

“JORNADA SOBRE EL DECRETO 213/2012, DE 16 DE OCTUBRE, DE LA CONTAMINACIÓN ACUSTICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO”



Ponente: Igone García Perez
Investigadora de la División de Energía y Medio Ambiente de TECNALIA
Lda. Ciencias Ambientales.
igone.garcia@tecnalia.com

La situación en el Territorio Histórico de Bizkaia en el contexto del nuevo Decreto:
el calendario de hitos del Decreto y la evaluación de la contaminación acústica en Bizkaia.

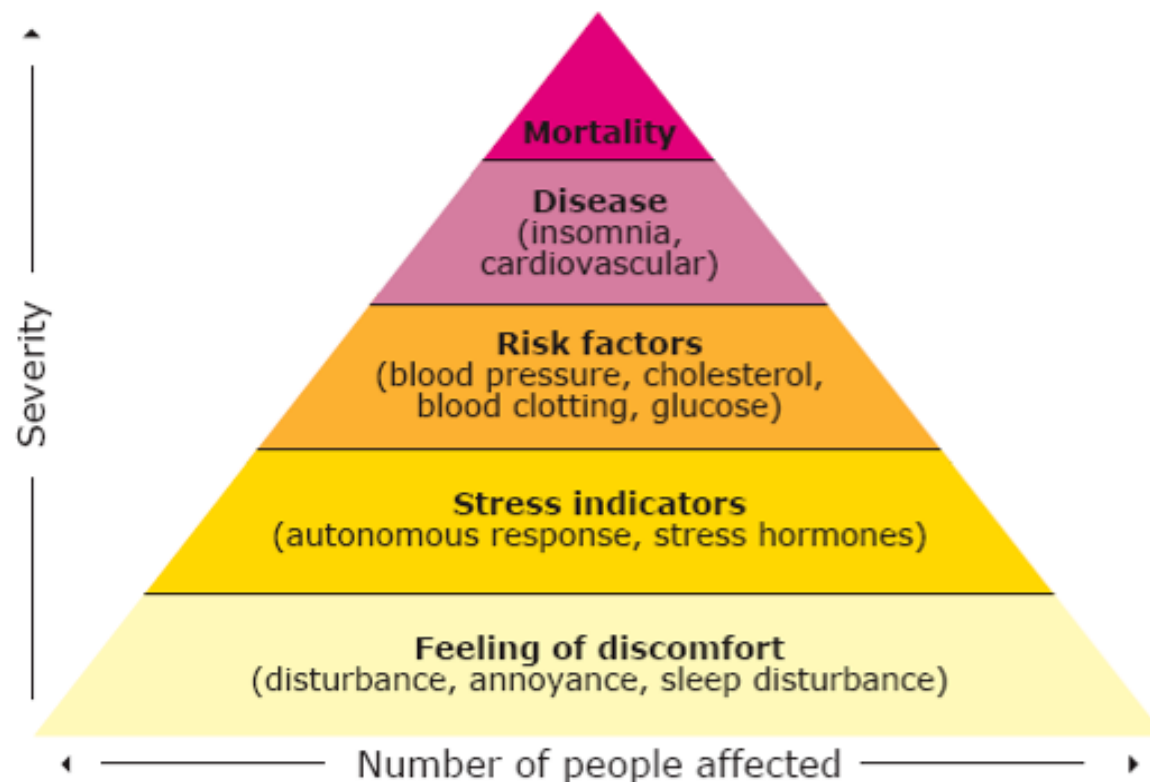
EL RUIDO AMBIENTAL: un problema de salud pública

“Good practice guide on Noise exposure and potencial health effects” de la European Environment Agency (EEA Technical report nº11/2010)

Figure 1.1 Pyramid of effects (WHO 1972 – modified)^{iv}

Ruido Ambiental:

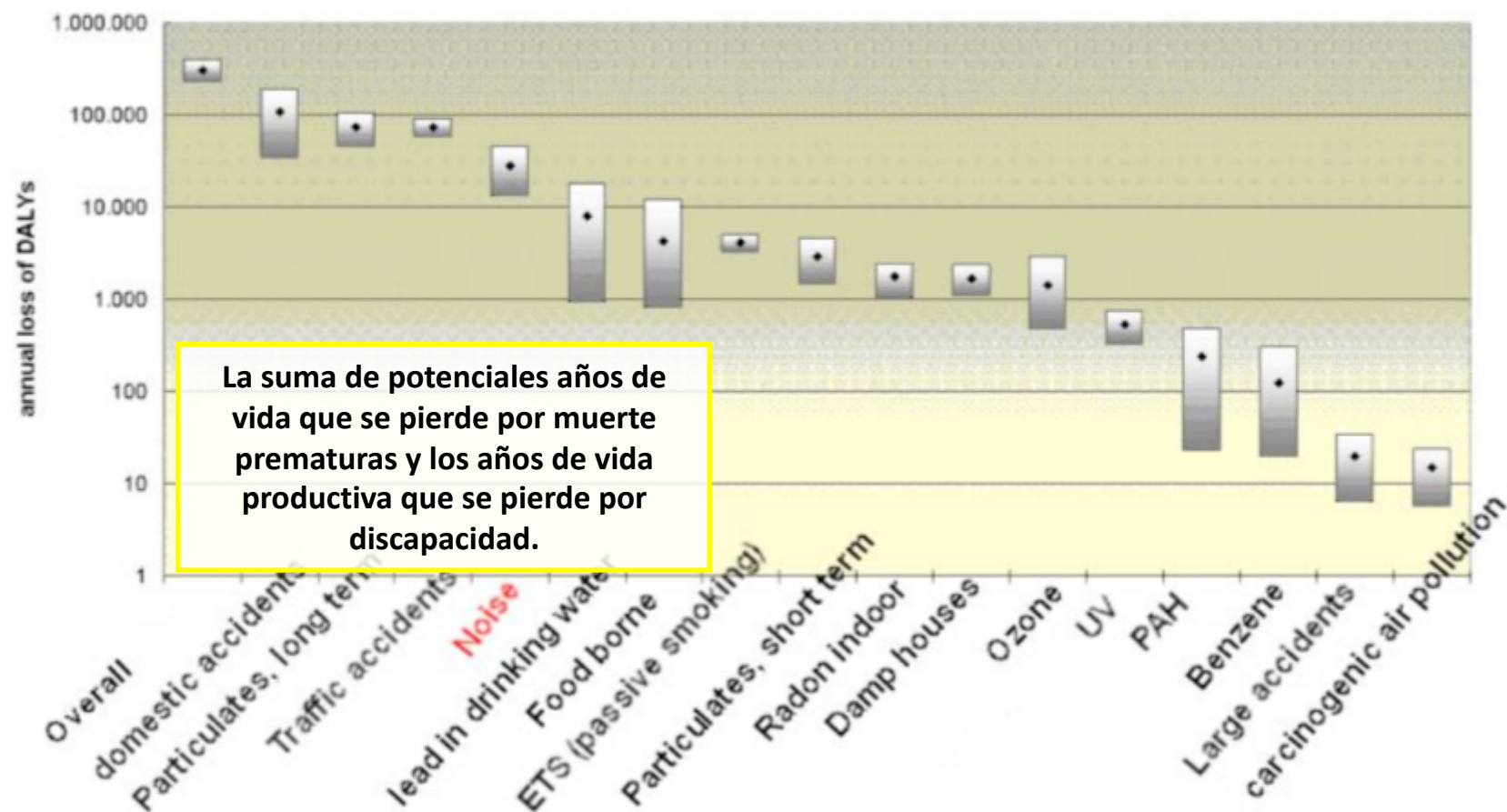
(Directiva 2202/49/CE):
el generado por focos
de ruido de carreteras,
viales urbanos,
ferrocarriles, trafico
aeroportuario,
actividades industriales
y puertos.



EL RUIDO AMBIENTAL: un problema de salud pública

“Good practice guide on Noise exposure and potencial health effects” de la European Environment Agency (EEA Technical report nº11/2010)

Estimate of DALY's from different environmental aspects



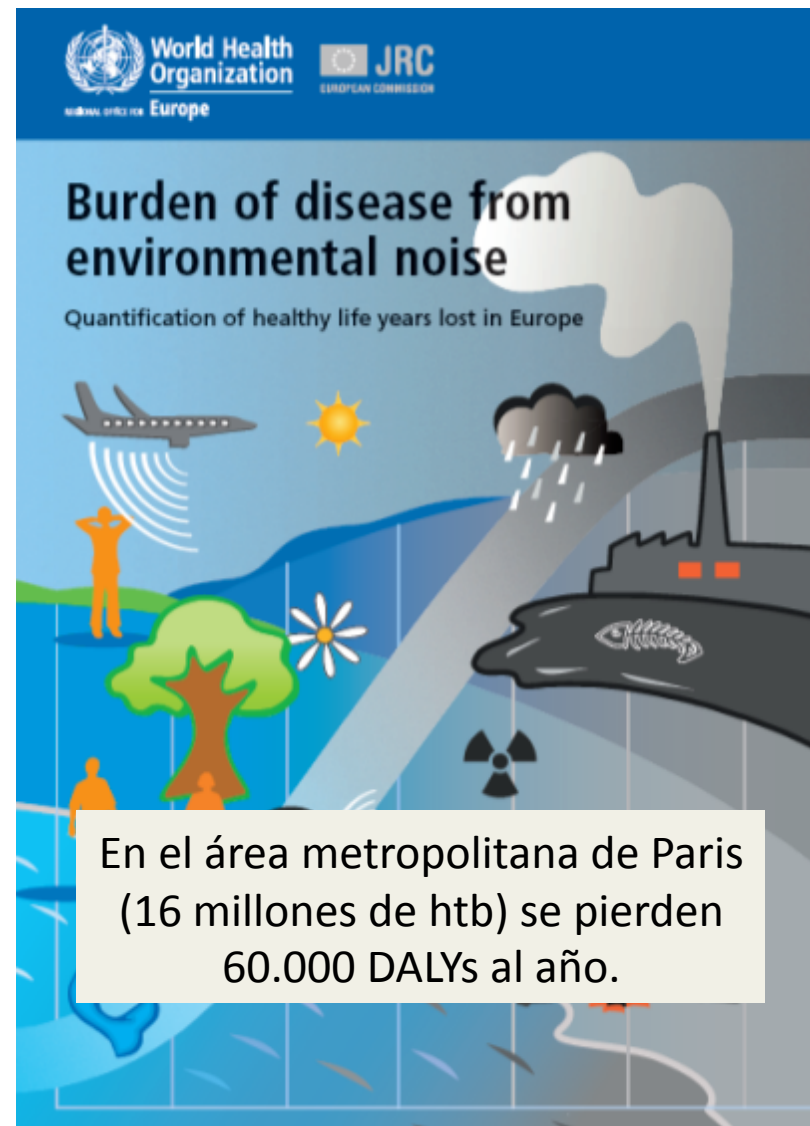
EL RUIDO AMBIENTAL: un problema de salud pública

Se estima que los DALYs (muerte prematura y años de vida productiva) perdidos por el ruido ambiental implican en la Unión Europea:

- 61 000 años para la enfermedad isquémica del corazón,
- 45 000 años para el deterioro cognitivo de los niños,
- 903 000 años relacionados con perturbaciones del sueño
- 22 000 años por tinnitus y
- 587 000 años por molestia

Estos resultados indican que al menos **un millón de años de vida sana se pierden cada año** por motivo del ruido de tráfico en parte occidental de Europa.

La perturbación y molestia del sueño está sobre todo relacionada con el ruido del tráfico, comprender la carga principal del ruido ambiental.



EL RUIDO AMBIENTAL: un problema de salud pública

Los Valores Objetivo de Calidad de niveles de ruido promedio anual aplicados a zonas residenciales y edificaciones destinadas a viviendas siguen las recomendaciones (mínimas de la OMS): 55 dBA nocturnos

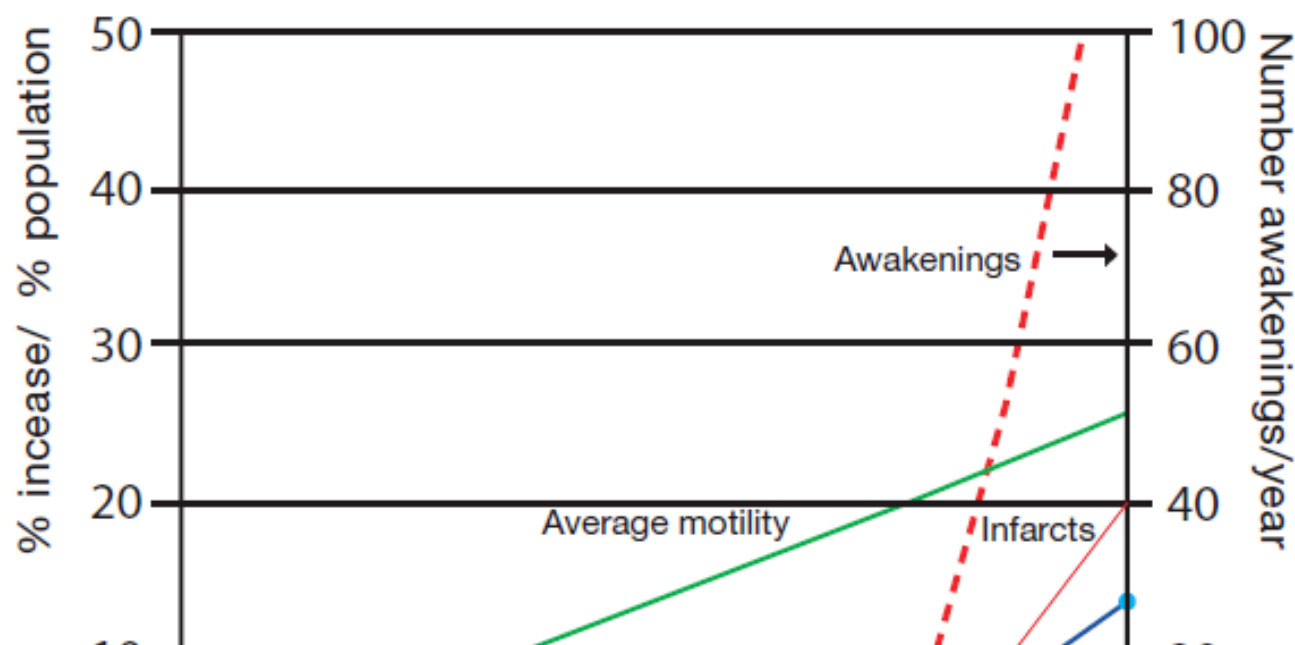


Fig. 3
Effects
of road traffic
noise at night*

Atendiendo a los Costes médicos: (fuente OMS)

costes anuales que suponen someter a una persona a niveles de ruido de tráfico viario:

Que superan en 5 dBA los objetivos de calidad se sitúan entorno a 140 €

Que superan en 10 dBA los objetivos de calidad se sitúan entorno a 300 €

Vocación de desarrollo de la legislación básica estatal.

- Desarrollar competencias propias.
- Clarificar y concretar algunos aspectos

Atendiendo a una distribución competencia compleja existe:

Llamada a la **coordinación administrativa** en el articulado del decreto es especial para la corrección de los impactos ya existentes.

- Competencias “en coordinación” para la delimitación y gestión figuras de protección de la tranquilidad o los sonidos naturales entre DDFF y GV. (artículos 4 y 5 apartados c)).
- Art 7: Creación de la Comisión Técnica de Evaluación Acústica de Euskadi para resolver discrepancias entre diferentes administraciones competentes.
- Art 10, Art 16 y competencias: existen varios sujetos obligados y/o competentes de elaborar Mapas de Ruido y Planes de Acción que inciden sobre un mismo territorio y que pueden implicar diferentes escalas de trabajo o datos de entrada.
- Art 12: La Administración Local debe tener en consideración la información acústica de otras Administraciones para la elaboración de sus Mapas de Ruido.
- Art 30: La zona de servidumbre (ZSA) de las infraestructuras debe ser integrada en el planeamiento municipal y será facilitada en formato digital (Art 29).
- Art 30: Los Ayuntamientos deben informar a los gestores de ZSA de los Estudios Acústicos de futuros desarrollos que se ubiquen en la misma.
- Art 48: Coordinación de los Planes Zonales (que es competencia municipal): cuando en el territorio coexisten varios focos de ruido es necesario considerar la actuación para el diseño de medidas correctoras y los gestores deben facilitar la información en un plazo máximo de un mes.

CALENDARIO DE HITOS (AUTONÓMICO)



-4 años desde la publicación: elaboración de los **Mapas de Ruido** (menos ambicioso que el “estratégico”).

- 5 años desde la publicación: elaboración del **Plan de Acción Asociado**.

- Los Ayuntamientos de más de 10.000 hbt.
- Ejes viarios con más de 6.000 vehículos al día.
- Ejes ferroviarios con tráfico de mercancías.
- Todos los Ayuntamientos en las Zonas de Transición Acústica (cuando colinden áreas con una diferencia de más de 5 dBA entre las mismas, por ejemplo Zona industrial y Zona Residencial).

(revisiones periódicas cada 5 años).

- 2 años desde la publicación: elaboración de las Zona de Servidumbre para las infraestructuras sometidas a plazo de elaboración de Mapas Estratégicos de Ruido (estatal) y Mapas de Ruido (autonómica).

- 2 años desde la publicación: adecuación de las Ordenanzas municipales.

- 4 años desde la publicación: determinar las áreas de tipología G y las Reservas de Sonido de Origen Natural de la CAPV.

- 1 año desde la publicación: desarrollo de Guías Técnicas para EIA y otras.

CALENDARIO DE HITOS (ESTATAL)

-elaboración de los **Mapas Estratégicos de Ruido y Planes de Acción**

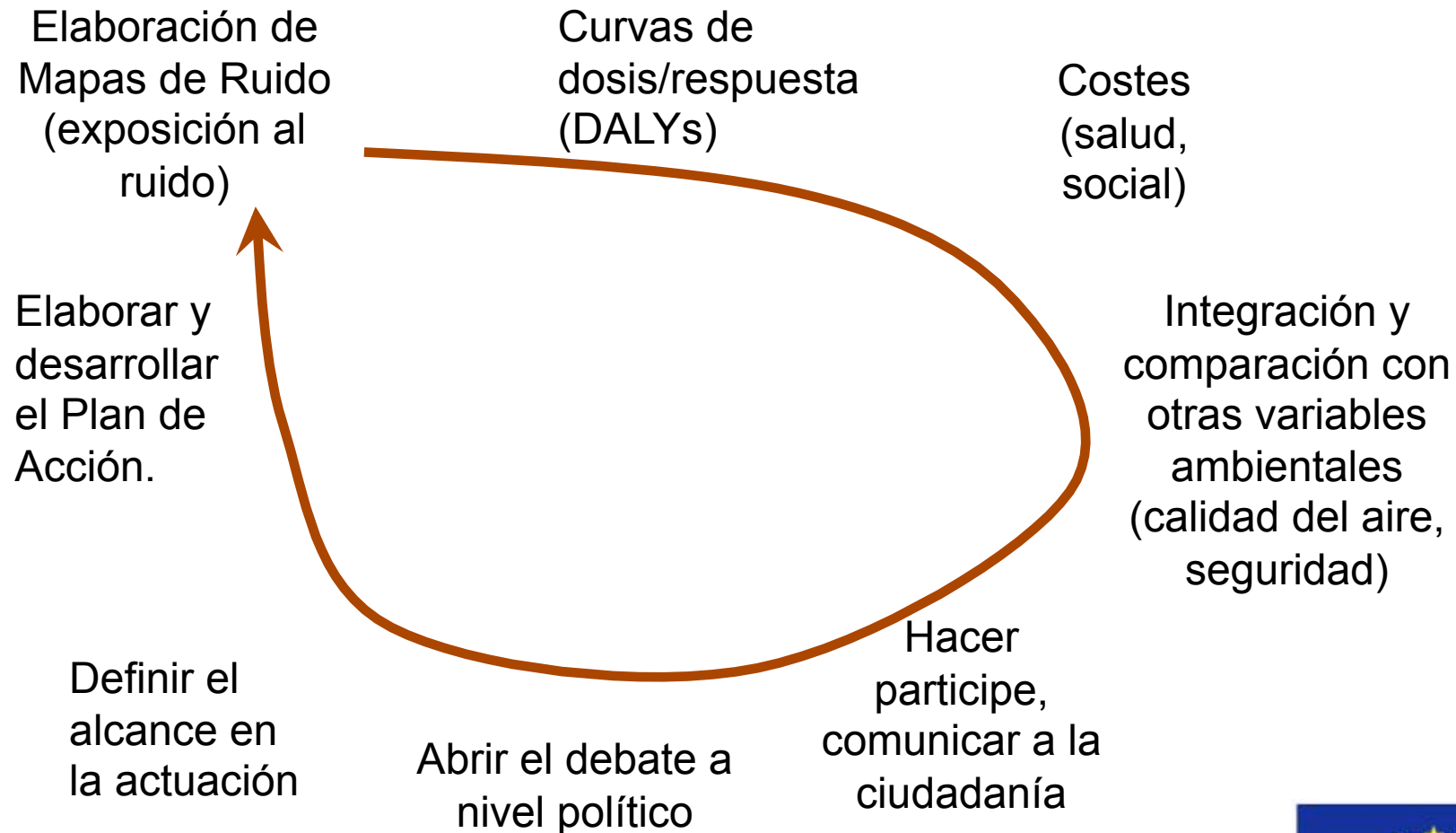
- Ejes viarios de más de 3 millones de vehículos al año.
- Ejes ferroviarios de más de 30.000 trenes al año.
- Grandes Aeropuertos de más de 50.000 movimientos al año
- Grandes Puertos.
- Aglomeraciones de más de 100.000 personas
(revisiones periódicas cada 5 años).

Dos Fases de
Implantación:
2007/2008
20012/2013.



- **Diciembre 2012:** elaboración de la **Zonificación Acústica** (*legislación estatal*). Entre tanto DT2: uso característico.

ESQUEMA PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO



Situación en Bizkaia: COMPETENCIAS y OBLIGACIONES

AEROPUERTO

FEVE

PUERTO

AP-68

ADIF

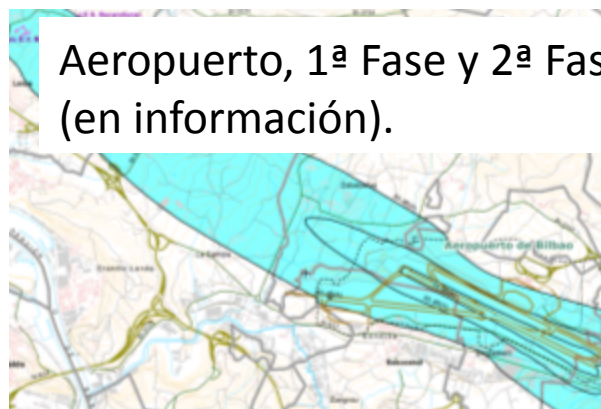
Infraestructuras estatales.

Ley 37/2003 y Reales Decreto de desarrollos

Mapas Estratégicos de Ruido y Planes de Acción

Zonas de Servidumbre
(sin plazo, salvo para el aeropuerto)

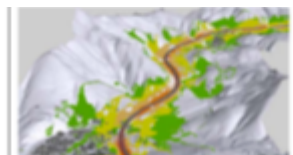
Aeropuerto, 1ª Fase y 2ª Fase
(en información).



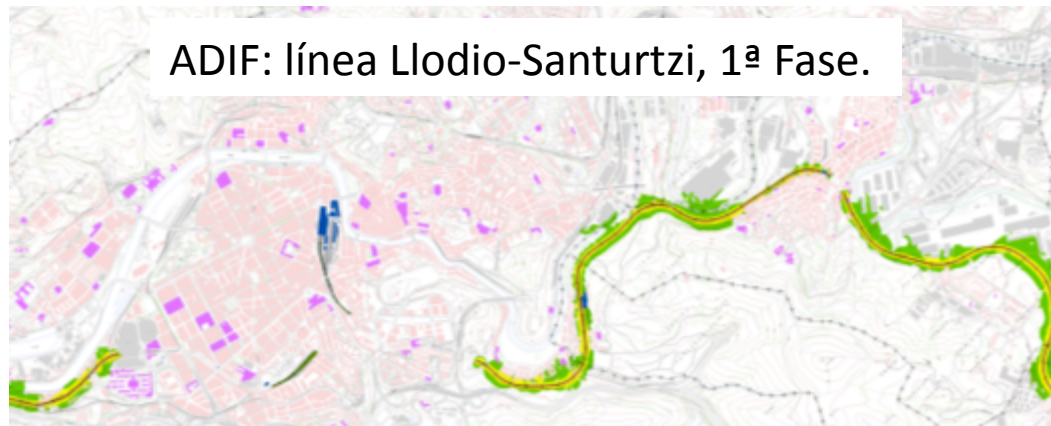
Puerto de Bilbao, 2ª Fase.

PLAN SECTORIAL DE CARRETERAS 2009-2012	
DOCUMENTO RESUMEN	
CLASE DE OBRA: MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO	CARRETERA: AUTOPISTA AP-68
TÍTULO COMPLEMENTARIO: TRAMO: BILBAO - ZARAGOZA	PROVINCIA: VIZCAYA ALAVA BURGOS LA RIOJA NAVARRA ZARAGOZA
INGENIERO DIRECTOR DEL ESTUDIO: D. SANTIAGO NIÑEZ GUTIERREZ	

AP-68: 1ª y 2ª Fase



ADIF: línea Llodio-Santurtzi, 1ª Fase.



Situación en Bizkaia: COMPETENCIAS y OBLIGACIONES

DFB

**ETS: Euskotren
y Euskotran**

**CTB: Metro
Bilbao**

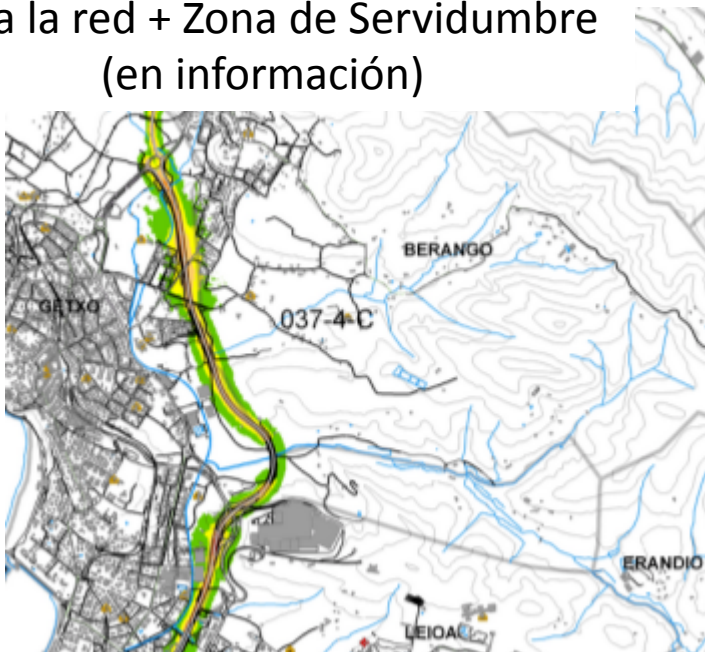
Infraestructuras autonómicas.
Decreto 213/2012.
RD 1513/2012 (plazos Directiva)

Mapas Estratégicos de
Ruido y Planes de Acción

Mapas de Ruido y Planes
de Acción

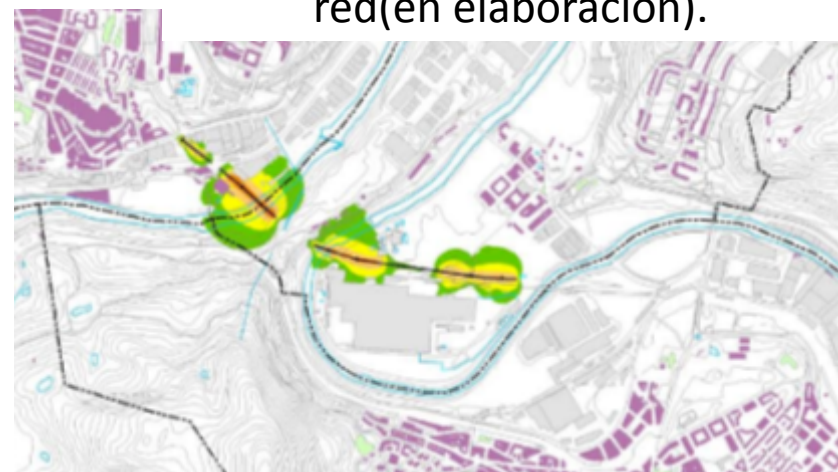
Zonas de Servidumbre

DFB: 1ª Fase, 2ª Fase, Autonómico y
toda la red + Zona de Servidumbre
(en información)



ETS: 2ª Fase

Metro Bilbao: 1ª Fase y toda la
red(en elaboración).



Los Mapas de Ruido:

- Determinan la necesidad de actuar por existencia de impactos.
- Permiten definir medidas correctoras y preventivas frente a la contaminación acústica.
- En municipios pequeños los Mapas de Ruido de los gestores de focos serán la única información acústica disponible y ayudará a la prevención de futuros impactos acústicos.

Las Zonas de Servidumbre

- Permiten conocer el ámbito de suelo con condicionantes acústicos al desarrollo

Disponer de un **Repositorio de Información Acústica** en el territorio Histórico para compartir de la información y en la que sea fácil dar respuesta a la coordinación administrativa que requiere el Decreto de tal forma que todos los competentes de elaborar MR pueden consultar (y disponer de...) los MR de otros y viceversa.

- ✓ Ahorra recursos y evita discrepancias.
- ✓ Facilita la identificación de las Zonas de Protección Acústica Especial y agiliza la definición del Plan Zonal.
- ✓ Ayuda a mejorar los Mapas de Ruido que utilicen diferentes escalas de trabajo.

- Caso 1: Supuesto de modificaciones en un bar.
- Caso 2: Edificaciones que se renuevan en un casco urbano.
- Caso 3: Discrepancias en los Mapas de Ruido

CASO 1: Supuesto de modificaciones en una actividad en RSU



A: Obras en un BAR con licencia/autorización de actividad otorgada que no suponen cambio de actividad.

¿Se modifican paramentos de tal forma que se puede incrementar el impacto acústico?

Tirar un tabique, poner un tabique (modificar las estancias), cambiar la decoración (en la medida en la que puede afectar al aislamiento).

Actividad nueva

B: Obras en una actividad con licencia/autorización de actividad otorgada que suponen cambio de actividad (nueva licencia o autorización).

Actividad nueva

C: Nuevo foco de ruido en una actividad con licencia/autorización de actividad otorgada que no suponen cambio de actividad

Poner un aparato de música, añadir un máquina de vending.

Actividad existente pero foco con valores límite (nuevo)

CASO 2: Edificaciones que se renuevan en un casco urbano.

Suelo Urbano con incumplimiento de OCAs. (p.e. BERMEO).

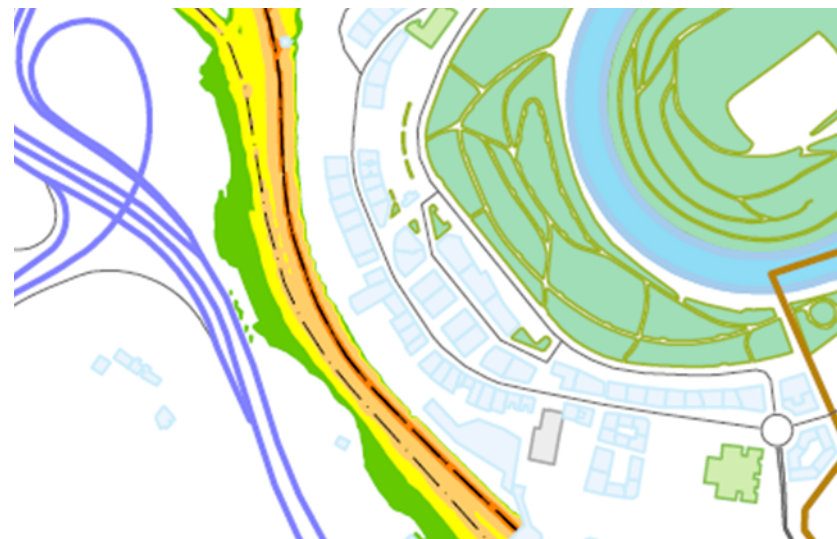
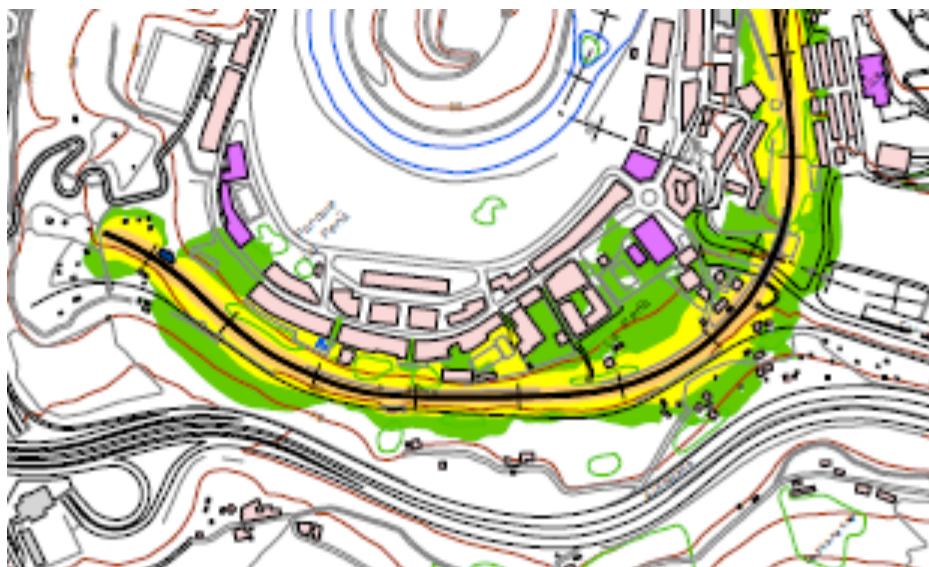
Imposibilidad de cumplir los OCAs referidos en el art 36...no se puede conceder la licencia a no ser que...

Se declare ZPAE, es factible por tratarse de suelo urbano (supuesto de renovación).

(interés público)



CASO 3: Discrepancias entre los Mapas de Ruido.



Deriva en implicaciones al Plan Zonal/Plan de Actuación prioritaria correspondiente.

Establecer una interlocución entre Ayuntamiento y gestor

Trasladarlo a la Comisión Técnica de Evaluación del Ruido en Euskadi

Gracias por su atención