas Estratégicos de ruido del municipio y presente documento de Plan de Acción para la mejora del ambiente Sonoro en el municipio. Estudios previos del ruido ambiental desde el año 2000, con la elaboración del mapa de ruido municipal en 2003.
2. Creación de la plataforma "El observatorio permanente del Ruido" (2006). La función del Observatorio es tratar de analizar casos concretos y darles respuesta mediante actuaciones concretas. Algunas de las llevadas a cabo han consistido en solucionar la problemática asociada a las molestias por ruido asociadas a: locales de hostelería y terrazas, conciertos puntuales en locales, máquinas limpiadoras, paradas de autobuses, tráfico en la variante y vías principales, circulación de motos con escape libre, ...etc.
3. Gestión de quejas y denuncias. Intentando en la medida de lo posible, dar respuesta a estas.
4. Control de las licencias de las actividades en cuestiones ambientales. Inspecciones y sanciones cuando proceda.
5. Control del cumplimiento de lo establecido en la "Ordenanza reguladora de la actuación municipal frente a la contaminación acústica por ruidos y vibraciones".

C. Desde Urbanismo: Plan de subvenciones para mejora de ventana en la Parte Vieja, para la protección frente al ruido de ocio nocturno.

D. Actuaciones llevadas a cabo por otras administraciones (ETS, Diputación Foral de Gipuzkoa):

1. Colocación de pantallas acústicas en la variante, carretera GI-20 de circunvalación, en los barrios de Intxaurreondo y Loiola (frente al colegio La Salle). También se han colocado pantallas acústicas en la autovía del Urumea (GI-131), en el Barrio de Martutene.
2. Creación del Segundo cinturón de San Sebastián (AP-8) que ha permitido la reducción del tráfico viario desviando el tráfico de paso y el de mercancías por esta nueva carretera.
3. Reducción de la velocidad de circulación en la N-I a 50 Km/h a su paso por la zona residencial del Bº de Añorga y prohibición del tráfico de pesados de paso que no accedan a la zona.
4. Respecto al ferrocarril: soterramiento de parte del trazado e implantación de medidas de riego de la vía en zonas concretas.

8. ACTUACIONES PREVISTAS EN LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS (2013-2018).

Las actuaciones previstas para la mejora del ambiente sonoro en el municipio se van a estructurar en diez líneas de trabajo. Se trata de actuaciones con un carácter más o menos global, y por tanto aplicables a gran parte del municipio, persiguen los siguientes objetivos:

- ✓ Integración de Planes estratégicos de la ciudad para aunar esfuerzos en una misma dirección: Plan de Movilidad, PGOU, ...
- ✓ Mejora de la información, para dirigir las actuaciones sobre aquellos aspectos que consigan una mayor efectividad.
- ✓ Mejora del espacio público, creando entornos más agradables desde el punto de vista acústico.
- ✓ Protección de zonas tranquilas y espacios naturales.
- ✓ Mejora de la gestión interna respecto al ruido, para que sea más eficaz y coordinada.
- ✓ Concienciación sobre la prevención de la contaminación acústica, para evitar o minimizar impactos acústicos.
- ✓ Colaboración con otras administraciones y gestores de focos de ruido, para reducir su impacto acústico en el municipio.
- ✓ Definir planes de actuación frente a otros focos de ruido no contemplados en el mapa de ruido, en especial el debido al ocio en la calle.
- ✓ Comunicación y divulgación de la información acústica.
- ✓ Concienciación y educación orientada a la población.

A continuación se describen y concretan las diez líneas de actuación o trabajo.

LÍNEA 1: INTEGRACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PLAN DE LA BICICLETA CON EL PLAN DE MEJORA ACÚSTICA

Justificación de la necesidad de esta línea de trabajo:

LOS ANÁLISIS REALIZADOS A PARTIR DE LOS RESULTADOS DE MAPAS DE RUIDO E INDICADORES DE POBLACIÓN AFECTADA HAN DEMOSTRADO QUE EL TRÁFICO URBANO ES EL FOCO DE RUIDO QUE CAUSA MAYOR AFECCIÓN EN EL MUNICIPIO, POR LO TANTO RESULTA IMPRESCINDIBLE AUNAR ESFUERZOS Y CONTEMPLAR LA VARIABLE ACÚSTICA COMO UN ELEMENTO MÁS DE DECISIÓN A LA HORA DE ABORDAR ACTUACIONES QUE TIENEN QUE VER CON MOVILIDAD.

ACCIONES:

- Crear una comisión mixta de movilidad-medio ambiente y decidir el personal implicado, que tenga capacidad de decisión. Concretar los responsables para cada campo de actuación.
- Establecer un protocolo de trabajo.
- Definir un protocolo de actuación interno para informar sobre las actuaciones previstas y valorar los puntos fuertes/débiles de cada actuación para el resto de planes.

BENEFICIOS:

- Mejora de la interrelación y comunicación entre áreas municipales.
- Concienciación a nivel interno sobre la necesidad de abordar de manera conjunta estos dos planes, potenciando una visión global de los problemas y no sectorial.
- Evitar o minimizar los efectos negativos que ciertas actuaciones en movilidad podrían provocar en el plan acústico.

Ejemplos:

1. Colocación de badenes mal dimensionados o que no cumplan las expectativas respecto a la respuesta esperada (reducción de velocidad y tráfico fluido)

2. Si se prevé un cambio de pavimento para semipeatonalizar una calle, tener en cuenta que determinados pavimentos no son aconsejables porque incrementan los niveles de ruido.

- Aprovechar actuaciones previstas en el plan de movilidad o plan acústico para introducir mejoras en uno u otro campo.

Ejemplos:

1. Creación de un nuevo itinerario de bidegorri, potenciar su comunicación con zonas tranquilas para que estas estén accesibles al ciudadano, incluso crear un itinerario de sendas "tranquilas".

- Aprovechar los inventarios de cada plan aislado para la recogida de información de otros planes.
- Ahorro económico al realizar soluciones globales o integradas.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO PROPUESTOS:

- % Utilización del transporte público interno
- % Utilización de la bicicleta
- Índice de motorización
- Km de vías peatonales o superficie peatonal
- Km de carril bici
- Controles de velocidad y multas



LÍNEA 2: MEJORA DE LA INFORMACIÓN SOBRE EL TRÁFICO URBANO

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTA LÍNEA DE TRABAJO:

ANTES DE INVERTIR EN ACTUACIONES COSTOSAS ES NECESARIO DISPONER DE UN CONOCIMIENTO MÁS DETALLADO DE LA INFORMACIÓN DE PARTIDA Y QUE CARACTERIZA EL TRÁFICO VIARIO URBANO (FUENTE DE RUIDO AMBIENTAL QUE AFECTA A MAYOR NÚMERO DE HABITANTES).

ACCIONES:

- Determinar de manera conjunta, entre las áreas de movilidad y medio ambiente, las necesidades de nuevos puntos de aforo, sobre todo en barrios donde estos apenas existen y definir un calendario para la recogida de información.
- Tratar de que los puntos de aforo recojan los siguientes datos de tráfico: intensidad de vehículos horaria, y a ser posible, composición de vehículos ligeros/pesados, velocidad de circulación y tipo de circulación (intermitente o fluida).
- Monitorización de las calles en las que se prevean cambios, para analizar el antes y el después. Por ejemplo en calles que se peatonalizan, zonas donde se reduce la velocidad de circulación de 50 a 30 Km/h o aquellas en las que se elimina un carril de circulación por incorporación de carril bici o ampliación de aceras.

Ejemplo: Un calmado de tráfico en una calle pasando de 50Km/h a 30 Km/h, puede llegar a reducir los niveles acústicos de 2-3 dB(A).

- Elaboración del **Mapa dinámico de ruido del tráfico urbano**. Este representa la afección acústica horaria generada por el tráfico urbano. Esta herramienta permite analizar la afección acústica horaria del tráfico urbano y determinar las horas de mayor impacto acústico, con el fin de que las soluciones que se prevean actúen sobre el foco del problema y donde se consigan mejores resultados. *(Acción completada)*

BENEFICIOS:

- Mejor conocimiento de la problemática antes de acometer actuaciones, para que éstas se dirijan sobre los puntos conflictivos.
- Conseguir para la próxima actualización de los mapas de ruido resultados más representativos y acordes con la realidad acústica del municipio.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO PROPUESTOS:

- Número de aforos municipales.
- Niveles acústicos en zonas donde se pretende actuar para valorar antes y después de la actuación.



LÍNEA 3: MEJORA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTA LÍNEA DE TRABAJO:

CADA VEZ HAY UNA DEMANDA MÁS CRECIENTE POR PARTE DE LA CIUDADANÍA HACIA LA NECESIDAD DE DISPONER DE ÁREAS DE ESPARCIMIENTO DE CALIDAD Y AGRADABLES PARA RELACIONARNOS Y PRACTICAR ACTIVIDADES DE OCIO COMO (LEER, JUGAR, PRACTICAR DEPORTES, PASEAR...ETC). ES DE INTERÉS DEL PLAN ACÚSTICO LA POTENCIACIÓN DE ESTOS ESPACIOS COMO “OASIS ACÚSTICOS” NECESARIOS PARA EVADIRNOS DE LA ACTIVIDAD RUIDOSA CIRCUNDANTE.

ACCIONES:

- Selección de espacios libres públicos al aire libre a analizar. Seleccionar al menos un espacio en cada barrio.
- Análisis del “paisaje sonoro de éstos”, y por tanto de la percepción ciudadana, por ejemplo, mediante encuestas.
- Definir actuaciones de mejora, bien sea para la reducción de laafección acústica o bien actuaciones tendentes a mejorar la percepción del ciudadano aunque esto no implique una reducción de los niveles de ruido.

Ejemplos para la mejora de la percepción:

1. Adecuar los usos del espacio a los niveles acústicos predominantes, por ejemplo, situando las zonas de lectura donde los niveles acústicos son más bajos y zona de juego en las áreas más expuestas acústicamente.
2. Enmascaramiento mediante sonidos agradables (fuente de agua) los focos de ruido desagradables (ruido de tráfico).

- Reevaluación de los espacios sobre los que se ha actuado.
- Potenciación de la movilidad sostenible para acceder a estos espacios.
- Plan de comunicación y concienciación sobre la necesidad de estos “Oasis tranquilos” dentro de la ciudad y/o barrio.
- Valorar la posibilidad de realización de encuestas on-line.

Actuaciones desarrolladas por el Ayuntamiento en esta línea:

Como complemento al mapa de ruido, se realizaron una serie de mediciones en espacios singulares públicos de la ciudad, como zonas peatonales y playas. El objetivo fue dar un primer paso en el análisis del “paisaje sonoro” de estos espacios y valoración de su calidad acústica. Se trata de áreas en las que además de los niveles de ruido, la valoración subjetiva adquiere un valor adicional, que también representa una parte importante de la percepción que tiene la población sobre el ruido en la ciudad.

Los lugares analizados fueron: Los Jardines de Ondarreta, El Peine del Viento, la Plaza de Alameda del Boulevard y el Parque Cristina Enea.

BENEFICIOS:

- Disponer en todos los barrios de un “oasis acústico” de buena calidad, o al menos adaptado a las actividades que se desarrollan en él.
- Análisis de espacios que se consideren deficientes y mejora de éstos creando entornos “agradables” aunque esto no signifique una reducción de los niveles de ruido.
- Creación de un itinerario para su proyección turística y también a nivel vecinal.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO PROPUESTOS:

Indicador sobre el nivel de agrado de los espacios públicos por ejemplo: poco-normal-agradable-muy agradable.



LÍNEA 4: MEJORA DE LA GESTIÓN MUNICIPAL INTERNA DEL RUIDO

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTA LÍNEA DE TRABAJO:

LA REALIZACIÓN Y APROBACIÓN DE UN DOCUMENTO DE PLAN DE ACCIÓN PARA LA MEJORA ACÚSTICA LLEVA IMPLÍCITO LA CREACIÓN DE UNA ESTRUCTURA INTERNA EN EL AYUNTAMIENTO PARA LA VIGILANCIA DE LA EVOLUCIÓN DE LOS AVANCES DEL PLAN Y LA TOMA DE DECISIONES.

ACCIONES:

- Adaptación de los protocolos de actuación internos a la normativa de aplicación (recientemente aprobado Decreto autonómico sobre la contaminación acústica en País Vasco). Estos protocolos podrían afectar a lo que tiene que ver con: licencias de actividad, licencias de edificación, obras en vía pública, maquinaria municipal, control e inspección de actividades....etc.
- Adaptación de la Ordenanza municipal de Ruido y vibraciones a la normativa autonómica (Decreto 213/2012).
- Formación y concienciación interna. Mejora de la capacitación del personal técnico en caso de considerarse necesario.
- Creación de un grupo de trabajo permanente que esté integrado por los representantes de los diferentes planes que tengan incidencia sobre el Plan de Acción de Mejora del ambiente Sonoro (2013-2018), definiendo las competencias y responsabilidades.
- Inclusión en el tercer Plan de Acción Local de Agenda 21, del Plan de Acción de Mejora del ambiente Sonoro (2013-2018) en la línea estratégica que corresponda.
- Mejora en la tramitación de la respuesta hacia las quejas ciudadanas.

BENEFICIOS:

- Mejora de la coordinación interna, para que todo el personal trabaje de la misma forma.
- Evitar discordancias entre la normativa autonómica-municipal.
- Las reuniones periódicas de la mesa de trabajo del PMAS, permitirá vigilar la evolución de este y evitar desviaciones que no puedan ser corregidas al final del período de vigencia del Plan. También aunar esfuerzos con otros planes para que todas las actuaciones que se pongan en marcha vayan en la misma dirección y coordinadas, con el objetivo de que un plan no suponga la carga de otro.
- Optimización de las reuniones y de los recursos económicos, ya que se pueden aprovechar las actuaciones de otros planes como el Plan de movilidad o de la bicicleta, espacio público y obras.... para incluir mejoras con poca inversión y que consigan beneficios acústicos.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO PROPUESTOS:

- Nº de reuniones del grupo de trabajo.
- Nº de quejas ciudadanas, por temáticas.

LÍNEA 5: LÍNEA PREVENTIVA

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTA LÍNEA DE TRABAJO:

LA PREVENCIÓN ES EL PRIMER PASO DE CUALQUIER PLAN DE ACTUACIÓN, EL OBJETIVO ES SENTAR LAS BASES PARA EVITAR SITUACIONES CONFLICTIVAS Y/O REDUCIR IMPACTOS ACÚSTICOS.

ACCIONES

Las actuaciones preventivas irán dirigidas hacia dos vertientes: por un lado los emisores de ruido, y por otro los receptores, pensando siempre en escenarios futuros.

ACCIONES PREVENTIVAS SOBRE LOS EMISORES

- Seguimiento de las zonas de riesgo por implantación de nuevas infraestructuras y emisores acústicos.
- Seguimiento del cumplimiento de las medidas preventivas previstas en los estudios de impacto.

ACCIONES PREVENTIVAS SOBRE LOS RECEPTORES

- Incorporación de los resultados del mapa de ruido del municipio y mapa de zonificación acústica en el planeamiento municipal.
- El planeamiento general, en la medida de lo posible, deberá tener en cuenta los resultados de los mapas de ruido para así adecuar los usos en función de las cargas acústicas existentes. Se trata de adecuar los usos (residencial, terciario, recreativo....etc) según los niveles acústicos existentes, para evitar la necesidad de diseño de soluciones de reducción del impacto acústico.

- Incluir recomendaciones en las fichas urbanísticas respecto a: la ubicación de usos y diseño de edificios, incorporación de medidas de calmado de tráfico en los nuevos viales, diseño del espacio público teniendo en cuenta la percepción acústica, asegurar el acceso al transporte público.
- Comprobación del cumplimiento de los objetivos aplicables para los nuevos desarrollos urbanísticos mediante un estudio acústico, el cual deberá incorporar si es necesario, las soluciones para la reducción del impacto acústico.

BENEFICIOS:

- Detección de conflictos antes de que se produzcan, con el fin de eliminar impactos y cuando no sea posible minimizarlos.
- Ahorro económico, evitando el diseño de soluciones si es posible o implantándolas en fase de proyecto (más económico).
- Evitar quejas y denuncias por parte de la población.

LÍNEA 6: LÍNEA CORRECTIVA

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTA LÍNEA DE TRABAJO:

ACTUAR EN LAS ZONAS DONDE SE SUPERAN LOS OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA, HASTA EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS.

ACCIONES:

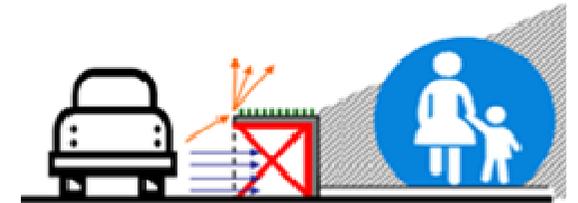
- Declaración de las Zonas de protección acústica especial (zonas en las que se superan los objetivos de calidad acústica). Estas se describen y declaran en el apartado 9 del documento.
- Definición de los planes zonales específicos, que serán los que concreten las actuaciones correctivas a implantar en cada zona de protección acústica especial. Los planes zonales específicos además de las medidas correctoras a implantar deberán definir principalmente: los responsables de implantación, recursos económicos, viabilidad económica de las soluciones, programa de actuación, financiación (si es posible)...etc.

SOLUCIONES PARA LA REDUCCIÓN DEL IMPACTO ACÚSTICO:

Aunque en el desarrollo de los planes zonales se incorporarán las medidas correctoras específicas a implantar, se comentan brevemente algunas de las soluciones generales a valorar en los planes zonales específicos, derivados de la declaración de Zonas de protección acústica especial. Estas soluciones se han clasificado en función del **foco de ruido sobre el que pretenden actuar:**

A. Para la reducción del impacto acústico del tráfico viario de calles:

- Reducción de la velocidad máxima de circulación en determinadas calles. A determinar según su tipología.
- Peatonalizaciones.
- Eliminación de carriles de circulación de vehículo privado para sustituirlo por bidegorri o para aumentar la superficie peatonal.
- Empleo de barreras acústicas de baja altura (muros jardinera) para separar viales de tráfico de resto de viales.



- Mejora en la efectividad de los desplazamientos, señalización adecuada para evitar tráficos de paso.
- Impulsar medidas que faciliten la fluidez del tráfico, principalmente a la noche, pero sin aumentar la velocidad.
- Potenciación del transporte público y transporte no motorizado mediante la mejora de la calidad del servicio. Sobre todo en los períodos más sensibles (período noche).

LÍNEA 6: LÍNEA CORRECTIVA

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTA LÍNEA DE TRABAJO:

ACTUAR EN LAS ZONAS DONDE SE SUPERAN LOS OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA, HASTA EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS.

- Prohibición o restricciones al paso de vehículos pesados, sobre todo en zonas residenciales.
- Prioridad de circulación al transporte público frente al privado.
- Control de velocidad en las grandes circunvalaciones donde se tiende a aumentar la velocidad de circulación, sobre todo a la noche, cuando el tráfico disminuye.
- Sustitución de pavimentos defectuosos. Un pavimento en mal estado produce un incremento de los niveles de ruido, por lo que un mantenimiento adecuado del estado del pavimento consigue buenos resultados.
- Potenciación e incentivación en el empleo de vehículos más silenciosos (eléctricos e híbridos), sobre todo de las motos.
- Gestión de compras de la maquinaria municipal. Intentar en la medida de lo posible comprar la maquinaria más silenciosa.
- Vigilancia sobre los niveles de emisión de las obras en vía pública, sobre todo las de duración superior a 6 meses.
- Control de los horarios de cierre de los locales de ocio, según la licencia de actividad. Al final el controlar los horarios de los locales repercute en un control de la actividad de la gente en la calle, ya que parte de la molestia por ruido de ocio se debe a la presencia de gente en las proximidades de los locales.
- Control de horarios de terrazas, conciertos, equipos de música en el exterior y megafonías.
- Análisis de la emisión sonora de los autobuses en zonas donde hay varias paradas o donde el autobús está estacionado con el motor a ralentí. Estudio de soluciones en las zonas más afectadas como por ejemplo: diseño de marquesinas que actúen a modo de pantallas, sustitución gradual de la flota por vehículos eléctricos, parada del motor (estudiar en qué casos).

B. Para la reducción del impacto acústico y molestia de actividades en la vía pública:

- Vigilancia de las actividades de carga y descarga para evitar molestias a la población.
- Análisis de la emisión acústica, horarios y recorridos de las actividades de limpieza viaria: camiones de basura, barredoras y limpiadoras. Intentar optimizar tiempos y recorridos. Estudio de recorridos de camiones de recogida de residuos, especialmente en calles con pendiente, y buscar el mejor emplazamiento de contenedores para reducir las molestias.

LÍNEA 6: LÍNEA CORRECTIVA

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTA LÍNEA DE TRABAJO:

ACTUAR EN LAS ZONAS DONDE SE SUPERAN LOS OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA, HASTA EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS.

C. Para la reducción del impacto acústico del tráfico ferroviario

- Potenciar la comunicación con el gestor de las infraestructuras (ADIF, ETS), para la mejora de la caracterización de la emisión de los trenes y análisis de la afección acústica por horas y tipo de tren, ya que generalmente son los trenes mercancías los que ocasionan mayor afección acústica y molestia, y sobre todo si operan durante la noche.
- Promover la realización de planes zonales conjuntos para evaluar la eficacia de soluciones que se traduzcan en una reducción de la afección acústica, algunas de las soluciones a estudiar podrían ser:
 - la reducción de la velocidad máxima de circulación de los trenes mercancías en el período nocturno.
 - evaluar la posibilidad de un escenario futuro con soluciones de apantallamiento en ciertas zonas (estudiar viabilidad) y también a largo plazo con el soterramiento de algunos tramos (ya hay un proyecto de ETS de soterramiento de la vía en la zona centro, actualmente parado).

D. Para la reducción del impacto acústico del tráfico viario de carreteras.

- Potenciar la comunicación con el gestor de las infraestructuras (Diputación Foral de Gipuzkoa) para impulsar planes zonales específicos que se traduzcan en una mejora de la calidad acústica de la zona sobre la que se actúa. Estudiar soluciones para la reducción del impacto acústico en las zonas más expuestas y evaluar la eficacia de las soluciones para seleccionar las más idóneas.

E. Para la reducción del impacto acústico de la industria.

- Pedir a las industrias más influyentes que afecten a zonas residenciales su mapa de ruido, adaptado a las exigencias de la normativa ambiental.
- Solicitar a las industrias que afecten a zonas residenciales su plan de actuación a corto-medio y largo plazo.
- Seguimiento del plan de actuación de las industrias.

LÍNEA 6: LÍNEA CORRECTIVA

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTA LÍNEA DE TRABAJO:

ACTUAR EN LAS ZONAS DONDE SE SUPERAN LOS OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA, HASTA EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS.

BENEFICIOS:

- Reducción de la afección acústica.
- Reducción de la población afectada.
- Reducción de quejas y mejora del bienestar ciudadano.
- Potenciar la comunicación con los gestores externos (carreteras, aeropuerto, ferrocarril) para colaborar en la elaboración de planes zonales conjuntos.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO PROPUESTOS:

- % Reducción de la superficie afectada
- % Reducción de la población afectada
- Relación coste/beneficio de la actuación

Nota: estos indicadores se obtendrán en los planes zonales específicos pero también podrán obtenerse en el análisis global del municipio.

LÍNEA 7: LÍNEA DE COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Justificación de la necesidad de esta línea de trabajo:

UN ASPECTO CLAVE ES LA COMUNICACIÓN TANTO INTERNA COMO EXTERNA, LA CUAL ENTENDEMOS QUE DEBE MEJORAR EN LO REFERENTE A LA GESTIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA, TAMBIÉN RESULTA INTERESANTE INCIDIR EN LA COMUNICACIÓN DE LOS AVANCES DEL PLAN DE ACCIÓN DE MEJORA DEL AMBIENTE SONORO DEL MUNICIPIO.

ACCIONES:

- Decidir internamente el formato para la divulgación de la información acústica y la periodicidad de actualización de la información.
- Continuar con el espacio creado para la ciudadanía, para la aclaración de dudas y tramitación de quejas.
- Incluir a la ciudadanía en la participación en el plan de acción acústico mediante encuestas de opinión y valoración subjetivas.
- Contactar con los gestores externos de las infraestructuras y puerto, de gestión no municipal (Diputación Foral de Gipuzkoa, ETS, ADIF, Puerto de Pasaia), para informarles sobre el PMAS de Donostia-San Sebastián y las intenciones de colaboración. Tratando temas como:
 - Planes de acción de Ruido previstos por los gestores y orden de prioridades de actuación. Se tratará de promover e impulsar actuaciones en el municipio; así como la posibilidad de elaborar Planes Zonales conjuntos.
 - Declaración de zonas de servidumbre acústica.
 - Planes a futuro, de modificación de la afección acústica.

BENEFICIOS:

- Sacar valor a los esfuerzos municipales tendentes a conseguir un ambiente sonoro de calidad.
- Mejorar la comunicación, haciendo a la ciudadanía partícipe del Plan de mejora acústica.
- Ampliar la información acústica mediante las valoraciones subjetivas de la población, que además pueden aportar información adicional de interés para la gestión del ruido en el municipio.
- Mejora de la comunicación entre administraciones.
- Ahorro en soluciones, si se opta por la elaboración de planes zonales conjuntos con responsabilidad compartida entre diferentes administraciones.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO PROPUESTOS:

Nº de comunicaciones con otras administraciones.

LÍNEA 8: LÍNEA DE FORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE ESTA LÍNEA DE TRABAJO:

PARA QUE CUALQUIER PLAN DE ACTUACIÓN FUNCIONES ES IMPRESCINDIBLE INVOLUCRAR A LOS AGENTES RESPONSABLES TANTO DIRECTOS COMO INDIRECTOS. SON NECESARIOS CAMBIOS CONDUCTUALES Y TAMBIÉN HAY NECESIDAD DE SENSIBILIZACIÓN HACIA UN TIPO DE CONTAMINACIÓN QUE EN MUCHOS CASOS ESTÁ ASUMIDA POR LA POBLACIÓN..

ACCIONES:

- Planificar las campañas de concienciación de la ciudadanía y colectivos a los que irá dirigida. Tener en cuenta que algunas campañas podrían ser conjuntas como por ejemplo ruido y movilidad, y otras podrían hacerse de forma separada como la que tiene que ver con sacar valor a los espacios públicos “oasis sonoros”, zonas tranquilas y espacios naturales.
- Organizar las campañas formativas y llevarlas a cabo:
 - Estas se pueden integrar con otras campañas con las que puedan estar relacionadas, como por ejemplo: movilidad, medio ambiente, Agenda 21, introduciendo conceptos de sensibilización sobre la contaminación acústica.
 - Campañas específicas por grupos de población, por ejemplo; asociaciones vecinales, colegios ..., o bien mixtas implicando a grupos de interés.

BENEFICIOS:

- Propiciar un comportamiento social orientado hacia el desarrollo sostenible, respeto al medio ambiente y resto de ciudadanía, buscando la compatibilidad de actividades en algunos casos confrontadas.
- Mejorar la comunicación externa, haciendo a la ciudadanía participe del Plan de mejora acústica.
- Ahorro económico al integrar las campañas de formación de diferentes planes municipales pero relacionados entre sí.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO PROPUESTOS:

Nº de actividades de formación y concienciación.

LÍNEA 9: ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL OCIO EN LA CALLE

Justificación: El tema del ocio nocturno en la calle, así como actuaciones en la vía pública, no son aspectos que se hayan tenido en cuenta en el proceso de elaboración de los Mapas estratégicos de ruido, por no considerarse por la normativa como un foco de ruido ambiental. Sin embargo, si hay una demanda por parte de los vecinos a que se solucionen los problemas derivados de las actividades hosteleras, que generan perturbaciones acústicas, principalmente en el período noche de descanso en el fin de semana. Hay que tener en cuenta que en algunos casos el problema se centra en la actividad de la gente en la calle cuando sale de los establecimientos, y no en el propio local. Es por ello que el Ayuntamiento quiere darle un tratamiento específico a esta problemática dentro del plan de acción.

El objetivo que se pretende con estas actuaciones es conseguir la compatibilidad de usos, acercando posturas y buscando soluciones que resulten apropiadas tanto para los vecinos como los empresarios, intentando alcanzar la calidad acústica establecida por la normativa de aplicación.

Las **acciones** propuestas son las siguientes:

- Seleccionar las zonas de interés, que requieren un análisis más detallado de los niveles de ruido (zonas conflictivas por acumulación de bares-pubs o de gente en la calle, o donde

se registran más quejas). Las zonas de interés en donde se realizarán las primeras mediciones serán las zonas ya declaradas como saturadas de establecimientos hosteleros, o aquellas que aún no estando declaradas como tal tienen una alta concentración de establecimientos hosteleros y en aquellas donde haya habido un número elevado de quejas.

- Realizar el mapa de ruido de ocio nocturno, durante el período de desarrollo del Plan de Acción.
- Elaboración de medidas en continuo (monitorados) en estas zonas para valorar el peso que tiene el ocio nocturno 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. Además esta evaluación permitirá indirectamente analizar el horario de cierre de los locales, el cual va ligado a los niveles de ruido presentes en la calle, sobre todo en las que no están afectadas por tráfico viario.
- Valorar la posibilidad de delimitación y declaración de zonas de protección acústica especial-ZPAE (zonas donde se superan los objetivos de calidad acústica).

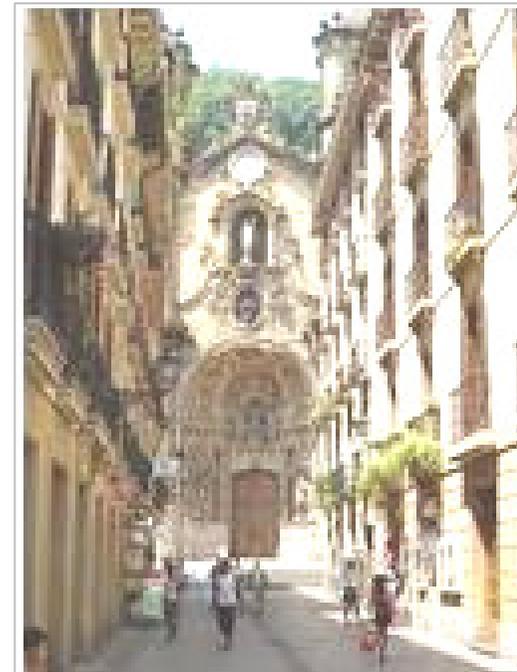


LÍNEA 9: ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL OCIO EN LA CALLE

- En caso de ser necesario, establecer un Plan de actuación en las ZPAE, y también en zonas de interés, aunque estas no cumplan las condiciones para declararlas ZPAE. Algunas de las soluciones que se pueden valorar son:
 - ✓ Control de las actividades, y sobre todo de los horarios para los que se otorgan las licencias.
 - ✓ Control de las nuevas licencias de apertura de actividades potencialmente ruidosas.
 - ✓ Establecer a las actividades que se desarrollan en la zona y a los establecimientos existentes en la misma, las medidas correctoras necesarias (mejoras de aislamiento, limitadores).
 - ✓ Campañas de concienciación para la mejora de la convivencia y compatibilidad de actividades, así como hacia el respeto del derecho al descanso.
 - ✓ Valorar la posibilidad de conceder subvenciones para el aislamiento de ventanas (dando prioridad a los dormitorios).

Los **indicadores de seguimiento propuestos** para la evaluación de la efectividad de las actuaciones o medidas propuestas son:

- N° de quejas, inspecciones y sanciones.
- N° de controles municipales (espontáneos y por denuncia/queja).
- Reevaluación de los niveles de ruido tras la puesta en marcha de las medidas.



LÍNEA 10: ACTUACIONES EN LAS ZONAS TRANQUILAS Y ESPACIOS NATURALES

Justificación: La protección y preservación de zonas tranquilas debe ser uno de los objetivos del Plan de Acción, ya que esta protección se encuentra recogida expresamente en la normativa, tanto estatal como autonómica, cuando se hace referencia a los objetivos de un Plan de Acción.

El objetivo que se persigue con esta línea de trabajo es doble:

- Por un lado, que todos los barrios dispongan al menos de un espacio tranquilo y de buena calidad acústica para poder relajarse y disfrutar. Esto implica que además de disponer de un entorno con bajos niveles de ruido, este debe ser también agradable para el ciudadano.
- Por otro lado, establecer medidas para preservar los espacios naturales, siendo este un patrimonio a proteger dentro de la ciudad.

Las acciones que se proponen para cumplir con los objetivos fijados son:

- ✓ Delimitación de las zonas tranquilas y espacios naturales de especial protección acústica. En el mapa de afección acústica (M2) se han destacado en verde las zonas tranquilas en el escenario actual, según la evaluación a 4 m. de altura realizada para los mapas de ruido.

- ✓ Inclusión de la delimitación de las zonas tranquilas y los espacios naturales en la zonificación acústica de la ciudad, y por tanto en el planeamiento urbanístico. El incluirlas en la zonificación acústica significa establecer unos objetivos de calidad acústica para estas áreas.

- ✓ Análisis de los niveles de ruido a 2 m. de altura en los espacios libres de la ciudad y espacios naturales. Si bien la altura de evaluación de 4 m. está estandarizada para los mapas estratégicos de ruido, para los espacios libres (sin edificación) es más apropiada una evaluación acústica a 2 m. de altura, altura más representativa para valorar la percepción del ciudadano. Además este análisis nos permitiría analizar el nivel de conflicto acústico en los espacios naturales y zonas tranquilas.

- ✓ Análisis de la percepción ciudadana de las zonas tranquilas y espacios naturales, tratando de incorporar el concepto de paisaje sonoro (soundscape) en la evaluación de espacios y en la definición de objetivos de mejora y de diseño urbano.

- ✓ Establecer actuaciones para la mejora de estos espacios o al menos para que no se degraden acústicamente, como por ejemplo:

LÍNEA 10: ACTUACIONES ESPECÍFICAS EN LAS ZONAS TRANQUILAS Y ESPACIOS NATURALES

- Vigilar los accesos a las zonas tranquilas y espacios naturales y promocionar el transporte público y/o movilidad no motorizada para acceder a estos.
- Control de vehículos pesados.
- Los espacios naturales deberán incorporar en sus planes de gestión actuaciones para la reducción y/o minimización del impacto acústico.

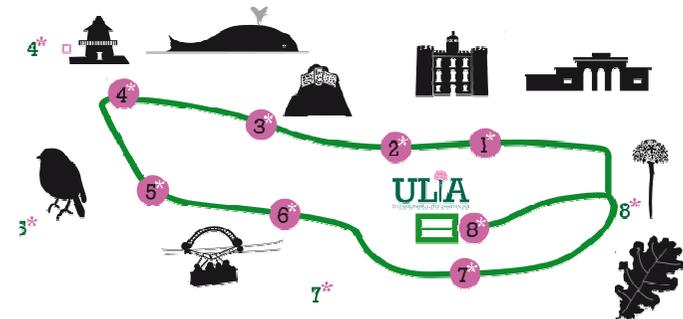
✓ Plan de comunicación, potenciación y concienciación sobre la necesidad de disponer de espacios tranquilos en cada barrio, y también Espacios naturales de calidad acústica, tratando de dar valor a estos como un patrimonio a proteger y conservar.

✓ Creación de itinerarios para su proyección turística y también a nivel vecinal (esto iría unido a la línea 3 de mejora de los espacios públicos).

Los **indicadores de seguimiento propuestos** para las actuaciones propuestas son:

- % de superficie tranquila en cada barrio.
- Indicador sobre el nivel de agrado de los espacios tranquilos y espacios naturales (poco-normal-agradable-muy agradable).

Nota: el % de superficie tranquila se calculará en la próxima actualización del Mapa Estratégico de Ruido.



9. IDENTIFICACIÓN Y DECLARACIÓN DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL

Se definen como zonas de protección acústica especial (ZPAE), aquellas en las que se superan los objetivos de calidad acústica. Se han delimitado las zonas de protección acústica especial tomando como referencia por un lado los niveles acústicos obtenidos tanto en los mapas de ruido (evaluación a 4 m. de altura) como mapas de fachada (evaluación en altura), y por otro lado, los objetivos de calidad acústica establecidos en la Zonificación acústica del municipio (realizada teniendo en cuenta los criterios de la normativa vigente). A partir de esta información se pueden delimitar las áreas en las que se superan los objetivos de calidad acústica o niveles de referencia. Los criterios que se han seguido para delimitar las ZPAE han sido:

- ✓ Que los límites de la ZPAE sean fácilmente reconocibles, por lo que se han utilizado: elementos cartográficos como el río, las grandes infraestructuras (variante GI-20), y a menor escala los límites de los ámbitos (elemento urbanístico).
- ✓ Por otro lado aunque únicamente parte de un ámbito supere los objetivos de calidad acústica, se incluye todo el ámbito en la ZPAE, ya que al final las actuaciones que se pongan en marcha afectarán en general a todo el ámbito.

Teniendo en cuenta estos criterios básicos se han delimitado en el municipio de Donostia-San Sebastián cuatro zonas de protección acústica especial:

1. ZPAE_NOROESTE: que recoge todos aquellos ámbitos urbanísticos en los que se superan los objetivos de calidad acústica, y comprendidos al norte de la variante GI-20, y al oeste del río Urumea. Prácticamente abarca toda la zona urbana residencial y docente de los barrios de Ibaeta, Antiguo, Aiete, Centro y Amara.
2. ZPAE_NORESTE: recoge todos aquellos ámbitos urbanísticos en los que se superan los objetivos de calidad acústica, y comprendidos al norte de la variante GI-20, y al este del río Urumea. Abarca prácticamente toda la zona urbana residencial de los barrios de Gros, Egia, Altza, parte de Intxaurreondo y parte de la zona urbana residencial de los Barrios de Ategorrieta-Ulía y Miracruz-Bidebieta.
3. ZPAE_SUROESTE: que recoge todos aquellos ámbitos urbanísticos en los que se superan los objetivos de calidad acústica, y comprendidos al sur de la variante GI-20, y al oeste del río Urumea. Prácticamente abarca toda la zona urbana residencial de los barrios de Añorga, Miramon y parte de Loiola y Martutene.

4. ZPAE_SURESTE: recoge todos aquellos ámbitos urbanísticos en los que se superan los objetivos de calidad acústica, y comprendidos al sur de la variante GI-20, y al este del río Urumea. Prácticamente abarca toda la zona urbana residencial de parte de los barrios de Loiola, Martutene e Intxaurreondo (Baratzategi).

En el [Anexo I](#), se identifican y **delimitan estas cuatro zonas de protección acústica especial (Mapa 1)**. Por otro lado se presenta también el *Mapa de nivel deafección acústica y zonas tranquilas (Mapa 2)* para poder visualizar en qué grado se superan los objetivos de calidad acústica en cada zona, pero también destacando las zonas tranquilas, un elemento de especial interés para el Plan de Acción.

10. IDENTIFICACIÓN DE LAS ZONAS DE ACTUACIÓN PRIORITARIAS

El grupo de trabajo del Plan de Acción de Mejora del Ambiente Sonoro (2013-2018), será el que decida sobre las zonas de actuación prioritarias. Los criterios para establecer las actuaciones prioritarias respecto a una temática determinada pueden ser varios:

- ✓ Barrios con mayor población afectada.
- ✓ Teniendo en cuenta las quejas ciudadanas.
- ✓ Otros criterios: zonas en las que se van a hacer cambios, capacidad de actuación, recursos económicos...etc.

El grupo de trabajo del PMAS_Donostia-San Sebastián, estudiará la posibilidad de subdividir las zonas de protección acústica especial (ZPAE) por barrios, y establecer los barrios prioritarios de actuación dentro de cada ZPAE, y las actuaciones específicas locales para estos barrios. Serán por tanto los Planes Zonales los que estudiarán y definirán las soluciones específicas para la mejora del ambiente sonoro en cada barrio.

11. ESTRATEGIA A LARGO PLAZO.

La estrategia a largo plazo debe continuar con todas las líneas de trabajo propuestas para el Plan de Acción a 5 años, ya que el control y la corrección de la contaminación acústica es una labor que no se resuelve en 5 años sino que se trata de un Plan que hay que gestionar de manera continua. Por ello la estrategia a largo plazo en grandes líneas será:

- ✓ Integración de los planes de actuación de la ciudad con el Plan para la mejora del ambiente sonoro.
- ✓ Conseguir una información de partida lo más ajustada a la realidad y que nos permita mejorar la próxima actualización de los Mapas Estratégicos de Ruido de la ciudad (año 2017).
- ✓ Gestión interna eficaz y resolutive respecto al ruido, que tenga como primer objetivo la prevención de la contaminación acústica y cooperación interdepartamental y también entre administraciones.
- ✓ Corrección mediante el desarrollo de los planes zonales específicos y planes zonales prioritarios, que se han de concretar como un paso posterior a la declaración de zonas de protección acústica especial. Los planes zonales deberán definir entre otras cosas: las medidas correctoras a implantar, responsables de ejecución, presupuesto y financiación (si es posible).
- ✓ Continuar con las actuaciones para la protección y promoción de espacios públicos "agradables", zonas tranquilas y espacios naturales, ya que estos se consideran necesarios tanto desde el punto de vista de salud como para la proyección turística y cultural.
- ✓ Concienciación y educación continua para promover comportamientos más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente y para la mejora de la convivencia ciudadana.
- ✓ Comunicación y divulgación de la información acústica, para que el Plan de Acción sea un proyecto de ciudad y no un proyecto del Ayuntamiento.

12. CUANTIFICACIÓN ECONÓMICA DE LAS MEDIDAS A IMPLANTAR.

La cuantificación económica de las medidas a implantar es un tema difícil de concretar en este documento, porque realmente serán los planes zonales los que podrán abordar este aspecto. Además es necesario contar con todos los agentes implicados que son varios:

1. A nivel externo, los gestores de las infraestructuras que afectan al municipio; ETS, ADIF, Diputación Foral de Gipuzkoa-Carreteras,
2. y a nivel interno, las diferentes áreas implicadas en las líneas de trabajo propuestas.

Por lo que a *nivel interno*, habrá que analizar en profundidad las posibilidades de aportación de cada área municipal al *Plan de Acción para la Mejora del Ambiente Sonoro*, teniendo en cuenta también la coyuntura económica actual y futura.

A *nivel externo*, se contactará con los gestores de las infraestructuras para que informen sobre su plan de actuación, y si éste afecta en alguna medida al municipio de Donostia-San Sebastián.

13. IDENTIFICACIÓN DE LAS PERSONAS O ENTIDADES RESPONSABLES DE ELABORAR LOS PLANES ZONALES, ASÍ COMO LOS AGENTES RESPONSABLES DE SU PUESTA EN MARCHA.

El Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, a través del área de Medio Ambiente, se ha encargado de todo el proceso de elaboración y aprobación de los Mapas Estratégicos de Ruido, y Plan de Acción de Mejora del Ambiente Sonoro, que es objeto de este documento, contando con la asistencia técnica de AAC ACÚSTICA+LUMÍNICA. Además para su elaboración se ha contado con la colaboración de otras áreas del Ayuntamiento, como por ejemplo, el área de Urbanismo y el área de Movilidad.

La ejecución material del Plan de Acción conlleva la coordinación y colaboración de las distintas áreas del Ayuntamiento, que en cualquier caso deberán establecer, las personas o entidades responsables de elaborar los Planes Zonales prioritarios, con el fin de definir las soluciones para la reducción del impacto acústico, atendiendo a criterios de: eficacia de las soluciones, proporcionalidad económica, capacidad de actuación...etc., impulsando siempre la colaboración entre áreas municipales, administraciones y contando con la participación del Consejo asesor de Medio Ambiente.

De forma análoga, en aquellas situaciones en las que el Ayuntamiento no sea el gestor del foco de afección acústica, como es el caso de las carreteras y el ferrocarril, se potenciará la coordinación con otras administraciones (Diputación Foral de Carreteras, ADIF, ETS) para el desarrollo de Planes zonales conjuntos, con el fin de concretar las actuaciones de mejora en zonas afectadas por focos de ruido de gestión externa al Ayuntamiento.

14. DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN Y PLAN DE EJECUCIÓN.

A lo largo del documento se han identificado los indicadores de seguimiento de cada línea de trabajo tenida en cuenta en el Plan de Acción de Mejora del Ambiente Sonoro, a partir de estos se podrá analizar y evaluar la aplicación y los resultados del Plan de Acción.

Se indican a continuación en la siguiente tabla los indicadores propuestos para cada línea de trabajo, y el plan de seguimiento propuesto a priori, pero que deberá aprobarse y validarse por el grupo de trabajo del PMAS_Donostia-San Sebastián. Estos indicadores de seguimiento permitirán evaluar los avances en el Plan de Acción, y analizar el nivel de cumplimiento de los objetivos establecidos:

LÍNEA DE ACTUACIÓN	INDICADORES	Primer año	Segundo año	Tercer año	Cuarto año	Quinto año
LÍNEA 1: INTEGRACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PLAN DE LA BICICLETA CON EL PLAN DE MEJORA ACÚSTICA	1.1. % utilización del transporte público interno 1.2. % utilización de la bicicleta 1.3. Índice de motorización 1.4. Superficie peatonal o Km de vías peatonales 1.5. km de carril bici 1.6. Relación controles de velocidad y multas	X		X		X
LÍNEA 2: MEJORA DE LA INFORMACIÓN SOBRE EL TRÁFICO URBANO	1.7. Número de aforos municipales 1.8. Niveles acústicos en zonas donde se pretende actuar para valorar antes y después de la actuación.	X	X	X	X	X
LÍNEA 3: MEJORA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS	1.9. Indicador sobre el nivel de agrado de los espacios públicos.	X		X		X
LÍNEA 4: MEJORA DE LA GESTIÓN MUNICIPAL INTERNA DEL RUIDO	1.10. N° de reuniones del grupo de trabajo. 1.11. N° de quejas ciudadanas, por temáticas.	X	X	X	X	X
LÍNEA 6: LÍNEA CORRECTIVA	1.12. % reducción de la superficie afectada 1.13. % reducción de la población 1.14. Relación coste/beneficio de la actuación		X		X	
LÍNEA 7: LÍNEA DE COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN	1.15. N° de comunicaciones con otras administraciones.	X		X		X
LÍNEA 8: LÍNEA DE FORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN	1.16. N° de campañas de formación y/o concienciación		X		X	
LÍNEA 9: ACTUACIONES DIRIGIDAS HACIA EL OCIO NOCTURNO	1.17. N° de quejas, inspecciones y sanciones. 1.18. N° de controles municipales (espontáneos y por queja o denuncia). 1.19. Reevaluación de los niveles de ruido tras la puesta en marcha de las medidas.	X	X	X	X	X
LÍNEA 10: ACTUACIONES EN ZONAS TRANQUILAS Y ESPACIOS NATURALES	1.20. % de superficie tranquila en cada barrio. 1.21. Indicador sobre el nivel de agrado de los espacios tranquilos y espacios naturales.	X		X		X

Para medir la mejora conseguida en las ZPAE y en las zonas de actuación prioritaria, los indicadores básicos de evaluación para los Planes Zonales serán:

- ✓ Población expuesta, según el indicador ILGR, o indicador en altura.
- ✓ Superficie afectada y superficie tranquila.

15. ESTIMACIONES PARA LA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS POR NIVELES SUPERIORES A LOS OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA DE REFERENCIA.

Resulta complicado establecer en este documento una estimación de la reducción del número de personas afectadas por niveles superiores a los objetivos de calidad acústica, no obstante, los estudios de detalle que se han realizado para el desarrollo del Plan de Acción de Mejora del Ambiente Sonoro, han puesto de manifiesto que soluciones relativamente sencillas y que ya se están llevando a la práctica como: reducción de velocidad de circulación a 30 Km/h, así como partir de una información del tráfico más detallada; pueden contribuir a reducciones importantes de la población afectada.

Por lo tanto, tras la aplicación y desarrollo del Plan de Acción, se espera obtener al menos una reducción de la población afectada de un 5%, a nivel global del municipio, aunque se podrían obtener mejores resultados en un análisis por barrios.

Deberán ser los Planes Zonales los que analicen de forma detallada, tanto las soluciones a incorporar en las zonas de protección acústica especial, como la estimación de reducción de población afectada, evaluando así la efectividad de las posibles medidas a implantar.

16. ALEGACIONES U OBSERVACIONES RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

La documentación correspondiente al Plan de Acción para la mejora del ambiente sonoro en el municipio de Donostia-San Sebastián, de conformidad con lo previsto en la Ley 37/2003 del ruido y Decreto 213/2012, ha permanecido por un período de un mes en trámite de exposición pública. Durante este periodo se ha recibido un único escrito de alegaciones al Plan de Acción, este fue presentado por la Asociación Parte Zaharrean Bizi, el día 28/06/13. Dicha alegación ha sido tratada por el Ayuntamiento, y se ha dado respuesta a algunas de las peticiones presentadas por dicha asociación, dando lugar a la modificación o matización de algunos aspectos relacionados con la línea 9 del Plan de Acción "Actuaciones relacionadas con el Ocio en la calle", y que hacen referencia a:

- el objetivo de la línea de trabajo,
- la selección de las zonas de interés de estudio para la elaboración del mapa de ruido de ocio, y
- labores de concienciación hacia el respecto al descanso.

También se ha modificado el apartado 13 del documento "*Identificación de las personas o entidades responsables de elaborar los Planes Zonales, así como los agentes responsables de su puesta en marcha*", incluyendo al Consejo Asesor de Medio Ambiente dentro del grupo de trabajo para el desarrollo y puesta en marcha del Plan de Acción.

Estas modificaciones comentadas en este apartado se han realizado en los apartados específicos del presente documento.

ANEXOS:

ANEXO I:

M1. MAPA DE DELIMITACIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL

M2. MAPA DE AFECCIÓN ACÚSTICA Y ZONAS TRANQUILAS