

PLAN DE ACCIÓN

MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS.

Resumen de Carreteras

1. Descripción

El ámbito del plan de acción es el cubierto por los mapas estratégicos de ruido de 2007 que han sido competencia del Gobierno de Canarias, aunque el objetivo es incorporar al mismo actuaciones adicionales en aplicación de la Ley 37/2003 del Ruido.

Así el ámbito del plan de acción cubre la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de Canarias y la aglomeración supramunicipal Santa Cruz de Tenerife – San Cristóbal de La Laguna. Este documento resumen es de aplicación para el apartado correspondiente a carreteras.

El plan de acción se centra en los tramos para los que se han elaborado mapas estratégicos de ruido (en adelante MER) en 2007, que son aquellas carreteras que en el año 2005 presentaban un tráfico medio diario superior a 16.000 veh/día, lo que supone un tráfico anual ligeramente inferior a 6 millones de vehículos, que es el que delimita la obligatoriedad para la elaboración de los MER en 2007.

Los tramos objeto de MER en 2007 suman un total de 460 Km. distribuidos en 5 islas, con la distribución siguiente:

Isla	Longitud Total UMEs
El Hierro	0
Fuerteventura	16
Gran Canaria	192
La Gomera	0
La Palma	5
Lanzarote	27
Tenerife	220
TOTAL	460

2. Autoridad Responsable

La autoridad competente en la elaboración del plan de acción es la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, que ha sido la autoridad encargada de la elaboración y aprobación de los MER.

No obstante hay que indicar que la competencia en las carreteras está compartida entre el Gobierno de Canarias y los Cabildos Insulares, de forma que las carreteras de interés regional son de titularidad del Gobierno de Canarias, mientras que las de interés insular lo son de los Cabildos. Para ambos tipos de carreteras, la gestión es competencia de los Cabildos. Además existen algunas carreteras dentro del ámbito cubierto por los MER que son de titularidad y gestión municipal.

La tabla siguiente describe las carreteras objeto del plan de acción, su titularidad y la competencia en la gestión.

Crtra.	Tramo	Longitud	Titular	Gestión
Fuerteventura				
FV-2	Pto. Rosario – Las Salinas (Antigua)	15,4	Gob.Can	Cab.FV
Gran Canaria				
GC-1	Las Palmas G.C. – Puerto Rico	72,5	Gob.Can	Cab.GC
GC-2	Las Palmas G.C.– Sta. Mª de Guía	23,1	Gob.Can	Cab.GC
GC-3	Circunvalación de Las Palmas G.C.	14	Gob.Can	Cab.GC
GC-4	Las Palmas G.C. – Sta. Brígida	4,1	Gob.Can	Cab.GC
GC-10	Telde: San Gregorio – Las Remudas	3,6	Gob.Can	Cab.GC
GC -15	Santa Brígida – Cruce de La Atalaya	1,9	Gob.Can	Cab.GC
GC -20	GC-2 - Arucas	3,8	Gob.Can	Cab.GC
GC -23	Las Palmas G.C.: GC-2 – GC-3	4,8	Gob.Can	Cab.GC
GC -31	Las Palmas G.C: GC-1 – GC-3	8,1	Gob.Can	Cab.GC
GC-100/1	Las Palmas G.C - Telde	7,3	Cab.GC	Cab.GC
GC-100/2	Agüimes – GC-191	1,9	Cab.GC	Cab.GC
GC-102	Telde: Call. Castillo – Mont. Calero	1,8	Cab.GC	Cab.GC
GC-110	Las Palmas G.C.: Triana – Tafira Alta	9,8	Cab.GC	Cab.GC
GC-191	Ingenio – Santa Lucía de Tirajana	7,5	Cab.GC	Cab.GC
GC-192	Ingenio: GC-1 – GC-195	0,7	Cab.GC	Cab.GC
GC-195	Ingenio: GC-191 – Las Majoreras	1,8	Cab.GC	Cab.GC
GC-196	Ingenio - GC-191	3,5	Ayuntam.	Ayuntam.
GC-300	Arucas	0,3	Cab.GC	Cab.GC
GC-500/1	GC-1(enl.Aeroclub) – Maspalomas O	10	Ayuntam.	Ayuntam.
GC-500/2	GC-1(enl. Arguineguín) –Arguineguín	2,5	Cab.GC	Cab.GC
La Palma				
LP-1	Sta.Cruz – Enlace c/ LP-138 y LP-140	3,9	Gob.Can	Cab.LP
Lanzarote				
LZ-1	Arrecife – Tahiche	5,2	Gob.Can	Cab.LZ
LZ-2	Arrecife - Tías	8,6	Gob.Can	Cab.LZ
LZ-3	Circunvalación de Arrecife	4,6	Gob.Can	Cab.LZ
LZ-40	Enlace LZ-2 – Puerto del Carmen	7,8	Cab.LZ	Cab.LZ
Tenerife				
TF-1	Santa Cruz de Tenerife - Adeje	80,2	Gob.Can	Cab.TF
TF-2	Sta. Cruz Tfe. – S. Crist. La Laguna	4,9	Gob.Can	Cab.TF
TF-4	Vía Penetración Sur	2,9	Gob.Can	Cab.TF
TF-5	Sta. Cruz Tfe. – Icod de los Vinos	53,1	Gob.Can	Cab.TF
TF-11	Sta.Cruz Tfe: Cva. Bermeja– S. Andrés	2,1	Cab.TF	Cab.TF
TF-13	San Cristóbal La Laguna - Tegueste	9,9	Cab.TF	Cab.TF
TF-21	La Orotava – Los Frontones	5,2	Cab.TF	Cab.TF
TF-28	Santa Cruz de Tenerife – El Rosario	1,8	Cab.TF	Cab.TF
TF-29	Santa Cruz de Tenerife: TF1 – TF-5	1,4	Cab.TF	Cab.TF
TF-31	Puerto de La Cruz – La Orotava	1,5	Gob.Can	Cab.TF
TF-47	Adeje: Callao Salvaje–Bco.Las Torres	3,3	Cab.TF	Cab.TF
TF-66	Arona: Buzanada - Guaza	4,9	Cab.TF	Cab.TF
TF-82	Adeje: Bco, Las Torres – Tijoco Bajo	3,8	Gob.Can	Cab.TF
TF-152	San Cristóbal La Laguna - Guajara	4,8	Cab.TF	Cab.TF
TF-180	Sta. Cruz Tfe. – S. Crist. La Laguna	4,9	Cab.TF	Cab.TF
TF-194	S.Crist. La Laguna: La Cuesta - Taco	2,9	Cab.TF	Cab.TF
TF-211	La Ortava: TF-5 – TF-21	1	Cab.TF	Cab.TF
TF-312	Pto. La Cruz - El Durazno - Las Arenas	5,1	Cab.TF	Cab.TF
TF-320	Puerto de La Cruz – La Orotava	1,3	Cab.TF	Cab.TF
TF-333	Los Realejos: La Montañeta–S. Benito	2,8	Cab.TF	Cab.TF
TF-334	Los Realejos: TF-5 – TF-335	0,9	Cab.TF	Cab.TF
TF-335	Los Realejos: TF-335 – Icod El Alto	9	Cab.TF	Cab.TF
TF-362	TF-5 - Icod de los Vinos	3,5	Cab.TF	Cab.TF
TF-366	Icod de los V.: La Mancha–El Amparo	2,4	Cab.TF	Cab.TF
TF-481	Adeje – TF-665	2,5	Cab.TF	Cab.TF
TF-652	San Miguel: Las Chafiras – El Monte	2,3	Cab.TF	Cab.TF
TF-665	De la TF-1 a Los Cristianos	1,1	Gob.Can.	Cab.TF

3. Contexto Jurídico

El plan de acción se incluye dentro de la aplicación de la Ley 37/2003 del Ruido y los reales decretos que la desarrollan: RD 1513/2005 y RD 1367/2007.

En su aplicación se deberán tener en cuenta la reglamentación autonómica que se pueda desarrollar en el periodo de aplicación de la plan de acción, así como las ordenanzas municipales y las previsiones del planeamiento territorial, que se deberán adecuar a la Ley 37/2003 en los plazos y condiciones establecidos.

4. Valores límite

Los valores límite aplicables son los definidos en el Real Decreto 1367/2007, en las tablas A y B del Anexo II, que se incluyen a continuación.

ANEXO II

Objetivos de calidad acústica

Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_n	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)	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

(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.

5. Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido

El cartografiado de los mapas estratégicos de ruido (MER), ha cubierto a escala 1:5.000 la totalidad de los tramos de carreteras de las unidades de mapas estratégicos (UMEs) identificadas como tramos con IMD superior a 16.000 vehículos/día, tomando como referencia los datos de aforo del año 2005, último dato disponible al iniciar la elaboración de los mapas de ruido. La selección se ha realizado independientemente de la titularidad de la carretera: autonómica, insular o municipal.

Para todos los tramos se han efectuado mapas de ruido a 4 m. de altura, obtenidos mediante modelización y aplicando el método de cálculo de referencia para España según el RD 1513/2005: método NMPB-Routes-96. Los datos de tráfico utilizados para cada tramo, así como las velocidades de circulación permitidas y las distribuciones horarias para la asignación de los datos a cada periodo del día, ha sido acordada con cada Cabildo Insular, que es la administración competente para los planes de aforos y la gestión de las carreteras. En todos los casos el tipo de pavimento considerado es asfáltico convencional.

Adicionalmente a los mapas de ruido se han obtenido mapas de afección para el índice L_{den} y mapas de exposición al ruido a 4 m. de altura sobre el terreno y a todas las alturas de los edificios. La evaluación de los resultados ha permitido obtener la población afectada por el ruido de carreteras, a partir de la asignación a los edificios residenciales de la población que les corresponde en función de sus dimensiones y alturas, así como evaluar la afección para los edificios educativos y sanitarios.

Los resultados de los MER se han expuesto a información pública con la información solicitada por el Ministerio de Medio Ambiente para la primera fase de los MER, no obstante, la información disponible es mayor y se ha utilizado para iniciar la aplicación del sistema de gestión del ruido de Canarias, de forma que se han clasificado los tramos estudiados dividiendo las UMEs en tramos por municipios, proponiendo una

jerarquización por islas y además otra para el conjunto de las carreteras estudiadas, con vistas a que sirva de ejemplo para el establecimiento de prioridades para el plan de acción.

La jerarquización se ha efectuado a partir del valor obtenido en cada tramo municipal diferenciado para el indicador GRC (Indicador para el gestión de ruido en carreteras), que combina la población afectada y el grado de exposición por encima del Objetivo de Calidad Acústica (en adelante OCA), de forma que representa la afección total en un tramo, sumando la población afectada, pero ponderada por el exceso de decibelios, en valores enteros, sobre el OCA.

6. Evaluación de personas expuestas al ruido, determinación de problemas y situaciones a mejorar

UME	Nº Personas (centenas)					Ln>55
	50-55	55-60	60-65	65-70	>70	
EV-2	9	3	1	0	0	4
GC-1	156	84	38	24	5	151
GC-2	16	4	3	1	0	8
GC-3	12	2	0	0	0	2
GC-4	2	1	0	0	0	1
GC-10	13	5	3	2	1	11
GC -15	1	1	1	1	0	3
GC -20	1	0	0	0	0	0
GC -23	24	10	3	0	0	13
GC -31	1	0	0	0	0	0
GC-100/1	11	5	3	2	0	10
GC-100/2	2	1	2	0	0	3
GC-102	3	2	2	2	0	6
GC-110	8	4	3	0	0	7
GC-191	7	5	6	1	0	12
GC-192	2	1	1	1	0	3
GC-195	3	2	2	2	0	6
GC-196	7	5	4	5	0	14
GC-300	0	0	0	0	0	0
GC-500/1	8	5	4	0	0	9
GC-500/2	3	2	2	1	0	5
LP-1	11	9	7	0	0	16
LZ-1	5	3	1	0	0	4
LZ-2	34	10	5	1	0	16
LZ-3	13	4	2	0	0	6
LZ-4	11	9	7	0	0	16
TF-1	140	60	23	3	0	86
TF-2	21	12	5	1	0	18
TF-4	3	1	0	0	0	1
TF-5	184	92	42	17	1	152
TF-11	0	0	0	0	0	0
TF-13	11	6	3	0	0	9
TF-21	7	4	3	1	0	8
TF-28	1	0	0	0	0	0
TF-29	0	0	0	0	0	0
TF-31	0	0	0	0	0	0
TF-47	2	1	1	0	0	2
TF-66	2	2	2	2	0	6
TF-82	2	1	0	0	0	1
TF-152	5	3	1	0	0	4
TF-180	12	7	8	1	0	16
TF-194	6	4	3	0	0	7
TF-211	3	1	1	0	0	2
TF-312	7	4	3	1	0	8
TF-320	1	1	1	0	0	2
TF-333	5	2	3	1	0	6
TF-334	2	1	1	0	0	2
TF-335	8	5	7	3	0	15
TF-362	4	4	3	3	0	10
TF-366	2	2	2	0	0	4
TF-481	4	2	1	0	0	3
TF-652	1	1	1	0	0	2
TF-665	1	0	0	0	0	0

Exposición al ruido de la población en las UMEs

La tabla anterior resume los resultados de la población afectada por las UMEs estudiadas para el índice L_n , que es el más desfavorable con respecto a los objetivos de calidad acústica (OCAs). Se muestra en la última columna el total aproximado de la población afectada en cada UME por encima del OCA, $L_n > 55$ dB(A), obtenida mediante la suma de las centenas de población afectada para cada intervalo. Sumando este valor para las carreteras de cada isla, se obtiene de forma aproximada, una valoración de la población afectada en cada isla, para las carreteras sujetas a MER, por encima del OCA.

Isla	Nº Personas (centenas)
Fuerteventura	4
Gran Canaria	264
La Palma	16
Lanzarote	42
Tenerife	364
TOTAL	690

Esto supone que cerca de 70.000 personas residentes en Canarias están afectadas por niveles de ruido de carretera superiores a los OCAs aplicables, procedente de las UMEs consideradas en la primera fase de mapas estratégicos de ruido.

Por otro lado, habrá población afectada por carreteras con tráfico inferior al exigido para esta primera fase de MER, por lo que evaluaciones futuras incrementarán los resultados de población expuesta al ruido de carreteras por niveles superiores a los OCAs, lo que motiva una problemática extendida a la red de carreteras y no sólo a los grandes ejes viarios, especialmente si se tiene en cuenta además la necesidad de protección de las zonas de interés natural y de las zonas tranquilas.

El ámbito de estudio pone de manifiesto que los principales ejes viarios de las islas de Gran Canaria y Tenerife, en los tramos de la aglomeración principal de cada isla, son los que originan una afección a mayor población: la GC-1 en Las Palmas de Gran Canaria y la TF-5 en Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna.

7. Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública de acuerdo con el artículo 22 de la Ley del Ruido

Las alegaciones recibidas en el trámite completo de información pública se tratan en general de comentarios puntuales, que no afectan a los resultados proporcionados por los mapas estratégicos de ruido, o que se centran en el proceso de plan de acción, posterior a la aprobación de los mapas de ruido.

Los mapas de ruido dan respuesta a la información de evaluación requerida por el Ministerio de Medio Ambiente para esta primera fase de los MER, con un planteamiento global por UME, que no tiene por objeto el análisis pormenorizado del territorio, que será objeto de fases posteriores de desarrollo de los planes de acción y, sólo, en aquellos casos en los que esté justificado, o cuando la administración local así lo considere pertinente por otros motivos.

8. Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación

En los últimos años se vienen desarrollando en Canarias diversas actuaciones que contribuyen a la reducción del ruido ambiental y en concreto a la reducción del ruido de carretera o a la población por él afectada. Se destacan las siguientes actuaciones:

Sistema de gestión del ruido ambiental:

Complementariamente a la elaboración de los MER se ha aprovechado para diseñar un sistema de gestión del ruido para Canarias. Con este sistema se ha promovido la necesidad de actualización y mejora continua de la evaluación y del enfoque multidisciplinar en la gestión del ruido, así como la colaboración entre administraciones. El sistema se debe implantar en cada administración y continuar su desarrollo. A modo de ejemplo se han realizado 5 estudios piloto de tramos de carretera para presentar la problemática de la reducción del ruido y plantear la necesidad de establecer criterios para asegurar la selección de soluciones eficaces y económicamente proporcionadas al beneficio que originen, lo que requerirá abordar un plan de acción serio, con el respaldo suficiente de las administraciones involucradas y con la necesaria estructura interna y dotación de medios económicos y humanos, que permita seleccionar las soluciones realmente eficaces y los criterios objetivos que establezcan las prioridades de actuación, en función de los presupuestos que puedan destinarse a este fin.

Actuaciones orientadas a reducir la afección por ruido de carretera:

Medidas concretas ya adoptadas o proyectadas, que contribuyen a la reducción del ruido de las carreteras:

- Reducción de la emisión sonora mediante el control de la velocidad.
- Instalación de pantallas acústicas.
- Proyecto de pantallas acústicas
- Construcción de circunvalaciones u otras actuaciones que reducen el tráfico en áreas urbanas.

Actuaciones orientadas a la movilidad sostenible, para reducir la intensidad de tráfico en carreteras en el ámbito metropolitano e insular.

9. Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas

En el estado de desarrollo actual no es posible concretar acciones a acometer por las diferentes administraciones, sino que el objetivo principal de la fase inicial del plan de acción, que se plantea como un plan a largo plazo, será precisamente definir líneas, competencias y coordinación entre administraciones, para consolidar un sistema que resulte eficaz y que aproveche en la mayor medida los recursos que se puedan destinar a este fin.

La puesta en marcha de las actuaciones correctoras, preventivas y de otra índole, aparte de las ya previstas en el apartado anterior, se iniciarán con las acciones prioritarias que se identifiquen a partir del propio desarrollo del sistema de gestión.

Se proponen cinco líneas principales de actuación, para las que se identifican objetivos para los próximos 5 años y se concretan acciones a desarrollar por las diferentes administraciones, en el marco de sus competencias y de los convenios o acuerdos de colaboración que se puedan establecer, aspecto fundamental, teniendo en cuenta la superposición de competencias sobre un determinado territorio, lo que requerirá planteamientos globales en el que participen diferentes administraciones.

El plan de acción se clasifica en las siguientes líneas de actuación:

- A. Implantación de un sistema de gestión del Ruido en Canarias y colaboración entre administraciones
- B. Establecimiento de las zonas de servidumbre acústica para las carreteras.
- C. Actuaciones correctoras específicas
- D. Actuaciones preventivas y de mejora progresiva
- E. Protección de las zonas tranquilas y espacios naturales

El propio desarrollo de las fases iniciales del plan de acción permitirá una mayor concreción en cada línea y en las acciones a desarrollar por cada administración.

10. Estrategia a largo plazo

El plan de acción pretende lograr la resolución de las situaciones con exceso de nivel de ruido, que admitan la adopción de soluciones económicamente proporcionadas, aplicando tanto medidas correctoras en situaciones concretas como medidas preventivas.

Se promoverán actuaciones orientadas a la movilidad sostenible, en las que la reducción del ruido sea una componente primordial y se aprovecharán los proyectos de ordenación del territorio, de desarrollo urbanístico y de renovación urbana, para reducir la contaminación acústica.

Se impulsará la puesta en marcha de sistemas orientados a la evaluación y gestión de la contaminación acústica con criterios más amplios en los tres niveles de la administración: autonómica, insular y municipal, para dar respuesta a las exigencias de la Ley 37/2003 del ruido y los documentos que la desarrollan, completando el desarrollo legislativo en esta materia en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Además, dadas las características de Canarias, las actuaciones de protección de espacios tranquilos y de los espacios con protección natural, se considera un objetivo principal. El ambiente sonoro se considera un elemento de protección dentro del paisaje y de la protección de espacios naturales, considerando que la audición de sonidos de origen natural en un alto porcentaje de estos espacios es un componente intrínseco de los mismos que se debe proteger. Igualmente se contemplará la protección de zonas tranquilas en las aglomeraciones urbanas y en campo abierto para preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.

11. Información económica

En relación con la concreción del apartado económico del plan de acción, hay que tener en cuenta que el propio plan tiene por objetivo inicial la concreción de actuaciones y de competencias, por lo que es preciso iniciar el desarrollo del plan para poder establecer compromisos por las diferentes administraciones.

Los compromisos que se pueden concretar en la fecha de elaboración de este documento, son los siguientes:

- ⇒ Gobierno de Canarias – Viceconsejería de Medio Ambiente,
 - 280.000 Euros en los años 2008-2009 para impulsar el inicio del plan de acción en el ámbito de sus competencias y líneas de actuación propuestas en este documento.

- ⇒ Cabildo de Fuerteventura:
 - 120.000 Euros para la evaluación del ruido y concreción del plan de acción en carreteras de su competencia.

12. Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción

El sistema de gestión propuesto tiene esta finalidad. En él se incluye una sistemática de evaluación, actualización de indicadores para medir la evolución y soportar la toma de decisiones. Su desarrollo permitirá contrastar su validez e identificar la necesidad de ajustes y propuestas de mejoras.

13. Estimación de la reducción del número de personas afectadas

El plan de acción en los próximos cinco años se centra fundamentalmente en el establecimiento y puesta en marcha de un sistema de gestión, que complete las evaluaciones necesarias para disponer de una visión global y para establecer las prioridades de actuación y el tipo de soluciones a ejecutar en los tramos de carreteras de actuación prioritaria y en la aglomeraciones.

Se persigue poner unas bases sólidas que permitan establecer actuaciones eficaces una vez se disponga de un análisis suficiente y se acuerde una estrategia apropiada a las características de Canarias y de las administraciones que la deben desarrollar.

Este planteamiento, retrasará la adopción de actuaciones concretas, a cambio de tratar de aprovechar los recursos disponibles en la mejor manera posible y pensando que se trata de un plan a largo plazo, que debe diseñarse adecuadamente.

El objetivo es obtener resultados a medio y largo plazo, por lo que no se espera que en esta primera fase del plan de acción se logren resultados significativos en la reducción de la población afectada en Canarias, ya que será necesario un mayor periodo de tiempo para que el plan de acción ofrezca resultados apreciables a nivel global. De hecho, algunos de los proyectos que se concreten en el plan de acción no se pondrán en marcha dentro de este periodo, por lo que todavía no se podrá cuantificar su efecto.

No obstante, se espera avanzar en la reducción de la población afectada en situaciones concretas con los proyectos ya puestos en marcha o previstos y los que se puedan aprobar durante el periodo de cinco años de este plan de acción, así como frenar la aparición de nueva situaciones que excedan los OCAs. ,

Además, hay que tener en cuenta que el aumento de las zonas a evaluar en los MER de 2012, aumentará los valores de población afectada.

Será en el plan de acción de 2013, cuando se puedan realizar estimaciones de reducción de la población afectada, teniendo en cuenta los avances de este primer plan de acción y la medida en la que haya logrado disponer de una estructura para la gestión del ruido y de presupuestos específicos para abordar las ejecuciones de las soluciones que en estos años se vayan definiendo.