



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/9584

27/02/2017

22351

AUTOR/A: HEREDIA DÍAZ, Miguel Ángel (GS)

RESPUESTA:

En relación con la cuestión formulada se informa que, dando cumplimiento a lo establecido al respecto en la segunda fase de la Directiva Europea de Ruido 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y en los Reales Decretos que desarrollan dicha Ley (Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio) la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, como gestor de los ejes de infraestructuras viarias estatales, ha elaborado los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de aquellos ejes por los que circulan más de 3 millones de vehículos al año. Se trata de 9.850 km de gestión directa y 1.784 km de autopistas en régimen de concesión que se distribuyen por la práctica totalidad de la geografía peninsular española.

Dichos MER incluyen una cuantificación del ruido generado por los grandes ejes viarios junto con la población expuesta y concluyen con un diagnóstico de zonas con conflictos, evalúan los problemas detectados y avanzan posibles soluciones.

Además de cumplir lo exigido en la Directiva y la Ley del Ruido, son una herramienta de gestión del ruido ambiental en el entorno de las carreteras. Por eso, los resultados se presentan en formatos que, además de facilitar la consulta pública, pueden ser utilizados en las revisiones de los planeamientos urbanísticos.

Actualmente el Ministerio de Fomento está trabajando en la elaboración del Plan de Acción contra el Ruido correspondiente a la segunda fase de la Directiva Europea de Ruido. En él se han identificado las principales zonas de conflicto para los tramos de carreteras con más de tres millones de vehículos al año, estableciendo categorías de propuestas de actuación viables para ir disminuyendo tanto los niveles de ruido como el número de personas expuestas a niveles superiores a los establecidos por la legislación vigente.

Dicho Plan ha sido aprobado provisionalmente y sometido a información pública. En este momento se está realizando el informe de alegaciones correspondiente que debe preceder a la aprobación definitiva del Plan y a su posterior ejecución.



El Plan de Acción definirá las actuaciones que se deberán llevar a cabo para reducir la contaminación acústica generada por el tráfico. Del mismo modo, se asignará una prioridad a cada una de ellas, en función del número de personas afectadas con niveles de ruido por encima de los objetivos de calidad acústica, la viabilidad técnica de la medida y su eficacia.

La Dirección General de Carreteras es la autoridad responsable de la elaboración del citado Plan, sin perjuicio de a quien corresponda, en su caso, la ejecución de las actuaciones contempladas en el mismo. Es necesario tener en cuenta, por ejemplo, que aquellos desarrollos urbanísticos que aparecieran con posterioridad a la carretera estatal llevan implícito asumir los problemas de ruido derivados de su cercanía con la carretera estatal junto a la que se han ubicado.

En el Mapa Estratégico de Ruido se define la Unidad de Mapa Estratégico (UME): Manilva, Casares, Estepona, Marbella, Fuengirola y Mijas. Estos municipios, en los que se considera que existe un alto grado de conflicto acústico, se tratarán de manera conjunta. El Plan de Acción contra el Ruido propone en esta zona: actuaciones integrales en zonas de diseminado. urbano

En la provincia de Málaga, estas carreteras discurren prácticamente por un continuo semi-urbano, con urbanizaciones y edificaciones de todo tipo muy próximas a la vía de circulación.

Las actuaciones de tipo convencional son muchas veces inviables y las velocidades de circulación son bajas. A la hora de elaborar un plan de acción contra el ruido en estas zonas, se ha considerado que éstas deben abordarse de manera integral, considerando la funcionalidad actual y prevista de la vía de circulación. En este sentido, se trata de situaciones intermedias entre una travesía pura bien definida en cuanto a su ámbito espacial y una vía de circulación rápida. En algunos casos, podrán instalarse barreras antirruído, proponerse reducciones de velocidad y sustituir el pavimento existente, pero la estrategia pasa por considerar actuaciones globales para grandes tramos de carreteras y la correspondiente ordenación territorial, pudiéndose acometer reformas puntuales de la infraestructura, pequeños desvíos e itinerarios alternativos, y otras actuaciones acordes con la funcionalidad de la carretera y las zonas atravesadas.

Madrid, 5 de julio de 2017

