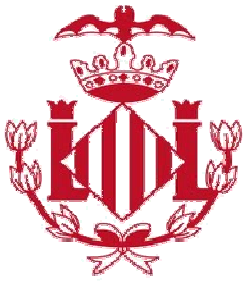
PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE VALENCIA

Ajuntament de Valencia

REGIDORIA DE CONTAMINACIÓ ACÚSTICA I LABORATORI MUNICIPAL

PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE VALENCIA



Ajuntament de Valencia

Regidoria de Contaminació Acústica i Laboratori Municipal

INDICE

1. INTRODUCCIÓN. 7
1.1. Metodología para la elaboración de los planes de acción del municipio de Valencia. 10

2. DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN. 11
2.1. Situación del término municipal de Valencia. 11
2.2. Superficie. 12
2.3. Medio Físico. 12
2.4. Climatología. 13
2.5. División administrativa 13

3. AUTORIDAD RESPONSABLE 17

4. MARCO LEGAL. 19
4.1. Directiva 2002/49/CE 20
4.2. Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido 20
4.3. Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre. 21
4.4. Real Decreto 1367/2007 22
4.5. Ley 7/2002 24
4.6. Decreto 104/2006. 25
4.7. Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica. 26

5. OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA 29
5.1. Superación de los objetivos de calidad acústica 30

6. DIAGNOSIS DEL MAPA DE RUIDO 35
6.1. Resumen de los resultados del mapa de ruido. 35
6.2. Resumen de la población expuesta al ruido 35
6.3. Análisis de las zonas más expuestas al ruido 39

7. ACTUACIONES LLEVADAS A CABO EN EL MUNICIPIO DE VALENCIA EN LA "LUCHA CONTRA EL RUIDO". 41

8. OBJETIVOS GENERALES DE LOS PLANES DE ACCIÓN. 45

9. MARCO GENERAL DE MEDIDAS PROPUESTAS CONTRA EL RUIDO 47
9.1. Ejes estratégicos sectoriales. 47

9.2. Plan de comunicación....49

10. SISTEMAS DE GESTIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN. 51
10.1. Mecanismos de Gestión: Órgano Gestor de la Contaminación Acústica....51
10.2. Evaluación y seguimiento de los planes de acción contra la contaminación acústica en la ciudad de Valencia. 55
10.3. Dinamismo de los planes de acción contra la contaminación acústica....55

11. MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS. 57
11.1. Actuaciones sobre el emisor 59
11.1.1. Sobre el tráfico rodado....60
Control y gestión de aparcamientos....84
11.1.2. Sobre el tráfico ferroviario. 87
11.1.3. Sobre las actividades portuarias. 89
11.1.4. Sobre el tráfico aéreo....90
11.1.5. Sobre la industria 92
11.1.6. Sobre las actividades de los servicios de limpieza viaria y recogida de residuos y jardinería.....93
11.1.7. Sobre actividades de ocio 97
11.1.8. Sobre obras y edificación....104
11.2. Actuaciones sobre el medio....105
11.2.1. Pantallas acústicas 105
11.2.2. Insonorización de túneles 107
11.2.3. Planeamiento urbanístico....108
11.3. Actuaciones sobre el receptor 110
11.3.1. Código Técnico de Edificación (CTE) y aislamiento de fachadas.....110
11.3.2. Formación e información al sector urbanístico. 113
11.4. Medidas especiales 114
11.4.1. Campañas de información y sensibilización ciudadana....114
11.4.2. Instauración de un Certamen de Ideas para minimizar la contaminación acústica en la ciudad....115
11.4.3. Creación de la "Patrulla verde" dentro de la policía municipal. 116
11.5. Planes de acción zonales. 117
11.5.1. Distrito de Ciutat Vella....118
11.5.2. Distrito de L´Eixample. 147
11.5.3. Distrito de Extramurs....169
11.5.4. Distrito del Plà del Real. 189
11.5.5. Distrito de Camins al Grau 211

11.5.6. Distrito de Campanar 227
11.6. Actuaciones zonales en otros distritos del municipio 239
11.6.1. Distrito de Benimaclet 239
11.6.2. Distrito de La Saidia 243
11.6.3. Distrito de Patraix 248
11.6.4. Distrito de Quatre Carreres 253
11.6.5. Distrito de Jesús 258
11.6.6. Distrito de Poblats Maritims 262
11.6.7. Distrito de Rascanya 267
11.6.8. Distrito de Pobles del Sud 272
11.6.9. Distrito de Benicalap 276
11.6.10. Distrito de L´Olivereta 280
11.6.11. Distrito de Algirós 284
11.7. Otras actuaciones zonales con repercusión acústica. 288
11.7.1. Grandes obras en infraestructuras viarias para la mejora de la circulación y el acceso al municipio. 288
11.7.2. Grandes operaciones ferroviarias y urbanas. Parque Central. 301
11.7.3. Actuaciones de fomento del transporte en bicicleta 308

12. FINANCIACIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN. 311

13. RELACIÓN DE ALEGACIONES RECIBIDAS. 315

ÍNDICE DE TABLAS 317

ÍNDICE DE FIGURAS 319

GLOSARIO 321

BIBLIOGRAFÍA 327

ANEXOS
ANEXO I: PLANO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTAS

ANEXO II: PLANO DE APARCAMIENTOS Y SU ESTADO ACTUAL

ANEXO III: PLANOS DE LOS NIVELES DE RUIDO (LDEN) ESTIMADOS EN VALENCIA TRAS LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO A LA CIUDAD

ANEXO IV: LISTADO DE LAS PRINCIPALES CALLES EN LAS QUE SE MODIFICA LA SITUACIÓN ACÚSTICA

1. INTRODUCCIÓN.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, estableció la necesidad de confeccionar mapas estratégicos de ruido antes del 30 de junio de 2007 de las aglomeraciones con más de 250.000 habitantes. El municipio de Valencia, con una población superior a los 800.000 habitantes, se encontraba entre las aglomeraciones con obligación de realizar el correspondiente mapa estratégico de ruido, según se establece en la Disposición adicional primera de la Ley del Ruido. Dicho mapa estratégico de ruido (MER) fue aprobado, previo trámite de información pública, durante el año 2007.

El MER de la aglomeración de Valencia ha permitido la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica en el término municipal de Valencia y el análisis del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla parcialmente la Ley del Ruido. Igualmente posibilita la adopción fundada de planes de acción en materia de contaminación acústica y, en general, de las medidas preventivas y correctoras que sean adecuadas.

En consecuencia, tal y como obliga la Ley 37/2003, una vez concluida la elaboración del MER, se ha procedido a realizar la segunda fase del trabajo, correspondiente a la elaboración de los planes de acción en materia de contaminación acústica, encaminados a afrontar las cuestiones relativas al ruido y a sus efectos, incluida la reducción del ruido cuando sea necesario, en los términos previstos por la Ley del Ruido.

En la elaboración del documento relativo a los planes de acción, aparte de cumplir con los requisitos mínimos establecidos en el anexo V del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 37/2003, del Ruido, también se ha contemplado lo estipulado en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica de la Generalitat Valenciana, y en los Decretos que desarrollan los preceptos contenidos en dicha Ley, que son los siguientes:

- Decreto 19/2004 de la Generalitat Valenciana por el que se establecen las normas para el control de ruido producidos por los vehículos a motor.
- Decreto 266/2004 de la Generalitat Valenciana, de 3 de diciembre, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios.
- Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell de la Generalitat Valenciana, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.

Igualmente se ha contemplado lo dispuesto en la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica del Ayuntamiento de Valencia, en vigor desde julio de 2008.

El Ayuntamiento de Valencia ha abordado los planes de acción no solamente con el fin de dar cumplimiento a la legislación vigente, sino que ha pretendido ir más allá de los requisitos mínimos exigidos para la elaboración de los planes de acción. En este sentido el presente plan se pretende enmarcar dentro de un proceso de **Gestión Integral del Ruido Urbano**, con actuaciones realistas y progresivas, con el objeto de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos mediante la respuesta a los problemas reales de exposición al ruido ambiental de la población.

Los planes de acción se plantean no como un documento cerrado con un periodo de vigencia de cinco años, sino como un **documento dinámico y abierto**, en donde el seguimiento de las actuaciones propuestas es labor primordial tanto para el correcto control de las acciones planteadas como para el planteamiento de nuevas actuaciones durante el tiempo de vigencia de los planes. Con tal motivo se ha creado un Órgano Gestor de Contaminación Acústica en el Ayuntamiento de Valencia, cuyas funciones son, además de establecer los mecanismos de evaluación y seguimiento de desarrollo los planes, el servir como foro de debate y decisión para proponer nuevas medidas contra la contaminación acústica que cumplimenten las aquí expuestas como consecuencia de los estudios y proyectos que se lleven a cabo por los distintos Servicios del Ayuntamiento.

La elaboración de los planes de acción se ha realizado de forma específica para los siguientes emisores acústicos:

- Vehículos automóviles.
- Ferrocarriles.
- Aeronaves.
- Infraestructuras viarias.
- Infraestructuras ferroviarias.
- Infraestructuras portuarias.
- Maquinaria y equipos.
- Obras de construcción y de ingeniería civil.
- Actividades industriales.
- Actividades comerciales.
- Actividades deportivo-recreativas y de ocio.

Por último, se debe destacar que el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, define la obligatoriedad de realizar, además de mapas estratégicos de ruido y planes de acción de las aglomeraciones mayores de 250.000 habitantes, mapas estratégicos de ruido y planes de acción de cada uno de los grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los seis millones de vehículos año, de los grandes ejes ferroviarios cuyo tráfico supere los 60.000 vehículos año, y de los grandes aeropuertos. Dentro de la provincia de Valencia existen varios de estos grandes ejes viarios, dos grandes ejes ferroviarios y un aeropuerto (Manises) competencia de otras administraciones, cuyos ámbitos de aplicación afectan en algunos casos al municipio de Valencia, y que deben, por lo tanto, llevar asociado sus correspondientes mapas estratégicos de ruido y planes de acción. Sin embargo, tal y como especifica la Ley, la elaboración, vigilancia y seguimiento de los programas de control del ruido asociados a estos mapas serán competencia de otras administraciones, quedando fuera del alcance de los Planes de Acción que aquí se presentan.

1.1. Metodología para la elaboración de los planes de acción del municipio de Valencia.

Para la realización de los planes de acción en materia de contaminación acústica de la aglomeración de Valencia, los trabajos se han estructurado en tres fases, contando cada una de ellas con una serie de objetivos específicos. Cada fase ha constado, a su vez, de diversas etapas que desarrollan las líneas de trabajo.

A continuación se presenta el esquema de la metodología operativa seguida en la ejecución del proyecto:

Fase 1: Diagnóstico de la situación acústica actual del municipio de Valencia.

Esta fase, previa a la elaboración de los planes de acción en sí, ha comprendido todos los trabajos necesarios para afrontar posteriormente la definición de las políticas y estrategias de prevención y corrección de la contaminación acústica. Se han analizado y evaluado, en base a los resultados del mapa estratégico de ruido y a la zonificación acústica del territorio, los lugares en donde se superan los objetivos de calidad acústica y es preciso establecer actuaciones. Paralelamente se han analizado otros aspectos, como la normativa de aplicación y otras informaciones complementarias al MER que tienen repercusión acústica y que son necesarias para la elaboración de los planes.

Fase 2: Establecimiento de las directrices generales para el desarrollo de los planes de acción en el término municipal de Valencia.

En esta fase se han establecido las directrices básicas que guían los planes de acción en el municipio de Valencia de una manera homogénea y coherente, y se han establecido las líneas principales de actuación a nivel global en todo el municipio de Valencia.

Fase 3: Elaboración del proyecto de los planes de acción en el término municipal de Valencia.

Esta última fase ha comprendido la realización de los planes de acción específicos, con propuestas de actuación particulares, definición y desarrollo de planes zonales y planteamiento de planes piloto. Para el establecimiento de las prioridades de actuación se ha empleado una herramienta de análisis multicriterio, basada en atributos realistas, desarrollada específicamente para modelizar los criterios de decisión y jerarquizar las actuaciones.

2. DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN.

2.1. Situación del término municipal de Valencia.

El término municipal de Valencia está situado en la costa este de la Península Ibérica, en la parte central del litoral mediterráneo, muy próxima a la desembocadura del río Turia. El municipio se eleva 15 metros por encima del nivel del mar, tomando como punto de referencia el punto base del Miguelete.

Tradicionalmente, Valencia ha sido el núcleo urbano de la comarca natural de L´Horta. Sin embargo, según la división comarcal autonómica de 1.987, el municipio forma una comarca por sí sola: la Ciudad de Valencia.

La comarca coincide con el término municipal de Valencia, que engloba tanto a la ciudad como a sus pedanías, extendiéndose por el sur hasta el Parque Natural de la Albufera, cuya superficie queda incluida, en parte, en esta comarca.

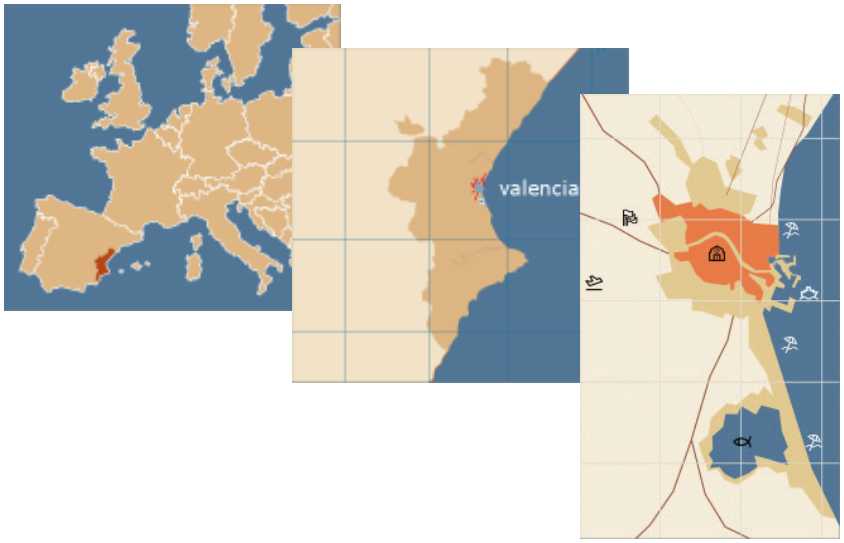


Figura 1: Localización del término municipal de Valencia.

La ciudad de Valencia limita con las comarcas de L´Horta Nord, L´ Horta Oest, L´Horta Sud, la Ribera Baixa, y al este con el mar Mediterráneo.

2.2. Superficie.

El término municipal de Valencia cuenta con una superficie total de 134,65 km^2, incluyendo los núcleos que se ubican dentro del área protegida del Parque Natural de la Albufera. Estos núcleos, que pertenecen al distrito de Poblats del Sud, son los siguientes: Pinedo, El Saler, El Palmar y Perellonet.

2.3. Medio Físico.

El término municipal de Valencia se encuentra situado sobre una llanura litoral. Esta llanura, que está rodeada de montañas que no sobrepasan los cien metros de altitud, corresponde a una antigua zona deprimida bajo el nivel del mar que los aluviones cuaternarios, depositados por el río Turia y por los barrancos de la Sierra Calderona, Carraixet y Torrent, han cubierto con una capa densa de sedimentos, que sobre la vertical de la ciudad adquiere un espesor de 200 metros.

La llanura termina, por la parte interior, en el borde de unas pequeñas elevaciones, formadas por rocas sedimentarias modeladas por la erosión de la época miocénica, con formas de colinas alargadas en sentido perpendicular a la línea de costa. Por la zona septentrional la llanura litoral se encuentra con el relieve de la Sierra de Portaceli.

El litoral está formado por una zona de marismas y lagunas, que está separada del mar por la franja litoral. Al norte del río Turia la franja litoral se encuentra fuertemente alterada como consecuencia de la actuación humana (puertos y diques), mientras que la zona pantanosa del interior, denominada marjal, ha sido desecada y se aprovecha para cultivos, suelos industriales y urbanizaciones residenciales.

Al sur del río Turia, la franja litoral está recubierta de una espesa masa vegetal (la Devesa), que queda separada del mar por la Albufera y por los arrozales.

2.4. Climatología.

El tipo de clima existente en toda la Comunidad Valenciana es el clima mediterráneo. Desde el punto de vista pluviométrico, Valencia se caracteriza por tener inviernos relativamente húmedos y veranos secos, resultado de las variaciones de los frentes polares y de las altas presiones subtropicales. Las estaciones más lluviosas son el otoño y la primavera. En otoño, y en especial en el mes de octubre, se pueden dar precipitaciones excepcionalmente violentas e intensas durante unas horas o días, acompañadas de numerosos rayos, de granizo, y de fuertes vientos. Este fenómeno, típico del Mediterráneo, se conoce como gota fría.

La temperatura media anual es de 17,8 ºC. En enero, el mes más frío, la temperatura media se sitúa entorno a los 11,5 ºC , mientras que en julio y agosto las temperaturas medias alcanzan los 25 ºC, pudiendo incluso rebasar los 38 ºC.

La humedad relativa en Valencia presenta su máximo en octubre, llegando a alcanzar valores medios del 72%. En verano la humedad ambiental también se mantiene elevada como consecuencia de las brisas marinas, que suavizan las temperaturas, pero aumentan la humedad.

2.5. División administrativa

Desde el punto de vista administrativo, el término municipal de Valencia está estructurado en 19 distritos.

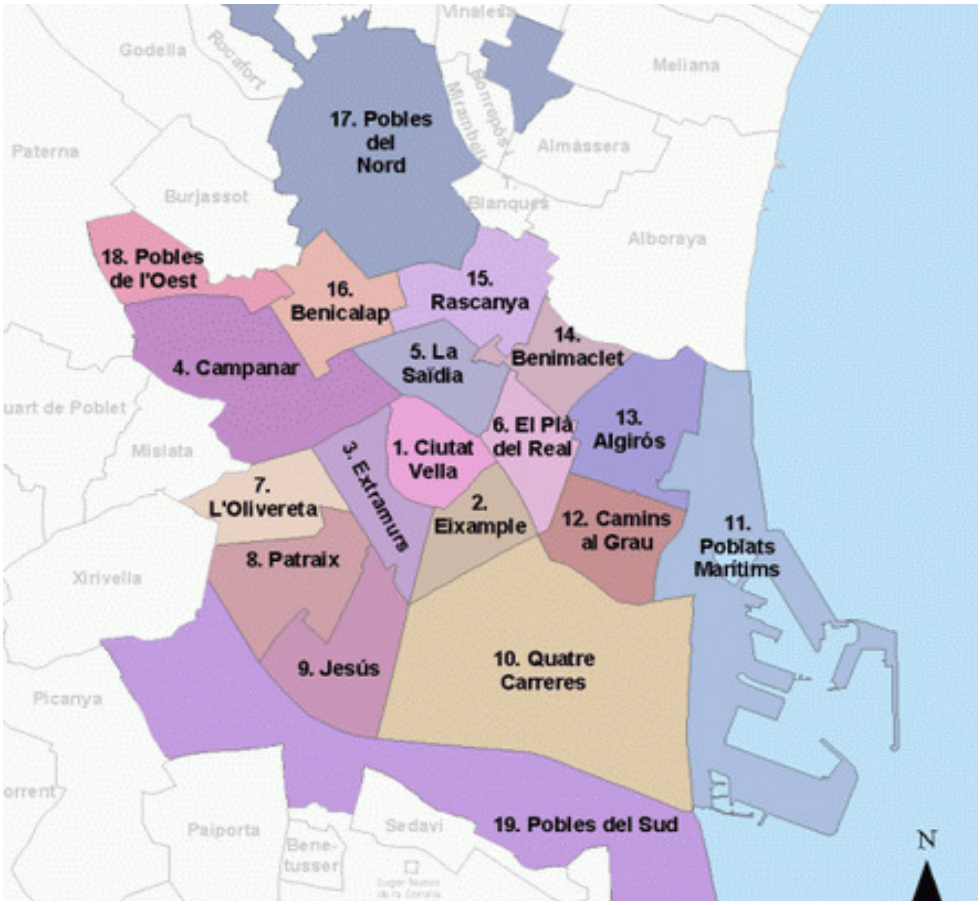


Figura 2. División administrativa del término municipal de Valencia
Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

Cada distrito comprende, a su vez, varios barrios, según la siguiente distribución:

- **Distrito nº 1: Ciutat Vella**. Compuesto por los barrios de La Seu, La Xerea, El Carme, El Pilar, El Mercat y Sant Francesc.
- **Distrito nº 2: L'Eixample**:Compuesto por los barrios de Russafa, El Pla del Remei y Gran Vía.
- **Distrito nº 3: Extramurs**. Compuesto por los barrios de La Petxina, El Botànic, Roqueta y Arrancapins.
- **Distrito nº 4: Campanar**. Compuesto por los barrios de Campanar, Les Tendetes, El Calvari y Sant Pau.
- **Distrito nº 5: La Saidia**. Compuesto por los barrios de Marxalenes, Morvedre, Trinitat, Tormos y Sant Antoni.
- **Distrito nº 6: El Pla del Real**. Compuesto por los barrios de Exposició, Mestalla, Jaume Roig y Ciutat Universitària.

- **Distrito nº 7: L'Olivereta**. Compuesto por los barrios de Nou Moles, Soternes, Tres Forques, la Fontsanta y La Llum.
- **Distrito nº 8: Patraix**. Compuesto por los barrios de Patraix, Sant Isidre, Vara de Quart, Safranar y Favara.
- **Distrito nº 9: Jesús**. Compuesto por los barrios de La Raiosa, L'Hort de Sanabre, La Creu Coberta, Sant Marcelí y Camí Real.
- **Distrito nº 10: Quatre Carreres**. Compuesto por los barrios de Montolivet, En Corts, Malilla, Fonteta de Sant Lluís, Na Rovella, La Punta y Ciutat de les Arts i de les Ciències.
- **Distrito nº 11: Poblats Marítims**. Compuesto por los barrios de El Grau, El Cabanyal-El Canyamelar, La Malva-Rosa, Beteró y Natzaret.
- **Distrito nº 12: Camins al Grau**. Compuesto por los barrios de Aiora, Albors, La Creu del Grau, Camí Fondo y Penya-Roja.
- **Distrito nº 13: Algirós**. Compuesto por los barrios de L'Illa Perduda, Ciutat Jardí, L'Amistat, la Vega Baixa y La Carrasca.
- **Distrito nº 14: Benimaclet**. Compuesto por los barrios de Benimaclet y Camí de Vera.
- **Distrito nº 15: Rascanya**. Compuesto por los barrios de Orriols, Torrefiel y Sant Llorenç.
- **Distrito nº 16: Benicalap**. Compuesto por los barrios de Benicalap y Ciutat Fallera.
- **Distrito nº 17: Poblats del Nord**. Compuesto por los barrios de Benifaraig, Poble Nou, Carpesa, Cases de Bàrcena, Mahuella, Massarrojos y Borbotó.
- **Distrito nº 18: Poblats de L'Oest**. Compuesto por los barrios de Benimàmet y Beniferri.
- **Distrito nº 19: Poblats del Sud**. Compuesto por el Forn d'Alcedo, el Castellar-l'Oliverar, Pinedo, El Saler, El Palmar, El Perellonet, La Torre y Faitanar.

Los datos de población, superficie y densidad de población de cada uno de los 19 distritos municipales y superficie se muestran de manera resumida en la siguiente tabla:

DISTRITO	POBLACIÓN (Hab.)	SUPERFICIE (km^2)	DENSIDAD POBLACIÓN(Hab/km^2)
Ciutat Vella	25.546	1,69	15.115,98
L´Eixample	45.131	1,73	26.087,28
Extramurs	50.686	1,97	25.728,93
Campanar	34.708	5,32	6.524,06
La Saidia	50.191	1,94	25.871,65
El Plà del Real	31.616	1,69	18.707,69
L´Olivereta	50.581	2,01	25.164,68
Patraix	59.441	2,89	20.567,82
Jesús	53.819	2,99	17.999,67
Quatre Carreres	75.274	11,33	6.643,78
Poblats Maritims	59.489	3,98	14.946,98
Camins al Grau	63.372	2,37	26.739,24
Algirós	41.781	2,98	14.020,47
Benimaclet	31.062	1,64	18.940,24
Rascanya	51.860	2,61	19.869,73
Benicalap	42.607	2,22	19.192,34
Pobles del Nord	6.104	15,20	401,58
Pobles de l´Oest	13.841	2,00	6.920,50
Pobles del Sud	20.287	32,26	628,86
Parque natural de Albufera	0	35,83	0
TOTAL	**807.396**	**134,65**	**-**

Tabla 1. Datos demográficos por distrito

Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

3. AUTORIDAD RESPONSABLE

La autoridad competente en la elaboración de planes de acción contra el ruido en el término municipal de Valencia es el Ayuntamiento de Valencia, con dirección en Plaza del Ayuntamiento, nº1, Valencia, y su gestión es competencia de la Concejala Delegada de Sanidad, Contaminación Acústica y Laboratorio Municipal, Doña Lourdes Bernal Sanchís, con dirección postal en la calle Amadeo de Saboya, nº11, 46010, Valencia y correo electrónico: consanidad@valencia.es.

4. MARCO LEGAL.

La normativa de referencia que está actualmente en vigor en materia acústica no es demasiado extensa, si bien existe legislación tanto a nivel europeo como a nivel estatal, autonómico y local.

Con carácter general, la legislación de referencia tiene como objeto principal establecer una serie de medidas para la regulación del ruido ambiental que contribuya a proteger la salud humana, así como a mejorar la calidad del medio ambiente global.

A continuación se indican las normativas de referencia para la preparación de los planes de acción, las cuales han sido tenidas en cuenta en la elaboración y redacción del presente documento:

- **Directiva 2002/49/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.
- **Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.**
- **Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre,** por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a evaluación y gestión del ruido ambiental.
- **Real Decreto 1367/2007**, **de 19 de octubre** por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- **Ley 7/2002, de 3 de diciembre,** de protección contra la contaminación acústica de la Generalitat Valenciana.
- **Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell,** de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.
- **Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica.**

4.1. Directiva 2002/49/CE

La necesidad de elaborar planes de acción frente al ruido ya viene reflejada en el **Libro Verde** de la Comisión Europea sobre la política futura de lucha contra el ruido (Bruselas 1996), así como en la **Directiva 2002/49/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Evaluación y Gestión del Ruido Europeo (Luxemburgo 2002) y en la **Ley del Ruido 37/2003** del Ministerio de Medio Ambiente.

La **Directiva 2002/49/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, tiene por objeto establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental. Asimismo, tiene por objeto definir las bases que permitan elaborar medidas comunitarias para reducir los ruidos emitidos por las principales fuentes, en particular vehículos e infraestructuras de ferrocarril y carreteras, aeronaves, equipamiento industrial y de uso al aire libre y máquinas móviles.

4.2. Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido

La Ley estatal de referencia**, Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido,** incorpora parcialmente al derecho interno, las previsiones de la Directiva 2002/49/CE y regula la contaminación acústica con un alcance y un contenido más amplio que el de la propia Directiva, ya que, además de establecer los parámetros y las medidas para la evaluación y gestión del ruido ambiental, incluye el ruido y las vibraciones en el espacio interior de determinadas edificaciones. Asimismo, dota de mayor cohesión a la ordenación de la contaminación acústica a través del establecimiento de los instrumentos necesarios para la mejora de la calidad acústica de nuestro entorno.

Dicha Ley tiene como objetivo fundamental prevenir, vigilar, y reducir la contaminación acústica para evitar y reducir los daños que de ésta puedan derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente y en ella se define la contaminación acústica como «la presencia en el ambiente de ruido o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que implique molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, incluso cuando su efecto sea perturbar el disfrute de los sonidos de origen natural, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente».

4.3. Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre.

El **Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre**, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, completó la transposición de la Directiva 2002/49/CE y precisó los conceptos de ruido ambiental y sus efectos sobre la población, junto a una serie de medidas necesarias para la consecución de los objetivos previstos, tales como la elaboración de los mapas estratégicos de ruido y los planes de acción o las obligaciones de suministro de información.

En consecuencia, el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, ha supuesto un desarrollo parcial de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, ya que éste abarca la contaminación acústica producida no sólo por el ruido ambiental, sino también por las vibraciones y sus implicaciones en la salud, bienes materiales y medio ambiente, en tanto que el citado Real Decreto, sólo comprende la contaminación acústica derivada del ruido ambiental y la prevención y corrección, en su caso, de sus efectos en la población.

El Real Decreto 1513/2005 de 16 de diciembre, en su *artículo 10*, traspone la Ley del Ruido en los aspectos descritos anteriormente, quedando definido en su *Anexo V* los requisitos mínimos de los planes de acción.

Dichos requisitos han sido considerados en la elaboración de los planes de acción para el término municipal de Valencia, por lo que se ha tenido en cuenta lo establecido en dicho Real Decreto, el cual establece que:

1. Los planes de acción incluirán, como mínimo, los elementos siguientes:
   - Descripción de la aglomeración, los principales ejes viarios, los principales ejes ferroviarios o principales aeropuertos y otras fuentes de ruido consideradas.
   - Autoridad responsable.
   - Contexto jurídico.
   - Valores límite establecidos con arreglo al artículo 5.4 de la Directiva 2002/49/CE.
   - Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido.
   - Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar.

- Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública de acuerdo con el artículo 22 de la Ley del Ruido.
- Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.
- Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.
- Estrategia a largo plazo.
- Información económica (si está disponible): presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios.
- Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción.

2. Algunas medidas que pueden prever las autoridades dentro de sus competencias son, por ejemplo, las siguientes:

- Regulación del tráfico.
- Ordenación del territorio.
- Aplicación de medidas técnicas en las fuentes emisoras.
- Selección de fuentes más silenciosas.
- Reducción de la transmisión de sonido.
- Medidas o incentivos reglamentarios o económicos.

3. Los planes de acción recogerán estimaciones por lo que se refiere a la reducción del número de personas afectadas (que sufren molestias o alteraciones del sueño).

4.4. Real Decreto 1367/2007

El **Real Decreto 1367/2007**, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, definición de objetivos de calidad y emisiones acústicas, tiene como principal finalidad completar el desarrollo de la citada Ley. Así, define índices de ruido y vibraciones, sus aplicaciones, efectos y molestias sobre la población y su repercusión en el medio ambiente; se delimitan los distintos tipos de áreas y servidumbres acústicas definidas en el artículo 10 de la citada Ley; se establecen los objetivos de calidad acústica para cada área, incluyéndose el espacio interior en determinadas edificaciones; se regulan los emisores acústicos fijándose valores límite de emisión o de inmisión así como los procedimientos y los métodos de evaluación de ruidos y vibraciones.

Las áreas acústicas se clasificarán, según el Artículo 5 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en atención al uso predominante del suelo, en los tipos que determinen las comunidades autónomas, las cuales habrán de prever, al menos, los siguientes:

a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.

b) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.

c) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.

d) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el párrafo anterior.

e) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera de especial protección contra la contaminación acústica.

f) Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.

g) Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica.

A los efectos de la aplicación de este Real Decreto se consideran servidumbres acústicas las destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo y portuario, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras. En los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas. Su delimitación estará orientada a compatibilizar, en lo posible, las actividades existentes o futuras en esos sectores del territorio con las propias de las infraestructuras, y tendrán en cuenta los objetivos de calidad acústica correspondientes a las zonas afectadas.

4.5. Ley 7/2002.

Los estudios realizados sobre la contaminación acústica en la Comunidad Valenciana ponen de relieve la existencia de unos niveles de ruido por encima de los objetivos de calidad acústica definidos por los organismos internacionales y en particular por la Unión Europea, al superar los 65 dBA de nivel equivalente diurno y los 55 dBA durante el periodo nocturno. Aunque los resultados indican claramente que las ciudades grandes son más ruidosas que las pequeñas, muestran, sin lugar a dudas, que la contaminación acústica es un fenómeno generalizado en todas las zonas urbanas y constituye una preocupación en la Comunidad Valenciana. El problema del ruido es, por su propia naturaleza, un problema local. De ahí que la respuesta pública deba centrarse, fundamentalmente, en el ámbito de actuación de las administraciones municipales.

En el articulo 1º de la dicha Ley se define cual es el objeto de la misma, que se corresponde con prevenir, vigilar y corregir la contaminación acústica en el ámbito de la Comunidad Valenciana para proteger la salud de sus ciudadanos y mejorar la calidad de su medio ambiente. A continuación se define el concepto de contaminación acústica como sonidos y vibraciones no deseados o nocivos generados por la actividad humana. El ámbito de aplicación de esta Ley será la Comunidad Valenciana; concretamente se aplicará a las actividades, comportamientos, instalaciones, medios de transporte y máquinas que en su funcionamiento, uso o ejercicio produzcan ruidos o vibraciones que puedan causar molestias a las personas, generar riesgos para su salud o bienestar o deteriorar la calidad del medio ambiente. Asimismo, quedan sometidos a las prescripciones establecidas en la presente Ley todos los elementos constructivos y ornamentales en tanto contribuyan a la transmisión de ruidos y vibraciones producidos en su entorno.

En los capítulos II y III de la ley se describe el procedimiento a seguir en la elaboración de los planes acústicos de acción autonómicos y municipales, así como el contenido mínimo de los mismos.

4.6. Decreto 104/2006.

El objeto del Decreto 104/2006, de 14 de julio, es regular los distintos instrumentos de planificación y gestión acústica y el establecimiento de procedimientos de evaluación de diversos emisores acústicos, de conformidad con lo previsto en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección contra la Contaminación Acústica.

En el artículo 9º del presente Decreto se describen los distintos instrumentos de planificación y gestión acústica que se enumeran a continuación:

- Plan acústico de acción autonómica.
- Planes acústicos municipales.
- Ordenanzas municipales.
- Declaración de Zonas Acústicamente Saturadas.

A continuación se describe el objeto, contenido, procedimiento de elaboración y aprobación, plazos de elaboración, procedimiento de revisión y relación con otros instrumentos del planeamiento urbanístico para cada uno de estos instrumentos anteriormente citados.

El Decreto 104/2006, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, consta de seis anexos en que se describen distintos aspectos que desarrollan y complementan determinados puntos del decreto tales como: definiciones, procedimiento de evaluación de los niveles sonoros, mapas acústicos y programas de actuación, instrumentos de planificación urbanística, estudios para la declaración de ZAS e infraestructuras de transporte.

4.7. Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica.

En materia acústica, el municipio de Valencia tiene su propia Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica que desarrolla la normativa anterior, que tiene carácter estatal y autonómico.

El objeto de la misma es prevenir, vigilar, y corregir la contaminación acústica en sus manifestaciones más representativas (ruidos y vibraciones), en el ámbito territorial del municipio de Valencia, para proteger la salud de sus ciudadanos y mejorar la calidad de su medio ambiente. Dicha Ordenanza consta de catorce títulos y cinco anexos tal y como se detalla a continuación:

- Título I: Disposiciones generales.
- Título II: Actividades vecinales en el interior de la edificación.
- Título III: Actividades en la vía pública y espacios abiertos susceptibles de producir ruidos y vibraciones.
- Título IV: Instalaciones de aire acondicionado, ventilación o refrigeración.
- Título V: Sistemas de aviso acústico.
- Título VI: Normas relativas a aislamiento acústico y contra vibraciones en la edificación.
- Título VII: Actividades de carga y descarga de mercancías y trabajos de limpieza y mantenimiento de la vía pública y de recogida de residuos municipales.
- Título VIII: Trabajos en la vía pública y en la edificación.
- Título IX: Medios de transporte, circulación de vehículos a motor y ciclomotores.
- Título X: Normas aplicables a actividades sujetas a licencia.
- Título XI: Actividades sujetas a legislación vigente en materia de espectáculos públicos, actividades recreativas y establecimientos públicos.
- Título XII: Declaración de Zona Acústicamente Saturada.
- Título XIII: Inspecciones y controles.
- Título XIV: Normas relativas al procedimiento sancionador.

Los anexos contemplados en la presente Ordenanza son:

- Anexo I: Definiciones.
- Anexo II: Normas generales.
- Anexo III: Métodos operativos de mediciones acústicas, de vibraciones y evaluación del aislamiento acústico.
- Anexo IV: Límites máximos de niveles sonoros en vehículos de tracción mecánica y procedimientos de medición.
- Anexo V: Otros límites de emisión.

Finalmente, en el artículo 10 de dicha ordenanza se define la necesidad de elaborar planes de acción para el municipio de Valencia con el objeto de reducir la contaminación acústica del mismo por debajo de los límites fijados en la Ordenanza Municipal contra la Contaminación Acústica. La revisión de los mismos se realizará con una periodicidad de cinco años.

5. OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA

Con carácter general, en el capítulo III, sección II del **Real Decreto 1367/2007** se establecen los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas y al espacio interior. Más en particular, los objetivos de calidad que deben cumplirse en materia de contaminación acústica aplicadas a áreas urbanizadas existentes se definen en el **anexo II, tabla A** del citado Real Decreto, y son los siguientes**:**

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	Ldía	Ltarde	Lnoche
a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55
b) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
c) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
d) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el párrafo anterior	70	70	65
e) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente, y cultural que requiera de especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
f) Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar
g) Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

Tabla 2. Objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes.

Fte: Anexo II del R.D. 1367/2007

En las zonas tranquilas de las aglomeraciones y en campo abierto, los objetivos de calidad acústica coinciden con los descritos en la tabla anterior, disminuidos en 5 decibelios A, con el objeto de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.

5.1. Superación de los objetivos de calidad acústica

En base a los objetivos de calidad acústica descritos en la normativa de aplicación, y considerando la zonificación acústica ya realizada durante la elaboración del mapa estratégico de ruido del municipio, se ha calculado el número de personas (en centenas) que están expuestas a niveles de ruido por encima de los objetivos de calidad acústica, para los tres períodos. Los resultados obtenidos se presentan a continuación:

Superación en dBA	Población expuesta período día		Población expuesta período tarde		Población expuesta período noche	
	Nº centenas	%	Nº centenas	%	Nº centenas	%
Sin afección	6489	80.37	6545	81.06	4761	58.96
1-5	1291	15.99	1248	15.46	2440	30.22
6-10	292	3.62	278	3.44	753	9.33
11-15	2	0.02	3	0.04	120	1.49

Tabla 3. Población afectada según rango de superación de niveles permitidos por periodo

Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

En las páginas siguientes se presenta para cada uno de los periodos horarios, los mapas de ruido del municipio de Valencia, en forma de mapas sonoros de curvas isófonas. En estos mapas se ha definido una escala de colores con intervalos cada 5 dBA, que representa los niveles sonoros estimados.

MAPA DE CURVAS ISÓFONAS. PERÍODO DÍA

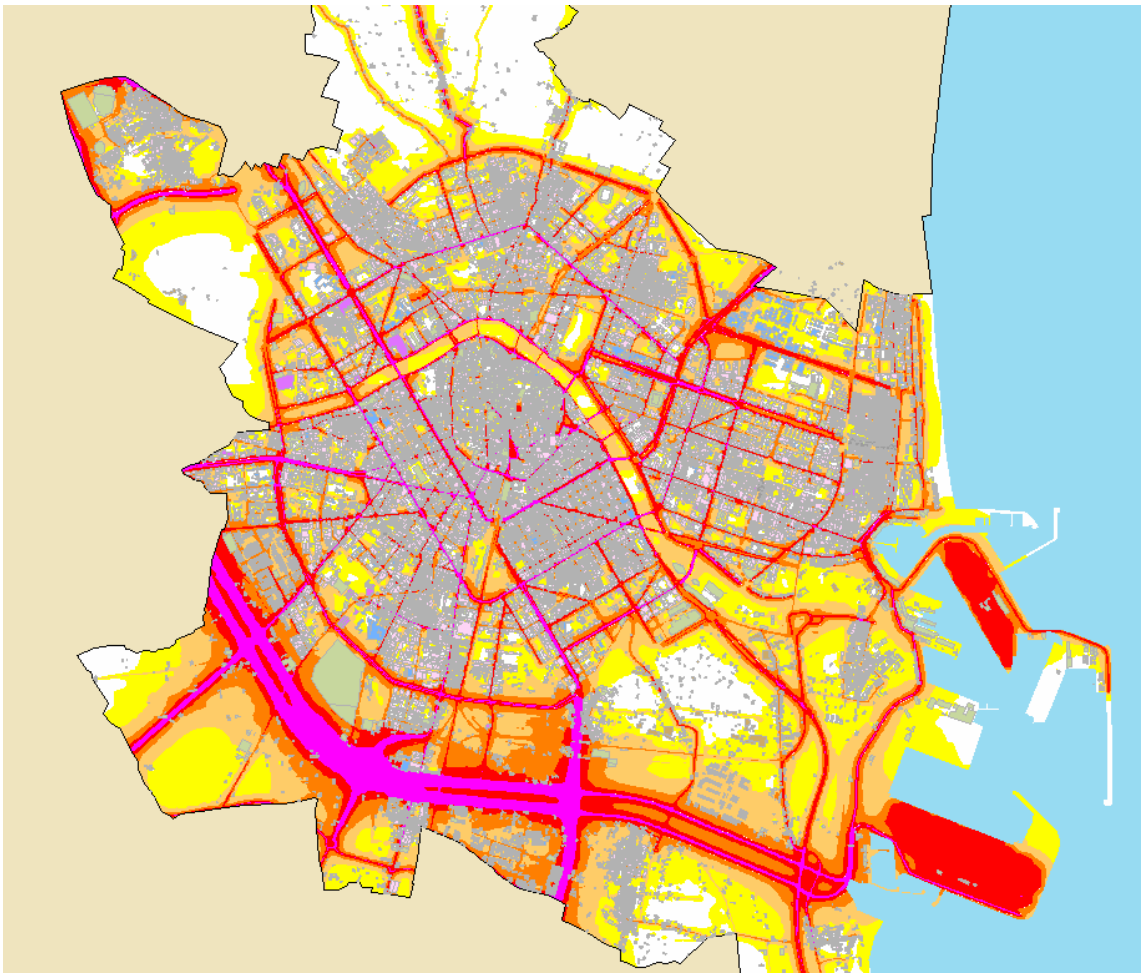


Figura 3. Mapa de curvas isófonas para el período de día

Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

MAPA DE CURVAS ISÓFONAS. PERÍODO TARDE

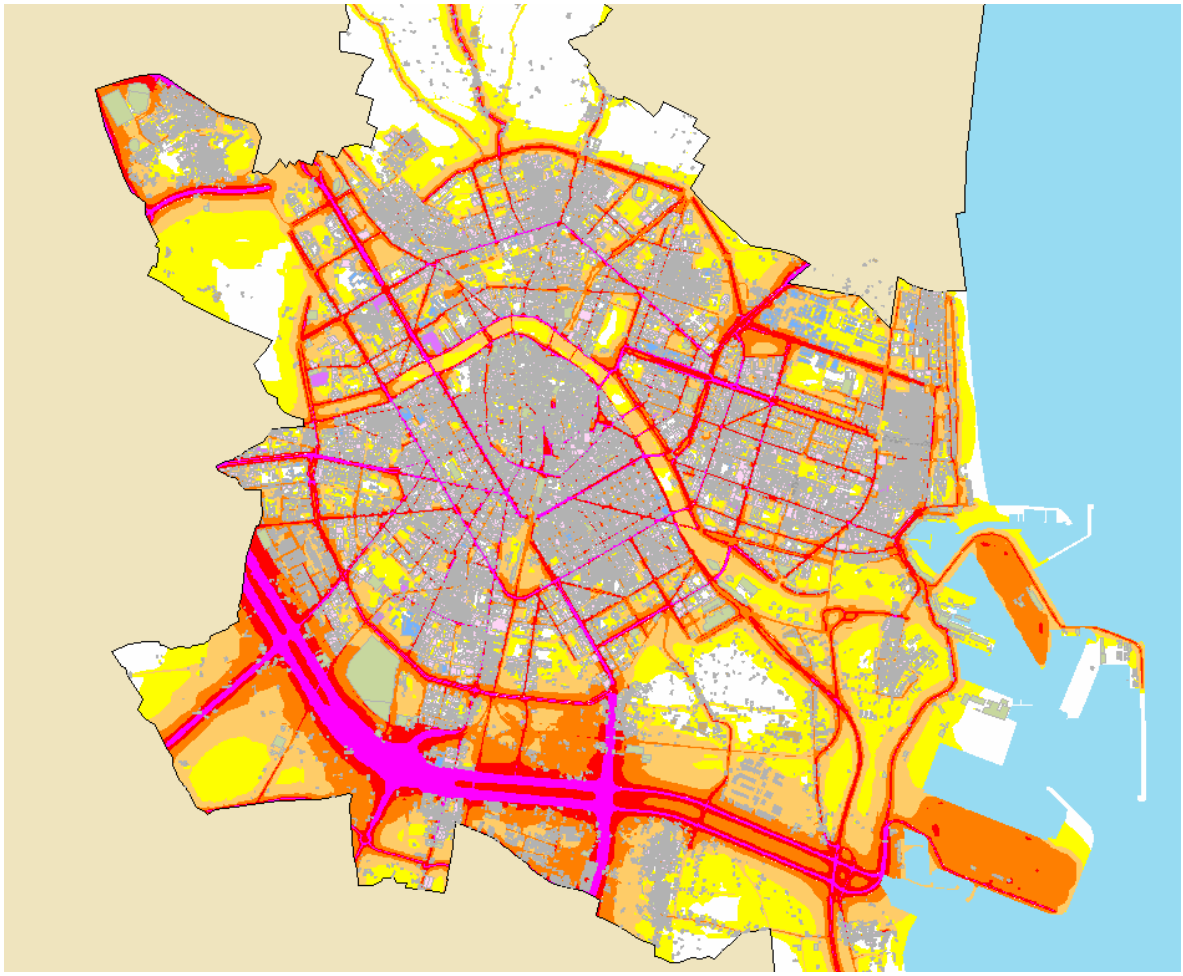


Figura 4. Mapa de curva isófonas para el período de tarde

Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

MAPA DE CURVAS ISÓFONAS. PERÍODO NOCHE

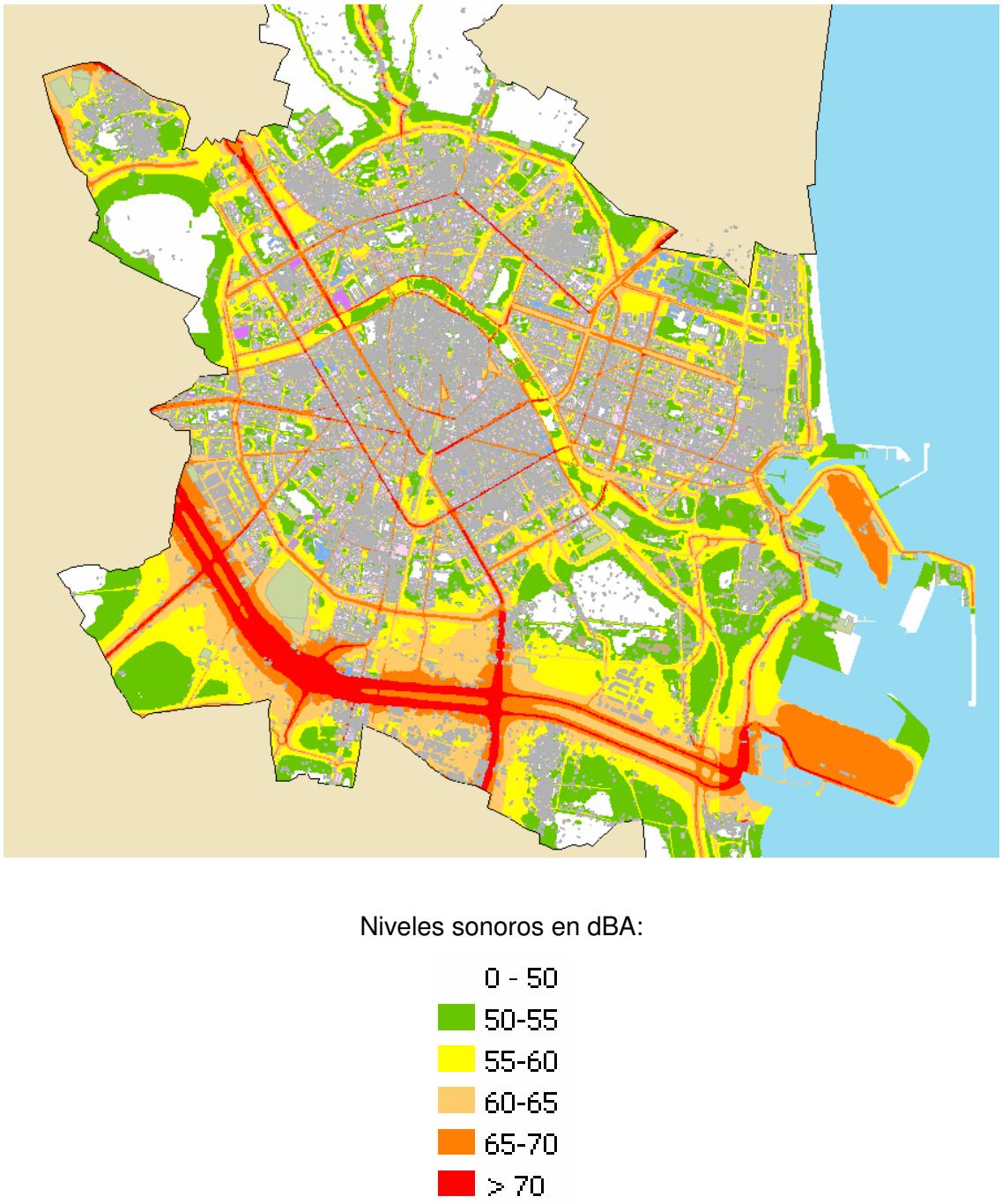


Figura 5. Mapa de curvas isófonas para el período de noche

Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

6. DIAGNOSIS DEL MAPA DE RUIDO

6.1. Resumen de los resultados del mapa de ruido.

Tras un análisis acústico exhaustivo del MER del término municipal de Valencia se ha llegado a las conclusiones que se presentan a continuación:

- La principal fuente de contaminación acústica en término municipal es, sin duda alguna, el tráfico rodado.
- El ruido generado por el tráfico ferroviario es relevante en áreas puntuales, en donde se superan los objetivos de calidad acústica.
- Se concluye que la población afectada por el ruido debido a la industria es mínima si bien se asocia un pequeño incremento de contaminación acústica en la zona portuaria, aunque no afecta a la población de los alrededores.
- Los mapas de ruido muestran que, como consecuencia directa del tráfico rodado en las calles de la ciudad, en determinadas zonas del municipio se superan los objetivos de calidad acústica.
- A partir del análisis pormenorizado del mapa, se han clasificado los distritos según su grado de afección, con el objeto de definir las actuaciones zonales de los planes de acción en los distritos que presenten mayor afección acústica.

6.2. Resumen de la población expuesta al ruido

Los cálculos de exposición al ruido, tanto en número de habitantes como en porcentajes, se han realizado considerando 807.396 habitantes como la población total del área de estudio.

A continuación se presentan los resultados de población expuesta al nivel de ruido debidos al ruido total, para los distintos indicadores:

RUIDO TOTAL PERÍODO DÍA		
NIVELES SONOROS dBA	**POBLACIÓN EXPUESTA (CENTENAS)**	**POBLACIÓN EXPUESTA (%)**
<55	1177	15
55-60	2674	32
60-65	2638	33
65-70	1291	16
70-75	292	4
>75	2	0

Tabla 4. Población expuesta según niveles de ruido en periodo día

Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

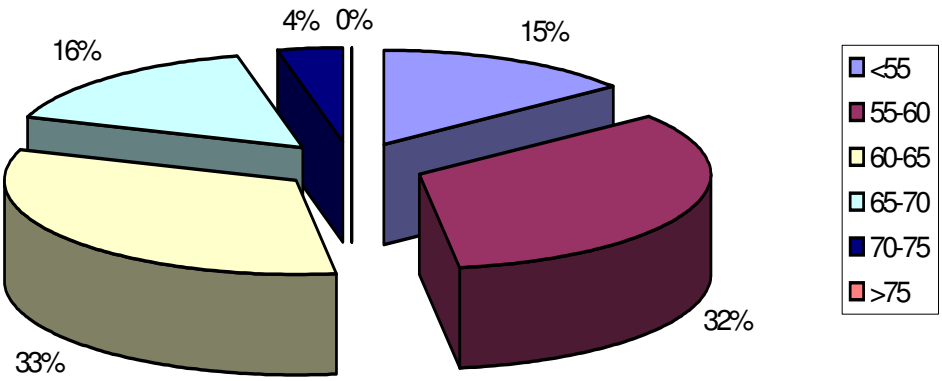


Figura 6. Gráfico de la población expuesta según niveles de ruido en periodo día.

Fte: Mapa estratégico de Ruido de Valencia

RUIDO TOTAL PERÍODO TARDE		
NIVELES SONOROS dBA	POBLACIÓN EXPUESTA (CENTENAS)	POBLACIÓN EXPUESTA (%)
<55	1156	14
55-60	2679	33
60-65	2710	35
65-70	1248	15
70-75	278	3
>75	3	0

Tabla 5. Población expuesta según niveles de ruido en periodo tarde

Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

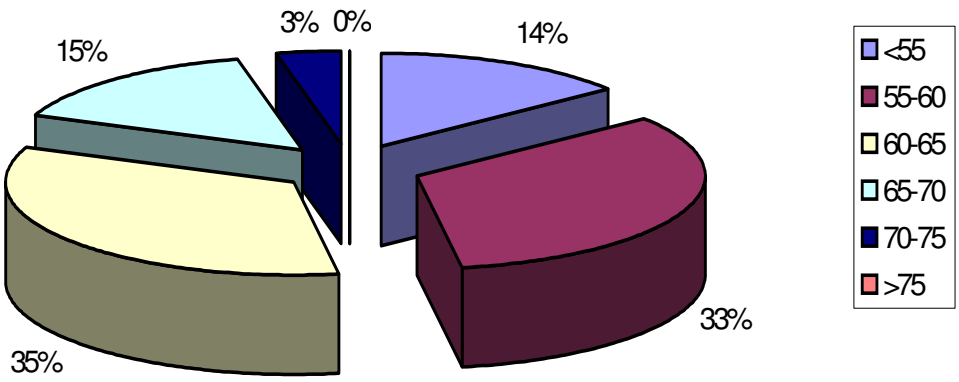


Figura 7. Gráfico de la población expuesta según niveles de ruido en periodo tarde.

Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

RUIDO TOTAL PERÍODO NOCHE		
NIVELES SONOROS dBA	**POBLACIÓN EXPUESTA (CENTENAS)**	**POBLACIÓN EXPUESTA (%)**
<50	1648	20
50-55	3113	40
55-60	2440	30
60-65	753	9
65-70	120	1
>70	0	0

Tabla 6. Población expuesta según niveles de ruido en periodo noche

Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

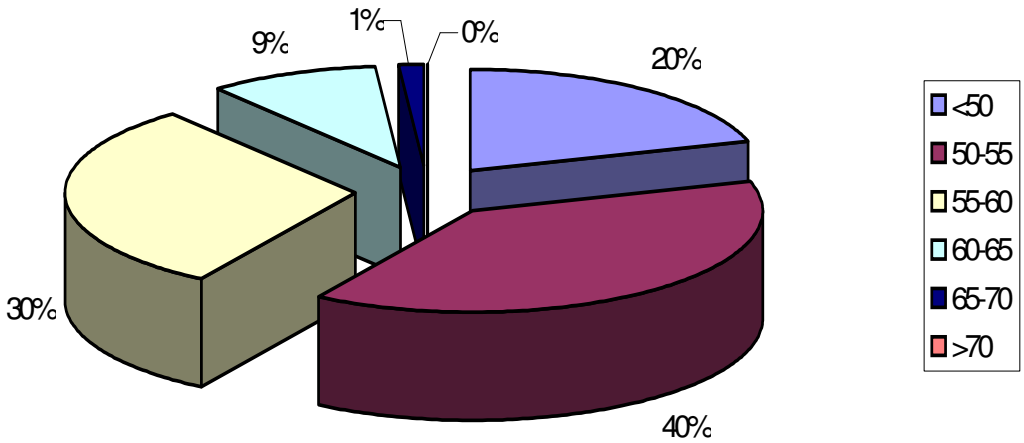


Figura 8. Gráfico de la población expuesta según niveles de ruido en periodo noche.

Fte: Mapa estratégico de ruido de Valencia

6.3. Análisis de las zonas más expuestas al ruido

Con el objeto de conocer cuales son las áreas del municipio de Valencia que presentan mayores niveles de contaminación acústica, se han clasificado los distritos de la ciudad según su grado de afección. Para la elaboración de esta clasificación se ha partido de la información contenida en los mapas de ruido anteriormente presentados y, además, se ha desarrollado una herramienta de decisión basada en el análisis multicriterio que permite clasificar, de la manera más objetiva posible, el grado de afección acústica de las distintas calles, barrios y distritos de la ciudad. Para ello se han definido una serie de indicadores acústicos que han sido ponderados con un peso en función de su importancia en la contribución al impacto acústico existente. Los indicadores que se han definido son, entre otros:

- Nivel sonoro en fachadas en dBA.
- Nivel sonoro máximo en fachadas en dBA.
- Uso principal del suelo.
- Existencia de edificios especialmente sensibles (hospitales, residencias, colegios...).
- Porcentaje (%) de población afectada por barrios/distritos.

En función del grado de contaminación acústica obtenido se han clasificado los distritos de la ciudad según tres categorías, de mayor a menor afección acústica. Las tres zonas resultantes están compuestas por los siguientes distritos:

Zona 1: Distritos más expuestos al ruido ambiental

- L'Eixample
- Extramurs
- Plà del Real
- Campanar
- Camins al Grau

Zona 2: Distritos con exposición media al ruido ambiental

- L'Olivereta
- Patraix
- Jesús
- La Saidia
- Cuatre Carreres
- Algirós
- Benimaclet
- Rascanya
- Ciutat Vella

Zona 3: Distritos menos expuestos al ruido ambiental

- Poblats Maritims
- Benicalap
- Poblats del Nord
- Poblats de l'Oest
- Poblats del Sud

Con el empleo de la herramienta de decisión desarrollada, se han conseguido implantar criterios de prioridad en las actuaciones zonales y en las actuaciones específicas que se exponen en los apartados posteriores. De esta manera, se han podido establecer preferencias en las medidas propuestas.

7. ACTUACIONES LLEVADAS A CABO EN EL MUNICIPIO DE VALENCIA EN LA "LUCHA CONTRA EL RUIDO".

El Ayuntamiento de Valencia está comprometido con sus ciudadanos en materia de reducción del impacto acústico existente, y es uno de los municipios precursores en aplicar medidas en este ámbito. Prueba de ello es que ya en 1.993 se realizó un estudio de los niveles de ruido diurnos y nocturnos producidos por el tráfico en siete zonas de la ciudad de Valencia, el cual fue elaborado por la administración municipal en colaboración con la Universidad Politécnica de Valencia.

Otras medidas que se han llevado a cabo en el municipio de Valencia con el objeto de minimizar el impacto acústico existente son posteriores a 1.996, año en el que entró en vigor la antigua Ordenanza Municipal de Ruido y Vibraciones, aprobada por acuerdo plenario de 28/06/1.996 (BOPV de 23/07/1.996), en donde se establecían medidas de carácter administrativo, pioneras en su tiempo, de control y vigilancia de niveles sonoros en el medio exterior.

Gran parte de las medidas y programas que se han ejecutado en el municipio tienen como objeto conseguir la disminución de los efectos de la contaminación acústica que se produce por la principal fuente contaminante: el tráfico rodado.

Las principales actuaciones que se ya se aplican en *infraestructuras viarias* son las siguientes:

- Instalación de pavimentos fonoabsorbentes en vías con alta densidad de tráfico de la ciudad.
- Utilización de paneles fonoabsorbentes en pasos subterráneos.
- Fomento de las políticas de peatonalización de calles en el Centro Histórico de la ciudad.
- Pavimentación de calles peatonales y de coexistencia con mejoras en el tipo de pavimento.
- Mejoras acústicas en calles adoquinadas del Centro Histórico.

En cuanto a las medidas ejecutadas para reducir el ruido provocado por los *vehículos automóviles*, se han realizado con periodicidad campañas sonométricas de comprobación del ruido emitido por ciclomotores y motocicletas, así como inspecciones periódicas y por sorpresa de la documentación acreditativa de haber superado la ITV y, en especial, de la comprobación del nivel sonoro del vehículo.

Asimismo también se realizan *actuaciones en los edificios* para atenuar el impacto acústico del ruido exterior, tales como:

- Exigencia por parte del ayuntamiento en el momento de la concesión de la licencia de obras de edificación de que en el proyecto arquitectónico se cumple con lo contemplado en la Ordenanza Municipal. Además se realiza una verificación, previa la obtención de la licencia de ocupación, del aislamiento efectivo en los edificios mediante la aportación de certificados técnicos pertinentes efectuados en base a ensayos normalizados “in situ”.

Las medidas adoptadas para mejorar la *gestión del tráfico* en la ciudad de Valencia y reducir así la contaminación acústica generada se detallan a continuación:

- Mejoras en la ordenación de la circulación en las vías urbanas.
- Creación de nuevas infraestructuras viarias, como pasos inferiores y cinturones de ronda, alejando el tráfico existente y el ruido asociado del núcleo residencial.
- Control de la circulación de los vehículos pesados por el municipio de Valencia, así como sus horarios de carga y descarga en la vía pública.

Además de todas estas actuaciones, en los últimos años, en el municipio de Valencia se han realizado otras que persiguen los mismos objetivos. Entre las más relevantes, se encuentran las siguientes:

En el año 1.997 se declaró ZAS (Zona Acústicamente Saturada) los barrios de San José y Les Alqueries. En 2.007 se declaró como ZAS la zona Woody, y en la actualidad se ha declarado la zona de Juan Llorens. Igualmente se encuentra en fase de estudio sonométrico previo la zona de El Carmen, en el distrito de Ciutat Vella.

En 1.998 se realizó un estudio experimental de la atenuación del ruido del tráfico en túneles urbanos por el Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes de la Universidad de Valencia.

En el periodo de 1.999-2.001 se hicieron mediciones del grado de aislamiento acústico a ruido aéreo en diferentes tipos de edificaciones en zonas de diferente uso: residencial, docente, sanitario, etc. Junto con esta actuación, durante este periodo también se amplió la Red de Vigilancia y Prevención de la Contaminación Acústica de la ciudad de Valencia, con los primeros paneles informativos.

Durante los años 2.000-2.001 se elaboró un mapa de ruido de la ciudad de Valencia dónde se midieron más de 450 puntos incluyendo zonas verdes, el viejo cauce del río Turia, diversos túneles de la ciudad, etc. La realización de dicho mapa acústico se realizó con recursos técnicos y humanos del Ayuntamiento de Valencia.

Desde el año 2.002 se están impartiendo cursos de formación técnica en mediciones acústicas para los agentes de la Policía Local.

En el año 2002 se realizó una campaña de educación ambiental con temática acústica bajo el lema *"Valencia: sonando bien*".

Durante el periodo 2003-2005 se han realizado diversos estudios acústicos y de vibraciones sobre distintos focos de ruido, en particular se ha analizado el efecto del paso del tranvía y el transporte metropolitano en distintas zonas del municipio.

En el año 2.004 se ejecutaron mediciones durante las "mascletás" para valorar su incidencia acústica, las cuales han tenido continuidad en años posteriores.

Durante el año 2.005 se realizó un estudio pormenorizado de la problemática acústica en la zona del barrio del Carmen con 5 estaciones simultáneas y 19 puntos de medición.

Durante el año 2006 se elaboró el mapa estratégico de ruido de la ciudad de Valencia. Para este proyecto se realizó una exhaustiva campaña de mediciones acústicas a lo largo de toda la ciudad, incluyendo la zona del puerto.

En año 2.007 el municipio de Valencia ha participado en el Proyecto Life "SIMPYC" (Sistema de Integración Medioambiental Puerto y Ciudad).

Por último, recientemente se ha aprobado y entrado en vigor una nueva Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica (texto definitivo aprobado en Pleno 30/05/08; publicado en BOP de fecha 26 de junio de 2008), ya adaptada a los nuevos cambios legislativos y normativos, cuyo objetivo es garantizar el normal desarrollo de la actividad profesional, cultural, lúdica y festiva de la ciudad haciéndola compatible con el descanso y la tranquilidad de los vecinos.

8. OBJETIVOS GENERALES DE LOS PLANES DE ACCIÓN.

Los objetivos generales que se pretenden conseguir con la elaboración de los presentes planes de acción contra el ruido son los que se detallan a continuación:

- Actuar de manera continuada en la reducción de la contaminación acústica en el municipio de Valencia, mejorando la calidad de vida de todos sus ciudadanos y respetando en todo momento la legislación vigente que sea de aplicación.
- Afrontar de manera global actuaciones concernientes a la contaminación acústica que permitan gestionar de un modo integral la problemática del ruido urbano.
- Identificar las actuaciones más prioritarias y las áreas más conflictivas del término municipal, de forma que se establezcan las medidas preventivas y correctivas oportunas en caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.
- Proteger las zonas tranquilas contra el aumento de la contaminación acústica.

Para alcanzar estas metas, en los planes de acción se proponen diversos proyectos y medidas orientados a la consecución de los siguientes objetivos estratégicos:

- Reducir progresivamente el tráfico en el centro de la ciudad de Valencia, a través de la dotación de recorridos alternativos, mejorando las condiciones residenciales de los vecinos.
- Fomentar los beneficios de utilizar el transporte urbano en los desplazamientos por la ciudad favoreciendo así la calidad ambiental, atmosférica y acústica del municipio.
- Promocionar el uso racional del vehículo privado con campañas de sensibilización y la concesión de ventajas de diversa índole.
- Mejorar la movilidad en la ciudad reduciendo el uso del vehículo privado y optimizando la movilidad en transporte público, bicicleta o a pie, para reducir el impacto acústico generado.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano y territorial con las de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos y se garantice la accesibilidad a las viviendas, centros de trabajo, lúdicos, educativos con el menor impacto acústico posible.

- Establecer medidas preventivas y correctivas, como el empleo de asfaltos fonoabsorbentes, las actuaciones en túneles o el empleo de pantallas acústicas, para reducir el impacto sonoro en aquellas áreas del municipio que presenten índices de ruido excesivos.
- Impulsar el respeto al medio ambiente, potenciando el empleo de tecnologías que minimicen las emisiones acústicas y ruidos contaminantes.
- Promover la mejora de la calidad de los equipamientos y las infraestructuras, así como del aislamiento acústico de la envolvente de edificaciones públicas y privadas.
- Establecer las actuaciones administrativas de control y gestión necesarias para garantizar el cumplimiento de lo establecido en las normativas y en la legislación ambiental, y en especial en la Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica de Valencia.

Por último, es necesario añadir que los Planes de Acción en materia de contaminación acústica son un proyecto de toda la ciudad, que el Ayuntamiento impulsa y lidera, pero que poder alcanzar los objetivos que se formulan en él depende de aportaciones individuales y colectivas de todo el entramado de la ciudad, porque la lucha contra el ruido es tarea de todos.

9. MARCO GENERAL DE MEDIDAS PROPUESTAS CONTRA EL RUIDO

En el orden formal, el contenido de este plan se desarrolla de acuerdo con la estructura de la planificación estratégica clásica. Está compuesto por un conjunto reducido de programas o ejes estratégicos, con el objeto de simplificar su contenido, seguimiento y evaluación. Cada programa se compone de una colección de actuaciones de carácter general cuya ejecución se propone con la referencia temporal del periodo de vigencia de los planes. Una gran parte de estas actuaciones generales -fundamentalmente las medidas de control administrativo- detallan por completo la estrategia, los contenidos y el desarrollo de la acción en sí. En otros casos, las medidas de carácter genérico se concretan en acciones específicas. Según el ámbito de aplicación de estas actuaciones específicas, se definirán los planes de acción zonales y otras actuaciones zonales de interés, que particularizarán las medidas a áreas geográficas concretas y a las circunstancias específicas de cada zona.

9.1. Ejes estratégicos sectoriales.

La Directiva sobre Ruido Ambiental define dicho ruido ambiental como el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por el emplazamiento de actividades industriales. Por otra parte, la Ley 37/2003 en su Artículo 12 clasifica los emisores acústicos en las doce categorías siguientes:

- Vehículos automóviles.
- Ferrocarriles.
- Aeronaves.
- Infraestructuras viarias.
- Infraestructuras ferroviarias.
- Infraestructuras aeroportuarias
- Infraestructuras portuarias.
- Maquinaria y equipos.
- Obras de construcción y de ingeniería civil.
- Actividades industriales.
- Actividades comerciales.
- Actividades deportivo-recreativas y de ocio.

En base a esta clasificación, y valorando las posibles afecciones de los emisores acústicos, se han definido seis programas o ejes estratégicos sectoriales, que son aquellas áreas o actividades que se consideran claves para el cumplimiento de los objetivos de los Planes de Acción.

Cada programa tiene un objetivo, y en su desarrollo se detallan una serie de actuaciones de carácter general y particular que los concretan. Los programas propuestos son los siguientes:

- **Desarrollo urbano y territorial**: La incorporación de criterios acústicos en los procesos municipales de planificación urbana y de movilidad es seguramente la medida preventiva más eficaz contra la contaminación acústica. Un modelo de ciudad sostenible, con una definición de los usos del suelo racionales y una estructura viaria y de transporte coherente, supondrá mejoras acústicas tanto en las nuevas áreas de desarrollo como en los suelos ya ocupados. Ampliar la inclusión de criterios acústicos en los instrumentos de ordenación urbana será, por lo tanto, uno de los objetivos prioritarios de los presentes planes de acción.

- **Movilidad Sostenible**: En la diagnosis del mapa de ruido de Valencia se evidenció que el tráfico rodado –infraestructuras viarias y vehículos automóviles- es el principal foco de ruido responsable de la contaminación acústica del municipio. Es primordial, por tanto, el establecimiento de un programa de medidas preventivas y correctivas orientadas a la disminución de los niveles de ruido debidos a este agente.

- **Edificación sostenible**: Aunque las actuaciones relativas a la mejora de las condiciones acústicas de los edificios no forman parte del ámbito de actuación de la acústica ambiental, el impulso de las políticas de control y fomento de edificaciones acústicamente eficientes es, dentro del proceso de Gestión Integral del Ruido Urbano, uno de los programas propuestos en el marco general de medidas contra el ruido. La promoción de inmuebles con un aislamiento acústico adecuado es, en combinación con el resto de programas propuestos, la mejor forma de asegurar el confort acústico y la salud de los ciudadanos.

- **Actuaciones de control administrativo**: Este programa comprende todas aquellas medidas de mejora de los procesos de control y gestión administrativo que tienen alguna relación directa o indirecta con el ruido ambiental. En estos procesos están involucrados distintos Servicios del Ayuntamiento, y atañen, entre otros campos, al control de emisiones sonoras, al fomento de políticas y actuaciones para reducir la velocidad de circulación por el municipio, la gestión de actividades de ocio y festejos, de obras en la vía pública, labores de limpieza y recogida de basuras, etc.

- **Acciones correctivas contra el ruido**: En ciertas ocasiones no es posible definir estrategias o acciones preventivas contra el ruido. En estos casos, cuando la contaminación acústica exceda los objetivos de calidad, será necesario establecer acciones correctivas. Bajo este programa se definen y desarrollan el conjunto de medidas correctivas propuestas en este plan, tales como el empleo de asfaltos fonoabsorbentes, la ejecución de pantallas acústicas o el acondicionamiento acústico de túneles y viaductos.

- **Participación y sensibilización ciudadana**: Con el objeto de avanzar en la sensibilización de la población sobre los problemas asociados al ruido y para fortalecer los cauces de información sobre la problemática del ruido ambiental, desde el presente programa se pretende promover la colaboración entre diferentes sectores sociales –especialmente, personal de la administración municipal, centros escolares y movimiento asociativo- y los responsables en materia ambiental y fomentar la labor educativa, formativa y de sensibilización.

9.2. Plan de comunicación

Los Planes de Acción, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 del Real Decreto 1513/2003, de 16 de diciembre, han de ser puestos a disposición del público, siendo la administración competente –en este caso, el Ayuntamiento de Valencia- la responsable de velar por su elaboración y aprobación y de divulgar el contenido de los mismos. Los planes son elaborados desde la Delegación de Contaminación Acústica del Ayuntamiento de Valencia, partiendo del diagnóstico del ruido realizado en el mapa estratégico acústico del municipio.

Además, los planes se configuran como un documento de carácter estratégico resultante de la participación de todas las Áreas, Delegaciones y Servicios del Ayuntamiento implicados en la lucha contra la contaminación acústica de la ciudad de Valencia, promoviendo la asunción de compromisos y definiendo los agentes y acciones en un ejercicio de responsabilidad compartida.

Para la correcta coordinación de los planes, se ha establecido un mecanismo consultivo y de gestión denominado **Órgano Gestor de Contaminación Acústica**, cuya misión es la elaboración de las directrices generales de los planes, la difusión, el impulso y el seguimiento de los mismos. En el capítulo siguiente se desarrolla con mayor detalle el funcionamiento del Órgano Gestor.

A continuación, a modo de resumen, se presenta un esquema con la estructura definida para los Planes de Acción.

Estructura de los Planes de Acción:

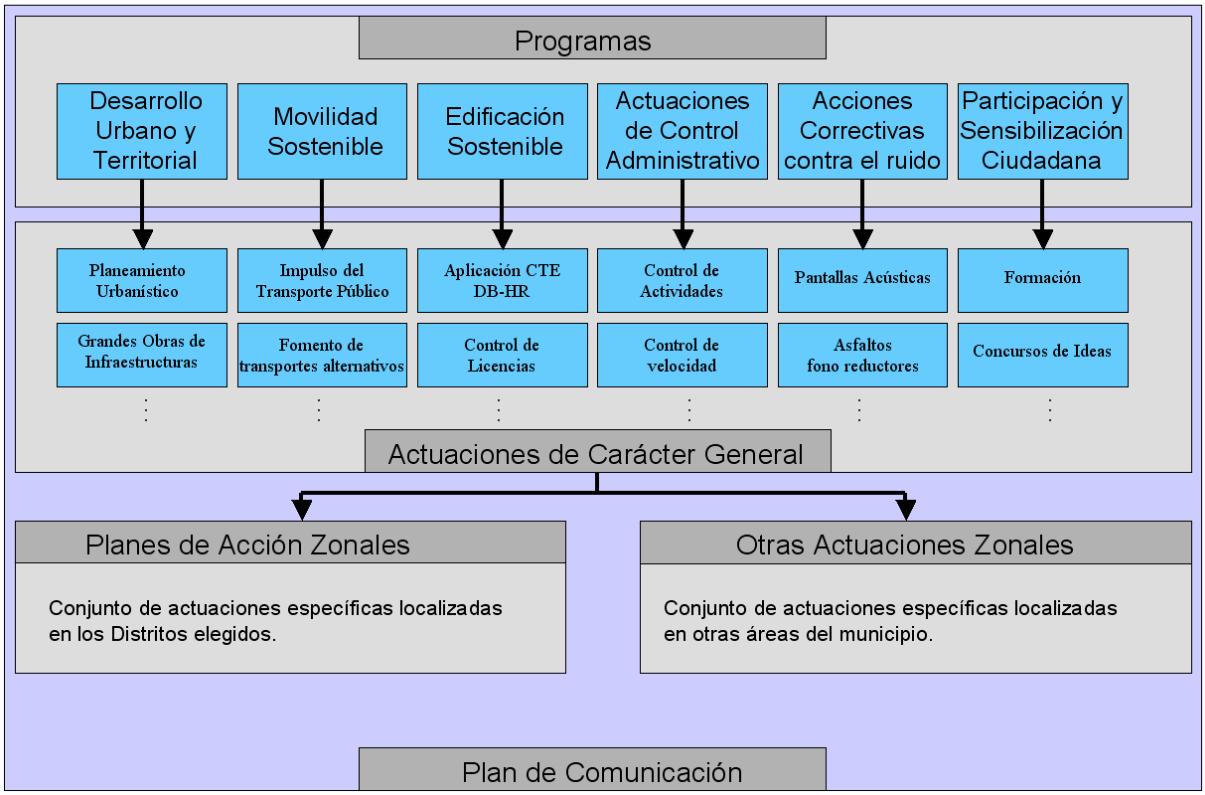


Figura 9. Estructura de los Planes de Acción

10. SISTEMAS DE GESTIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN.

10.1. Mecanismos de Gestión: Órgano Gestor de la Contaminación Acústica

Con el objeto de gestionar, evaluar y hacer el seguimiento de las políticas y actuaciones de los planes, se ha creado un Órgano Gestor de Contaminación Acústica en el Ayuntamiento de Valencia, en el que participan todos los departamentos y servicios que pueden contribuir positivamente en la lucha contra el ruido. Dicho órgano tiene, entre otras, las siguientes funciones:

- La difusión de los resultados del mapa acústico y de los demás estudios realizados, a las distintas delegaciones.
- Elaborar las líneas generales y las directrices relativas a la elaboración de los planes de acción contra la contaminación acústica en la ciudad de Valencia.
- Impulsar la realización de estudios y emitir informes y propuestas sobre la contaminación acústica.
- Poner en común todas las acciones que se estén realizando o se tenga previsto realizar por los distintos servicios municipales.
- Analizar la repercusión de una acción concreta propuesta, o realizada por un servicio, en la gestión del ruido.
- Debatir y dirigir las líneas de elaboración y posterior ejecución de los planes de acción contra la contaminación acústica.
- Ejecución y seguimiento de la aplicación y desarrollo de los planes de acción contra la contaminación acústica en la ciudad de Valencia.
- Programas de sensibilización ciudadana y de formación de la población.

El Órgano Gestor está formado por un coordinador, un secretario, y varios vocales titulares, según se detalla a continuación:

a) **Coordinador**: Puesto ocupado por el Jefe del Servicio de Contaminación Acústica o, en su defecto, por el Jefe de Sección de Control Acústico.

b) **Secretario:** Jefe de Sección Administrativa del Servicio Coordinador.

c) **Vocales titulares**, que serán los representantes de los distintos Servicios involucrados en la elaboración y posterior ejecución de los planes de contaminación acústica. Los Servicios implicados son:

- Servicio de Patrimonio Histórico y Cultural.
- Servicio de Alumbrado y Fuentes Ornamentales.
- Servicio de Actividades.
- Servicio de Obras de Infraestructura.
- Servicio de Planeamiento.
- Servicio de Licencias Urbanísticas Obras Edificación
- Servicio de Bienestar Social e Integración.
- Servicio de Policía Local.
- Servicio de Fiestas y Cultura Popular.
- Servicio de Educación.
- Servicio de Juventud.
- Servicio Coordinación Obras Vía Pública y Mantenimiento de Infraestructuras.
- Servicio Infraestructuras de la Fundación Deportiva Municipal.
- Oficina Alcaldías de Barrio.
- Servicio de Comercio y Abastecimientos.
- Servicio de Circulación y Transportes y sus Infraestructuras.
- Servicio de Calidad Medioambiental.
- Servicio de Contaminación Acústica.

A invitación de los miembros del Órgano Gestor, podrán también participar en el mismo representantes de universidades así como otros expertos y personas de reconocido prestigio en materia de contaminación acústica, quienes tendrán voz pero no voto.

El Órgano Gestor de Contaminación Acústica de la ciudad de Valencia funcionará, con carácter ordinario, en Mesas Temáticas, y con carácter extraordinario, en Mesa Plenaria.

Son funciones de la Mesa Plenaria:

- Presentar iniciativas, sugerencias y propuestas para la consecución de los objetivos que le son propios.
- Asesorar y formular recomendaciones sobre posibles políticas, actividades o actuaciones a seguir en los planes de acción contra la contaminación acústica.
- Seguir, coordinar y evaluar los planes de acción.
- Aportar propuestas y formular recomendaciones al proceso de implantación de los planes de acción contra la contaminación acústica.
- Dar su conformidad al plan de acción contra la contaminación acústica, con carácter previo a su aprobación por el órgano competente.

La coordinación de las actuaciones de los distintos servicios municipales en relación a la contaminación acústica y de los distintos servicios que constituyen el Órgano Gestor es competencia del Servicio de Contaminación Acústica del Ayuntamiento de Valencia, que desempeña, además, las siguientes funciones de carácter específico:

- Tramitación de la elaboración y aprobación de los mapas de ruido y de los planes de acción en materia de contaminación acústica, así como sus posteriores revisiones y modificaciones.
- Asesoramiento técnico de instrumentación acústica en los distintos servicios del Ayuntamiento.
- Control y vigilancia de niveles sonoros en el medio exterior (ruido ambiental) y de vibraciones.
- Medición de nivel de aislamiento de parámetros delimitadores en la edificación y medición de niveles sonoros o vibraciones producidas por las instalaciones generales de la edificación, tales como ascensores, bombas de agua, puertas de garaje, transformadores eléctricos, etc…
- Medición de niveles sonoros en el medio exterior en zonas con numerosos establecimientos con ambientación musical.
- Tramitación de expedientes, control y vigilancia, propuesta de medidas y realización de informes sonométricos en ZAS.

- Medición de niveles de carácter sistemático en relación a trabajos en la edificación y obras en vía pública.
- Tramitación de denuncias y medición de niveles en relación a molestias acústicas derivadas de vuelos de aviones sobre la ciudad.
- Remisión a la administración competente y solicitud a la misma de información periódica, sobre las solicitudes relativas a molestias por ruidos y vibraciones derivadas de infraestructuras de transporte.
- Control y vigilancia de los niveles de contaminación atmosférica de la ciudad, a través de la Red Automática de estaciones remotas.
- Realización de inspecciones diarias en materia de ruidos y vibraciones.

El organigrama de dicho Servicio de Contaminación Acústica en el Ayuntamiento de Valencia es el siguiente:

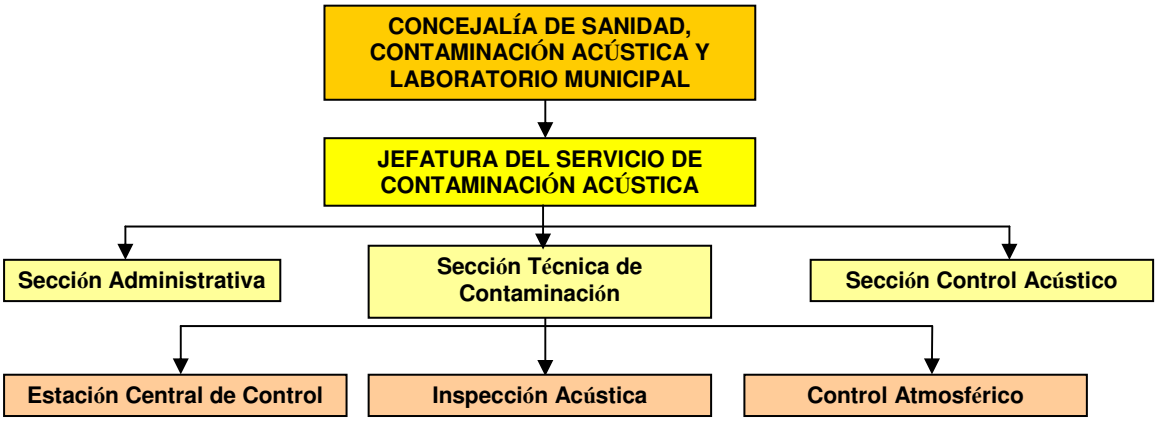


Figura 10. Organigrama del Servicio de Contaminación Acústica

10.2. Evaluación y seguimiento de los planes de acción contra la contaminación acústica en la ciudad de Valencia.

Periódicamente se dará publicidad por la delegación de Contaminación Acústica del balance o informe sobre la implantación de los planes de acción contra la contaminación acústica en la ciudad de Valencia, así como de la evaluación y seguimiento del desarrollo de los mismos.

10.3. Dinamismo de los planes de acción contra la contaminación acústica.

El Órgano Gestor de Contaminación Acústica, a través del Servicio de Contaminación Acústica, deberá dar cumplimiento al dinamismo que, en relación a los planes de acción contra la contaminación acústica, prevé la Ley 37/03 de 17 de noviembre, del Ruido, según la cual, los planes de acción contra la contaminación acústica, habrán de revisarse, y en su caso modificarse previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, siempre que se produzca un cambio importante de la situación existente en materia de contaminación acústica y, en todo caso, cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación.

Durante el periodo de vigencia de los planes, y como consecuencia de las propuestas, estudios y proyectos que se lleven a cabo por los distintos Servicios del Ayuntamiento, se prevé la adopción de otras medidas en materia de contaminación acústica que cumplimenten las reflejadas en los planes. En consecuencia, los planes de acción se plantean como un documento abierto en donde tendrán cabida todas aquellas nuevas actuaciones que se planteen desde el Servicio de Contaminación Acústica y el resto de Servicios que componen el Órgano Gestor.

11. MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS.

De acuerdo con el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental; se deben establecer actuaciones para solucionar los problemas de contaminación acústica en las zonas de conflicto, así como medidas para proteger las zonas tranquilas.

El Ayuntamiento de Valencia, para hacer frente a la contaminación acústica, no sólo describe actuaciones para minimizar el ruido generado por el tráfico vehicular, tráfico ferroviario y ruido industrial y su impacto en la población, sino que plantea una serie de medidas que abarcan todas las fuentes de ruido presentes en el municipio de Valencia, presentando así una **solución integral** al problema de la contaminación acústica existente en todo el municipio. En el capítulo 9 se establecieron, dentro del marco general de propuestas contra el ruido, una estrategia para el desarrollo de los planes basada en la definición de seis programas o ejes estratégicos (desarrollo urbano y territorial, movilidad sostenible, edificación sostenible, actuaciones de carácter administrativo, acciones correctivas contra el ruido y participación y sensibilización ciudadana). Cada programa cuenta con unos objetivos, y se desarrolla en base a actuaciones de carácter general y a actuaciones de carácter especifico o acciones zonales.

En este capítulo de describen las **actuaciones de carácter general** propuestas en el proyecto. La estructura seguida en el desarrollo de las actuaciones ha sido clasificar las medidas según el elemento de transmisión del sonido sobre el que se actúa. Se han definido las cuatro categorías siguientes:

- Actuaciones que se centran en la fuente emisora de impacto acústico.
- Actuaciones sobre el medio de propagación.
- Actuaciones sobre el receptor del impacto acústico.
- Otras actuaciones o medidas especiales.

Las categorías se subdividen a su vez en diversos apartados, en función de los focos sonoros o receptores sobre los que se actúa.

Las medidas de actuación de carácter general propuestas se presentan en forma de fichas, con un formato común. Cada una se estructura según los siguientes campos:

- Nombre de la actuación y código de identificación.
- Descripción de la medida, en donde se relata brevemente en que consiste la actuación y se enumeran las acciones específicas que componen la medida.
- Definición de los objetivos a conseguir.
- Indicadores: para la caracterización y parametrización de cada medida se propone una serie de indicadores. Algunos de estos indicadores son generales, como el grado de dificultad técnica de la actuación o el ratio eficacia/coste, que ya están evaluados en base a una escala definida, mientras que otros son particulares para cada medida, y se completarán durante la fase de desarrollo y seguimiento de la actuación.
- Características de la medida: en este espacio se clasifica la medida en base a una serie de criterios, como el tipo de medida (preventiva o correctora), el plazo de ejecución (corto o medio/largo plazo), la clasificación de la medida, es decir, si se trata de un plan piloto, o bien es una medida general o específica, y si la actuación se produce sobre el emisor, sobre el medio, o sobre el receptor.
- Servicios implicados: se identifican los servicios municipales implicados en la actuación.
- Zonas de aplicación: se especifica el ámbito geográfico en donde se desarrollará la medida.
- Resultados: en este apartado se valoran las mejoras estimadas de aplicar la actuación. En base a estudios y experiencias similares, se presenta, siempre y cuando sea posible, una estimación de la reducción sonora en dBA consecuencia de la implantación de la medida.
- Desarrollo de la medida: Cuando la descripción de la medida requiere mayor explicación, se incluye un apartado en donde se especifica con mayor detalle la actuación.

En la figura siguiente se representa el esquema de las actuaciones de carácter general propuestas:

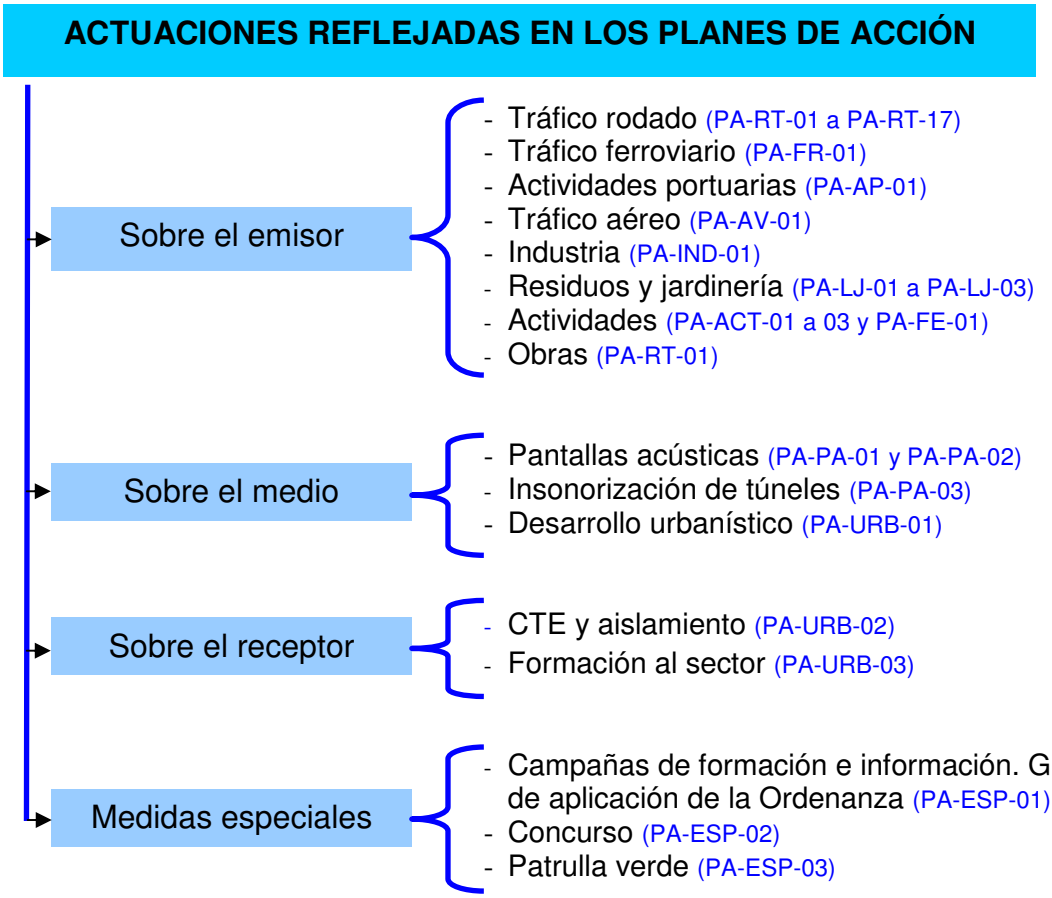


Figura 11. Esquema de las medidas creadas para los planes de acción.

11.1. Actuaciones sobre el emisor

Esta categoría engloba las actuaciones sobre las principales fuentes de ruido identificadas en el municipio de Valencia, que se corresponden con el ruido debido a los vehículos automóviles y al tráfico rodado, ruido debido al tráfico ferroviario, ruido originado por el tráfico aéreo, ruido de industria, ruido de actividades de recogida de residuos y de jardinería, ruido debido a las actividades de ocio y festejos, y ruido debido a las obras y reformas.

11.1.1. Sobre el tráfico rodado

Elaboración de un Plan Integral de Movilidad Urbana del municipio de Valencia	**PA-RT-01**

Descripción

El desplazamiento diario de personas y bienes por razones de trabajo u ocio es una realidad que va en aumento en el municipio de Valencia y su entorno. En los últimos años la población de Valencia y de su área de influencia ha desarrollado niveles de movilidad intraurbana e interurbana crecientes, y es el momento, por tanto, de acometer la planificación de la movilidad que se genera con el fin de aumentar la calidad de vida y el bienestar de quienes habitan en ella respetando al máximo el entorno natural y el medio ambiente.

Todas las actuaciones que conllevará el desarrollo de un Plan de Movilidad se enmarcan en un proceso más amplio de transformación urbana en el que la movilidad se considera un elemento fundamental para los grandes retos que afronta la ciudad: el soterramiento del ferrocarril, la llegada del tren de alta velocidad y la ampliación de las zonas residenciales e industriales, todo ello desde la perspectiva del crecimiento sostenible.

Se propone establecer un conjunto de instrumentos de planificación estratégica basados en los siguientes programas:

- Programa de ordenación vial
- Programa de movilidad peatonal y en bicicleta
- Programa de optimización del transporte público
- Programa de estacionamiento

En cada programa se realiza un diagnóstico previo, una propuesta de actuación en base a unos criterios y objetivos y un plan de actuación específico.

Objetivo

- Disponer de una herramienta de planificación en materia de movilidad y transporte que fomente la integración de las políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad, de modo que se minimicen los desplazamientos individuales y se garantice la accesibilidad a las zonas residenciales, centros de trabajo y otros lugares de interés, con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Grado de ejecución del Plan	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora		Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	X
Medio	X	Carácter general	
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	
Programas actuación integrada (PAI)	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Planeamiento	X	Contaminación acústica	X

Zonas de aplicación

- El ámbito de aplicación del Plan Integral de Movilidad Urbana es el municipio de Valencia.

Resultados

- Los resultados que se estima obtener con la elaboración y desarrollo del Plan son difíciles de cuantificar desde el punto de vista de la reducción de la contaminación acústica. Sin embargo son evidentes los beneficios acústicos de cada uno de los programas y actuaciones del Plan.

Tabla 7. Medida 1: Elaboración de un Plan de Movilidad.

Incremento de los controles sobre emisiones sonoras de vehículos y motocicletas — PA-RT-02

Descripción

Se propone incrementar los controles acústicos sobre los vehículos y motocicletas para garantizar que sus emisiones sonoras cumplan con la legislación vigente. Las acciones que se plantean para ello son las siguientes:

- Potenciar las labores de vigilancia y control del cumplimiento de los niveles de emisión sonora contemplados en la homologación de vehículos y motocicletas.
- Intensificar las inspecciones periódicas y por sorpresa de la documentación acreditativa de haber superado la ITV y, en particular, de la comprobación periódica del nivel sonoro de los vehículos, según se presenta en los Artículos 5, 6 y 7 del Decreto 19/2004 de Generalitat Valenciana por el que se establecen normas para el control del ruido producido por los vehículos a motor.
- Realizar un seguimiento de los resultados del control acústico realizados por la ITV a ciclomotores y motocicletas, a efectos de proceder en su caso, según el procedimiento previsto en la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica.
- Fomentar la función inspectora por parte de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico rodado, según se establece en el Artículo 8 del Decreto 19/2004 de Generalitat Valenciana. En particular se propone potenciar el control de escapes, especialmente en motocicletas, para evitar la circulación con “escape libre”.
- Proponer controles periódicos bianuales de los vehículos municipales. Se velará por su correcto mantenimiento, prestando especial atención al estado de los escapes y al ruido de motor.

Objetivo

- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado, vehículos y motocicletas
- Concienciar a la población de los perjuicios del uso de escapes libres.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº vehículos que superan límites legales / año	
Nº vehículos sin ITV / año	
Nº escapes ilegales / año	

Características

Tipo de medida:		Plazo de ejecución:	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local	X	Fiestas y Cultura Popular	
Educación		Fundación Deportiva Municipal	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida se desarrollará en todo el municipio de Valencia mediante puntos de control fijos y móviles y de revisión de la documentación acústica de vehículos y motocicletas.
- El control periódico de emisión sonora se realizará en las instalaciones de inspección técnica de vehículos (ITV).

Resultados

- Los resultados de aplicar esta medida no se pueden cuantificar en un valor numérico de reducción del número de decibelios registrados, si bien se esperan claros beneficios en la población al reducir las emisiones sonoras provocadas por los vehículos que exceden los valores límite.

Tabla 8. Medida 2: Incremento de controles acústicos sobre vehículos.

Promoción del uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos.

PA-RT-03

Descripción

El principal foco emisor de ruido en la ciudad de Valencia es el ruido generado por el tráfico y, en especial, el ruido provocado por el grupo motopropulsor de los vehículos automóviles. Por ello, una de las actuaciones más eficaces para reducir la contaminación acústica por tráfico rodado es promover el uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos, en los que el ruido a bajas velocidades es prácticamente inexistente, reduciéndose globalmente las emisiones sonoras del vehículo en más de un 50% según estudios europeos y de fabricantes de estos automóviles.

Las medidas propuestas para fomentar el uso de este tipo de vehículos son:

- Otorgar ventajas fiscales a estos vehículos tales como posibles reducciones del impuesto de vehículos de tracción mecánica.
- Estudiar la viabilidad de adquirir vehículos municipales de carácter híbrido y/o eléctrico.
- Oportunidad de incluir en los pliegos municipales la valoración de aportar vehículos de este tipo.
- Estudiar la viabilidad de crear una estación pública con postes eléctricos de recarga rápida de baterías para vehículos eléctricos y de abastecimiento de otros combustibles alternativos, como hidrógeno o gas metano.

Objetivo

- Fomentar el empleo de vehículos con motores eléctricos e híbridos.
- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
% vehículos híbridos en circulación / año	
Inversión / año	
Nº veh. Municipales híbridos / año	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora		Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	X
Medio		Carácter general	
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local	X	Fiestas y Cultura Popular	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida es de aplicación en todo el municipio de Valencia.
- Las zonas en donde se obtendrían mayores beneficios son aquellas con altas densidades de tráfico y velocidades de circulación medias y bajas.

Resultados

- Los resultados de aplicar esta medida son difíciles de cuantificar numéricamente, ya que la mejora dependerá del porcentaje de vehículos dotados con estos sistemas de propulsión frente al total, y de otras variables tales como la velocidad de paso, o las características pulsantes del tráfico. En todo caso la reducción del ruido del motor de los vehículos es una de las medidas más efectivas para reducir el ruido ambiental en las aglomeraciones.

Tabla 9. Medida 3: Promoción de vehículos eléctricos e híbridos.

Fomento de la mejora acústica de pavimentos — PA-RT-04

Descripción

Una de las actuaciones de mejora acústica que el Ayuntamiento de Valencia lleva ejecutando desde hace varios años es el asfaltado de calles con pavimento fonoabsorbente, habiéndose cubierto en los últimos siete años más de medio millón de metros cuadrados con este tipo de pavimentos.

Con esta medida se pretende potenciar y ampliar las actuaciones en este ámbito, estableciendo la prioridad de emplear asfaltos fonoabsorbentes en cualquier nueva obra de pavimentación o repavimentación.

Se valorará la posibilidad de mejorar acústicamente los pavimentos existentes en el municipio de Valencia a través de las siguientes actuaciones:

- Instalación, con carácter obligatorio, de pavimentos fonoabsorbentes en nuevas calles y sustitución del pavimento convencional existente por pavimentos fonorreductores en las reformas de la vía pública.
- Mantenimiento periódico de los pavimentos existentes eliminando baches, grietas...
- Contemplar criterios acústicos a la hora de proyectar, adquirir y ejecutar elementos presentes en la calzada, tales como rejillas de ventilación o tapas de alcantarillado.

Objetivo

- Exigir la obligatoriedad de empleo de pavimentos fonorreductores en cualquier nueva obra.
- Incrementar el número de calles con pavimentos fonoabsorbentes.
- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
m^2 de pavimento fonorreductor / año	
Inversión / año	
Nº dB reducidos / calle	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	X
Programas actuación integrada (PAI)	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	X
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida se desarrollará en ejes viarios distribuidos por todo el municipio de Valencia.
- La priorización para la instalación de este tipo de pavimentos estará marcada por diversos factores, entre los cuales se contemplarán variables con influencia acústica, como la densidad de tráfico, la localización de la vía, la velocidad de tránsito y la población afectada.

Resultados

- En vías urbanas, en las que la velocidad de circulación no supera los 50 km/h, la mejora acústica estará comprendida entre 1 y 3 dBA. Para vías rápidas esta mejora será sensiblemente mayor.

(continuación)

Fomento de la mejora acústica de pavimentos	PA-RT-04

Desarrollo de la medida

Además del objetivo anteriormente descrito de emplear asfalto fonoabsorbente en cualquier obra de reurbanización, acondicionamiento y pavimentación de calles y barrios que se ejecuten en el municipio, se pretende llevar a cabo una labor de investigación para mejorar las características técnicas de las mezclas fonoabsorbentes empleadas en la actualidad en el municipio de Valencia. En la actualidad, las características técnicas del material empleado son las siguientes:

DESCRIPCIÓN DE LA MEZCLA FONOABSORBENTE: el pavimento empleado es una mezcla discontinua extendida en pequeño espesor de 2 a 3 cm; tiene alto contenido en betún y está modificada con fibras de celulosa. El esqueleto mineral está compuesto por árido de un tamaño máximo de 12.5 mm.

Estas mezclas presentan características semejantes a las mezclas discontinuas para capas finas, pero son mezclas más cerradas, cualidad que sumada a su alto contenido en betún, las hacen más adecuadas para aquellos lugares donde existen fuertes esfuerzos tangenciales, como pueden ser cruces, rotondas y, en general, zonas dónde se prevean muchos giros.

De forma mayoritaria, estas mezclas han sido utilizadas en zonas urbanas, principalmente por su característica fonoabsorbente, ya que según estudios realizados (Laboratorio de Caminos de la Universidad Politécnica de Valencia), son capaces de disminuir entre 3 y 5 dBA, el nivel sonoro existente respecto a un pavimento convencional.

El resto de características de estos pavimentos son las siguientes:

- Buena macrotextura.
- Aspecto muy uniforme con apenas segregaciones y un coeficiente de rozamiento alto.
- Mezcla con la que se consiguen buenos índices de regularidad superficial.
- Pequeño espesor la hace adecuada para lugares con problemas en los recrecimientos.

FABRICACIÓN DE LA MEZCLA: el producto se fabrica en una instalación a la cual se ha incorporado un dispositivo para la dosificación de la fibra en el mezclado. La temperatura de fabricación es un poco más alta y puede oscilar entre los 160 y 180ºC; por lo general requiere mayores tiempos de mezclado para poder dispersar la fibra de manera efectiva. No presenta problemas de escurrimiento.

EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE LOS PAVIMENTOS: el extendido de la mezcla se realiza con una entendedora normal acompañado de un riego de adherencia cuya dotación depende del estado de la superficie por la cual se extienda.

La compactación se realiza con un rodillo neumático. Es importante evitar compactar cuando el aglomerado esté muy caliente y evitar realizar paradas y giros bruscos en caliente. La temperatura óptima para la compactación oscila entre los 120 y 160ºC.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA MEZCLA.

- % Huecos mezcla: >8%
- Estabilidad Marshall: >7KN
- Inmersión-compresión: >25%
- Marca textura superficial: >1,1mm

Tabla 10: Medida 4: Mejora acústica de pavimentos.

Reducción de la velocidad de circulación — PA-RT-05

Descripción

Con esta medida se pretende establecer un conjunto de actuaciones con el objetivo de reducir la velocidad media de circulación en el municipio de Valencia y disminuir la contaminación acústica vinculada al tránsito vehícular.

Las medidas que se plantean son las siguientes:

- Creación de Zonas 30: zonas de la ciudad en las que el límite de velocidad es de 30 km/h. Estas zonas se podrán señalizar mediante cambio de color del pavimento, señales especiales, etc.
- Cambios en la estructura de la vía: perspectiva en zig-zag mediante alternativa del margen de aparcamiento, proyección de aparcamiento en batería...

Objetivo

- Reducir la velocidad de circulación en ciertas zonas de la ciudad.
- Reducir el número de vehículos que transitan por dichas zonas.
- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº de zonas 30 existentes	
Nº dB reducidos / calle	
IMD / calle	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora		Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	
Receptor		Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	X
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	X
Policía Local	X	Fiestas y Cultura Popular	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida se desarrollará en las zonas residenciales del municipio de Valencia que estén más afectadas por el ruido de tráfico.
- La priorización para la creación de una Zona 30 estará marcada por diversos factores: IMD, localización de la vía, velocidad de tránsito y población afectada.

Resultados

- La reducción de la velocidad de circulación supone una mejora acústica de entre 2-3 dBA; también se debe tener en cuenta la disminución del número de vehículos de paso, que conllevará a una mejora acústica aún mayor.
- Aparte, esta medida, supone un aumento de la seguridad vial en dichas zonas.

(continuación)

Reducción de la velocidad de circulación	PA-RT-05

Desarrollo de la medida

Tal y como se ha comentado en la descripción de esta medida, para reducir la velocidad de circulación dentro de un núcleo urbano se pueden aplicar tanto una reforma de las normas viales mediante la creación de las llamadas Zonas 30, como una serie de medidas que incidan en la estructura viaria y que obliguen a circular con más precaución. A continuación se desarrollan estas 2 ideas fundamentales.

ZONAS 30: una Zona 30 es un conjunto de calles en las que, como única norma especial, está prohibido circular con una velocidad mayor a 30 km/h. No se debe confundir con una zona residencial pues, al contrario que en éstas, en las Zonas 30 la preferencia sigue siendo de los vehículos, no de los peatones.

Para crear una Zona 30 efectiva, tanto a nivel de reducción de velocidad como de fluidez y confortabilidad para los conductores, se sugiere seguir una serie de recomendaciones:

- Una Zona 30 debe parecer una unidad. Es decir, no es suficiente una señal para marcar el inicio o fin de una Zona 30, también se pueden marcar las “puertas de entrada” mediante el realce de la calle, la construcción de una “puerta” (con vegetación, señales...) y otros elementos constructivos tales como fuentes...
- Una Zona 30 debe dar aspecto de tranquilidad. Esto es, la configuración de las calles debe incitar a una conducción tranquila, a baja velocidad. Para ello, se pueden se plantar vegetación a pie de la calzada, evitar el efecto túnel para la vista, etc.
- Una Zona 30 no tiene sentido en una zona industrial o una zona con una intensidad de tráfico elevada. Sería contraproducente para la fluidez del tráfico y los beneficios aportados serían despreciables.

En la actualidad, en la ciudad de Valencia existe únicamente una Zona 30 en el barrio de El Carme. Dicha zona está delimitada por unas placas en las calles de entrada del barrio en las que se indica que se trata de una zona en la que el límite de velocidad es de 30 km/h.

Obviamente el concepto de Zona 30 debe extenderse por el municipio, por ello, se está estudiando implantar esta medida en más barrios de la ciudad. Los posibles candidatos son Patraix , Campanar, Russafa y L’Eixample.

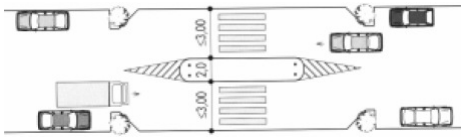
(continuación)

Reducción de la velocidad de circulación	PA-RT-05

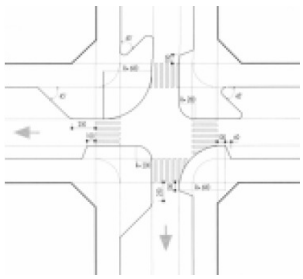
Desarrollo de la medida

CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA VIARIA. Existen ciertas técnicas destinadas a inducir una conducción más tranquila y prudente, reduciendo así la velocidad de circulación, que pueden aplicarse en el municipio de Valencia. Éstas son las siguientes:

- **Refugios para peatones**: en vías anchas, además de facilitar el cruce para peatones, los refugios en el centro de la calzada influyen en la velocidad con la que se afronta el tramo de vía, ya que se debe moderar la velocidad.



- **Creación de "orejas" en los cruces:** su objetivo es disminuir el espacio que los viandantes han de recorrer en la calzada pero también son útiles para impedir el aparcamiento ilegal en las esquinas. Además, de esta manera puede lograrse una disminución de la velocidad del tráfico que se deriva del estrechamiento de la calzada y de la reducción del radio de giro de los vehículos. Estas zonas pueden servir para acoger parte del mobiliario urbano en las operaciones de reordenación que allanan de obstáculos la banda de circulación peatonal.



- **Miniglorietas**: Son intersecciones giratorias en las que el radio del círculo central es inferior a los cuatro metros. Cuando las dimensiones se hacen estrictas pero se quiere mantener cierta flexibilidad para el paso de vehículos de gran tamaño, se construye una parte o todo el islote central de la glorieta de manera que puede ser "pisado" o "montado" por los vehículos de mayores dimensiones.

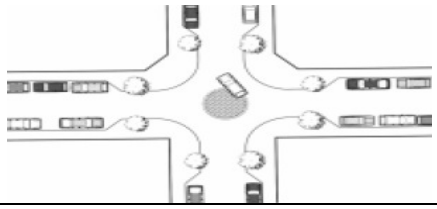


Tabla 11. Medida 5 : Reducción de velocidad

Control de la velocidad de circulación mediante la instalación de sistemas de control de velocidad

PA-RT-06

Descripción

La medida propuesta pretende valorar la posibilidad de desarrollar un plan piloto en el municipio de Valencia para la instalación de sistemas fijos que controlen la velocidad de circulación de los vehículos, con el fin de reducir de manera global la velocidad de tránsito por las vías urbanas. La medida se implantaría, en una primera fase de actuación, en las vías más conflictivas de la ciudad, las cuales habrían sido identificadas previamente mediante un estudio exhaustivo de tráfico realizado conjuntamente por los distintos servicios implicados en este plan.

El objeto del presente plan de acción consiste en estudiar la viabilidad de implantar dispositivos estáticos capaces de medir y registrar la velocidad de circulación de vehículos a motor, por medio de la instalación de cabinas ubicadas al borde de la calzada, en túneles, puentes y pórticos.

El principal componente del sistema de control de velocidad sería un cinemómetro, el cual funciona según un principio de medición homologado. Además del cinemómetro, el sistema incluiría una unidad de control que realizaría las mediciones necesarias para la detección, grabación y almacenamiento de las fotografías y de los datos de la infracción.

Para captar las infracciones se utilizarían una o varias cámaras digitales. En ellas se almacenarían las fotografías digitales de la evidencia, e incluirían, como mínimo, los siguientes datos relativos a la fotografía: fecha, hora, número de fotografía, ubicación y velocidad. La unidad de control procesaría tanto la fotografía digital como los datos relativos a ella, creando un único fichero que contenga toda la información. Al mismo tiempo, se generaría, mediante un algoritmo de encriptación, una firma digital. Este fichero se descargaría a un ordenador para proceder a su lectura mediante un software adecuado. La cámara digital incluiría un disco duro con una alta capacidad de almacenaje. Esta cámara tendría la posibilidad de conectarse a una red Ethernet para descargar los ficheros on-line.

El equipo se conectaría a una interface de comunicaciones PC / software.

Objetivo

- Controlar la velocidad de circulación en ciertas vías de la ciudad.
- Reducir el número de vehículos que exceden los límites de velocidad.
- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº de sistemas de control de velocidad	
Nº sanciones / año	
Inversión	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	X
Medio		Carácter general	
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Contaminación acústica	X
Policía Local	X	Planeamiento	

Zonas de aplicación

- Esta medida se desarrollará en las vías más conflictivas del municipio de Valencia.
- La priorización para la instalación de los sistemas de control de velocidad estará marcada por la velocidad de circulación y por la conflictividad que presente el eje vial.

Resultados

- La reducción de la velocidad de circulación supone una mejora acústica de entre 2-3 dBA. También se debe tener en cuenta la disminución del número de vehículos de paso, que conllevará a una mejora acústica aún mayor.
- Aparte, esta medida, supone un aumento de la seguridad vial en las distintas zonas de actuación.

Tabla 12. Medida 6: Control de velocidad

Mejoras en la urbanización de calles y barrios — PA-RT-07

Descripción

Con esta iniciativa se pretende establecer un conjunto de criterios comunes a aplicar en los nuevos proyectos de urbanización y reurbanización de calles y barrios del municipio de Valencia, con el objeto de mejorar el diseño de la sección tipo de las calles y la morfología del trazado urbano, así como de reducir la contaminación acústica asociada al tránsito de vehículos por las vías.

Las medidas de carácter general que se contemplan en los nuevos proyectos de urbanización y reurbanización son las siguientes:

- Ponderar el espacio de circulación de los peatones con soluciones como el ensanchamiento de las aceras.
- Valorar aspectos como la limitación de la anchura de las vías y la reducción del número de carriles para tráfico rodado en el diseño de la sección de las calles.
- Contemplar en el dimensionado de las calles la posible inclusión de carril-bici.
- Evaluar los cruces con otras calles y la adopción de soluciones de diseño que mejoren el tránsito vehicular.
- Emplear materiales de pavimentación y de equipamiento (tapas de alcantarillas, etc.) que favorezcan la reducción de ruido ambiental.
- Analizar el flujo de peatones y de tráfico rodado y, en base al análisis, estudiar las zonas de aparcamiento y el número de plazas en las áreas de actuación.
- Estimar en los proyectos la creación o la ampliación del carril bus.
- Valorar actuaciones como la incorporación de arbolado y la presencia de mobiliario urbano y equipamientos amables con el medio ambiente, como por ejemplo aparca-bicis.
- Estudiar en la fase de proyecto alternativas de redistribución del tráfico rodado a vías y zonas colindantes.

Objetivo

- Contemplar en las actuaciones de urbanización y reurbanización de calles y barrios, durante la fase de proyecto, la adopción de medidas orientadas a la reducción de la contaminación acústica.
- Mejorar la morfología del trazado urbano.
- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº barrios reurbanizados	
Nº de medidas aplicadas / barrio	
Inversión	

Características

Tipo de medida:		Plazo de ejecución:	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora		Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	X
Medio	X	Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	X
Programas actuación integrada (PAI)	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	X
Policía Local		Fiestas y Cultura Popular	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida, de carácter general, es viable en todo el municipio de Valencia, especialmente en las zonas residenciales que presenten mayor afección acústica.
- Se propone realizar un plan piloto en el barrio de Russafa (distrito de L'Eixample).

Resultados

- Mejora en la morfología urbana de los barrios reurbanizados.
- Reducción de la afección acústica debida al tráfico rodado superior a 5 dBA.

Tabla 13. Medida 7: Mejoras en la urbanización de calles y barrios

Restricción del tráfico rodado en el centro histórico — PA-RT-08

Descripción

Se propone establecer medidas orientadas a la limitación del tránsito de vehículos en ciertas vías del centro de la ciudad ya sea total o parcialmente. Esta medida no sólo aporta mejoras acústicas, sino que también contribuye a la conservación del centro histórico y al bienestar de los vecinos y transeúntes. Para llevar a cabo esta medida se proponen las siguiente acciones:

- Peatonalizar o restringir parcialmente el tráfico en calles del centro histórico.
- Establecer los mecanismos de intervención para reducir la intensidad de los vehículos que circulan por el centro histórico y la reducción de la ocupación de suelo ocasionada por los vehículos estacionados.
- Estudiar la viabilidad y la oportunidad de instalar bolardos y otros dispositivos para el control del acceso de vehículos a calles de tránsito restringido.
- Velar por el cumplimiento de los horarios establecidos para accesos especiales de carga y descarga y autoabastecimiento en el centro de la ciudad.
- Señalar las zonas de acceso limitado convenientemente.
- Gestionar eficientemente en las áreas de actuación asuntos como los accesos a garajes, la circulación de servicios de urgencias y taxis, acceso de personas con discapacidad, accesos a obras, etc.

Objetivo

- Disminuir o eliminar el tráfico en el centro de la ciudad con el consiguiente beneficio acústico.
- Mejorar las condiciones ambientales y el concepto de centro histórico de la ciudad.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº calles peatonales	
Nº calles acceso restringido	
IMD	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva		Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	
Receptor		Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	X
Planeamiento	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Programas actuación integrada (PAI)	X	Patrimonio Histórico y Cultural	
Policía Local	X	Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida es de aplicación en el centro histórico de la ciudad y áreas colindantes.
- En la actualidad ya existen numerosas calles peatonales y de coexistencia concentradas en el distrito de Ciutat Vella.

Resultados

- Dependerán de si la restricción del tráfico es parcial o total pero la mejora acústica en ambos casos será muy elevada, ya que se suprime parcial o totalmente la fuente de ruido más importante de la ciudad como es el tráfico rodado.
- Mejora de la percepción de centro histórico por parte de la población.

Tabla 14. Medida 8: Reducción del tráfico en el centro histórico

Mejora de la información del estado de la circulación — PA-RT-09

Descripción

Con esta línea de actuación se pretende mejorar la calidad de la información que el ciudadano en general y el conductor en particular tiene sobre el estado del tráfico en el municipio de Valencia. así como mejorar la fluidez de la circulación mediante el fomento de las siguientes actuaciones:

- Fomentar la sala de control del Ayuntamiento de Valencia como punto de unión de todos los agentes implicados en la gestión de la movilidad por el municipio.
- Realizar la gestión integral del tráfico desde la sala de control, con el objeto de optimizar las condiciones generales de la circulación para todos los usuarios de la vía pública.
- Potenciar el sistema centralizado de control de tráfico existente en el municipio.
- Fomentar el desarrollo del sistema de cámaras de televisión en circuito cerrado que detecta incidencias en la circulación y en los pasos inferiores.
- Fomentar la colocación de paneles informativos en las principales vías de la red viaria.

Objetivo

- Mejorar la fluidez del tráfico en el municipio de Valencia y disminuir la contaminación acústica asociada a la circulación de vehículos.
- Detectar incidencias relacionadas con la circulación para resolverlas a tiempo real.
- Mejorar la calidad de la información ofrecida al ciudadano sobre el estado del tráfico.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº de servicios	
Calidad del servicio	
Nº usuarios	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora		Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local	X	Patrimonio Histórico y Cultural	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida se desarrollará en todo el municipio de Valencia mediante puntos de control, detectores de vehículos y cámaras de televisión para informar a la población de las incidencias en tiempo real.
- La localización de los puntos de control se definirán en base a diversos factores: proximidad a parkings, zonas céntricas, puntos conflictivos...

Resultados

- Los resultados de aplicar esta medida no se pueden cuantificar en base a una reducción de los índices acústicos manejados, si bien se esperan resultados muy notables en la mejora de la fluidez del tráfico, lo que conllevará un descenso importante de la contaminación acústica.

Tabla 15. Medida 9: Mejora de la información sobre el tráfico

Impulso del transporte público — PA-RT-10

Descripción

Con la aplicación de esta actuación se pretende fomentar el transporte público para aumentar su uso y su efectividad evitando así el empleo masivo del vehículo privado en los desplazamientos urbanos. Esta acción provocará una disminución del tráfico rodado y con ello de los niveles de emisiones sonoras y de gases a la atmósfera. Las medidas estratégicas que aplicarán para su consecución son las siguientes:

- Optimizar el servicio prestado: ampliación de rutas, horarios y frecuencia de paso; potenciar los servicios nocturnos.
- Priorizar la circulación de los autobuses urbanos: fomento del carril bus, preferencia de los autobuses que se incorporan tras una parada en las áreas de regulación semafórica.
- Fomentar su uso con incentivos económicos: reducción de tarifas, bonos, etc.
- Valorar la mejora acústica aportada por la sustitución progresiva de los autobuses con motores tradicionales (diesel) por otros que tengan motores alternativos y más silenciosos.
- Formación y sensibilización de los profesionales del sector sobre la conducción eficiente.

Objetivo

- Sustituir progresivamente el uso del coche particular por el transporte público.
- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº de servicios	
Calidad del servicio	
Nº usuarios	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora		Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Actividades		EMT	X
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas aplicación

- Esta medida se aplica en todo el municipio de Valencia y, en especial, en los barrios del centro del municipio y en los que presentan mayores problemas de comunicación.

Resultado

- La implantación de esta medida puede devenir, en términos generales y a largo plazo, una mejora acústica de hasta 2 dBA.

(continuación)

Impulso del transporte público	PA-RT-10

Desarrollo de la medida

La empresa encargada del control y gestión del transporte público en el municipio de Valencia es la EMT (Empresa Municipal de Transportes de Valencia). Dicha empresa gestiona la red de líneas existente en el municipio y la correcta ubicación de las paradas de los autobuses, con el objeto de mejorar la movilidad urbana de los ciudadanos del municipio de Valencia.

Las principales acciones que permiten desarrollar esta medida de carácter general, se indican a continuación:

1. **Potenciar programas de formación de conducción eficiente para sus trabajadores.**

Los programas de formación para los trabajadores de la EMT incluyen formación teórica y práctica sobre los principios de la conducción eficiente, el ahorro energético y el control de los impactos ambientales derivados de la conducción. Esta formación se imparte a todo el personal vinculado a la empresa de una forma directa: conductores-preceptores, inspectores, mecánicos, etc. Los cursos propuestos tienen una duración aproximada de 7 horas y son impartidos en las aulas de la EMT.

Para complementar la formación recibida, los trabajadores de la empresa reciben un *"Manual de Conducción Eficiente"*, dónde se recogen buenas prácticas para la conducción eficiente por los núcleos urbanos.

La aplicación de esta medida aporta una doble ventaja: ambiental (disminuye el consumo de combustible y por tanto la emisión de CO_2 a la atmósfera) y acústica (disminuye la contaminación acústica del municipio).

2. **Incrementar la variedad de bonos de transporte.**

El principal objetivo de esta actuación es impulsar la movilidad sostenible en el municipio y una forma de conseguirlo es incrementar la variedad de bonos de transporte que existen en la actualidad (bonobús general y bonobús Oro), para convertir el trasporte público en el medio de transporte más atractivo para los usuarios, relegando así a un segundo plano el uso del vehículo privado para los desplazamientos urbanos.

3. **Incrementar el número de autobuses con motores alternativos.**

El objetivo fundamental que se persigue con la implantación de esta medida es sustituir, de forma progresiva, los autobuses con motores diesel tradicionales, que son los mas ruidosos del mercado automovilístico, por otros con motores híbridos y de gas, que presentan entre otras muchas ventajas, un menor impacto acústico y sonoro durante su circulación por el núcleo urbano.

En consonancia con esta línea estratégica de actuación, existe en el distrito de Ciutat Vella (centro histórico del municipio de Valencia) el **EURÓPOLIS**, que es minibús urbano de dos puertas y piso bajo continuo que dispone de un motor eléctrico de tracción y un grupo motogenerador, que está compuesto de un motor térmico y un generador eléctrico, minimizando notablemente las emisiones acústicas a la atmósfera.

Tabla 16. Medida 10: Impulso del transporte público

Elaboración de un Plan Director de Bicicletas — PA-RT-11

Descripción

Desde el Ayuntamiento de Valencia, se propone la creación de un Plan Director de Bicicletas con una doble finalidad bien marcada: Por una parte, agrupar y mejorar el conjunto de medidas que ya se han llevado a cabo o bien se han planteado en la presente memoria para el fomento del transporte en bicicleta y, sobretodo, para dar un impulso definitivo a la bicicleta para que su uso se haga de una manera natural y cotidiana en el municipio de Valencia.

Por lo tanto, este Plan debe reunir todas las medidas existentes para el fomento del uso de la bici así como asegurar una continuidad en la apuesta por un cambio de hábitos en la manera de moverse por la ciudad. Para ello, el Plan Director de Bicicletas de Valencia incluirá, al menos, los siguientes puntos:

- Estudio de la situación actual: usuarios y necesidades.
- Registro municipal de bicicletas.
- Análisis de las infraestructuras para bicis: carriles bici, ciclocalles, Zonas 30 y aparcamientos.
- La bici como complemento al transporte público.
- El programa de préstamo de bicicletas.
- Plan de comunicación.
- Memoria económica.

Objetivo

- Agrupar y conjuntar las medidas y propuestas existentes para el fomento de la bici.
- Dar un impulso definitivo al transporte en bicicleta en el municipio de Valencia.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº de nuevos usuarios de bici / año	
Grado de satisfacción de los usuarios	
Grado de mejora en la admón.	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora	X	Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	
Planeamiento	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Programas actuación integrada (PAI)	X	Fundación Deportiva Municipal	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida se desarrollará de forma general en todo el municipio de Valencia.

Resultados

- Los resultados de aplicar esta medida no se pueden cuantificar en un valor numérico de reducción del número de decibelios registrados, si bien se esperan claros beneficios en la población al reducir el uso del automóvil privado en desplazamientos urbanos.

Tabla 17. Medida 11: Elaboración de un Plan Director de Bicicletas

Fomento de los desplazamientos en bicicleta — PA-RT-12

Descripción

Con esta medida se intentará impulsar del transporte alternativo por excelencia, la bicicleta. El incremento del uso de la bicicleta conlleva la reducción del empleo del vehículo privado para desplazarse por la ciudad, con las consiguientes ventajas que ello supone, especialmente desde el punto de vista acústico. Las medidas para fomentar este tipo de transporte son:

- Mejorar la movilidad del ciclista fomentando el incremento del número de kilómetros de carril bici existentes en el municipio de Valencia.
- Crear un sistema de préstamo de bicicletas.
- Aumentar el número de aparcamientos para bicicleta en zonas especialmente sensibles (universidades, colegios, polideportivos, zonas de ocio y cultura...)
- Incrementar el número de vías con preferencia para ciclistas análogamente a lo que ocurre con el carril bus, impulsando las llamadas "ciclocalles".

Objetivo

- Sustituir progresivamente el uso del coche particular por el uso de la bicicleta.
- Fomentar la movilidad sostenible por el municipio de Valencia.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
km de carril bici existentes	
Puntos de préstamo de bicicletas	
Calles con prioridad para ciclistas	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora		Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	
Planeamiento	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Programas actuación integrada (PAI)	X	Medioambiente y cambio climático	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- El carril bici y los puntos de préstamo se distribuirán uniformemente en todo el municipio de Valencia.
- Las calles con preferencia para ciclistas serán calles de un único sentido y que conecten puntos estratégicos a nivel local de cada barrio; como ejemplo la calle "Sancho Tello" ya tiene denominación de ciclocalle.
- En el Anexo I puede contemplarse el plano de infraestructuras ciclistas actuales y futuras para el municipio de Valencia.

Resultados

- Con la implantación de esta medida, además de suponer ventajas directas como la reducción de costes de desplazamiento o la mejora para la salud, se consiguen ventajas indirectas para el colectivo social, como mejoras en la economía energética, en la ocupación de espacios y en la reducción de la contaminación atmosférica y acústica.

(continuación)

Fomento de los desplazamientos en bicicleta	PA-RT-12

Desarrollo de la medida

El objeto primordial que se pretende conseguir con la implantación de esta medida es fomentar la movilidad sostenible en todo el municipio de Valencia, con el fin de minimizar el impacto acústico y atmosférico asociado al tráfico rodado en los núcleos urbanos.

El uso frecuente de la bicicleta como medio de transporte para los desplazamientos urbanos aporta ventajas muy diversas: potencia la conservación del medio ambiente, aumenta la facilidad de movilidad, disminuye el coste de mantenimiento para el propietario, desciende la peligrosidad y mejora la salud personal de los usuarios.

Las principales líneas de actuación que se proponen para fomentar los desplazamientos en bicicleta en el municipio son los que se desarrollan a continuación:

1. Incrementar del número de kilómetros de carril bici.
2. Creación de un servicio de préstamo de bicicletas.
3. Impulsar la creación de aparcamientos de bicis.

Con la implantación de estas medidas se pretende crear una red continua y segura de itinerarios estructurales de carriles-bici que discurra por todo el municipio de Valencia, y especialmente por el centro histórico y los distintos barrios; de esta forma se mejora la comunicación en todo el municipio, con una doble finalidad: servir de medio de transporte interurbano-metropolitano y dar respuesta a las necesidades recreativas, ocio-culturales, educativas, deportivas y turísticas.

Para relegar los automóviles particulares a un segundo plano y convertir los desplazamientos en bicicleta en la elección mayoritaria para la movilidad urbana se propone crear un servicio de préstamo de bicicletas con puntos de préstamo distribuidos uniformemente por todo el municipio, y fomentando la disposición de aparcamientos para bicicletas en espacios tales como colegios, universidades, polideportivos, zonas de interés turístico, zonas de ocio, etc.

En esta misma línea de actuación, otra acción que fomentará el uso de la bici como medio de desplazamiento urbano, es:

4. Incrementar el número de calles con preferencia ciclista sobre el tráfico rodado (“ciclocalles”). Éstas son calles de un sólo carril en las que la velocidad máxima de circulación queda limitada a 30 km/h mediante señales de tráfico tanto verticales como horizontales, pintadas en la propia vía.

Hoy en día en el municipio de Valencia existen 2.100 metros lineales de ciclocalles conectadas con el carril bici ya existente. Las vías habilitadas como ciclocalles son Doctor Vicente Zaragoza, Mistral, Enrique Navarro, Leonor Jovani , Albocácer y Benicarló.

Actualmente se ha puesto en marcha por parte del ayuntamiento un Plan de Desarrollo de Itinerarios Ciclistas que supone la creación de unos 34 km de nuevas ciclocalles, y de más de 17 nuevos kilómetros de carril-bici, que unidos a los 80 km de carril-bici existentes tejerán una red para el uso de la bicicleta de más de 130 km. Desde el presente Plan de Acción se busca velar por el cumplimiento del Plan de Desarrollo de Itinerarios Ciclistas y potenciar su ámbito de actuación.

Tabla 18. Medida 12: Fomento de los desplazamientos en bicicleta.

Desarrollo de un registro municipal de bicicletas — PA-RT-13

Descripción

Con esta medida se pretende crear un registro de bicicletas en el Ayuntamiento de Valencia que permita evitar el robo de bicicletas y así mejorar la movilidad sostenible en todo el municipio.

El sistema de protección se basa en dos elementos fundamentales y complementarios: por un lado, el registro de bicicletas a partir de un conjunto de aplicaciones informáticas específicas y, por el otro, el marcaje seguro de las mismas mediante elementos adhesivos y mecánicos de gran resistencia y dificultosa extracción en el que aparezca grabado, en relieve, el número de identificación de la bicicleta.

Este sistema de registro tiene las siguientes características:

- Es voluntario y permite la identificación de las bicicletas en caso de robo o sustracción.
- Es necesario ser mayor de 18 años y residir en Valencia.

Por tanto, las bicicletas que formen parte del registro municipal deben disponer de un número identificativo correspondiente al número de bastidor y/o el número de marcaje del sistema homologado por el Ayuntamiento de Valencia.

Objetivo

- Prevenir y disuadir del robo de bicicletas como respuesta a la creciente preocupación de los usuarios de este medio de transporte y del resto de actores involucrados.
- Facilitar la detección, recuperación y devolución de bicicletas a sus propietarios en caso de robo, pérdida o abandono.
- Reducir el mercado de bicicletas robadas.
- Proveer a las autoridades competentes de acceso directo a los datos de los propietarios de bicicletas.
- Obtener datos estadísticos que permitan orientar políticas y realizar mejoras en la infraestructura destinada a la bicicleta, fomentando la movilidad sostenible por todo el municipio.
- Definir un sistema de registro con funcionalidad sencilla y coste reducido para el usuario.
- Proveer a los usuarios de bicicletas de un sistema que permita la validación de la situación legal de las mismas en caso de compra/venta.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº bicicletas registras	
Nº denuncias por robo / año	
Grado satisfacción de los usuarios del sistema	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora		Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	X
Medio		Carácter general	
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Contaminación Acústica	X
Actividades		Educación	
Calidad medioambiental		Policía Local	X

Zonas aplicación

- La medida se aplicará a todas las bicicletas existentes en el municipio de Valencia.

Resultados

- Los resultados de aplicar esta medida no se pueden cuantificar en un valor numérico de reducción del número de decibelios registrados, si bien se esperan claros beneficios en la población ya que es una medida de fomento de transporte alternativo frente al vehículo privado.

(continuación)

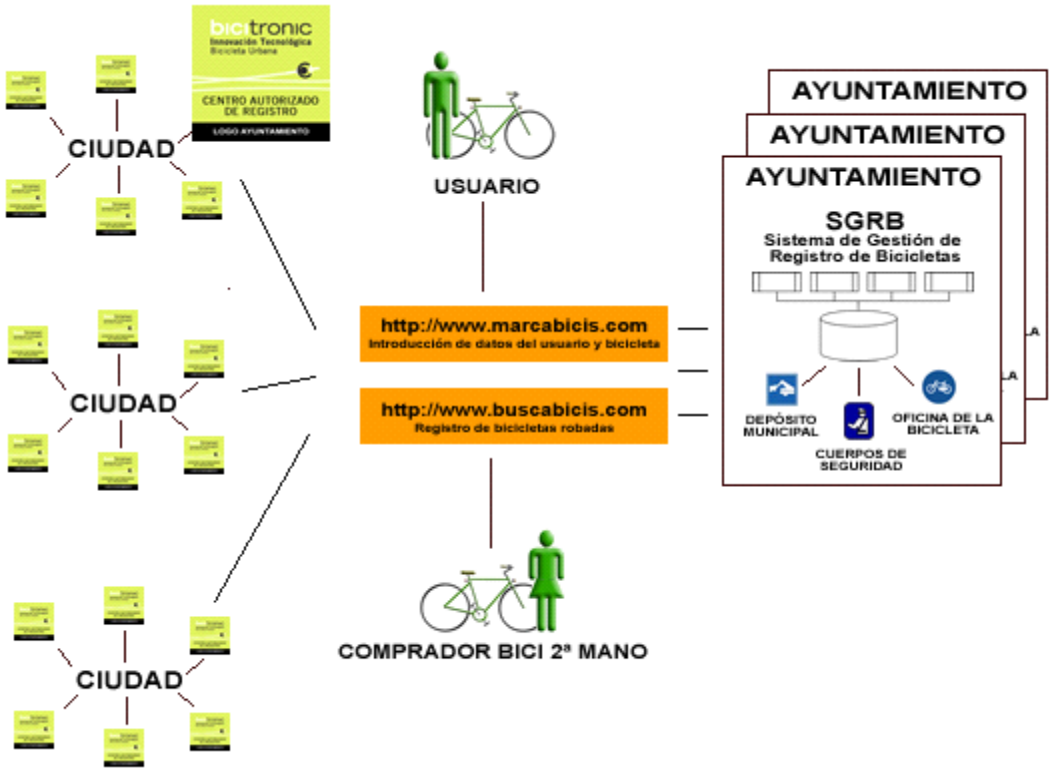
Desarrollo de un registro municipal de bicicletas	PA-RT-13

Desarrollo de la medida

RED TECNOLÓGICA:

El Sistema consta de varios aplicativos informáticos que facilitan la identificación de bicicletas abandonadas y la recuperación de bicicletas robadas:

- Aplicativo de gobierno general del sistema, con gestión de propietarios, bicicletas, gestión de robos, etc., que se instala en los ayuntamientos adheridos al sistema.
- Página web pública con información básica de todas las bicicletas registradas que han sido robadas, denunciadas y comunicadas al Ayuntamiento donde fueron registradas. Permite validar el estado de una bicicleta en caso de compra-venta
- **P**ágina web informativa del proceso de registro y marcaje de bicicletas.



ELEMENTOS DE MARCAJE:

El Marcaje de la bicicleta esta compuesto por varios elementos que pueden ser instalados en todas las bicicletas, de todo tipo y talla.

El elemento principal es una pieza metálica que tiene por objeto marcar nominalmente la bicicleta de forma que dificulte al máximo la eliminación de la identidad. Para ello se utiliza acero de alta resistencia complementado con una capa que incrementa la resistencia.

El identificador metálico se inserta a partir de uno de los dos orificios con rosca y está ubicado, generalmente, en la barra del bastidor que va desde el eje pedalier al manillar.

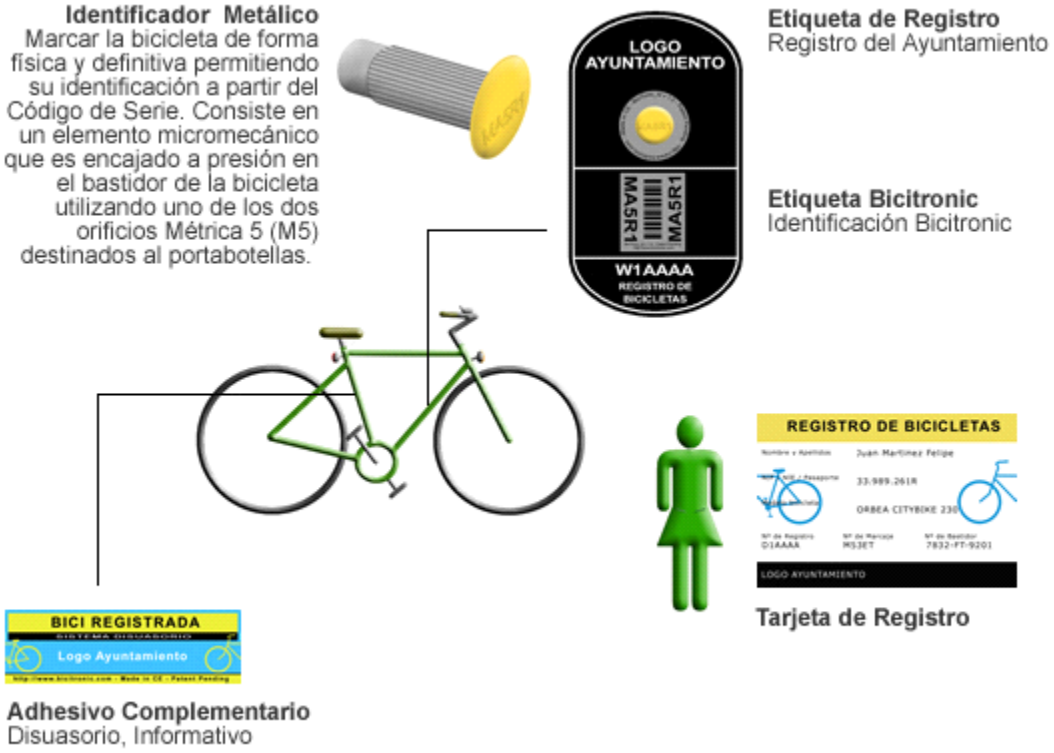
(continuación)

Desarrollo de un registro municipal de bicicletas	PA-RT-13

Desarrollo de la medida

El sistema disuasorio de robo precisa ser muy visible, por ello este sistema de registro aporta un conjunto de adhesivos que permiten distinguir claramente si una bicicleta está registrada y marcada. El adhesivo principal, incluye la información de la ciudad concreta y elementos de identificación de la bicicleta; el número de identificación y su representación en código de barras permitiendo incorporar sistemas de seguimiento. Finalmente, el adhesivo complementario aporta mucha visibilidad gracias a la utilización de colores fluorescentes y poco utilizados en las bicicletas.

El usuario dispone además de una tarjeta que lo asocia a la bicicleta a partir de las diferentes identificaciones posibles; el número de registro del ayuntamiento, el número de identificación y el número de bastidor de la bicicleta.



MATERIALES UTILIZADOS

El sistema de marcaje de bicicletas consta de tres elementos diferenciados por los materiales utilizados:

1. Adhesivos ultradestructibles grabados por láser
2. Adhesivos ultradestructibles serigrafiados
3. Elementos micromecánicos.

Tabla 19. Medida 13: Desarrollo de un registro municipal de bicicletas.

Control de las emisiones sonoras de vehículos de emergencias.

PA-RT-14

Descripción

Con esta iniciativa se pretende controlar las emisiones acústicas de los vehículos de emergencias para evitar que las mismas sobrepasen los límites legales establecidos en la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica. El nivel máximo establecido es de 90 dBA. Las medidas que se proponen para conseguirlo son:

- Colocar limitadores en las sirenas de estos vehículos especiales.
- Apagar las sirenas cuando el vehículo se encuentre próximo a su lugar de destino: hospital, parque de bomberos...para de esta forma reducir el impacto acústico en estás áreas.
- Utilizar señales luminosas, en vez de acústicas, cuando no entrañe riesgo para el resto de los usuarios, especialmente entre las 22:00h y las 8:00 horas.
- Establecer un calendario para el control y la verificación de las emisiones sonoras de los vehículos municipales para comprobar el cumplimiento de la Ordenanza Municipal. Se propone que este control se establezca con una frecuencia bianual.

Objetivo

- Disminuir los niveles sonoros derivados de los vehículos de emergencias.
- Controlar que los niveles sonoros emitidos por este tipo de vehículos están dentro de los límites legales establecidos en la Ordenanza Municipal contra la Contaminación Acústica.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº limitadores instalados	
Nº vehículos municipales sobrepasan 90dBA	
Nº quejas recibidas vehículos emergencias	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva		Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local	X	Patrimonio Histórico y Cultural	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Actividades		Bienestar social e integración	
Bomberos y Prevención e Intervención en Emergencias	X	Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- El ámbito de aplicación para esta medida es todo el municipio de Valencia, de forma especial se aplicará en aquellas zonas que reciban mayor influencia de las sirenas por su proximidad a hospitales, parques de bomberos, etc.

Resultados

- La implantación de esta medida permite reducir los niveles sonoros emitidos por los vehículos municipales de emergencias, evitando así las molestias que conllevan a la población, especialmente, en horario nocturno.

Tabla 20. Medida 14: Control de emisiones sonoras de vehículos municipales.

Control y gestión de aparcamientos — PA-RT-15

Descripción

Con la aplicación de esta actuación se pretende estudiar la posibilidad de implantar una política de gestión de aparcamientos que contemple la problemática del ruido en el municipio de Valencia. Para ello, dentro del Plan Municipal de Aparcamientos de la ciudad de Valencia se propone contemplar la situación acústica de los entornos de actuación para implantar nuevos aparcamientos, de manera que se reduzca el volumen de vehículos que circulan por las zonas más conflictivas de la ciudad.

Las principales medidas que se proponen son las que se indican a continuación:

- Fomentar la construcción de nuevos aparcamientos en las zonas más conflictivas.
- Creación de aparcamientos disuasorios.
- Impulso del parking compartido.
- Gestión de las zonas de aparcamiento regulado por la ORA.

Objetivo

- Reducir el tráfico favoreciendo el aparcamiento en las zonas más conflictivas del municipio.
- Disuadir el uso del vehículo privado en las zonas con mayores problemas acústicos.
- Disminuir los niveles sonoros debidos al tráfico rodado.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº plazas de garajes nuevo / año	
IMD zonas con nuevos parkings	
Nº usuarios / parking	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora	X	Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	
Receptor		Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Programas actuación integrada (PAI)	X	Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- En general, será una política a nivel municipal pero se aplicará para favorecer las zonas de la ciudad con mayor volumen de vehículos y, por tanto, con mayor afección de ruido producido por el tráfico rodado.
- Se propone realizar estudios previos para decidir la ubicación de los nuevos parkings del municipio.

Resultados

- Es difícil valorar cuantitativamente la mejora acústica que producirá esta medida, si bien es obvio que al aplicarla se reducirá el tráfico de manera significativa en aquellas zonas del municipio en las que la afección debida al tráfico rodado sea mayor.

(continuación)

Control y gestión de aparcamientos	PA-RT-15

Desarrollo de la medida

Para potenciar la movilidad urbana sostenible en el municipio de Valencia, es necesario definir políticas de regulación de la movilidad y de la accesibilidad, entre las que destacan la regulación y control del acceso y estacionamiento en centros urbanos.

La participación en la regulación de la zona azul, de los aparcamientos reservados para residentes o la regulación de aparcamientos públicos externos a la red viaria, conforman un elemento determinante en el modelo de movilidad urbana y, por tanto, en la contaminación acústica existente en el municipio. Estas regulaciones van encaminadas a limitar y/o regular la oferta de aparcamiento, dado que la disponibilidad de aparcamiento (sobre todo gratuito) fomenta el uso del vehículo privado.

Las acciones que se proponen para realizar con éxito la medida propuesta son las que se indican a continuación:

1. Mejorar la movilidad en el municipio reduciendo el uso del vehículo privado y optimizando la movilidad en transporte público, en bicicleta o a pie, para reducir el impacto acústico generado, a través de campañas de concienciación y sensibilización ciudadana.
2. Promover el uso del "parking compartido" : El objetivo de este servicio es el de posibilitar que las personas que tienen una plaza de parking y que durante el día (la noche, o parte del día o de la noche) la dejan libre para ir a trabajar fuera del municipio, la puedan compartir (o alquilar) con alguien que venga a trabajar al municipio. Con esta medida se reduce el número de vehículos en la vía pública y se contribuye a solucionar el problema diario de búsqueda de aparcamiento en el municipio de Valencia. La puesta en marcha de la medida consistirá en la inclusión en la web municipal de un servicio on-line para personas que desean compartir su plaza de aparcamiento cuando no la estén utilizando para así fomentar la movilidad sostenible y reducir los problemas diarios de búsqueda de aparcamiento en el municipio.
3. Promover la construcción de aparcamientos disuasorios para vehículos, motocicletas y bicicletas. La propuesta consiste en crear aparcamientos con amplia superficie en zonas periféricas de la ciudad, especialmente en superficie y que estén cercanos a los nodos, intercambiadores o lanzaderas de transporte público, con el objeto de facilitar el acceso al centro de la ciudad a través de la combinación de transporte privado y público. La medida está especialmente diseñada para los residentes de los distritos periféricos del municipio y su entorno.
4. Promover la construcción de nuevos aparcamientos de carácter público convencional en el municipio de Valencia, con el objeto de favorecer de evitar los desplazamientos diarios en busca de aparcamiento y, por tanto, mejorar la movilidad sostenible en todo el municipio.

(continuación)

Control y gestión de aparcamientos — PA-RT-15

Desarrollo de la medida

A continuación se muestra un listado de los aparcamientos privados de uso público:

Nombre	Dirección	Nº Plazas
Hospital General Interior	Calle Misericordia nº3	544
Parking Garaje Salvatierra SL	Conde Salvatierra	125
El Corte Inglés	Pintor Sorolla	ND
Parking Malilla	Joaquín Benlloch	34
Parking de Autobuses (CACSA)	Autopista del Saler	ND
Parking Urbi-Plan	Dr. Manuel Candela	167
Parking Turismos L´Oceanografic	Camino las Morenas	ND
Parking Lauria	Roger de Lauria	520
Parking Vincci-Lys	Martínez Cubells	293
Parking Centro	Portillo de S. Jorge	200
Parking Aza-Ruzafa	General San Martín	220
Parking Plaza	General San Martín	65
Garaje Astoria	Cádiz	100
Garaje Geypar SA	Sueca	60
Garajes Talleres Moyá SL	Buenos Aires	93
Parking Cirilo Amorós 8	Cirilo Amorós	125
Parking Aza-Colón	Colón	100
Parking Pizarro Doce SA	Pizarro	90
Parking Burdeos	Pizarro	60
Parking Colón 60	Colón	100
Parking Destro SA	Isabel La Católica	280
Parking Cirilo Amorós 62	Cirilo Amorós	200
Parking Mediterráneo	Cirilo Amorós	80
Garaje Alaska	Ciscar	85
Parking Marqués del Turia 62	Marqués del Turia	50
Parking Barrera	San Vicente Mártir	83
Parking Central	Guillem de Castro	310
Aparcamiento Aspas	Literato Gabriel Miró	360
Parking Jesús	Alcira	70
Garaje Guimerá	Ángel Guimerá	65
Parking Marvá 5	Marvá	299
Aparcamiento Bisbal	San Vicente Mártir	50
Parking Nuevo Centro	Pío XII	2600
Parking Hipercor	Pío XII	438
Parking Trade Center	Ricardo Micó	136
Parking Trade Center	P. Beltrán Báguena	77
Parking La Fé SL	Padre Ferris	100
Parking del Palau	Pl. Arquitectos Calvo	543
Parking Quirón SA	Av. Blasco Ibañez	42
Parking E.E.S.S. ASPA SA	Cardenal Benlloch	152
Parking Misericordia	Casa Misericordia	70
Parking Santa Teresa SL	Gaspar Aguilar	275
Parking Jesús	Callosa d´en Sarriá	65
Vinauto	Ciscar nº21	280

(continuación)

Control y gestión de aparcamientos.	PA-RT-15

Desarrollo de la medida

A continuación se muestra un listado de los aparcamientos públicos:

Nombre	Dirección	Nº Plazas
Plaza de la Reina	Pl. de la Reina	342
Barón de Cárcer-S.Sgustín-S. Vicente	B. Cárcer- S. Vicente	550
Glorieta-Paz	Pl. Tetuan	393
Porta de la Mar-Colón	Av. Navarro Reverter	206
Héroe Romeu	Buen Orden	150
Santa María Micaela	Santa María Micaela	468
Dr. Waksman	Av. Dr. Waksman	200
Regne	Maestro Gozalbo	97
Hospital General	Av. Tres Cruces	145
Parcent	Pl. Ciudad de Brujas	428
Alfonso Verdeguer- La Fe	Alfonso Verdeguer	410
J.J. Domine	J. J. Dómine	290
Primado Reig-Av. Cataluña	Pl. Nelson Mandela	603
Mercado de Colón	Cirilo Amorós	530
Palacio de Congresos	D. Nicasio Benlloch	602
Paseo de la Alameda	Pl. Arquitectos Calvo	544
Parking Severo Ochoa	Profesor Doctor Severo Ochoa	417
Av. Pío XII-Godelletea-Médico Vicente Torrent	Pl. Melchor Hoyos Pérez	140
Mercado de Ruzafa	Consolat Mar-Reina Doña María	173

El objetivo de los presentes planes de acción es fomentar la construcción de nuevos aparcamientos públicos en el municipio. En esta línea de acción se encuentran los siguientes aparcamientos:

Nombre	Estado
Ruaya (Sagunto-Bilbao)	Fase de obras
Ingeniero Rafael Janini	Fase de obras
Explorador´Andrés	Fase de obras
Ayora	Fase de tramitación
Duque de Mandas-Rincón de la Ermita	Fase de tramitación
Tierno Galván	Fase de tramitación
Vinatea-Hospital	Fase de tramitación
Alfahuir	Fase de tramitación
Reino de Valencia-Luis Oliag	Fase de tramitación
Alquerías de Bellver	Fase de tramitación
Brasil-Castan Tobeñas- Navarro Cabanes	Fase de tramitación
Escultor Frechina	Fase de tramitación

Para complementar la información contenida en la ficha de actuación consultar el ANEXO II: PLANO DE LOCALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS Y SU ESTADO ACTUAL.

Tabla 21: Medida 15: Control y gestión de aparcamientos.

Fomento del uso de neumáticos silenciosos en vehículos automóviles. — PA-RT-16

Descripción

El ruido de rodadura contribuye en torno a un 15% del ruido total generado por un vehículo a velocidades de 50km/h, mientras que el grado de contribución supera el 60% para velocidades de 80km/h. En consecuencia, una medida eficaz para reducir el ruido generado por el tráfico rodado consiste en disminuir el ruido de rodadura de los neumáticos.

Por otra parte, el neumático, como componente del triángulo de seguridad del vehículo (frenos, neumáticos, suspensión), está sujeto a ensayos de homologación para su comercialización en la Unión Europea. De los distintos ensayos a los que serán sometidos los neumáticos para su homologación, se encuentra el definido en el Reglamento nº117, relativo a las emisiones de ruido de rodadura y a la adherencia en superficie mojada.

Este Reglamento, en vigor desde octubre de 2008, supuso que a corto y medio plazo los neumáticos que se comercializan se puedan clasificar en función de si han sido aprobados o no según el Reglamento citado y, de esta forma, se pueda asegurar o no que los mismos cumplen con los requisitos necesarios para minimizar el impacto acústico asociado a su circulación.

Bajo este nuevo escenario, la medida propuesta consiste en valorar la posibilidad de establecer ventajas económicas tales como la reducción del impuesto de vehículos de tracción mecánica a aquellos vehículos que circulen con neumáticos homologados según el Reglamento nº117 de la Unión Europea, previa verificación de los mismos.

Objetivo

- Impulsar el empleo de neumáticos de bajo nivel de emisión de ruido de rodadura en los vehículos automóviles que circulan por el municipio.
- Reducir el impacto acústico derivado del tráfico rodado.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
% de vehículos con neumáticos silenciosos	
Inversión	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora		Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	X
Medio		Carácter general	
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	
Policía Local	X	Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- La medida descrita es de aplicación a todos los vehículos ligeros que circulan por el municipio de Valencia.

Resultados

- Mejora de las condiciones acústicas del casco urbano.
- Disminución cualitativa del ruido de rodadura producido por las interacciones entre los neumáticos y la superficie del pavimento. La reducción del impacto acústico dependerá de la velocidad de paso y del porcentaje de vehículos con neumáticos homologados, estimándose una mejora de 1 a 5 dBA en circulación urbana.

Tabla 22: Medida 16: Fomento del uso de neumáticos silenciosos.

Reducción del impacto acústico originado por los grandes infraestructuras viarias.

PA-RT-17

Descripción

Esta medida trata sobre las intenciones manifiestas del Ayuntamiento del municipio de Valencia de defender los intereses de los ciudadanos frente a los problemas derivados de las grandes infraestructuras viarias, competencia de la Dirección General de Carreteras y de otras administraciones, debido al gran volumen de tráfico rodado que soportan dichas vías. El objetivo a conseguir por parte del Ayuntamiento de Valencia es minimizar el impacto acústico generado sobre la población por el tráfico rodado de estos grandes ejes viarios, colaborando con los organismos encargados de la gestión de dichas infraestructuras.

Para ello, con el objeto de subsanar las situaciones acústicas incompatibles por la presencia de usos sensibles consolidados aledaños a las infraestructuras viarias, se plantea la posibilidad de firmar **convenios** de colaboración y otros instrumentos de cooperación para la elaboración de los mapas de ruido y de los planes de acción así como su ejecución, control y seguimiento, en aquellas actuaciones competencia de la Dirección General de Carreteras u otras administraciones que se desarrollen en el municipio.

Objetivo

- Proteger y defender a la ciudadanía frente al ruido generado por los grandes ejes viarios.
- Acordar medidas generales de forma conjunta con los organismos gestores de dichas infraestructuras.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº proyectos conjuntos	
Inversión	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora	X	Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio	X	Carácter general	
Receptor	X	Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	
Planeamiento	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Programas actuación integrada (PAI)	X	Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- El Ayuntamiento velará por aquellas zonas en las que la afección sonora sufrida por la población se deba principalmente al ruido producido por los grandes ejes viarios.

Resultados

- Los beneficios que aporta esta medida son difíciles de cuantificar numéricamente al ser una medida preventiva a largo plazo, además, siempre dependerán de los acuerdos y actuaciones pactados con el Ministerio de Fomento.

Tabla 23: Medida 17: Reducción del ruido de las grandes infraestructuras viarias.

11.1.2. Sobre el tráfico ferroviario.

Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril.	**PA-RF-01**

Descripción

En esta medida se presentan un conjunto de propuestas e iniciativas por parte del Ayuntamiento del municipio de Valencia, cuya finalidad es la defensa de los intereses de los ciudadanos frente a los problemas derivados del transporte ferroviario competencia de otras Administraciones Públicas y la colaboración con los organismos encargados de la gestión del ferrocarril con el objeto de mejorar sus infraestructuras, siempre con fines acústicos.

Para ello, se recopilará información de las posibles soluciones a este problema y se dará traslado a los organismos competentes, con el objeto de minimizar la afección acústica originada. Además, con el objeto de subsanar las situaciones acústicas incompatibles por la presencia de usos sensibles consolidados aledaños a las infraestructuras ferroviarias, se plantea la posibilidad de firmar diversos **convenios** de colaboración y otros instrumentos de cooperación para la elaboración de los mapas de ruido y los planes de acción así como su ejecución, control y seguimiento, en aquellas actuaciones competencia de ADIF y de la Generalitat Valenciana que se desarrollen en el municipio. También se instará a dichos organismos sobre la posibilidad de que desarrollen las siguientes acciones:

- Atenuar y minimizar el ruido provocado por las máquinas mediante la implantación de sistemas de frenado menos ruidosos, retiro de la maquinaria obsoleta y antigua y clasificación de los trenes con una etiqueta acústica en función de los niveles sonoros emitidos.
- Realizar un mantenimiento periódico de las vías con el fin de conservarlas en perfecto estado, eliminando las corrugaciones con trenes amoladores, e instalando asentamientos antivibratorios
- Mejorar la gestión del tráfico ferroviario para la cual se propone:
  - Estudio de viabilidad sobre la ejecución de circunvalaciones para los trenes de paso.
  - Estudio de un posible soterramiento del ferrocarril en determinadas zonas de la ciudad.
  - Redistribución de los horarios y servicios, disminuyendo la actividad nocturna

Objetivo

- Proteger y defender a la ciudadanía frente al ruido generado por el transporte ferroviario.
- Acordar medidas generales de forma conjunta con los organismos gestores del ferrocarril.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº proyectos conjuntos	
Inversión	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora	X	Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio	X	Carácter general	
Receptor	X	Carácter específico	X

Servicios implicados

Planeamiento	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Programas actuación integrada (PAI)	X	Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- El Ayuntamiento velará por las zonas en las que la afección sonora sufrida por la población se deba principalmente al transporte ferroviario, aunque extenderá la medida a todo el municipio.

Resultados

- Los beneficios que aporta esta medida son difíciles de cuantificar numéricamente al ser una medida preventiva a largo plazo, además, siempre dependerán de los acuerdos y actuaciones pactados con el organismo gestor del ferrocarril.

(continuación)

Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril: Proyecto “ Valencia Parque Central ”	PA-RF-01

Desarrollo de la medida

Entre los proyectos más ambiciosos puestos en marcha en el municipio de Valencia está sin duda el denominado proyecto “Parque Central”. De acuerdo a la información pública por la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad, se trata de una operación urbanística de gran envergadura en el entorno de la Estación Norte de ferrocarril que implicará, entre otras actuaciones, el soterramiento del ferrocarril en la zona, la liberación de espacio actualmente ocupado por las vías, la creación de grandes espacios verdes, la reurbanización de la zona, el traslado de instalaciones industriales, o las mejoras en las conexiones viarias. Uno de los resultados de esta gran actuación será sin duda la reducción del impacto acústico asociado al tráfico ferroviario en el entorno.

El proyecto consiste en la implantación de un gran área verde -Parque Central de Valencia- en los terrenos que actualmente están ocupados por la playa de vías y otras instalaciones de RENFE, una vez liberados de su uso ferroviario, así como por otros terrenos de titularidad privada, en el sector comprendido entre las Grandes Vías de Ramón y Cajal y Germanías, la calle Filipinas, las avenidas de Peris y Valero y Cesar Giorgeta, la calle San Vicente Mártir y las traseras de las manzanas de las calles Dr. Gil y Morte y Dr. Vila Barberá, en la frontera de los distritos de Quatre Carreres y Jesús.

Esta actuación representa la propuesta más ambiciosa, en materia de nuevos parques, del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y forma parte de una gran operación urbanística que comprende el traslado a Fuente de San Luis de las instalaciones de mercancías de RENFE, el soterramiento de la penetración a la Estación del Norte y el traslado y reconversión de las instalaciones de MACOSA, Cervezas "El Turia" y adyacentes, así como el enlace de las Grandes Vías con Ausias March, configurando así el nuevo espacio clave para el sector centro y sur de la ciudad de Valencia.

Este proyecto se propuso después de efectuar el análisis de la situación de las juntas municipales de Russafa y Abastos y de identificar que las vías de ferrocarril constituían una barrera física entre ellos. Es por ello que se ha decidido soterrar todo el tramo ferroviario comprendido entre el Nuevo Cauce del Río Turia y la Estación Término para permitir la permeabilización de los barrios del suroeste del municipio con Russafa y, además, posibilitar la creación de un gran parque en los actuales terrenos de playas de vías, talleres e instalaciones ferroviarias inmediatos a la Estación Norte.

La actuación descrita también propone declarar la Estación Norte como Bien de Interés cultural, indicando que los terrenos afectados por la actuación están incluidos dentro del ámbito del Conjunto Histórico de Valencia declarado Bien de Interés Cultural.

Las actuaciones que recoge el proyecto referentes a la red viaria, pretenden corregir los desequilibrios que produce la actual estructura radioconcéntrica del municipio y resolver la conexión de las avenidas que confluyen en el área mediante la sustitución del túnel de las Grandes Vías (recuperando el paseo central que originariamente tuvieron) y del paso elevado de la ronda de Tránsitos, por sendos elementos viarios en superficie. La ejecución de un nuevo bulevar , la futura avenida de Federico García Lorca, como eje articulador de los distritos de Quatre Carreres y Jesús, asegurará tal permeabilidad transversal. Esta propuesta de red viaria se complementará con la potenciación del transporte público en el ámbito urbano y metropolitano, la consolidación de las líneas de cercanías y largo recorrido de RENFE y la creación de un intercambiador modal con la actual Estación Termino que incluya la construcción de una nueva estación de metro en la calle Bailén.

Tabla 24: Medida 18: Reducción del ruido de ferrocarril.

11.1.3. Sobre las actividades portuarias.

Reducción del impacto acústico originado por las actividades portuarias	**PA-AP-01**

Descripción

El incremento de los intercambios comerciales nacionales e internacionales a través del mar en los últimos años ha marcado un ritmo muy rápido de adaptación a los puertos comerciales y, al mismo tiempo, la relación establecida entre la ciudad y el puerto se ha ido deteriorando con este crecimiento. La frontera de separación puerto-ciudad se ha convertido en una zona en la que se producen numerosas tensiones de naturaleza muy diversa: urbanísticas, ambientales, sociales, etc.

Con la presente medida se pretende reflejar las intenciones manifiestas del Ayuntamiento de Valencia de defender los intereses de los ciudadanos frente a los problemas derivados de las actividades portuarias competencia de otras Administraciones Públicas y colaborar con los organismos encargados de la gestión del puerto de Valencia con el objeto de mejorar sus infraestructuras y su operatividad, siempre con fines acústicos.

Con tal fin se propone recopilar información de las posibles soluciones a problemas acústicos asociados a las actividades portuarias particulares del puerto de Valencia, y además, con el objeto de subsanar las situaciones acústicas incompatibles por la presencia de usos sensibles consolidados aledaños a las infraestructuras portuarias, se plantea la posibilidad de firmar diversos **convenios** de colaboración y otros instrumentos de cooperación para la elaboración de los mapas de ruido y los planes de acción así como su ejecución, control y seguimiento, en aquellas actuaciones que se desarrollen en el municipio

Objetivo

- Reducir la contaminación acústica derivada de determinadas actividades portuarias como es el tráfico de vehículos pesados, el uso de maquinaria pesada , etc.
- Coordinación entre administraciones de los procesos de Gestión de la contaminación acústica, desarrollados en el entorno urbano y en el entorno portuario.
- Desarrollo de iniciativas conjuntas de control del medio en la interfaz puerto-ciudad, con especial atención al seguimiento y control de la contaminación acústica.
- Sensibilización de los agentes que intervienen en las actividades portuarias acerca de la importancia del medio costero y de la necesidad de su preservación acústica.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº de nuevos usuarios de bici / año	
Grado de satisfacción de los usuarios	
Grado de mejora en la admón.	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	X
Medio	X	Carácter general	
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Contaminación acústica	X

Zonas de aplicación

- El ámbito de aplicación de esta medida será el puerto de Valencia y su entorno.

Resultados

- Los resultados que se estima obtener con el desarrollo de esta medida supondrán una reducción de la contaminación acústica asociada a las actividades portuarias que se refleja en el Mapa Estratégico de Ruido del entorno del puerto.

Tabla 25: Medida 19: Reducción del ruido de las actividades portuarias.

11.1.4. Sobre el tráfico aéreo

Reducción del impacto acústico originado por el tráfico aéreo.	PA-AV-01

Descripción

Este plan trata sobre las intenciones del Ayuntamiento del municipio de Valencia de defender los intereses de los ciudadanos frente a los problemas derivados del tráfico aéreo y agilizar la colaboración con los organismos encargados de la gestión del tráfico aéreo para minimizar la afección de ruido originada por este medio de transporte. Para ello, en la actualidad se trabaja en recopilar información sobre posibles soluciones al impacto sonoro originado por las aeronaves y de la situación acústica sufrida por la población afectada por el tráfico aéreo. Siguiendo esta línea estratégica de actuaciones, el Ayuntamiento de Valencia se reúne de forma periódica con AENA para definir actuaciones antirruido que permitan minimizar el impacto generado por este medio de transporte.

Además, con el objeto de subsanar las situaciones acústicas incompatibles por la presencia de usos sensibles consolidados afectados por el tráfico aéreo, se plantea la posibilidad de firmar diversos **convenios** de colaboración y otros instrumentos de cooperación para la elaboración de los mapas de ruido y los planes de acción así como su ejecución, control y seguimiento, en aquellas actuaciones competencia de AENA que afecten al municipio.

Objetivo

- Definir actuaciones antirruido concretas para el aeropuerto de Valencia.
- Defender y proteger al ciudadano frente a los impactos acústicos devenidos del tráfico aéreo.
- Exigir medidas al organismo gestor del transporte aéreo para la disminución del impacto acústico originado por la aviación en el municipio de Valencia.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Evolución de los niveles de ruido en zonas sensibles	
Inversión	
Acuerdos conseguidos	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora	X	Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio	X	Carácter general	
Receptor	X	Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local		Patrimonio Histórico y Cultural	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida de control y protección de la población se aplicará, especialmente, en zonas de la ciudad que estén próximas al aeropuerto y a las rutas de aproximación de las aeronaves.

Resultados

- Los beneficios aportados son difíciles de cuantificar numéricamente ya que se trata de una medida preventiva a largo plazo. Los resultados dependen del grado de aplicación de los acuerdos y actuaciones pactados con el organismo gestor del aeropuerto (AENA).

(continuación)

Actuaciones antirruido aplicadas en el aeropuerto de Valencia	PA-AV-01

Desarrollo de la medida

Las actuaciones definidas en el aeropuerto de Valencia para combatir la contaminación acústica se clasifican en las siguientes líneas estratégicas de acción:

1. Establecer la configuración de pistas preferentes por razones medioambientales: Siempre que las condiciones existentes lo permitan, la configuración de pistas será: llegadas y salidas por la pista 30 por razones medioambientales.
2. Definir una disciplina de tráfico aéreo en las salidas, llegadas, uso de reversa y APU (Unidad Auxiliar de Potencia): Se realizará un seguimiento radar en las trayectorias de salida y entrada al aeropuerto, así como la medición del nivel acústico producido por cada operación. El sistema funciona las 24 horas de forma automática y para la identificación de la aeronave se dispone de los datos radar y planes de vuelo así como de la posición de la aeronave en cada instante. El término “noche” se aplica para el periodo comprendido entre las 23:00h y las 07:00h mientras que el término “día” se corresponde con el periodo que va desde 07:00h a las 23:00h.

El **procedimiento antirruido** que se siguirá en el aeropuerto de Valencia comprende las siguientes actuaciones:

- Salvo por razones de seguridad o instrucciones específicas, las aeronaves deberán seguir la trayectoria nominal hasta haber librado 6000 FT de altitud.
- Los despegues seguirán un procedimiento de atenuación concreto y definido.
- Durante los aterrizajes:
  - Uso de la reversa: salvo por razones de seguridad, no se utilizará el empuje de reversa en régimen superior al de ralentí en periodo nocturno; si se requiere se deberá avisar al departamento de medioambiente del aeropuerto con suficiente antelación.
  - Las trayectorias de aproximación final se consideran rutas de atenuación de ruido en las últimas 6NM antes del umbral de pista, por ello las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se realizarán de acuerdo al protocolo establecido. No se autorizarán aproximaciones visuales en circuito que infrinjan estos criterios.
- Asimismo existen restricciones en los distintos puestos de estacionamiento del aeropuerto de Valencia para los periodos día y noche.

El **proyecto más ambicioso** en el que actualmente está sumergido el Ayuntamiento de Valencia, en cooperación con otros Ayuntamientos (Quart de Poblet, Xirivella, Aldaia, Riba Roja de Turia, Manises y Mislata) y AENA, consiste en **la instalación de un sistema de seguimiento de trayectorias y monitoreado del aeropuerto de Valencia**.

Tabla 26: Medida 20: Reducción del ruido por tráfico aéreo.

11.1.5. Sobre la industria

Control de actividades industriales, comerciales y de servicios	PA-IND-01

Descripción

Esta actuación afecta a las actividades industriales, comerciales y de servicios, tanto públicas como privadas, sujetas a autorización ambiental integrada, licencia ambiental o comunicación ambiental. Se trata fundamentalmente de potenciar los mecanismos de control para el cumplimiento de lo establecido en el Título X la Ordenanza municipal de protección contra la contaminación acústica, relativo a las normas generales aplicables a actividades sujetas a licencia. Las medidas propuestas son las siguientes:

- Control de los contenidos de los estudios acústicos, en base a lo establecido en el artículo 41 de la Ordenanza.
- Control de los certificados acreditativos de la eficacia de las medidas de prevención de ruidos y vibraciones, según el artículo 42 de la Ordenanza.
- Inspecciones periódicas y/o por sorpresa para comprobar que respetan los horarios de funcionamiento definidos con carácter previo.

Objetivo

- Control de los requisitos generales aplicables a actividades sujetas a licencia.
- Control de los horarios de funcionamiento de las industrias especialmente ruidosas.
- Reducción del ruido debido a las actividades industriales, comerciales y de servicios.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº industrias inspeccionadas / año	
Nº sanciones incumplimiento horario / año	

Características

Tipo de medida:		Plazo de ejecución:	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora		Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	
Receptor		Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local	X	Patrimonio Histórico y Cultural	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Actividades	X	Contaminación Acústica	

Zonas de aplicación

- Esta medida es de aplicación a las zonas y polígonos industriales existentes en el municipio de Valencia, especialmente a la zona portuaria ya que presenta la mayor afección por ruido industrial del municipio.

Resultados

- Los resultados serán una reducción y control del ruido originado por focos industriales que afecten significativamente a la población, especialmente, en horario nocturno, aportando una clara mejora de la calidad de vida a la población.

Tabla 27. Medida 21: Control de actividades industriales, comerciales y de servicio.

11.1.6. Sobre las actividades de los servicios de limpieza viaria y recogida de residuos y jardinería.

Mejora acústica en los sistemas de limpieza viaria y recogida de residuos.	**PA-LJ-01**

Descripción

Con esta acción pretende fomentar el análisis y estudio de los nuevos sistemas y tecnologías para la recogida y tratamiento de RSU con la finalidad de valorar la viabilidad de implantar dichos sistemas en el municipio de Valencia. Entre las distintas posibilidades existentes, se pretende valorar la implantación las siguientes medidas:

- Analizar la viabilidad de realizar un estudio sobre la mejora en la acústica asociada a la implantación de un sistema de recogida neumático y/o basado en contenedores soterrados.
- Estudiar la mejora acústica aportada por la sustitución progresiva de los contenedores tradicionales por otros más sofisticados, especialmente desde el punto de vista de la variable acústica.
- Valorar la mejora acústica aportada por la sustitución de los vehículos tradicionales de recogida por otros de carga lateral y con motores híbridos o eléctricos, y con contenedores con mayor capacidad (3.200 litros o similares).
- Aumento del espacio entre contenedores –de mayor capacidad- reduciendo así el número de paradas del camión colector.
- Estudio y control de los niveles de emisión sonora de los camiones y maquinaria vinculada a las actividades de recogida de residuos y limpieza viaria.

Objetivo

- Optimización de las actividades de limpieza y recogida de residuos sólidos urbanos para minimizar las emisiones sonoras de los vehículos y sistemas empleados en dichas actividades.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Tecnología aplicada	
Nº de puntos de recolección	
Inversión	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Contaminación Acústica	X
Residuos Sólidos	X		
Educación		Medioambiente y cambio climático	

Zonas de aplicación

- Esta medida es de aplicación general en el municipio de Valencia, si bien se puede focalizar en los puntos de la cuidad más conflictivos considerando la variable acústica.
- Considerar la posibilidad de soterrar los contenedores durante las obras de reurbanización de las calles y barrios del municipio. Ya existen contenedores de este tipo en Patraix y Los Leones.

Resultado

- Es difícil cuantificarlo ya que estará relacionado con la disminución de la frecuencia de parada de los camiones recolectores, del tipo de camión empleado o incluso de la eliminación del paso de camiones por los puntos más conflictivos del municipio, es decir, del diseño de rutas.

(continuación)

Mejora acústica en los sistemas de limpieza viaria y recogida de residuos	PA-LJ-01

Desarrollo de la medida

Con el objeto de reducir el impacto acústico asociado a las tareas de limpieza y recogida de residuos que realizan, diariamente, en el municipio de Valencia, se presentan las siguientes líneas de acción:

1. Valorar la mejora acústica asociada al uso de contenedores de carga lateral en los distintos barrios que conforman el municipio. Este tipo de contenedores, además de presentar adaptaciones en su tapa para evitar el golpeo molesto de la tapa al cerrarse, presentan mayor capacidad que los contenedores tradicionales y son más grandes, lo que evita que se puedan desplazar manualmente, evitando así el molesto ruido asociado al arrastre de contenedores tradicionales durante las operaciones de recogida de RSU. Por otra parte, al incrementarse la capacidad de carga, aumenta el espacio entre contenedores, permitiendo que se reduzca el número de paradas del camión colector durante el proceso de recogida de residuos.

   Estos contenedores disponen de un sistema de cierre muy efectivo que impide la fuga de malos olores; esta característica favorece que se reduzca la frecuencia de paso del camión colector y por tanto el impacto acústico asociado a su circulación.

2. Estudiar la mejora acústica asociada al empleo, de forma progresiva, de camiones de carga lateral para las actividades de recogida de RSU. El empleo sistemático de este tipo de camiones colectores en las actividades de recogida de los RSU generados en el municipio aporta una serie de ventajas acústicas frente al empleo de camiones tradicionales (carga trasera). Las ventajas ofertadas son las que se señalan a continuación:

   - Permiten la disminución de las emisiones sonoras durante las actividades de carga y descarga.
   - Presentan una mayor capacidad de carga, lo que implica un menor número de recogidas y por tanto, reducción del impacto acústico asociado.
   - Permiten la utilización de contenedores de carga lateral frente a contenedores tradicionales.
   - Se incrementa la rapidez de la operación, puesto que la recogida es automática, y por tanto, el periodo de emisiones sonoras a la atmósfera.

3. Estudiar la viabilidad de soterrar los contenedores durante las obras de reurbanización de calles y barrios del municipio. Este tipo de contenedores presentan las mismas ventajas acústicas que los de carga lateral con una salvedad: reducen el impacto visual y paisajístico del área dónde se localizan.

4. Optimizar las rutas e itinerarios de recogida: la medida consiste en considerar la variable acústica en el diseño de las rutas de recogida de RSU.

5. Controlar el adecuado mantenimiento de los vehículos de la flota: mediante revisiones acústicas periódicas y la elaboración de un programa de control por parte la empresa responsable.

Tabla 28: Medida 22: Mejora acústica en los sistemas de recogida de residuos.

Control del ruido de las tareas de limpieza viaria y de recogida de residuos	PA-LJ-02

Descripción

A través de la presente medida se trata de controlar y minimizar las emisiones sonoras producidas durante la realización de las tareas de limpieza y recogida de residuos en el municipio de Valencia. Para ello, se tendrán en cuenta las siguientes acciones de carácter estratégico en las licitaciones de prestación de servicios de recogida de RSU:

- Exigencia del uso de maquinaria eficiente según los criterios acústicos, y contemplar la obligatoriedad de realizar un mantenimiento preventivo adecuado de la maquinaria, incluyendo tests de emisiones sonoras de vehículos en actividad.
- Exigencia del cumplimiento de lo especificado en el RD 212/2002 y en el RD 534/2006, por el que se modifica el RD anterior, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas.
- Establecer programas de sensibilización y concienciación para los empleados del sector.

Objetivo

- Minimizar el ruido producido durante la realización de las tareas de limpieza y recogida de residuos en la ciudad.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Licitaciones adaptadas	
Nº sanciones	
Nº Charlas informativas al sector	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local		Patrimonio Histórico y Cultural	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	X
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida es de aplicación general en la cuidad de Valencia puesto que va dirigida a la/s empresa/s encargada/s de las tareas de limpieza y recogida de residuos sólidos dentro del municipio.

Resultados

- A medio / largo plazo se verán las adaptaciones de las tareas de limpieza y recogida de residuos instigadas desde esta medida suponiendo una minimización del ruido provocado por dichas actividades.

Tabla 29. Medida 23: Control de ruido de tareas de limpieza y recogida de residuos sólidos

Control del ruido de las tareas de jardinería — PA-LJ-03

Descripción

Mediante la presente medida, se trata de controlar y minimizar las emisiones sonoras producidas durante la realización de las tareas de jardinería en el municipio de Valencia. Para ello, se tendrán en cuenta las siguientes acciones de carácter estratégico en las licitaciones de prestación de servicios de jardinería:

- Exigencia del uso de maquinaria eficiente según los criterios acústicos, y contemplar la obligatoriedad de realizar un mantenimiento preventivo adecuado de la maquinaria, incluyendo tests de emisiones sonoras de vehículos en actividad tales como segadoras, cortacésped...
- Exigencia del cumplimiento de lo especificado en el RD 212/2002 y en el RD 534/2006, por el que se modifica el RD anterior, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas.

Además, el Ayuntamiento propone realizar controles de emisión sonora periódicamente para controlar y minimizar el ruido producido por la maquinaría de jardinería.

Objetivo

- Minimizar el ruido producido durante la realización de las tareas de jardinería en la ciudad.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Licitaciones adaptadas	
Nº sanciones	
Nº Charlas informativas al sector	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local		Patrimonio Histórico y Cultural	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Jardinería	X
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida es de aplicación general en la cuidad de Valencia puesto que va dirigida a la/s empresa/s encargada/s de las tareas de jardinería dentro del municipio.

Resultados

- El control, por parte del Ayuntamiento, sobre el ruido emitido por la maquinaria y las tareas de jardinería tendrá un efecto a medio plazo minimizando el impacto sonoro generado por dichos elementos.

Tabla 30. Medida 24: Control de ruido de las tareas de jardinería

11.1.7. Sobre actividades de ocio

Gestión de ZAS (Zonas Acústicamente Saturadas)	PA-ACT-01

Descripción

Con esta medida se pretende establecer algunos mecanismos de control que velen y potencien el cumplimiento de lo establecido en el Título XII, relativo a la declaración de zona acústicamente saturada, de la Ordenanza municipal de protección contra la contaminación acústica de Valencia.

Las acciones que se proponen para mejorar el control y gestión de ZAS son las siguientes:

1. Controlar el ruido generado en el ambiente exterior de zonas de ocio, fomentado la presencia policial para minimizar la generación de molestias en el vecindario, y sirviendo de motivo para su estudio como ZAS.
2. Controlar el ruido en el interior de los locales de ocio mediante de los requerimientos especificados en las auditorias acústicas correspondientes.
3. Regular la concesión de nuevas licencias o la ampliación de las ya existentes.
4. Incrementar el control policial para asegurar que se cumplen los horarios y el adecuado funcionamiento de los locales (puertas y ventanas cerradas, dobles puertas de acceso...).
5. Desarrollo de campañas de concienciación y sensibilización en las zonas de ocio.

Actualmente en el municipio de Valencia hay dos zonas oficialmente declaradas como acústicamente saturadas: la zona Xúquer, la zona Woody y la zona de Juan Llorens se encuentra en fase de alegaciones.

Objetivos

- Clasificar las zonas de la ciudad que presentan una mayor acumulación de establecimientos y locales de ocio en general, para adoptar medidas de mejora acústica en las mismas.
- Velar por el bienestar de los ciudadanos residentes en las zonas ruidosas de la ciudad.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº ZAS declaradas	
Disminución del nº quejas en ZAS	

Características

Tipo de medida:		Plazo de ejecución:	
Preventiva		Corto/medio plazo	
Correctora	X	Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	
Receptor		Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Licencias Urbanísticas	
Policía Local	X	Contaminación Acústica	X
Actividades	X	Bienestar social e integración	

Zonas de aplicación

- La declaración de ZAS se llevará a cabo principalmente en aquellas zonas en que se concentren numerosos locales de ocio y que hayan sido motivo de quejas y denuncias reiteradas por parte de los ciudadanos.

Resultados

- Disminución significativa del ruido originado en las zonas de ocio del municipio.
- Mejora de la calidad de vida de la población afectada por el ruido originado en estas zonas de ocio

Tabla 31. Medida 25: Definición y gestión de Zonas Acústicamente Saturadas (ZAS).

Limitaciones de uso en zonas residenciales — PA-ACT-02

Descripción

En aplicación de los artículos 46 y 47 de la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica, el Ayuntamiento no autorizará la ubicación de discotecas, salas de baile, salas de fiestas, locales de exhibiciones especiales o actividades con niveles sonoros de emisión en el interior del local análogos en edificios de uso dominante residencial o de uso mixto con uso residencial. De la misma manera, se controlará el espacio mínimo del local y los horarios de terrazas.

A fin de evitar la acumulación de locales de ocio en zonas de uso dominantemente residencial, no se autorizará la implantación de actividades destinadas a discoteca, sala de fiesta, sala de baile, café – teatro, café – concierto, café – cantante, locales de exhibiciones especiales, pubs, así como bares, cafeterías, restaurantes, salones de banquetes y similares que cuenten con ambientación musical si distasen un radio inferior a 65 metros hasta otra actividad de este tipo que ya cuente con licencia de apertura o de obra, excepto si la actividad es de uso terciario hotelero.

Objetivo

- Evitar la acumulación de actividades de ocio en las zonas de uso predominantemente residencial.
- Reducir la contaminación acústica y el número de personas afectadas debido al ocio nocturno.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nuevas zonas de ocio	
Nº actividades denegadas por estos motivos	
Grado de satisfacción de los ciudadanos	

Características

Tipo de medida:		Plazo de ejecución:	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora		Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	
Receptor		Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local		Patrimonio Histórico y Cultural	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	
Actividades	X	Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida es de aplicación a las actividades y lugares de ocio existentes en zonas residenciales en el municipio de Valencia.

Resultados

- Los beneficios acústicos de ésta medida pueden llegar incluso a la eliminación total del ruido originado en determinadas zonas, ofreciendo así una mejora en la calidad de vida de la población que habita en dichas zonas.

Tabla 32. Medida 26: Limitación de Actividades en zonas de uso residencial.

Elaboración de un plan específico para zonas de ocio nocturno	PA-ACT-03

Descripción

Con esta medida se pretende crear un plan específico para las zonas de ocio nocturno con el objetivo de controlar y mejorar la contaminación acústica generada por dichas zonas. Tendría como punto de mira las zonas de ocio nocturno que no han sido declaradas Zonas Acústicamente Saturadas (ZAS) y se basaría en la localización y en la aplicación de ciertas limitaciones a las actividades de ocio de dichas zonas.

Objetivo

- Minimizar el impacto sonoro generado por las zonas de ocio sobre los ciudadanos.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº de zonas controladas	
Nº mediciones realizadas	
Grado de satisfacción de los ciudadanos	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local	X	Patrimonio Histórico y Cultural	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos y Jardinería	
Actividades	X	Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida es de aplicación general en la cuidad de Valencia puesto que trata de controlar cualquier zona de ocio nocturno existente en el municipio.

Resultados

- A corto plazo se alcanzará una minimización de la molestia causada a los vecinos por las zonas de ocio nocturno que se reparten por la ciudad.

Tabla 33. Medida 27: Elaboración de un plan para zonas de ocio nocturno.

Control de actividades musicales mediante la instalación de limitadores de potencia.

PA-ACT-04

Descripción

Con el objeto de controlar los niveles sonoros generados por los equipos de locales musicales, y como complemento a otras medidas correctoras, como son los aislamientos acústicos, se propone la siguiente medida:

- Exigencia de instalación de limitadores de potencia sonora con micrófono y trasmisión telemática de datos en tiempo real en todos aquellos locales musicales de nueva apertura, en los locales ubicados en ZAS, y en todos aquellos locales que tengan reiteradas quejas y denuncias por parte de los ciudadanos.

Objetivo

- Controlar, de una forma efectiva, el funcionamiento de los locales musicales en lo que al nivel sonoro de la música se refiere, evitando quejas y denuncias de los vecinos potencialmente afectados.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
% locales musicales con limitadores en ZAS	
Nº limitadores instalados / año	
Inversión	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora	X	Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	
Receptor	X	Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local	X	Patrimonio Histórico y Cultural	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	
Actividades	X	Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Todos aquellos nuevos locales, o locales con quejas y denuncias o que estén ubicados en ZAS, independientemente del lugar donde se localicen dentro del municipio de Valencia.

Resultados

- Disminución significativa del número de quejas debido a ruidos por música en locales musicales.
- Control en tiempo real de las actividades musicales, detectando los posibles incumplimientos en el momento en que ocurren, a tiempo real.
- Reducción de la necesidad de realizar inspecciones “in situ” en los locales por parte de los técnicos municipales, optimizando por tanto el trabajo de control de estos técnicos municipales y de la policía local.

(continuación)

Características de los limitadores de potencia sonora	PA-ACT-04

Desarrollo de la medida

Para actividades que dispongan de instalaciones musicales, se contemplará la posibilidad de exigir la instalación de un limitador-controlador de potencia en bandas de frecuencia, dotado de micrófono, que cumpla con determinadas características, entre las cuales pueden señalarse las siguientes:

1. Capacidad para limitar en bandas de frecuencia.
2. Capacidad de intervención en la totalidad de la cadena de sonido.
3. Podrán disponer de un sistema de verificación interno que permita detectar al inicio de cada sesión, posibles manipulaciones o variaciones en la instalación sonora.
4. Posibilidad de que exista un micrófono y de un registro sonográfico o de almacenamiento de los niveles sonoros habidos en el local emisor, para cada una de las sesiones.
5. Podrá existir un sistema de acceso mediante claves que impida la variación de la configuración inicial, o que si ésta se realiza, quede registrado en una memoria interna del equipo.
6. Posibilidad de disponer de un sistema de transmisión remota *en tiempo real* de los niveles sonoros existentes en el local y de los datos almacenados en su memoria interna.
7. El almacenamiento de los niveles sonoros, así como de las verificaciones periódicas y los registros de los últimos accesos, se podrá hacer mediante soporte físico estable, de tal forma que no se vea afectado por fallos de tensión.
8. Podrán disponer de un sistema de precinto físico y por software que impida posibles manipulaciones posteriores, y si estas fuesen realizadas que queden almacenadas en la memoria interna del equipo.
9. Posibilidad de que exista un sistema de inspección que permita a los servicios técnicos municipales, la adquisición de los datos almacenados para que puedan ser analizados y evaluados.
10. Posibilidad de existencia de una pantalla visualizadora de los niveles de presión sonora continua equivalente con ponderación A registradas por los aparatos.

Una vez instalado el limitador-controlador, el titular se presentará un informe en el que se incluirá, entre otra, la siguiente información:

1. Instalación musical existente en el momento en que se instaló el limitador-controlador, indicando, marcas, modelos y números de serie de todos los componentes.
2. Esquema de la instalación musical con indicación de la ubicación del limitador- controlador.
3. Plano del local con indicación de la ubicación de los altavoces y posición del micrófono.
4. Máximos niveles de emisión sonora en tercios de octava, a 2 metros de distancia de los altavoces, una vez limitado el equipo de música.
5. Verificación del cumplimiento de los niveles límite en los recintos colindantes y en el exterior.

A fin de asegurar el correcto funcionamiento del limitador, se valorará la posibilidad de formalizar un servicio de mantenimiento permanente que permita, en caso de avería del equipo, la reparación o sustitución en un plazo no superior a una semana desde la aparición de la misma.

Tabla 34: Medida 28: Control de actividades mediante limitadores de potencia sonora.

Control del impacto sonoro generado por festejos, ferias y fiestas

PA-FE-01

Descripción

La celebración de actividades en la vía pública y espacios abiertos, en particular verbenas, conciertos y manifestaciones populares supone un aumento de la contaminación acústica del municipio. Es por ello que se propone controlar y gestionar los festejos a través de la aplicación de la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica. Por ello, el Ayuntamiento se propone controlar y minimizar el impacto sonoro ocasional, generado por el desarrollo de ferias y fiestas dentro del municipio de Valencia. Basándose en los siguientes 3 artículos de dicha Ordenanza:

- Artículo 17: en el que se controlan las manifestaciones populares.
- Artículo 18: referente a los conciertos y espectáculos singulares.
- Artículo 19: sobre las verbenas y otros actos de sonoridad.

En estos artículos se regula la potestad que posee el Ayuntamiento para limitar el horario de los eventos, la localización de los mismos y la limitación del ruido generado si procede, a través de la correspondiente autorización administrativa. Por ello se pretende realizar un control y seguimiento de actividades populares, festejos y manifestaciones por parte de las autoridades y/o servicios implicados mediante pruebas de sonido, delimitación del área de verbena, control del tráfico rodado y control de horarios.

Objetivos

- Controlar y gestionar las actividades celebradas en la vía pública y espacios abiertos, tales como conciertos, manifestaciones populares, festejos...
- Definición de un protocolo de actuación acústica para actividades en la vía pública en el municipio de Valencia.
- Controlar el cumplimiento de lo especificado en el Título III de la Ordenanza Municipal de Valencia relativo a *Actividades en la vía pública y espacios abiertos susceptibles de producir ruido y vibraciones.*

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº festejos no autorizados / año	
Nº incidencias acústicas / festejo	
Nº festejos ilegales celebrados / año	

Características

Tipo de medida:

Preventiva	X
Correctora	X

Plazo de ejecución:

Corto/medio plazo	X
Largo plazo	

Actuación sobre:

Emisor	X
Medio	
Receptor	X

Clasificación de la medida:

Plan Piloto	
Carácter general	X
Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Fiestas y cultura popular	X
Policía Local	X	Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida es de aplicación en todo el municipio de Valencia, especialmente afecta a aquellas zonas de la ciudad dónde se realizan conciertos, festejos de periodicidad anual (fallas), manifestaciones populares...

Resultado

- Minimización del impacto acústico producido por la ejecución eventual de festejos que afectan a las zonas residenciales del municipio.

(continuación)

Ficha acústica para la autorización de festejos	PA-FE-01

Desarrollo de la medida

DATOS DE LA ENTIDAD CIUDADANA RESPONSABLE DEL FESTEJO

Nombre.....Apellidos.....
Dirección.....C.P.....
Población.....Provincia.....
Razón social.....
Teléfono/s contacto.....Mail.....

DESCRIPCIÓN EQUIPOS (Tipo, Potencia, Nº altavoces, limitadores...)

PLANO O CROQUIS DE SITUACIÓN DE EQUIPOS

HORARIO DE LA ACTIVIDAD

Hora de inicio:

Hora de finalización:

NOTAS

Tabla 35: Medida 29: Control y gestión de festejos y celebraciones en la vía pública.

11.1.8. Sobre obras y edificación

Control de la emisión sonora de obras y maquinaria.	**PA-OBR-01**

Descripción

Los ruidos generados por las obras públicas y de edificación suelen ser motivo frecuente de quejas por parte de los vecinos que viven próximos a los lugares dónde éstas se llevan a cabo. Por ello, paralelamente a las acciones de control mediante medidas "in situ", principalmente en los casos en que haya quejas o denuncias, se propone realizar un control preventivo a la maquinaria a emplear para verificar que cumple con los en los Reales Decretos RD 524/2006 y RD 212/2002, por los que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libres, así como el llevar a cabo otras acciones complementarias de control, tales como:

- Limitación de los horarios de actividad de las obras.
- Control y exigencia de documentación completa y actualizada sobre la maquinaria a emplear: Marcado CE, declaración de conformidad, ficha técnica, potencia acústica garantizada.

Objetivo

- Controlar y gestionar las emisiones sonoras producidas por las actividades relacionadas con la edificación y las obras públicas en el municipio.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Falta documentación / máquina	
Nº sanciones incumplimiento horario / año	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	X
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	X
Policía Local	X	Patrimonio Histórico y Cultural	
Licencias Urbanísticas	X	Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- En general los controles se llevarán a cabo para obras que se ejecuten en todo el ámbito municipal de Valencia, especialmente en aquellas localizadas en zonas residenciales o que afecten a edificios de uso sanitario o docente.

Resultados

- Reducción significativa del impacto acústico percibido por la población debido a la ejecución de obras públicas y de edificación dentro de la ciudad. Esta disminución dependerá del grado de control que se lleve a cabo sobre las emisiones de la maquinaria, y de las medidas correctoras que se apliquen en cada caso.

Tabla 36. Medida 30: Control de la emisión sonora de obras y maquinaria

11.2. Actuaciones sobre el medio

La función principal de éstas medidas es la de dificultar y minimizar la propagación del ruido en su camino entre la fuente y el receptor. Éstas actuaciones se basan en:

11.2.1. Pantallas acústicas

Instalación de barreras y/o pantallas acústicas	**PA-PA-01**

Descripción

Con esta línea de actuación se busca fomentar la instalación de pantallas acústicas en aquellas infraestructuras de competencia municipal en las cuales se evidencie una afección acústica importante sobre la población, y en donde la implantación de estos sistemas de protección acústica sean posibles desde el punto de vista técnico y aconsejables desde otros puntos de vista (impacto visual).

Durante el periodo de desarrollo de esta medida se pretenden realizar estudios previos que permitan determinar la oportunidad de instalar pantallas y/o barreras acústicas en determinadas infraestructuras. En fases posteriores se procederá a la realización del proyecto constructivo y de ejecución de las barreras propuestas.

Esta medida se complementará con la labor por parte del Ayuntamiento de velar por el cumplimiento de lo establecido en los Planes de Acción, en lo referente a instalación de barreras acústicas, de aquellas infraestructuras viarias y ferroviarias competencia de otras administraciones y cuyo trazado transcurra por el término municipal de Valencia.

Objetivo

- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado y ferroviario.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº decibelios reducidos	
Inversión en barreras	
Nº pantallas/año	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor		Plan Piloto	
Medio	X	Carácter general	
Receptor		Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	X
Planeamiento	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	X
Programas actuación integrada (PAI)	X	Patrimonio Histórico y Cultural	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- El ámbito de aplicación para esta medida son las vías de la red vial principal del municipio de Valencia, en las cuales la afección acústica debido al tráfico rodado sea especialmente elevada.
- Esta medida se va a aplicar de forma específica en el conjunto de viviendas residenciales del municipio de Valencia, junto a la carretera V-30.

Resultados

- La implantación de esta medida permite reducir el nivel sonoro entre 5 y 10 dBA.

Tabla 37. Medida 31: Instalación de pantallas acústicas

Protección acústica de centros de enseñanza y de su entorno.	**PA-PA-02**

Descripción

La medida consiste en la promoción de la instalación de pantallas acústicas sobre el área perímetral de los centros de enseñanza del municipio de Valencia, con una doble finalidad:

- Proteger a los escolares del impacto acústico asociado al tráfico rodado en las calles próximas a los centros.
- Proteger el entorno de los colegios del impacto acústico generado por los alumnos en las zonas de recreo de los mismos, y por otros focos de ruido como la red de megafonía o las sirenas acústicas.

Objetivo

- Reducir la afección acústica en los entornos de los centros educativos.
- Mejorar las condiciones acústicas del alumnado con los consiguientes beneficios asociados en el proceso de aprendizaje.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº de colegios en los que se ha actuado	
Inversión en barreras	
Nº decibelios atenuados	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva		Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor		Plan Piloto	
Medio	X	Carácter general	
Receptor		Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Programas actuación integrada (PAI)		Patrimonio Histórico y Cultural	
Educación	X	Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta actuación se va a aplicar, con carácter de plan piloto, en seis colegios del municipio de Valencia: Fernando de los Ríos, Pinedo, Benimaclet, Santiago Grisolía, Comunidad Valencia y Primer Marqués del Turia.

Resultados

- La implantación de esta medida permite atenuar el impacto acústico existente entre 5 y 10 dBA.

Tabla 38. Medida 32: Instalación de pantallas acústicas en colegios municipales.

11.2.2. Insonorización de túneles

Insonorización de túneles	PA-PA-03

Descripción

Esta medida pretende minimizar el ruido generado tanto en las entradas y salidas de los túneles urbanos como en las estructuras de los pasos elevados dentro del municipio. Para ello, en los nuevos túneles proyectados, se llevará a cabo un estudio sobre la viabilidad de insonorizar los posibles elementos reflectantes de estas estructuras mediante:

- Instalación de materiales fonoabsorbentes en paredes y pilares (revestimientos fonoabsorbentes).
- Instalación de silenciadores.
- Estudio de colocación de pantallas y/o barreras acústicas en los puntos más conflictivos.

En el supuesto de que el estudio realizado sea favorable, se exigirá la aplicación de medidas correctivas para reducir el impacto acústico originado por la estructura, las cuales tendrán características similares a las ejecutadas para el acondicionamiento acústico de túnel Peset Aleixandre-General Avilés.

Objetivo

- Disminuir la componente de ruido reflejado en las proximidades de las entradas de los túneles y de los pasos a nivel ubicados en el municipio.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº ubicaciones insonorizadas / año	
Mediciones para evaluar mejora	
Inversión	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor		Plan Piloto	
Medio	X	Carácter general	
Receptor		Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	X
Planeamiento	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	X
Programas actuación integrada (PAI)	X	Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- En general, será una política a nivel municipal aplicándose a todos los nuevos túneles y pasos a nivel que se realicen dentro del municipio de Valencia.
- En especial, se estudiarán las estructuras que presenten más conflictividad en términos acústicos hacia zonas residenciales, docentes y/o sanitarias.

Resultados

- Esta medida supone una mejora acústica importante en las inmediaciones de las estructuras que, combinada con otras medidas como la aplicación de pavimentos fonoabsorbentes, puede reducir hasta 10 dBA el ruido recibido.

Tabla 39. Medida 33: Insonorización de túneles

11.2.3. Planeamiento urbanístico

Consideración de la variable acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico del municipio.	**PA-URB-01**

Descripción

Con este programa se pretende que en los nuevos planeamientos urbanísticos y de infraestructuras del municipio de Valencia se tenga en cuenta la variable acústica en la toma de decisiones. En esta línea de actuación, las medidas que se proponen son las siguientes:

- Promover la mejora de la calidad urbanística y ambiental del núcleo urbano de Valencia y su entorno con la incorporación de criterios de sostenibilidad, y en particular de criterios acústicos, en la planificación de los usos del suelo y de los equipamientos e infraestructuras.
- Exigir la realización de un Estudio Acústico en detalle que contenga lo establecido en el desarrollo de la presente ficha, para los Planes Parciales que desarrollen, en suelo urbanizable, nuevos sectores, en aquellos casos que así se establezca en la ficha de planeamiento de la Revisión del PGOU. En el resto de planes será necesario la justificación de que los usos previstos son compatibles con los niveles de ruido existentes en el municipio e incluidos en el Mapa Acústico del PAM, que se ajustan a su ordenación de actividades (sin generar en el entorno un incremento de los niveles sonoros por encima de los objetivos de calidad), y que la regulación del tráfico rodado se ajusta a la establecida en el PAM. Si se considera que existe alteración de las condiciones establecidas en el PAM, será necesaria la actualización del PAM para la zona del territorio afectada.

Objetivo

- Enfatizar la importancia de la variable acústica para la toma de decisiones en los instrumentos de planeamiento urbanístico y territorial, así como en el PGOU.
- Establecer los mecanismos adecuados en la planificación de las infraestructuras y desarrollos urbanísticos para disminuir la exposición al ruido del global de la población del municipio.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	

Nº actuaciones derivadas de la consideración de la problemática del ruido en los nuevos planeamientos urbanísticos.

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora		Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor		Plan Piloto	
Medio	X	Carácter general	X
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte	X	Obras de Infraestructuras	
Planeamiento	X	Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Programas actuación integrada (PAI)	X	Patrimonio Histórico y Cultural	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas aplicación

- El ámbito de aplicación para esta medida es todo el municipio de Valencia y, en particular, las nuevas zonas de urbanización y la extensión de la ciudad.

Resultado

- Los beneficios que aporta esta medida son difíciles de cuantificar numéricamente dado que, al ser una medida preventiva, se busca reducir al máximo el impacto acústico por las distintas fuentes de ruido existentes y la bondad de los resultados dependerá de las consideraciones tomadas.

(continuación)

Consideración de la variable acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico del municipio.	PA-URB-01

Desarrollo de la medida

Se propone, como medida preventiva de gran eficacia desde el punto de vista acústico, la inclusión en los Planes Parciales que desarrollen, en suelo urbanizable, nuevos sectores, de un Estudio Acústico en detalle en su ámbito de ordenación, firmado por técnico competente. El Estudio Acústico, tal y como refleja el Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, deberá poseer entidad propia, como capítulo aparte en el Estudio de Impacto Ambiental o, en su defecto, en el proyecto.

El contenido mínimo del Estudio Acústico será:

a) Caracterización de la situación previa a la ordenación prevista:

- Niveles sonoros medidos en las zonas expuestas a focos de ruido.
- Clasificación y usos previos del suelo en el entorno de la actuación.

b) Caracterización de la situación posterior a la ordenación prevista:

- Clasificación y usos previstos del suelo en el ámbito de ordenación.
- Compatibilidad de dichos usos con los niveles sonoros preexistentes.
- Modelización mediante métodos matemáticos del ruido producido por las actividades e infraestructuras previstas, según los modelos recomendados en la Directiva 2002/49/CEE o los adoptados como oficiales por el Gobierno.
- Niveles sonoros esperados.
- Medidas correctoras adoptadas, si corresponde, tanto para proteger la ordenación prevista de fuentes de ruido preexistentes en el entorno (y compatibilizar el uso previsto con los niveles sonoros existentes) como para evitar su influencia sobre dicho entorno. Justificación técnica de la efectividad de dichas medidas correctoras.

c) Representación gráfica tanto de la caracterización de la situación acústica previa al desarrollo como de la posterior, con las siguientes características:

- Planos a escala.
- Identificación de los puntos en los que se hayan realizado mediciones.
- Identificación de las fuentes ruidosas, tanto actividades como infraestructuras.

Tabla 40. Medida 34: Variable acústica en los nuevos desarrollos urbanísticos.

11.3. Actuaciones sobre el receptor

Una actuación fundamental para proteger a la población de la contaminación acústica es mejorar el aislamiento en los receptores:

11.3.1. Código Técnico de Edificación (CTE) y aislamiento de fachadas.

Control de licencias urbanísticas	**PA-URB-02**

Descripción

Con esta medida se pretende exigir y verificar el cumplimiento de lo especificado en el CTE DB HR "Protección frente al ruido" en lo relativo a los aislamientos acústicos de los edificios de nueva construcción, a través de:

- Solicitud de estudios predictivos pre-operacionales y post-operacionales del nivel de ruido en la zona de ubicación del nuevo edificio, complementados con mediciones "in situ" con el objeto de establecer los aislamientos acústicos necesarios en las fachadas del edificio.
- Revisión de los proyectos de edificación, comprobando que contienen toda la información requerida en el CTE DB HR.
- Establecimiento de una guía-protocolo sobre los ensayos "in situ" que deben llevarse a cabo con carácter previo a la concesión de licencias de 1ª ocupación. Dichos ensayos deberán ser realizados por Laboratorios Acreditados.

Objetivo

- Garantizar el cumplimiento del CTE DB HR en las nuevas licencias urbanísticas.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº edificios / mediciones / año	
Nº licencias aceptadas / rechazadas	
Nº licencias aceptadas / total tramitadas	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora		Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor		Plan Piloto	
Medio		Carácter general	X
Receptor	X	Carácter específico	

Servicios implicados

Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas	X	Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- El ámbito de aplicación de esta medida será para todas las nuevas edificaciones que se lleven a cabo en el término municipal de Valencia.

Resultado

- La aplicación de esta medida garantiza, gracias al cumplimiento del CTE DB HR, una adecuada calidad acústica en el interior de los edificios.

(continuación)

Control de licencias urbanísticas.	PA-URB-02

Desarrollo de la medida

CERTIFICADOS DE AISLAMIENTO ACÚSTICO DE MEDICIONES "IN SITU" EN CONDICIONES NORMALIZADAS

1.- Los **Certificados de Aislamiento Acústico** que se deben aportar comprenderán lo siguiente:

Para ruido aéreo:

- cerramientos verticales de fachada y de medianeras
- cerramientos horizontales: forjados entre plantas y forjado de primera planta y elementos de separación que contengan focos de ruido (caja de ascensores, calderas...,)
- cubiertas
- si los hubiere, forjados sobre zonas porticadas abiertas, y cualquier cerramiento exterior del edificio que sea susceptible de recibir presión acústica de la vía pública, espacio aéreo, etc., y que esté confinando un recinto cerrado habitable en el edificio

Para ruido de impacto:

- cerramientos horizontales

2.- Así mismo se adjuntará Estudio Acústico de mediciones "in situ" en el ambiente interior originado por fuentes de ruido de la edificación (ascensor, grupo de presión, sistemas de climatización, puerta de garaje, transformador…,) o Estudio Acústico predictivo en caso de preinstalaciones.

La metodología a seguir en las mediciones será la especificada en:

- Ordenanza Municipal de Protección Contra la Contaminación Acústica.
- Norma UNE-EN ISO 140 - 4 -5 y 7
- Norma UNE-EN ISO 717 - 1 y 2
- Código Técnico de la Edificación; " DB–HR Protección frente al ruido"

El número mínimo de ensayos a realizar sobre cada elemento constructivo diferente que componen el edificio, será el diez por ciento o la raíz cuadrada del número de viviendas que integran el edificio, la cifra mayor de ambas opciones.

Datos a aportar en el Certificado de Aislamiento Acústico:

- Identificación del Laboratorio acreditado por ENAC (o entidad equivalente de la Unión Europea) para la realización de los ensayos que se certifiquen e identificación del Técnico competente que firma el Estudio, el cual deberá estar visado por el correspondiente Colegio Profesional.
- Identificación completa de la instrumentación empleada: marca, modelo, nº de serie.
- Certificados de verificación de sonómetros y calibradores empleados, emitidos por el Centro de Metrología autorizado.
- Especificación concreta de la muestra ensayada:
  - localización (calle, número, piso, puerta, sala de la vivienda)
  - volumen sala receptora y superficie común de separación.
  - identificación del tipo de construcción (material que constituye el paramento, espesores, clase de carpintería, tipo de ventanas...,)
  - Tabla con los datos obtenidos para cada punto de medición, en función de las bandas de frecuencia, especificando el parámetro evaluado (L_1, L_2, B_2, T_2) y las unidades de medida.

****La norma ISO 140 recomienda se realicen 10 medidas mínimo para L_1, L_2 y B_2 y un mínimo de 6 para T_2.**

(continuación)

Control de licencias urbanísticas.	PA-URB-02

Desarrollo de la medida

- Tabla con los datos obtenidos para cada punto de medición, en función de las bandas de frecuencia, especificando el parámetro evaluado (L1, L2, B2, T2) y las unidades de medida.

**La norma ISO 140 recomienda se realicen 10 medidas mínimo para L1, L2 y B2 y un mínimo de 6 para T2.

- Tabla y curva de resultados mostrando, para cada banda de frecuencia y con una cifra decimal la diferencia de niveles (D), la diferencia de niveles normalizada (Dn), la diferencia de niveles estandarizada (DnT), el nivel de ruido de impactos normalizado (L'n), el nivel de ruido de impactos estandarizado (L'nT) y el tiempo de reverberación (T). En la tabla de resultados se mostrarán igualmente las respectivas magnitudes globales.
- Tabla de resultados globales de aislamiento indicando, para todos y cada uno de los elementos constructivos evaluados, la conformidad de éste con respecto a los límites (ver tabla adjunta)
- Se exigirá también, un Certificado visado, de la dirección facultativa competente que contempla la Ley de Ordenación de la Edificación, donde se reflejen todos los elementos constructivos que conforman el edificio por ellos dirigido y de qué materiales están compuestos.

[1] **Recinto habitable**: Recinto interior destinado al uso de personas cuya densidad de ocupación y tiempo de estancia exigen unas condiciones acústicas, térmicas y de salubridad adecuadas. Se consideran recintos habitables los siguientes:

a) habitaciones y estancias (dormitorios, comedores, bibliotecas, salones, etc.) en edificios residenciales;
b) aulas, bibliotecas, despachos, en edificios de uso docente;
c) quirófanos, habitaciones, salas de espera, en edificios de uso sanitario;
d) oficinas, despachos; salas de reunión, en edificios de uso administrativo;
e) cocinas, baños, aseos, pasillos y distribuidores, en edificios de cualquier uso;
f) cualquier otro con un uso asimilable a los anteriores.

En el caso en el que en un recinto se combinen varios usos de los anteriores siempre que uno de ellos sea protegido, se considerará recinto protegido.

Se consideran recintos no habitables aquellos no destinados al uso permanente de personas o cuya ocupación, por ser ocasional o excepcional y por ser bajo el tiempo de estancia, sólo exige unas condiciones de salubridad adecuadas. En esta categoría se incluyen explícitamente como no habitables los garajes, trasteros, las cámaras técnicas y desvanes no acondicionados, y sus zonas comunes.

[2] **Recinto protegido**: Recinto habitable con mejores características acústicas. Se consideran recintos protegidos los recintos habitables de los casos a), b), c), d).

[3] El valor de $\mathbf{L_d}$ puede obtenerse a partir de:

- los mapas estratégicos de ruido oficiales o de no existir tales se considerará un valor de 60 dBA en suelo de uso residencial; para el resto de áreas acústicas, se aplicará lo dispuesto en el RD 1367/2007(BOE nº 254 23 octubre 2007) que desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- para fachadas no expuestas directamente al ruido de automóviles, aeronaves, actividades industriales, comerciales o deportivas, se considerará un índice de ruido día, L_d, 10 dBA menor que el índice de ruido día de la zona.
- cuando en la zona donde se ubique el edificio el ruido exterior dominante sea de aeronaves el valor límite mínimo de aislamiento $D_{2m,nT,Atr}$, establecido se incrementará en 4 dBA.

Recinto de actividad: Recinto en el que se realiza una actividad distinta a la realizada en el resto de los recintos del edificio en el que se encuentra integrado, por ejemplo, actividad comercial, administrativa, lúdica, industrial, garajes y aparcamientos (excluyéndose aquellos situados en espacios exteriores del entorno de los edificios aunque sus plazas estén cubiertas), etc., en edificios de vivienda, hoteles, hospitales, etc., siempre que el nivel medio de presión sonora estandarizado, ponderado A, del recinto sea mayor que 70 dBA y no sea recinto ruidoso.

Recinto de instalaciones: Recinto que contiene equipos de instalaciones tanto individuales como colectivas del edificio, entendiendo como tales, todo equipamiento o instalación susceptible de alterar las condiciones ambientales de dicho recinto. A estos efectos, se considera que las cajas de ascensores y los conductos de extracción de humos de los garajes son recintos de instalaciones.

Tabla 41. Medida 35: Control de licencias urbanísticas

11.3.2. Formación e información al sector urbanístico.

Formación y sensibilización de profesionales	PA-URB-03

Descripción

Con esta medida se pretenden realizar campañas de educación y concienciación dirigidas a profesionales del sector (arquitectos, ingenieros...) y personal de la Administración para que en el diseño de futuros edificios se asuma y tenga en cuenta la importancia de la variable acústica y se apliquen las mejores técnicas para la minimización del impacto de ruido en la población.

Objetivo

- Formar y sensibilizar a los profesionales del sector (arquitectos, ingenieros...) para que consideren la variable acústica en el diseño de edificios, a través de los colegios profesionales.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº campañas formación / año	
Inversión	

Características

Tipo de medida:		Plazo de ejecución:	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora		Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor		Plan Piloto	
Medio		Carácter general	
Receptor	X	Carácter específico	X

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local		Patrimonio Histórico y Cultural	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida implica a todos los profesionales del sector de la construcción, ingenieros, arquitectos, personal de la Administración... que quieran recibir formación sobre los aspectos acústicos en la edificación y las mejores técnicas disponibles para la minimización del impacto que produce el ruido en la población.

Resultados

- Los beneficios que aporta esta medida depende de las decisiones tomadas en el diseño, pero un buen aislamiento en fachadas sumado a una geometría y disposición adecuada de los edificios puede conseguir una reducción casi total del nivel de ruido percibido.

Tabla 42. Medida 36: Formación y sensibilización de profesionales

11.4. Medidas especiales

En este apartado se recogen ciertas actuaciones de carácter general que no se pueden clasificar únicamente en los uno de los tres apartados anteriores. Éstas son:

11.4.1. Campañas de información y sensibilización ciudadana

Campaña de formación y sensibilización ciudadana.	**PA-ESP-01**

Descripción

Con esta medida se pretende concienciar y sensibilizar a toda la población sobre la problemática de la contaminación acústica, su efecto nocivo en la salud y en la calidad de vida de las personas potencialmente expuestas y sobre las medidas generales de actuación para minimizar su impacto e incidencia. Los puntos clave de la medida son:

- Formación y concienciación de jóvenes mediante cursos y/o jornadas medioambientales centradas en la variable ruido y buenas prácticas de conducta para su minimización.
- Jornadas y campañas informativas dirigidas a toda la ciudadanía y colectivos en general:
- Formación acústica integrada en el sistema educativo mediante jornadas de concienciación en institutos y actividades relacionadas con acústica en colegios.
- Campañas de formación y concienciación de la población en las zonas de ocio y recreo.

Objetivo

- Sensibilización, concienciación y formación de toda la población sobre la problemática asociada a la contaminación acústica.
- Definición de un código de buenas prácticas de actuación ciudadanas que permitan reducir los niveles de ruido urbano y mejorar la calidad de vida de las personas.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº campañas informativas / año	
Grado de implicación de la población	
Nº cursos integrados sistema educativo /año	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	
Correctora	X	Largo plazo	X
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	
Medio	X	Carácter general	X
Receptor	X	Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Planeamiento		Medioambiente y cambio climático	
Policía Local		Fundación Deportiva Municipal	
Educación	X	Juventud	X
Actividades		Bienestar social e integración	
Obras de Infraestructuras		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida se aplicará a los distintos colectivos, incluyendo tanto niños como jóvenes y adultos a través de charlas, cursos, jornadas medioambientales, mesas redondas....

Resultado

- Los resultados de esta medida son a largo plazo ya que se busca un cambio en los hábitos y costumbres ciudadanas para disminuir la contaminación acústica desde la base.

Tabla 43. Medida 37: Formación y sensibilización ciudadana.

11.4.2. Instauración de un Certamen de Ideas para minimizar la contaminación acústica en la ciudad.

Concurso de ideas para la lucha contra el ruido	**PA-ESP-02**

Descripción

Para completar las medidas de concienciación y fomentar la participación ciudadana se propone crear un premio anual que valore las mejores ideas para la lucha contra el ruido en la cuidad de Valencia. Se crearán dos modalidades, una dirigida al sector no profesional, con el objeto de buscar nuevas ideas en la solución de la problemática acústica accesibles a los ciudadanos y de otra parte, un concurso con el objeto de promover los proyectos y la investigación en el campo de la acústica urbana a nivel de empresas con departamentos de I+D+i , estudios e ingenierías.

Objetivo

- Fomentar la participación ciudadana en la lucha contra el ruido.
- Complementar las medidas de concienciación y sensibilización ciudadana.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº propuestas recibidas	
Cuantía del premio	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora		Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	X
Medio	X	Carácter general	
Receptor	X	Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local		Juentud	
Educación	X	Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Esta medida está dirigida y promueve la participación de todos los ciudadanos del municipio, ya que son los principales afectados por la contaminación acústica existente.

Resultados

- Aumento de la implicación ciudadana en la lucha contra el ruido.
- A largo plazo se asumirá por parte de la ciudadanía al ruido como uno de los agentes contaminantes ambientales.
- Encontrar nuevas soluciones para la disminución de la contaminación acústica en el municipio.

Tabla 44. Medida 38: Concurso de ideas para la lucha contra el ruido

11.4.3. Creación de la "Patrulla verde" dentro de la policía municipal.

Creación de un grupo de agentes especializados en materia ambiental.	**PA-ESP-03**

Descripción

La medida consiste en que un determinado número de agentes del cuerpo de la Policía Local de Valencia se especialicen en distintos temas ambientales, entre ellos el ruido ambiental y su medición. Esta medida permitirá mejorar la función inspectora y/o sancionadora por incumplimiento de la legislación y normativa acústica aplicable. Este grupo de agentes formarán la llamada "Patrulla Verde" del Ayuntamiento de Valencia.

Objetivo

- Crear un grupo de policías locales con formación específica en temas acústicos que disponga de la instrumentación y los conocimientos necesarios para realizar mediciones acústicas ante denuncias de los ciudadanos por molestias por ruido y campañas de control de las emisiones acústicas de los vehículos.

Indicadores

Escala	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Dificultad técnica	
Eficacia / Coste	
Nº agentes de la "Patrulla Verde"	
Inversión instrumentación	
Seguimiento de la creación del grupo	

Características

Tipo de medida:		**Plazo de ejecución:**	
Preventiva	X	Corto/medio plazo	X
Correctora	X	Largo plazo	
Actuación sobre:		**Clasificación de la medida:**	
Emisor	X	Plan Piloto	X
Medio	X	Carácter general	
Receptor		Carácter específico	

Servicios implicados

Circulación y transporte		Obras de Infraestructuras	
Planeamiento		Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.	
Policía Local	X	Fiestas y Cultura Popular	
Educación		Medioambiente y cambio climático	
Comercio y abastecimientos		Residuos Sólidos	
Actividades		Bienestar social e integración	
Licencias Urbanísticas		Contaminación Acústica	X

Zonas de aplicación

- Este grupo de agentes especializados en materia ambiental, especialmente en acústica, estará operativo en todo el municipio de Valencia.

Resultados

- Mejora en las mediciones acústicas realizadas.
- Agilizar la tramitación de denuncias por ruido y el procedimiento sancionador.

Tabla 45. Medida 39: Creación de una "Patrulla Verde"

11.5. Planes de acción zonales.

Tras el análisis de los resultados acústicos obtenidos en el mapa estratégico de ruido del municipio de Valencia, cuyo resumen se ha presentado en el capítulo 6 de la memoria, se ha decido actuar, de forma más específica, sobre aquellos distritos dónde la afección acústica es mayor. Los cinco distritos más afectados, sobre los cuales se propone establecer planes de acción zonales específicos, son **L´Eixample, Extramurs, Plà del Real, Camins al Grau y Campanar**. Además de estos cinco distritos, se propone igualmente realizar un plan zonal sobre el distrito de **Ciutat Vella**, ya que aunque presenta un grado de contaminación acústica inferior al de los cuatro citados, dado su carácter singular de centro histórico se ha considerado oportuno establecer medidas particulares en materia de ruidos.

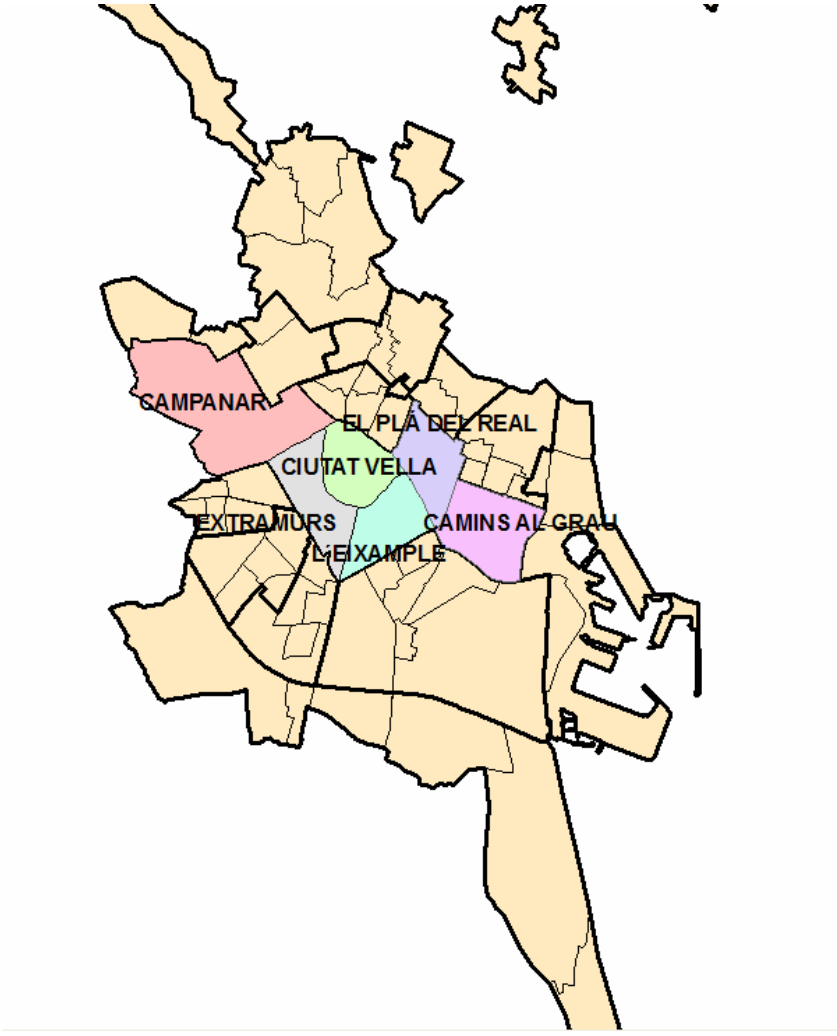


Figura 12. Ubicación de los distintos distritos.

11.5.1. Distrito de Ciutat Vella.

El centro histórico de la ciudad de Valencia, que se corresponde con el distrito de Ciutat Vella, está considerado como uno de los de mayor extensión y relevancia entre todas las grandes ciudades europeas. Esta superficie, ya habitada en tiempos de antes de Cristo, está compuesta por los barrios de La Seu, La Xerea, El Carme, El Mercat, Sant Francesc y El Pilar.

El distrito ha experimentado en los últimos quince años una importante transformación, con el desarrollo de planes de ámbito urbanístico, de movilidad, de vivienda, social y cultural, que han logrado, entre otros objetivos, regenerar espacios públicos y mejorar la habitabilidad del distrito.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados obtenidos del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de Ciutat Vella está catalogado con un grado de afección por contaminación acústica medio. Sin embargo, dada la importancia y significación de este distrito, se ha considerado oportuno establecer un plan de actuación zonal específico en dicho distrito, con el objetivo de reducir los niveles de ruido ambiental actuales.

Delimitación de la zona de actuación.

El distrito de Ciutat Vella está delimitado por las siguientes vías:

- Calle Guillem de Castro
- Calle Xátiva
- Calle Colón
- Plaza Porta de la Mar
- Calle del Justicia
- Puente de la Exposición
- Paseo de la Ciudadela
- Plaza Tetuán y del Temple
- Plaza Poeta Llorente
- Calle Pintor López
- Calle Conde de Trenor
- Calle Blanquerías

En la figura siguiente se representan los límites del distrito y de los barrios que comprenden la zona de actuación:

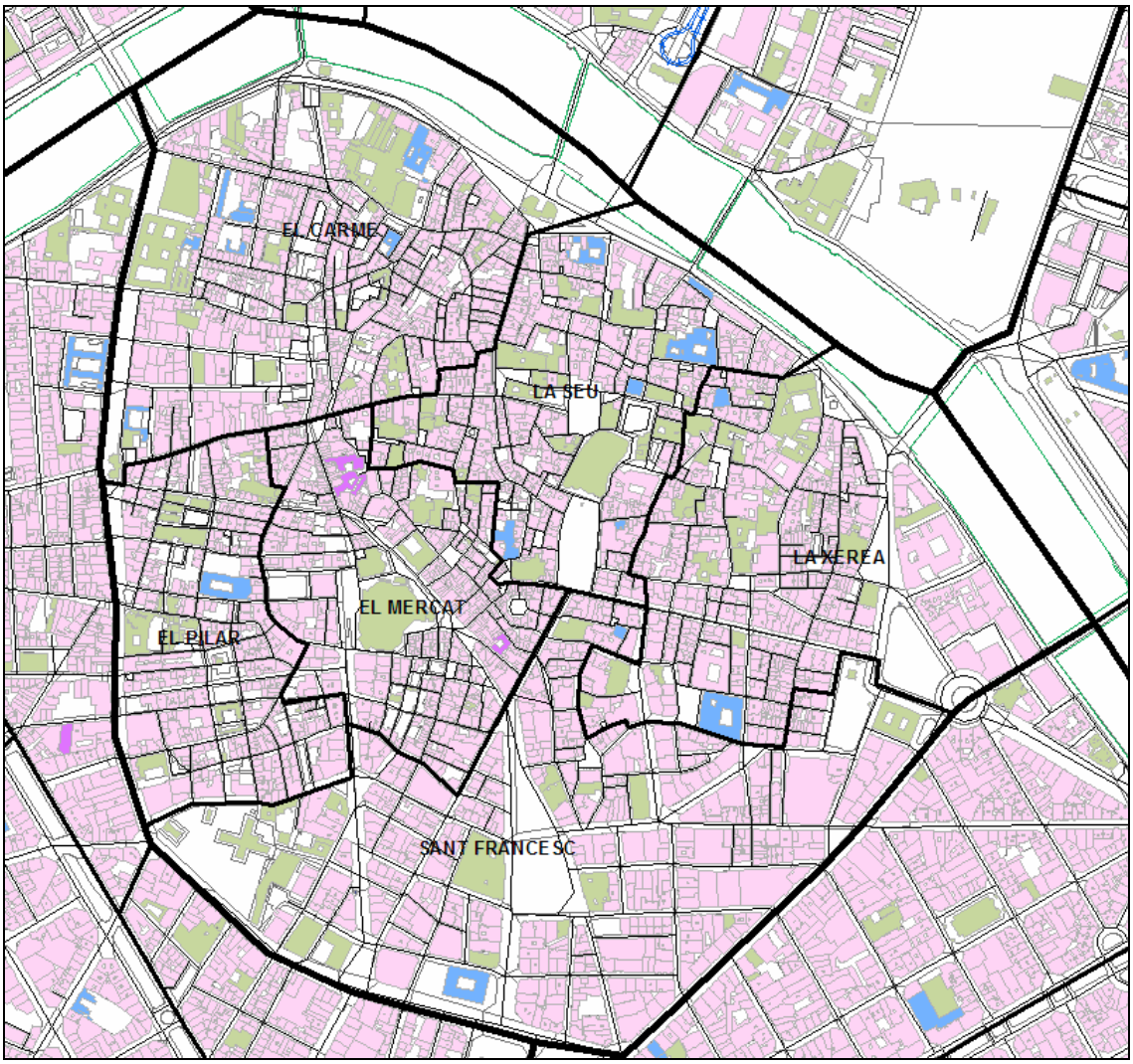


Figura 13: Ubicación de los distintos barrios del distrito de Ciutat Vella.

Diagnosis de la situación acústica actual

Como ya se ha comentado en el apartado anterior, Ciutat Vella tiene una afección por contaminación acústica de grado medio; de los seis barrios que lo componen, el que presenta mayores niveles de ruido es Sant Francesc, seguido de La Seu y La Xerea. Los barrios de El Mercat y El Pilar presentan una menor afección acústica.

El distrito, residencial en su conjunto, cuenta con una importante actividad comercial. El principal foco sonoro, como en la mayor parte de la ciudad, es el tráfico rodado, así como los ruidos propios derivados de las actividades de la zona.

Objetivos previstos

Una vez diagnosticada la situación acústica del distrito, se deduce que para mejorar la calidad ambiental de la zona, el objetivo principal debe ser la disminución de los niveles sonoros derivados del tráfico rodado. Para conseguir este objetivo general, se proponen una serie de objetivos más específicos:

- Restricción del tráfico en el centro histórico del municipio de Valencia, mediante campañas de peatonalización de vías y calles.
- Promoción de las campañas de reasfaltado empleando asfaltos fonorreductores.
- Fomento de la implantación de zonas de circulación con velocidad reducida (Zonas 30).
- Reducción y control de la velocidad de circulación en las vías del distrito, mediante la instalación de sistemas de control de velocidad fijos en puntos estratégicos de la ciudad.
- Fomento de los desplazamientos en bicicleta por la ciudad mediante el incremento de la extensión del carril bici, la declaración de nuevas ciclocalles, la creación de un sistema de préstamo de bicicletas, la creación de nuevos aparcamientos en puntos estratégicos...
- Mejora de la capacidad de aparcamiento para los vehículos y de la gestión de los aparcamientos existentes, así como fomento del uso del “parking compartido”.
- Mejora de los sistemas de limpieza viaria, recogida de RSU y actividades de jardinería con el fin de reducir el impacto acústico asociado a dichas actividades y a la maquinaria empleada en las mismas.
- Incremento de los controles sobre las emisiones acústicas de los vehículos y las motocicletas para evitar su circulación con escapes libres, modificados o deteriorados.
- Control de las emisiones sonoras de los vehículos de emergencias para verificar que cumplen con la legislación vigente.
- Promoción del uso de vehículos con motores híbridos y eléctricos.

Además de estas metas, a continuación se formulan otros objetivos no relacionados directamente con el tráfico rodado pero que tienen un efecto positivo sobre la reducción del ruido ambiental:

- Desarrollo futuro de un Plan Especifico de Ocio Nocturno de la ciudad de Valencia, contemplando actuaciones posibles a poner en marcha en estas zonas, en pro de mejorar la situación acústica generada por el ocio nocturno.
- Fomento del desarrollo de campañas de formación y sensibilización de la población en las zonas de ocio.
- Fomento del control de las actividades de ocio especialmente ruidosas mediante la instalación de limitadores de potencia sonora.
- Potenciación de los controles para la concesión de licencias de actividad.
- Control de actividades de carga y descarga de mercancías.
- Control y gestión de festejos y celebraciones en la vía pública.
- Consideración de la variable acústica en los nuevos planeamientos urbanísticos que afecten, tanto directa como indirectamente, al distrito de Ciutat Vella.
- Diseño de campañas de concienciación y sensibilización ciudadana frente al ruido en todo el municipio de Valencia.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter general.

Para conseguir el objetivo de reducir los niveles sonoros existentes en el distrito de Ciutat Vella, y cumplir con los objetivos que se han propuesto anteriormente, se aplicarán la mayor parte de las actuaciones generales, algunas además con carácter específico para dicho distrito, descritas en el capítulo once del presente plan, las cuales se presentan de forma esquemática, en el siguiente cuadro junto con su correspondiente codificación.

La codificación viene definida en función de la fuente sonora sobre la cual se pretende actuar. Así, las medidas que tienen por objeto reducir el impacto acústico debido al tráfico rodado llevan la codificación PA-RT, si el impacto procede del tráfico ferroviario PA-RF, en el caso del impacto procedente de la aviación PA-AV...

MEDIDA[1]	CÓDIGO[2]
Elaboración de un Plan Integral de Movilidad Urbana del municipio de Valencia	PA-RT-01
Incremento de los controles sobre emisiones sonoras de vehículos y motocicletas	PA-RT-02
Promoción del uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos	PA-RT-03
Fomento de la mejora acústica de pavimentos	PA-RT-04
Reducción de la velocidad de circulación	PA-RT-05
Control de la velocidad de circulación mediante la instalación de rádares	PA-RT-06
Mejoras en la urbanización de calles y barrios	PA-RT-07
Restricción del tráfico rodado en el centro histórico	PA-RT-08
Mejora de la información del estado de la circulación	PA-RT-09
Impulso del transporte público	PA-RT-10
Elaboración de un Plan Director de Bicicletas	PA-RT-11
Fomento de los desplazamientos en bicicleta	PA-RT-12
Desarrollo de un registro municipal de bicicletas	PA-RT-13
Control de las emisiones sonoras de vehículos de emergencias	PA-RT-14
Control y gestión de aparcamientos	PA-RT-15
Fomento del uso de neumáticos silenciosos en vehículos automóviles.	PA-RT-16
Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril	PA-RF-01
Control de actividades industriales, comerciales y de servicios	PA-IND-01
Mejora acústica en los sistemas de limpieza viaria y recogida de residuos	PA-LJ-01
Control del ruido de las tareas de limpieza viaria y de recogida de residuos	PA-LJ-02
Control del ruido de las tareas de jardinería	PA-LJ-03
Gestión de ZAS (Zonas Acústicamente Saturadas)	PA-ACT-01
Limitaciones de uso en zonas residenciales	PA-ACT-02
Elaboración de un plan específico para zonas de ocio nocturno	PA-ACT-03
Control de actividades musicales mediante la instalación de limitadores de potencia	PA-ACT-04
Control del impacto sonoro generado por festejos, ferias y fiestas	PA-FE-01
Control de la emisión sonora de obras y maquinaria	PA-OBR-01
Instalación de barreras y/o pantallas acústicas	PA-PA-01
Protección acústica de centros de enseñanza y de su entorno	PA-PA-02
Insonorización de túneles	PA-PA-03
Consideración de la var. acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico	PA-URB-01
Control de licencias urbanísticas	PA-URB-02
Formación y sensibilización de profesionales	PA-URB-03
Campaña de formación y sensibilización ciudadana	PA-ESP-01
Creación de un grupo de agentes especializados en materia ambiental	PA-ESP-03

Medidas de carácter general

Medidas de carácter general de aplicación específica en Ciutat Vella.

Tabla 46: Listado de medidas de carácter general

[1] Para ampliar la información de cada una de las actuaciones de carácter general propuestas, se recomienda consultar el capítulo 11 del presente trabajo, en dónde se incluye una ficha por cada una de las actuaciones.
[2] Cada medida está identificada con un código que facilita la localización de cada ficha.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter específico.

En el presente apartado se desarrollan de forma particular aquellas medidas preventivas y correctivas de aplicación específica para el distrito de Ciutat Vella. Los planes de acción zonales propuestos son los siguientes:

- **Plan de acción consistente en la peatonalización de calles.**

Está ampliamente demostrado que la peatonalización de una vía es la solución más eficaz para disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado. Sin embargo, una actuación de este tipo debe de ir acompañada de estudios de movilidad que permitan reordenar, de forma adecuada, el tráfico en la zona de actuación sin penalizar acústicamente otras áreas no intervenidas.

El distrito de Ciutat Vella concentra la práctica totalidad de actuaciones de peatonalización ya ejecutadas o en fase de proyecto. Desde 1992 se han acometido un gran número de obras de peatonalización, multiplicándose por veinte los metros cuadrados peatonales existentes en el distrito. En un futuro inmediato, está previsto acometer obras de peatonalización en nuevas vías del distrito, así como obras de mejora en calles ya peatonalizadas con anterioridad. Cabe destacar que en gran parte de estas calles la peatonalización no es absoluta, hay una coexistencia entre la movilidad peatonal, el tráfico rodado y las actividades de carga y descarga.

A continuación se presenta una tabla resumen con todas las actuaciones de peatonalización realizadas en el centro histórico del municipio (distrito de Ciutat Vella) desde el año 2003. En la mayor parte de las calles sobre las que se ha actuado se ha peatonalizado una superficie de la vía para adecuarla al tránsito de peatones y el resto se ha acondicionado para el tráfico de vehículos mediante pavimentación con asfaltos fonoabsorbentes o a través de la colocación de pavimento adoquinado.

AÑO EJECUCIÓN	CALLES DEL PROYECTO	SUPERFICIE PEATONALIZADA (m^2)	SUPERFICIE DE TRÁFICO DE VEHÍCULOS (M2)		OTROS USOS (m^2)
			PAVIMENTO FONOABSORBENTE	PAVIMENTO ADOQUÍN	
2003	Pza. Fueros	2.904,85			
	Serranos			615	
2004	Rehabilitación centro histórico				1.611
	Adecuación acceso pz de la Virgen				22
	Pza.Ayuntamiento	11.917	14.588,38		
	Poeta Querol	1.919			
	Marqués de Dos Aguas	382,19	3.577,81		
2005	Salvá		495,90		
	Libreros y Pza. del Patriarca	4.174,34			
	Cruz Nueva, Ruiz de Lihory En Sala, Damas, Cardenal Paya	1.498,88			
	Vilagarud		1.210,18		
	Barcelonina				
	Transits				
	Portillo San Jorge				
	Rehabilitación centro histórico				1.829,70
2005	Pza. Rodrigo Botet,Gascons Miñana,Valldaura,Ballesteros Santa Eulalia,Prócida, Embajador Vich, Vitoria, Soledad, Picadero de dos Aguas, Almansa,	6.808,75			
	Triador, Pza. de Almansa	1.272,70			
	Preseguer, Viana del Bany Balmes, Editor Manuel Aguilar	975,75			
	Rehabilitación de infraest. del centro				3.190,60
	Comanda, Zapata, En Llop	1.891,96			
	San Ramón, Vicente Ximeno, Corona	3.023,24		1.567,19	
	Beneficiencia, Marqués de Caro, Ripalda(tramo1), Dr.Chiarri(tramo1)	2.168,06		2.121,06	
	Niños S. Vicente, Emperador	1.767,45			
2005	Sogueros (parcial),Ripalda(tramo2), Dr.Chiarri(tramo2), Pza. Maroto i Gonz, Monsen Sorell, Santo Tomás	1.932,45		1.586,34	
	Rehabilitación de infraest. en el marginal drcha del antiguo cauce				7.666,42
	Pérez Bayer, Sagasta		1.094,00		
2006	Pza. del Músico López Chavarri	1.337,82			653,45
	San Miguel		271,95		
	Quevedo	1.425,83	2.317,22		
	Pza. del Pilar, Horno del Hospital	1.650			
	En Sanz	1.963,00			
	Grabador Selma, Almas, Baldovi	1.824,06			
2007	Arzobispo Mayoral	2.886,85			
	Renovación y reposición de infraestructuras en centro histórico				868,74
	Renovación y reparación de diversas calles del centro histórico				157
2008	Convento de San Francisco	1.452,00			
	Músico Peydró	987,50			
2008	Adresadors, Maestro Clavé, Escolano	2.691,00			
2008	Rehabilitación y acondicionamiento de plaza Pinazos				147,00

Tabla 47: Listado de calles peatonalizadas en el periodo 2003-2008.

Siguiendo con esta línea estratégica de actuación basada en la peatonalización de calles como medida para reducir los niveles sonoros del centro histórico del municipio de Valencia, se propone seguir actuando en las siguientes vías:

CALLES DEL PROYECTO	SUPERFICIE PEATONALIZADA (m2)	SUPERFICIE DE TRÁFICO DE VEHÍCULOS (M2)		OTROS USOS (m2)
		PAVIMENTO FONOABSORBENTE	PAVIMENTO ADOQUÍN	
C. Nuestra Señora de Gracia	727,92			
C.Poeta Quintana	1.854,09	198,18	615	
C. Monjas de Santa Catalina				
C. Garrigues	1.487,10	471,89		
C. La Sangre				
C. Moratín	1.330,51			
C. Murillo		250,20	2.088,36	
C. Caballeros				
Conservación de viales en el centro histórico	9.718,25	5.253,68	530,27	
C. Portal de Valldigna	3.314,33			
C. Obispo Don Jerónimo				
C. Concordia				
C. Los Borja				
C. Lusitanos				
C. Salinas				
C. Mare Vella				
C.Lander				
Plaza Manises				
C. Roger de Lauria	5.182,78	1.639,64		
C. Pascual i Genís				
C. Pérez Pujol				
C. Correos				
C. San Dionisio	1.237,89	326,22		
C. Santa Cristina				
C. Virgen de la Misericordia				
Plaza Vicente Iborra				

Tabla 48: Listado de futuras calles peatonales.

Con carácter general, durante el periodo de vigencia de los presentes planes de acción se contempla la peatonalización de una superficie aproximada 30.000 m^2 del centro histórico del municipio de Valencia.

En la imagen que se muestra a continuación se representan las calles peatonales existentes y las proyectadas para su ejecución en un futuro:

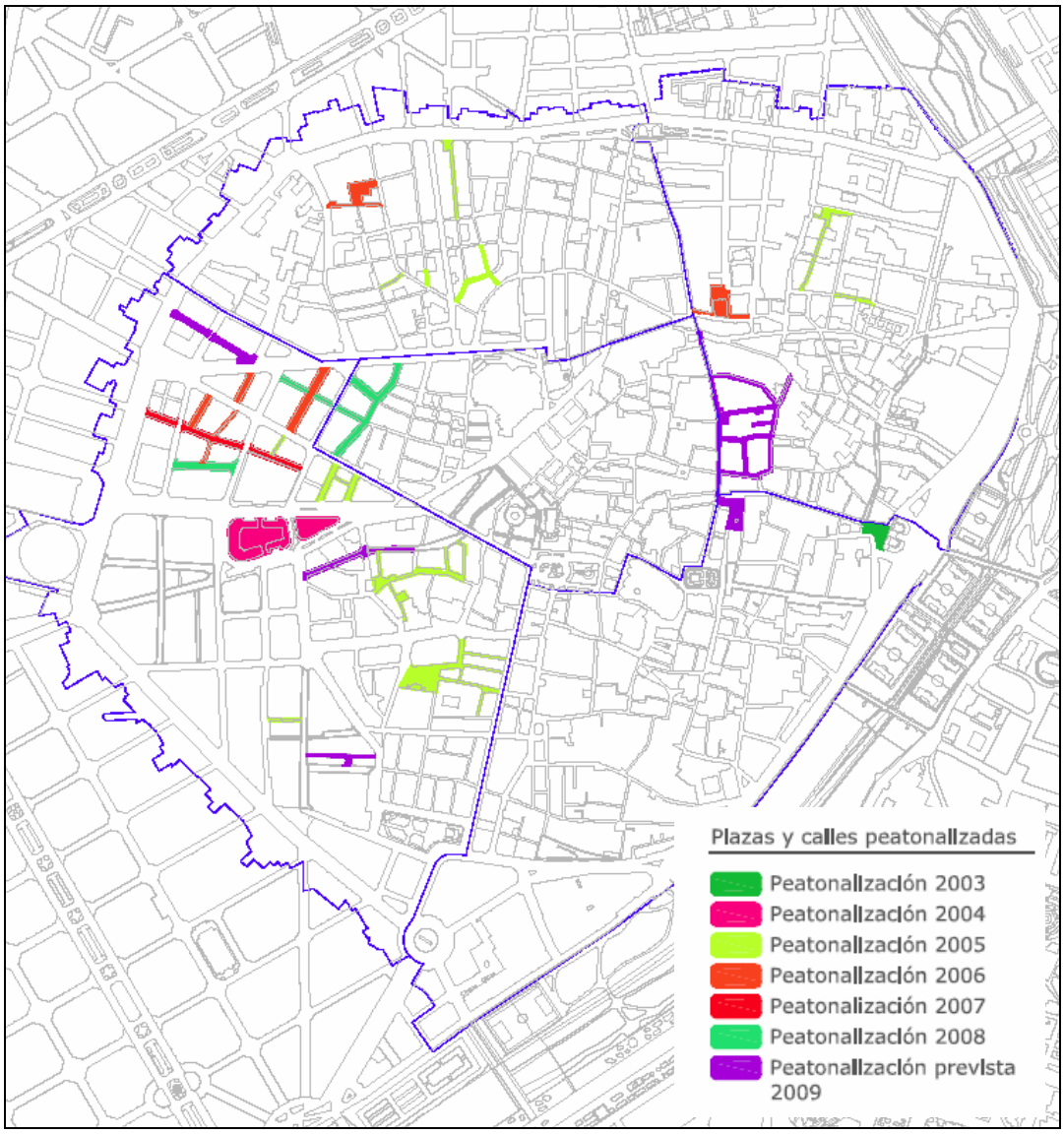


Figura 14: Distribución de las zonas peatonales actuales y futuras en el distrito.

Con la intención de valorar el efecto acústico que tiene la peatonalización de las calles propuesta, se han realizado estudios predictivos mediante simulación acústica para evaluar la reducción de los niveles de ruido en fachada a 4 metros de altura y el número de personas afectadas por la actuación. Para ello, se ha simulado para el distrito de Ciutat Vella la situación representada en el mapa estratégico de ruido, así como la situación futura propuesta. En las simulaciones se han sustituido los aforos de tráfico originales por tráfico cero (peatonalización), con la consecuente reducción del impacto acústico.

A continuación se representan los mapas correspondientes a la afección en fachada en la zona de actuación para la situación actual y la futura para los indicadores Ldía y Lnoche:

Situación inicial (Ldía): niveles de afección sonora en el distrito antes de la implantación de las medidas en período día.

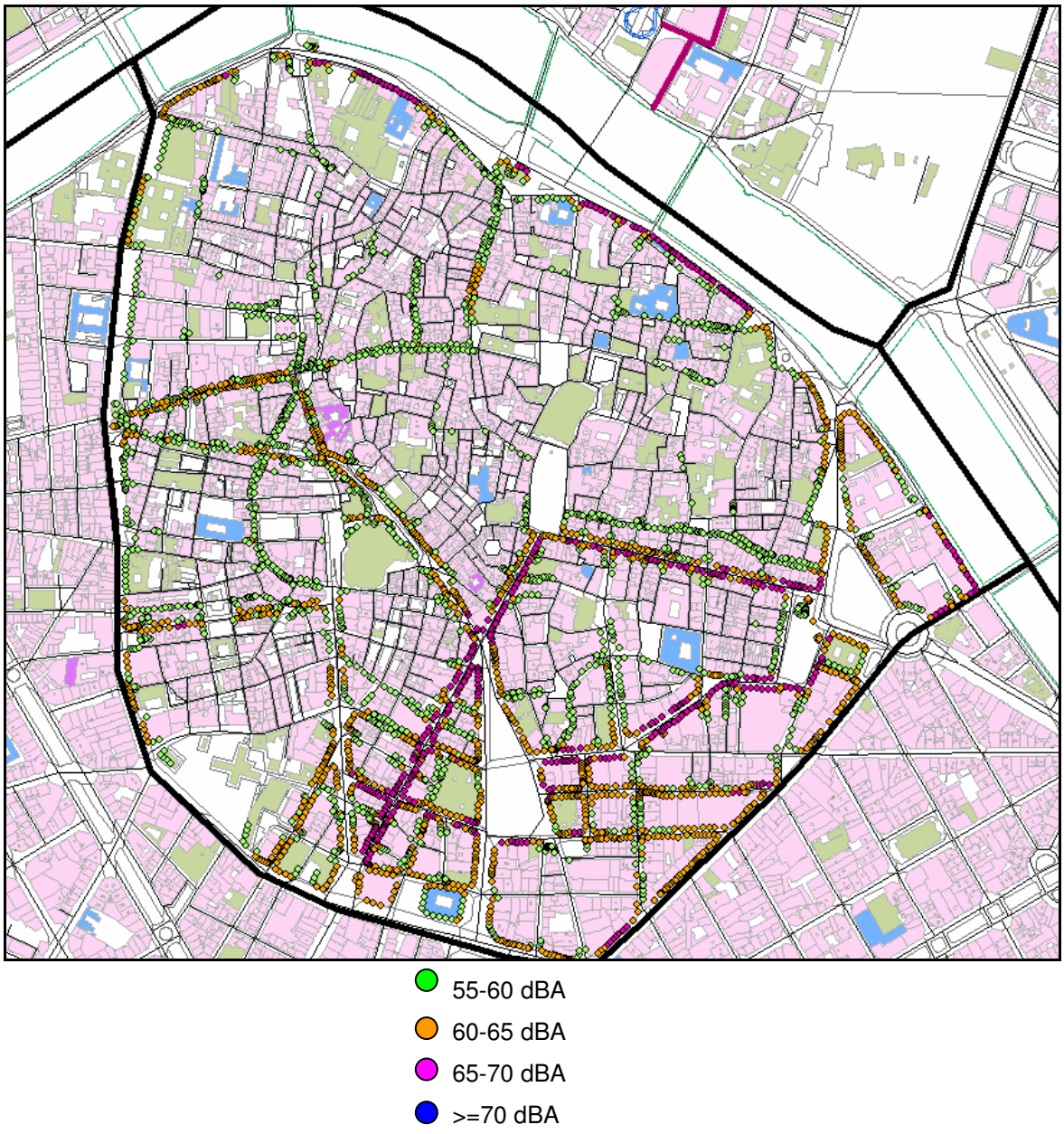


Figura 15: Afección acústica actual en fachadas en periodo día.

Situación futura (Ldía): niveles de afección esperados en periodo día tras la implantación de las medidas propuestas:

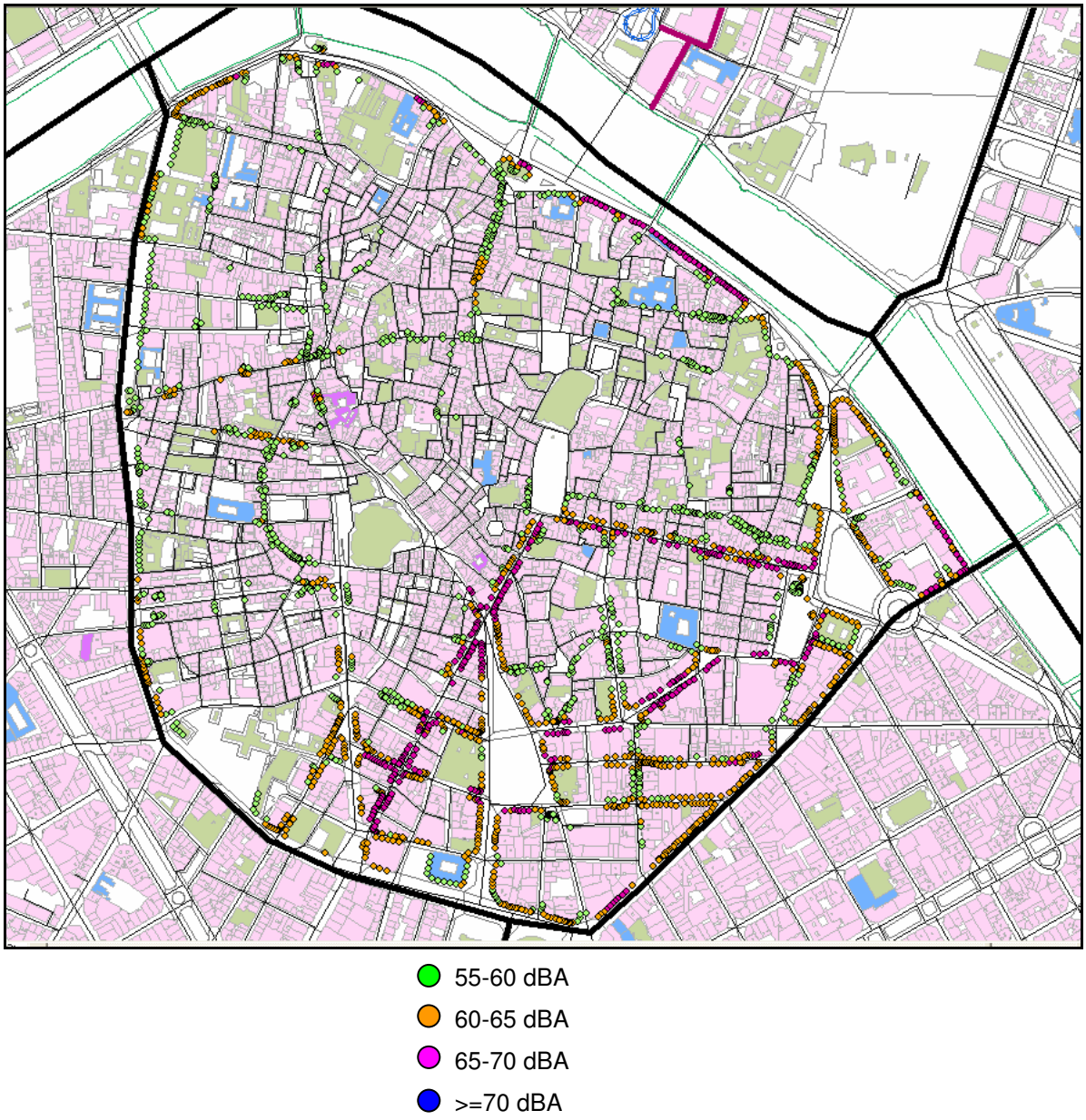


Figura 16: Afección acústica futura en fachadas en periodo día.

Situación inicial (Lnoche): niveles de afección sonora antes de la implantación de las medidas en período noche.

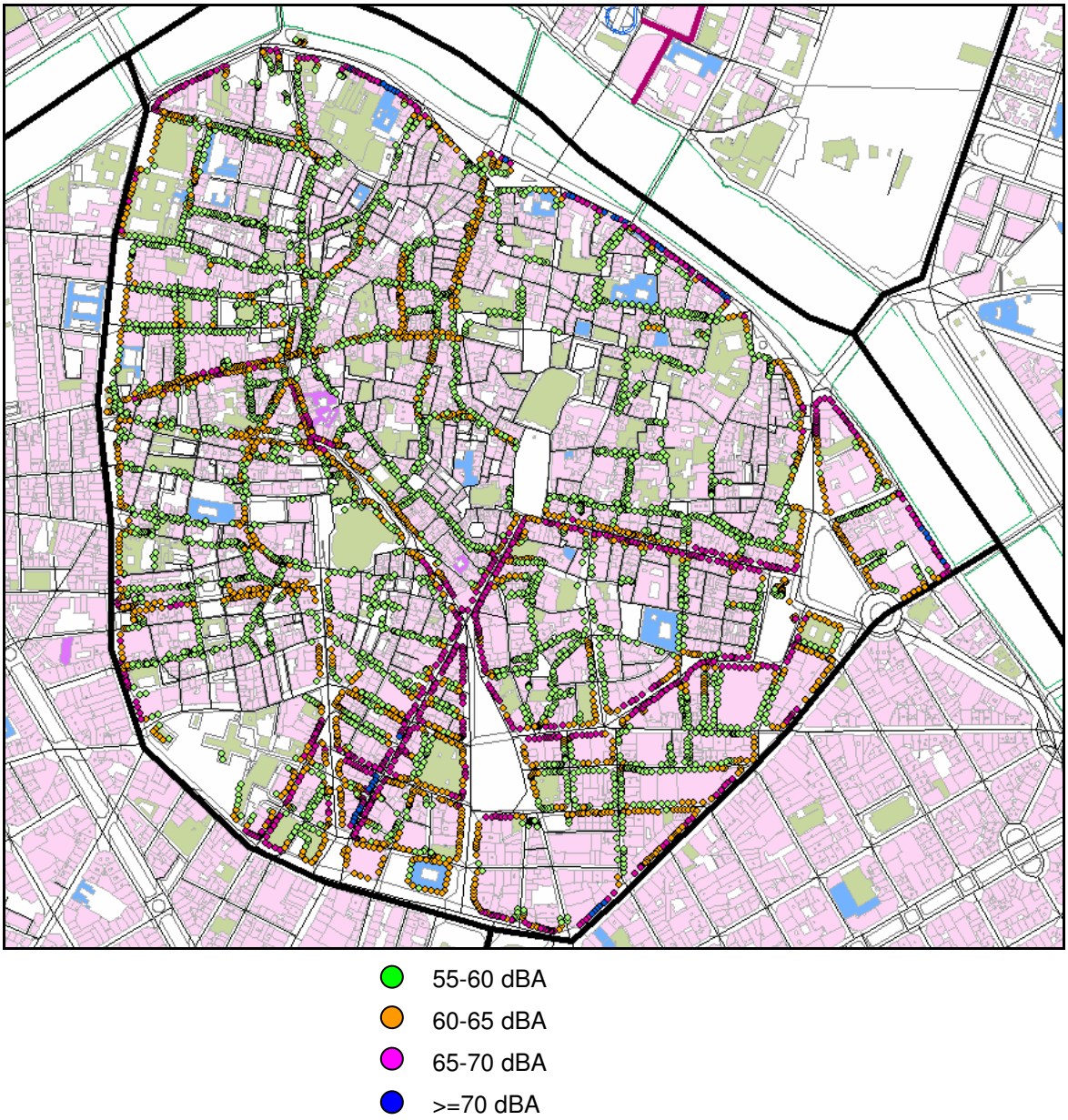


Figura 17: Afección acústica actual en fachadas en periodo noche.

Situación futura (Lnoche): niveles de afección esperados en el distrito para el periodo noche, tras la implantación de las medidas definidas:

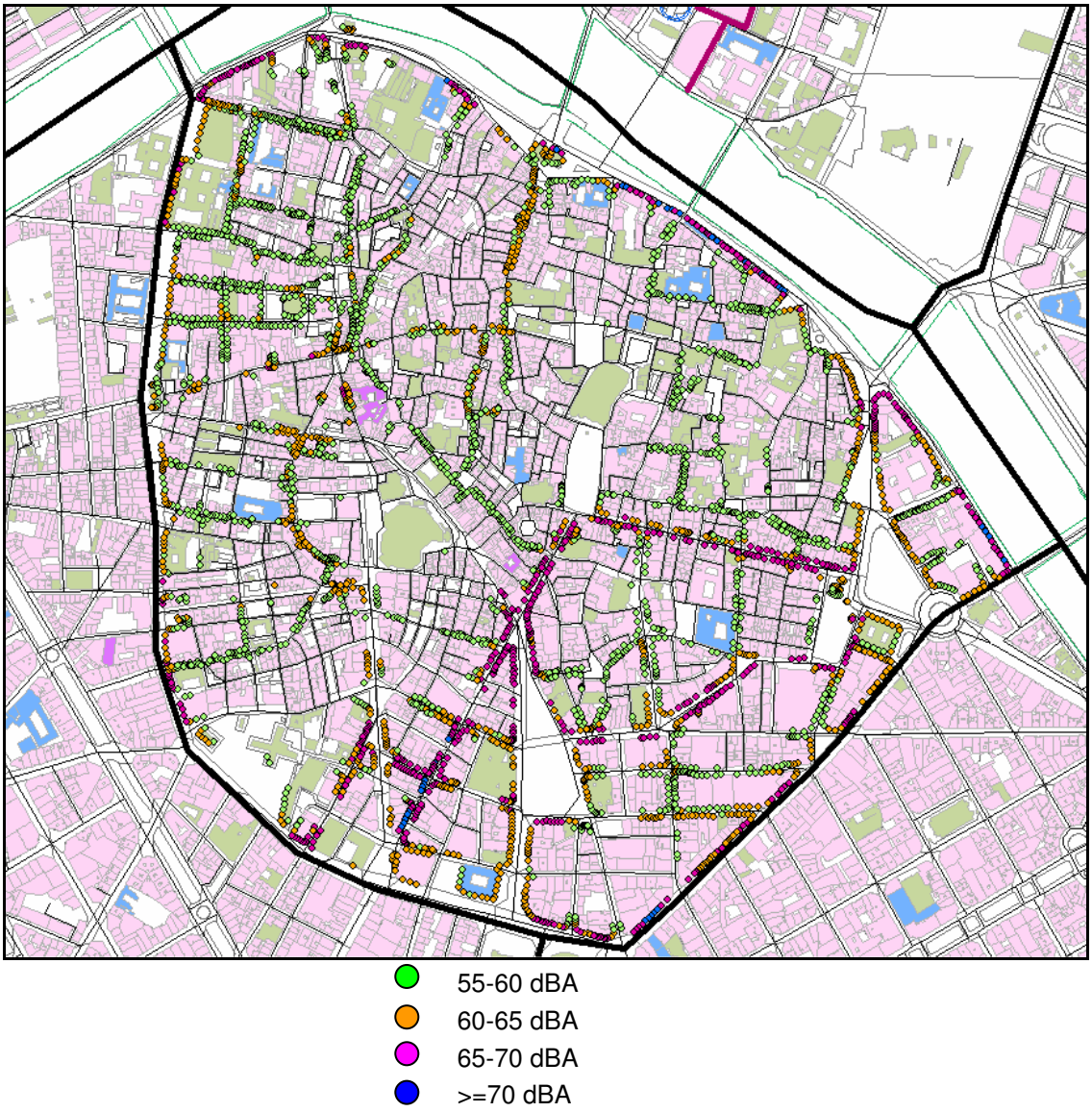


Figura 18: Afección acústica futura en fachadas en periodo noche.

Estimación de la reducción de los niveles de ruido y de personas afectadas por el plan de acción contra la contaminación acústica.

A partir de las simulaciones realizadas, se ha calculado la población afectada para las dos situaciones (antes y después de las acciones de peatonalización). Para ello se ha partido del número de personas que habita cada inmueble, y de los valores sonoros obtenidos en los receptores de las fachadas. A partir de estos valores, se ha calculado la población afectada siguiendo la metodología empleada en el desarrollo del mapa de ruido.

Se estima que la medida de peatonalización de calles permitirá para el distrito de Ciutat Vella disminuir en un 10% la población afectada en periodo día y en un 15% en periodo noche.

- **Plan de acción de reasfaltado de calles**.

Otra medida que se propone para reducir los niveles de ruido debido al tráfico rodado es la reurbanización y reasfaltado de calles con empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratada en la correspondiente ficha de actuación (PA-RT-04), debe ir acompañada de un mantenimiento periódico de los firmes para evitar la aparición de baches, agujeros, grietas que deterioren el pavimento.

En el distrito de Ciutat Vella existen varias calles que ya han sido asfaltadas con pavimentos fonorreductores con el objeto de reducir la afección sonora asociada al tráfico rodado. Estas calles son las siguientes:

Nº	NOMBRE DE LA VÍA	BARRIO
1	Plaza del Ayuntamiento	Sant Francesc
2	Calle Miñana – Soledad	Sant Francesc
3	Calle Barcas	Sant Francesc
4	Calle Poeta Querol	Sant Francesc
5	Calle Perez Bayer	Sant Francesc
6	Calle Salva	Sant Francesc

Tabla 49: Listado de calles reasfaltadas en el distrito de Ciutat Vella.

Las calles del centro histórico sobre las que se va a actuar en un futuro inmediato, con el objeto de continuar minimizando la contaminación acústica del distrito, mediante reasfaltado de las vías con pavimentos especiales son las siguientes:

Nº	NOMBRE DE LA VÍA	BARRIO
1	Calle Pascual y Genís	Sant Francesc
2	Calle Pérez Pujol	Sant Francesc
3	Calle Roger de Lauria	Sant Francesc
4	Calle Correos	Sant Francesc
5	C. Garrigues	Sant Francesc
6	C. La Sangre	Sant Francesc
7	C. Murillo	El Pilar
8	C. Caballeros	El Mercat, El Carme, La Seu
9	C. Portal de Valldigna	El Carme
10	C. Moratín	Sant Francesc
11	C. Bisbe	Sant Francesc
12	C. Monjas de Santa de Catalina	Sant Francesc
13	C. Poeta Quintana	Sant Francesc
14	Plaza Vicente Iborra y adyacentes	El Carme
15	Plaza Manises y adyacentes	La Seu
16	Plaza del Ángel	El Carme
17	C. Pintor López	La Seu

Tabla 50: Listado de calles que se tiene previsto reasfaltar en un futuro próximo.

Con el objeto de evaluar la mejora acústica asociada a la implantación de esta actuación se han realizado simulaciones predictivas de acuerdo a la metodología empleada para la elaboración del mapa estratégico de ruido del municipio de Valencia, variando las características acústicas del asfalto en el modelo predictivo para las calles sobre las que se propone aplicar la medida descrita.

A continuación se adjuntan los mapas en los que se indica el grado de afección acústica existente en las distintas vías propuestas antes y después de aplicar la medida de reasfaltado de calles, para los indicadores Ldía y Lnoche:

Situación inicial (Ldía): niveles de afección sonora antes de la implantación de la medida de reurbanización en período día:

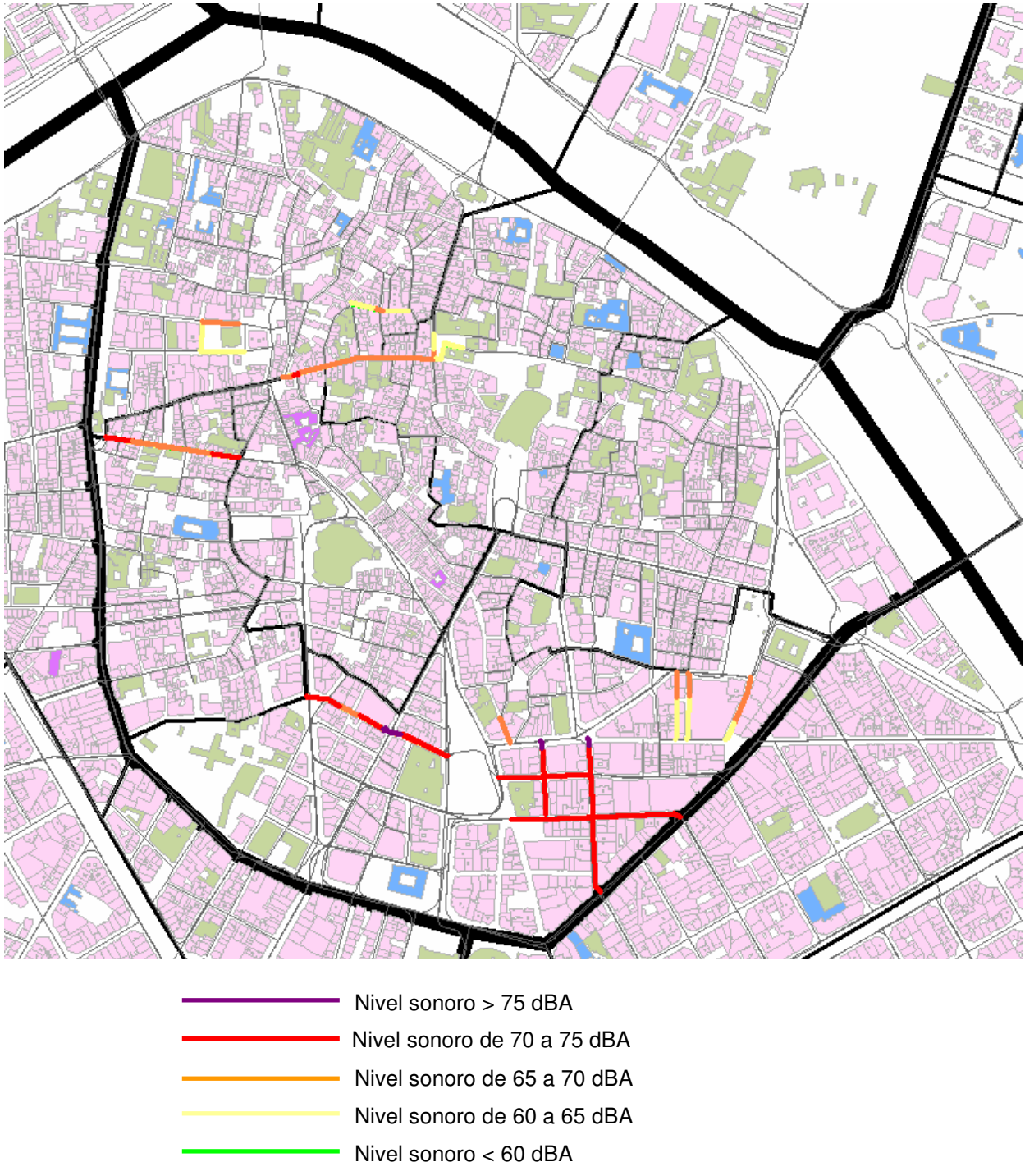


Figura 19: Afección sonora en día antes del reasfaltado de calles en Ciutat Vella

Situación futura (Ldía): niveles de afección esperados en periodo día tras la implantación de la medida de reasfaltado de calles:

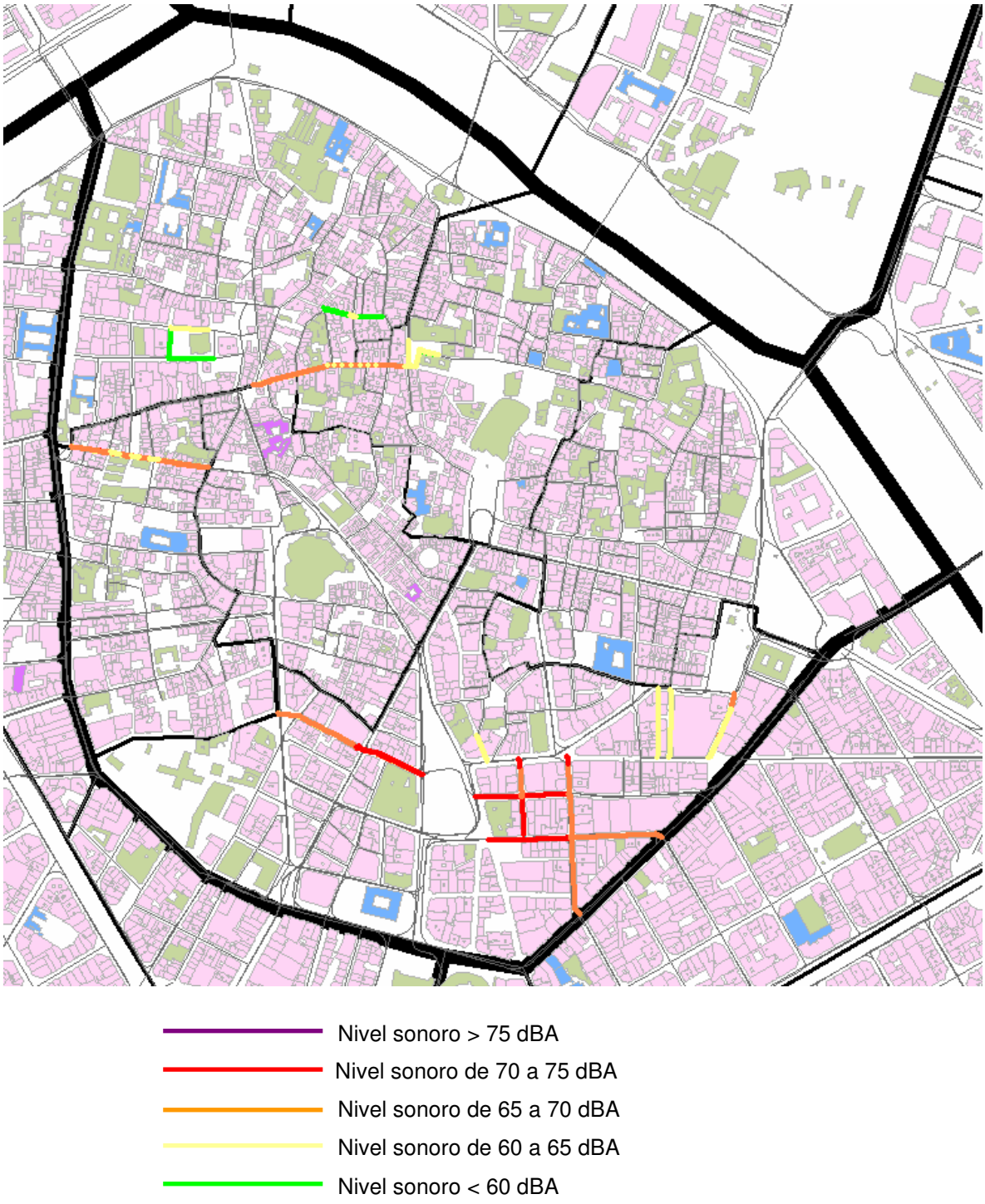


Figura 20: Afección sonora en día tras el reasfaltado de calles en Ciutat Vella

Situación inicial (Lnoche): niveles de afección sonora antes de la implantación de la medida de reasfaltado, en período noche:

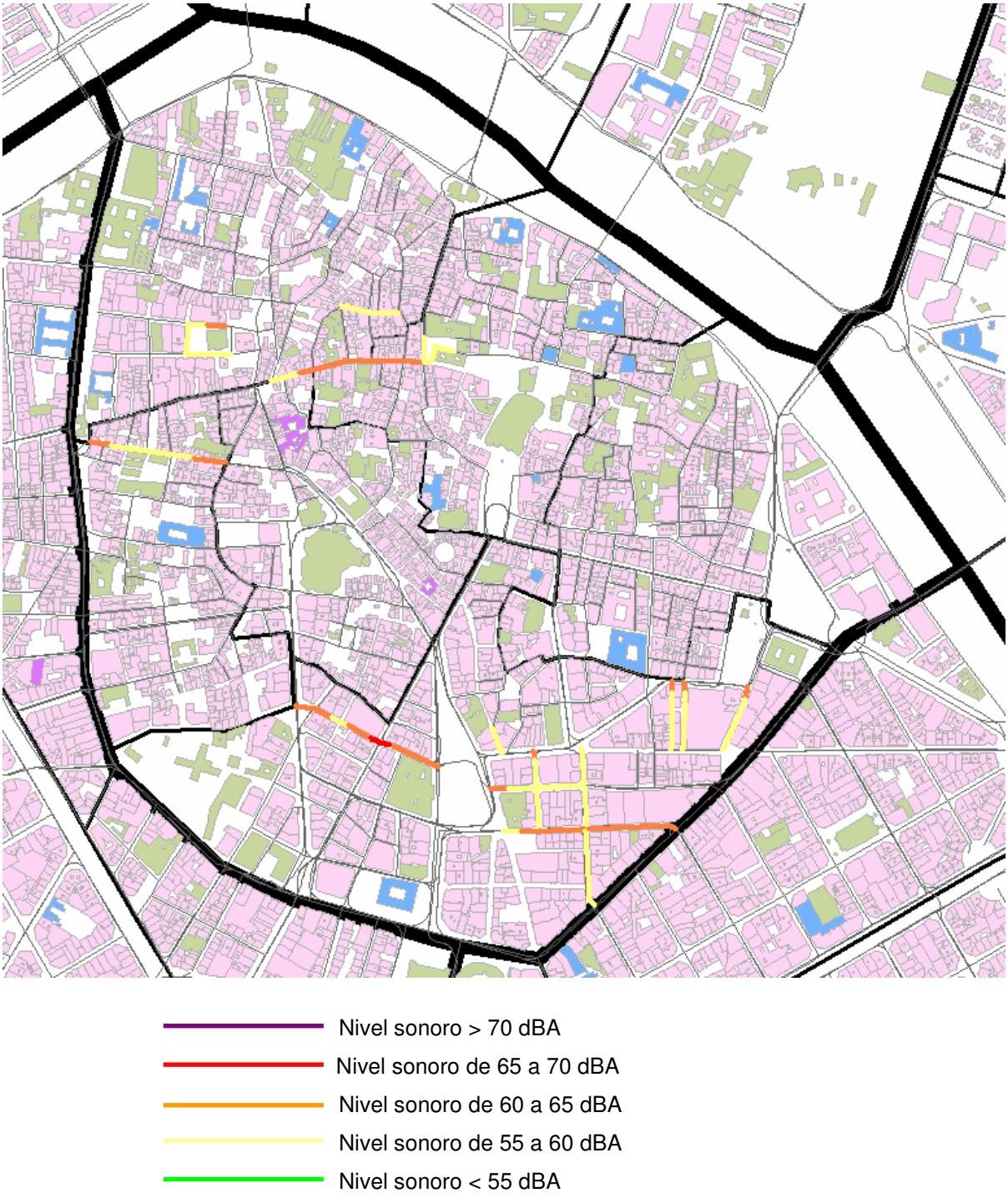


Figura 21: Afección sonora en noche antes del reasfaltado de calles en Ciutat Vella

Situación futura (Lnoche): niveles de afección sonora esperados en periodo noche tras la implantación de la medida propuesta:

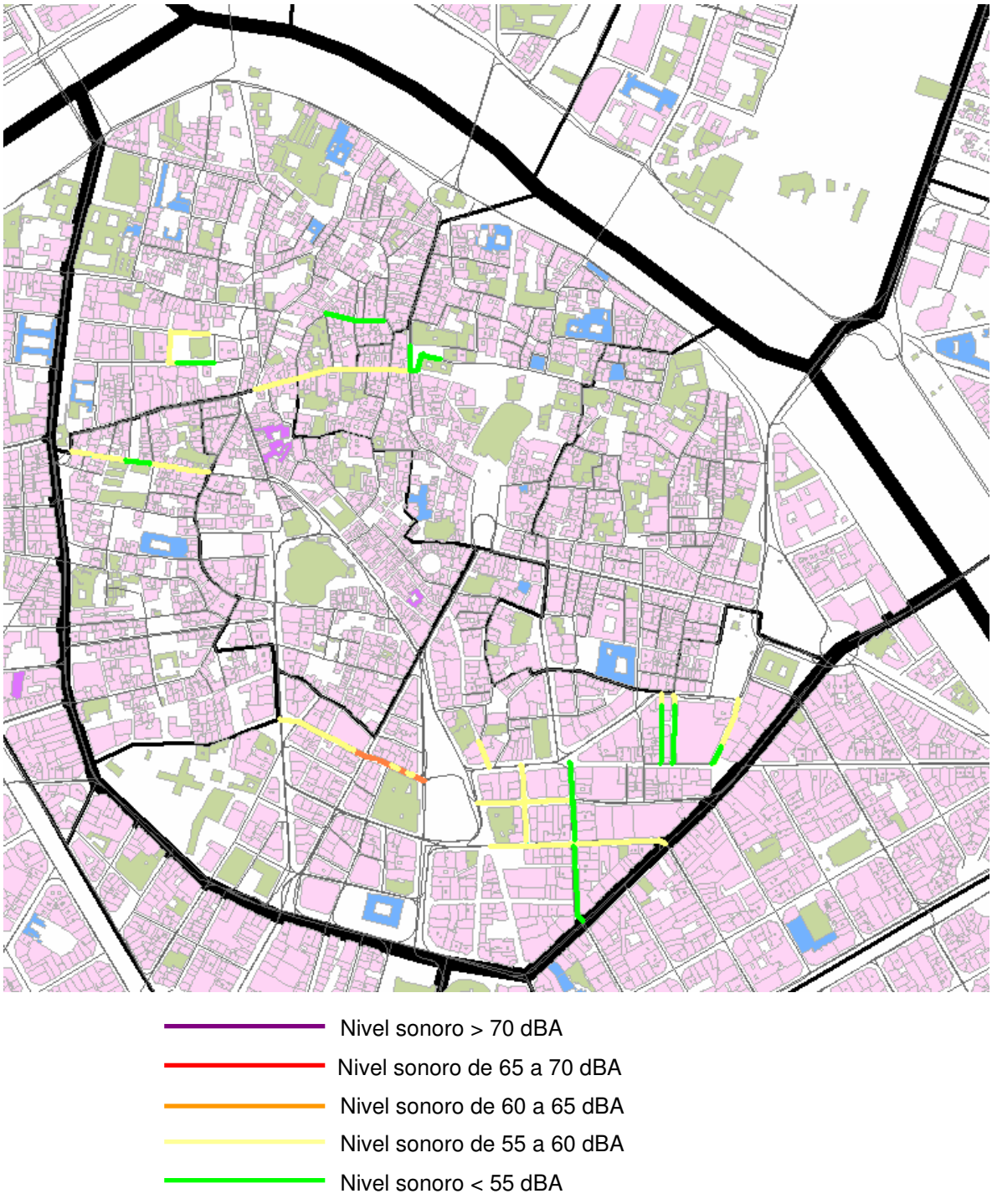


Figura 22: Afección sonora en noche tras el reasfaltado de calles en Ciutat Vella

- **Plan de acción para fomentar la implantación de zonas de circulación con velocidad reducida (*Zonas 30)* en el centro histórico del municipio.**

Esta medida, que consiste en prohibir circular a más de 30 km/h a los vehículos automóviles en zonas acotadas de la ciudad, convenientemente señalizadas con paneles verticales y señalización horizontal en los puntos de inicio y final de la zona 30, ya se ha comenzado a aplicar en el barrio de El Carme -calles del interior del barrio y adyacentes (calle Caballeros, Serrano y Quart, hasta las torres)-. La medida tiene por finalidad principal conseguir la reducción de la velocidad media de circulación de los vehículos, con el correspondiente descenso del número de atropellos y de la mejora en el tránsito de los peatones y de los usuarios de otros medios de transporte más lentos como la bicicleta. Esta iniciativa también supone una reducción del impacto acústico asociado al tráfico rodado y las emisiones atmosféricas.

La meta a alcanzar para el periodo de vigencia de los presentes planes de acción es analizar los resultados de implantar esta medida y, en función de los beneficios que aporte, ampliar la medida a otros espacios del distrito.

- **Plan de acción para el fomento del transporte en bicicleta.**

La potenciación del empleo de la bicicleta tiene especial importancia en el distrito de Ciutat Vella tanto por su situación, como por las características urbanísticas de la zona (centro histórico del municipio).

Las principales ventajas que aporta el empleo de la bicicleta como medio de transporte para los desplazamientos urbanos son las siguientes:

<u>Reducción de costes:</u>

El coste de adquisición y mantenimiento de la bicicleta es netamente inferior al coste de un automóvil. A nivel colectivo, la principal ventaja es el ahorro energético que supone el empleo de la bicicleta.

Conservación del medio ambiente:

La bicicleta siempre es un modo de transporte más respetuoso con el medio ambiente que cualquier vehículo motorizado.

Aumento de la movilidad y la rapidez:

La ausencia de impedimentos físicos para la bicicleta la hace un transporte versátil, capaz de llegar a cualquier punto de la ciudad de manera rápida y cómoda.

Menor peligrosidad:

Al contrario de lo que pueda parecer, la bicicleta es un transporte muy seguro dentro de la ciudad. Esto es debido a la versatilidad que ofrece, a su fácil manejo y a los cada vez más espacios reservados para este medio.

Mejora de la salud:

Existen también un enorme potencial de ventajas en términos de salud, tanto para el usuario individual (ciclista) como para la salud pública general.

Ocupación del espacio:

En relación con el ocupado por la circulación de automóviles, éste es obviamente muy inferior para la circulación de las bicicletas.

Por todos estos motivos desde el Ayuntamiento de Valencia se pretende promover distintos programas que promuevan los desplazamientos en bicicleta en el municipio, y especialmente, en su centro histórico.

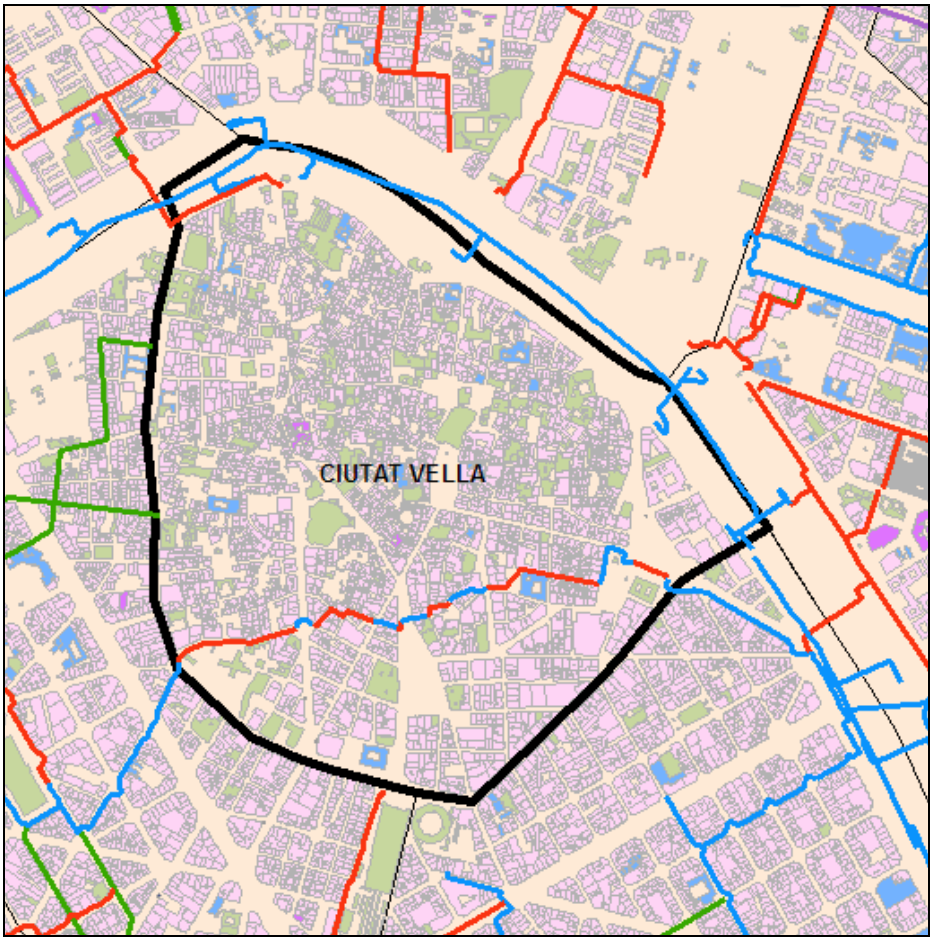
Las tres líneas estratégicas de actuación que se proponen para desarrollar el plan zonal de este distrito son las siguientes:

- Potenciación de la red de carril-bici por toda la extensión del distrito.
- Creación de un sistema de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el número de aparcamientos para este medio de transporte en áreas especialmente sensibles, tales como centros culturales, educativos, deportivos, cívicos...

- **Potenciación de la red de carril-bici en el distrito.**

En el plan urbanístico de la ciudad está contemplado la ampliación de la extensión de la red de carril bici con el fin de interconectar puntos de interés de la ciudad así como para unir la red de carril bici que existe en la ciudad. Para complementar esta actuación, se crearán nuevos aparcamientos para este medio de transporte tomando como primer objetivo los edificios de interés general como puedan ser cines, zonas de ocio, universidades, zonas deportivas etc.

En el distrito objeto de análisis hay actualmente 1,8 km de carril-bici que discurren por calles de carácter peatonal. Dentro de los objetivos del presente plan zonal se plantea, durante el periodo de duración de los presentes planes de acción, aumentar la red de carril-bici hasta los 2,8 km. A continuación se muestra una imagen de la red de carril-bici actual y la de futura construcción:

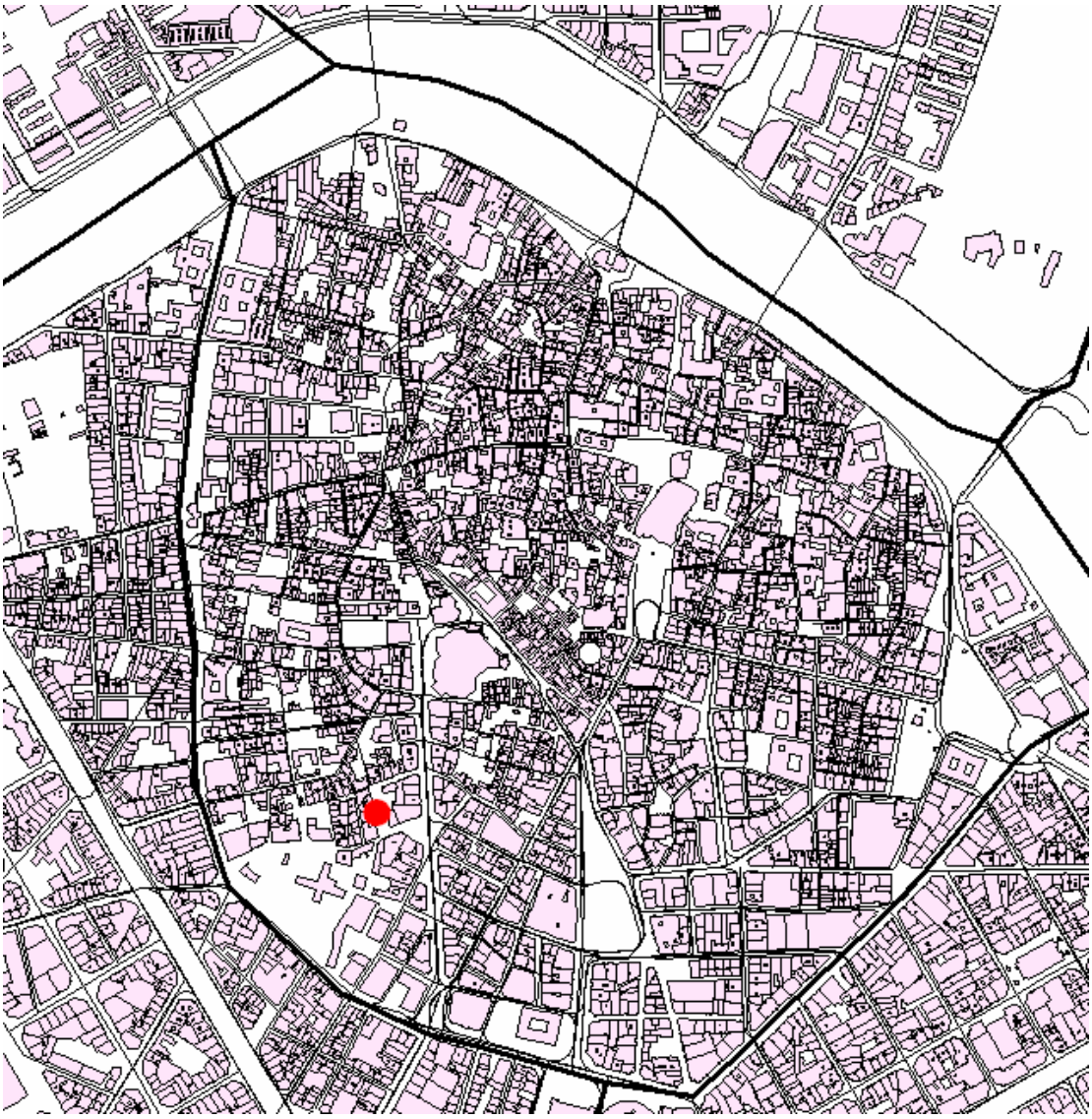


Itinerarios ciclistas actuales que discurren por calles peatonales
Itinerarios ciclistas, de construcción futura, por calles de carácter peatonal

Figura 23: Distribución del carril bici en el distrito de Ciutat Vella.

- **Plan de acción de ampliación de la red de aparcamientos públicos**

Con el objetivo de mejorar la movilidad en el distrito, y reducir el número de vehículos que circulan por el mismo en busca de aparcamiento, con la consiguiente disminución de contaminación acústica asociada, se propone como medida de carácter general potenciar el número de aparcamientos públicos en la ciudad. Para el distrito de Ciutat Vella se propone, durante el periodo de vigencia de los planes de acción, la construcción de un aparcamiento "Vinatea-Hospital", que constará de 4 sótanos y un total de 329 plazas. En la figura siguiente se muestra su localización:



Aparcamiento en fase de tramitación "Vinatea-Hospital".

Figura 24: Ubicación del aparcamiento Vinatea-Hospital en el distrito de Ciutat Vella.

- **Plan de acción de instalación de sistemas de control de velocidad fijos**

Dentro del plan de acción de carácter general de implantación de una red de sistemas de control de velocidad fijos para el control de la velocidad, se propone instalar dos sistemas de control de velocidad localizadas en algunas de las vías rápidas del distrito, como el paseo de la Ciudadela, calle Blanquerías o calle Guillem de Castro.

- **Plan de acción de fomento del transporte en autobús.**

Dentro de este plan de acción se incluye evaluar la iniciativa ya puesta en marcha en la línea 5b, que transcurre por el distrito, consistente en el empleo de autobuses híbridos (Europolis), valorando las mejoras que haya podido aportar la actuación desde el punto de vista acústico.

- **Plan de acción de control de actividades de ocio nocturno.**

En el distrito de Ciutat Vella se localiza una de las zonas de ocio nocturno más importantes de la ciudad, conocida como la zona de El Carme. La actividad se concentra en la calle Caballeros, calle Bolsería y aledañas. En la zona se concentran gran número de cafeterías, restaurantes, bares y bares de categoría especial, tal y como se muestra en la imagen siguiente.

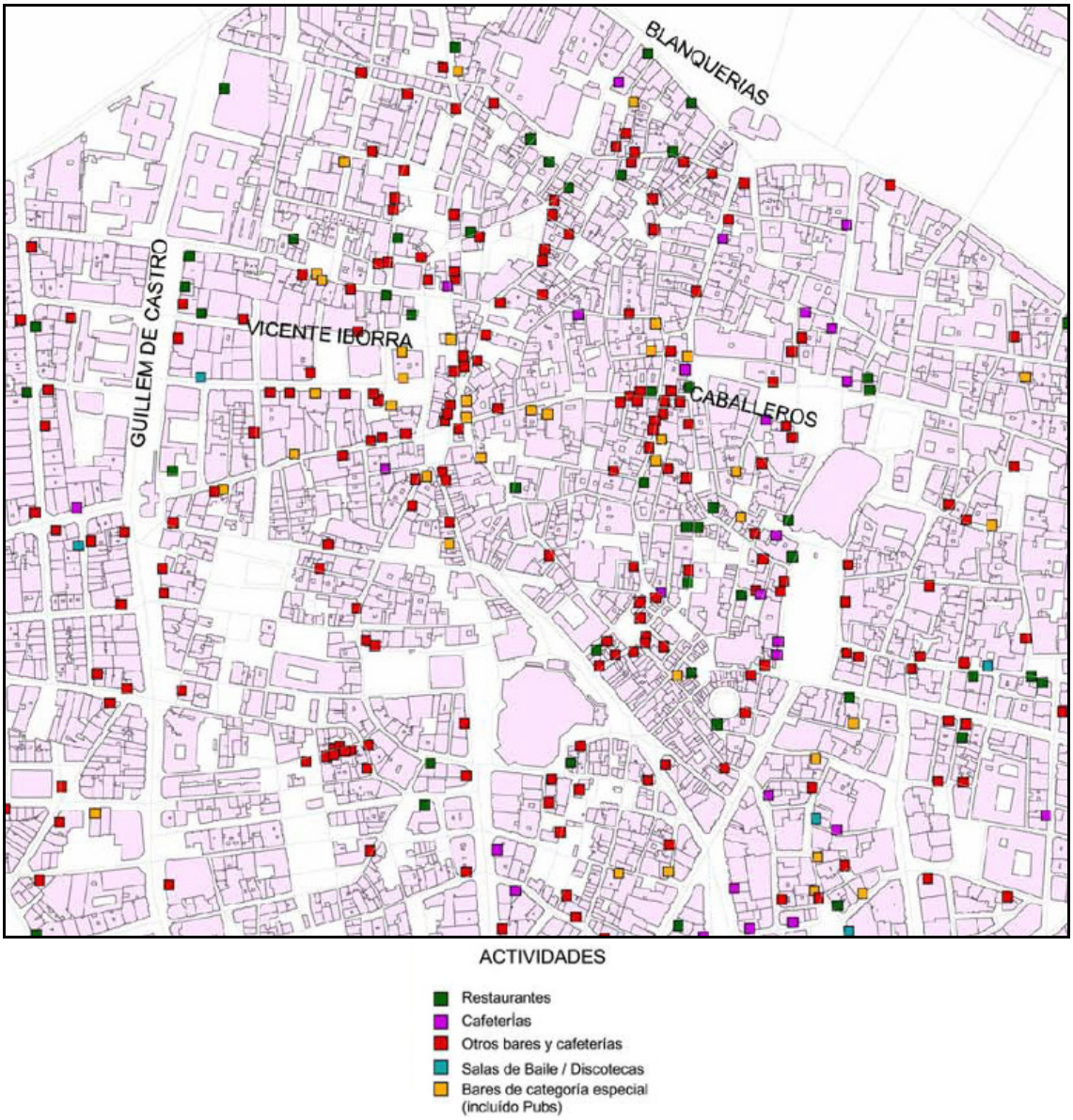


Figura 25: Ubicación de las zonas de ocio en el distrito de Ciutat Vella.

Esta zona de ocio, que funciona durante toda la semana, se propone aplicar las medidas definidas en la ficha PA-ACT-03, haciendo especial mención a las actuaciones puestas ya en marcha en la zona de referencia:

- Inicio de las actuaciones previstas en Titulo XII "Declaración de Zona Acústicamente Saturada" de la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica.

- Determinación de los puntos acústicamente calientes en la zona e inicio en los mismos de las mediciones sonométricas previstas en el mencionado T. XII.

- Futuro desarrollo de en Plan especifico de ocio nocturno de la ciudad de Valencia, contemplando actuaciones posibles a poner en marcha en la zona, en pro de mejorar la situación acústica generada por el ocio nocturno.

- **Plan de acción para la mejora en los trabajos de recogida de residuos sólidos urbanos, limpieza viaria y jardinería.**

Con este plan de acción zonal se propone optimizar las labores de recogida de RSU en el distrito, de modo que se reduzcan las molestias a los vecinos en cuanto al ruido producido.

En la actualidad, para las tareas de recogida de residuos sólidos urbanos en el distrito se combinan dos técnicas: sistemas de recogida en base a contenedores de carga trasera y sistemas de recogida en base a contenedores de carga lateral.

El empleo de contenedores y camiones de recogida con carga lateral supone una serie de ventajas acústicas frente al empleo de los camiones tradicionales (carga trasera). Dichas ventajas son:

- Disminución de las emisiones sonoras en el proceso de carga y descarga
- Mayor capacidad de carga → menor nº de viajes → menor ruido.
- Empleo de contenedores de carga lateral.
- Mayor rapidez de operación → menor tiempo de emisiones sonoras.

Los contenedores de carga lateral, además de presentar adaptaciones en su forma para evitar el golpeo molesto de la tapa, presentan una mayor capacidad y, por lo tanto, una vez ubicados no se pueden mover manualmente, lo que evita el molesto ruido de arrastre de los contenedores tradicionales. Además, al tener mayor capacidad de carga, el espacio entre contenedores aumenta, lo que reduce el número de paradas del camión en el proceso de recogida. También se puede reducir la frecuencia de paso, ya que su mejor sellado impide la fuga de malos olores.

En la imagen siguiente se presentan la localización actual de los contenedores de carga lateral:

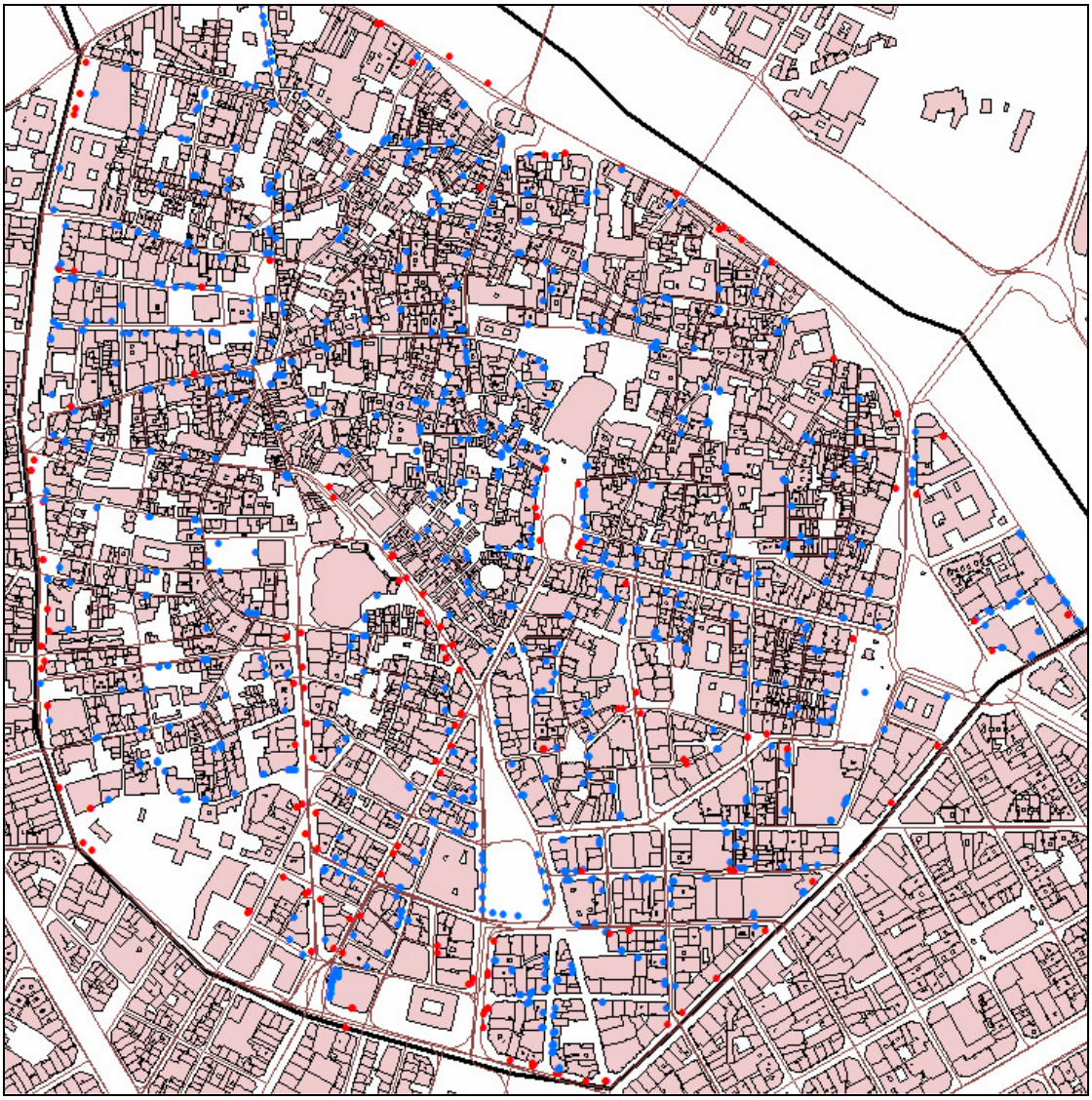


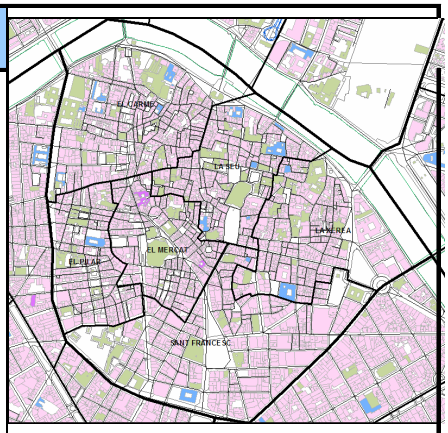
Figura 26: Ubicación de contenedores con carga lateral

En materia de mejora acústica de las actividades de limpieza y recogida de residuos, así como de las tareas de limpieza para el distrito de Ciutat Vella se proponen las siguientes actuaciones:

1. Plan de acción para la optimización de rutas y horarios de recogida de RSU: Los itinerarios de los servicios tanto de recogida como de limpieza están diseñados de forma que se optimicen los rendimientos de carga de los vehículos. Se propone contemplar el criterio acústico a la hora de diseñar las rutas y horarios de recogida. Así, el ruido pasa a ser un elemento contemplado en el diseño de los itinerarios, capaz de determinar la conveniencia o no de paso de un determinado vehículo de limpieza o recogida por una calle del distrito.

2. Desarrollo de un Programa de Control Municipal sobre las emisiones sonoras de los camiones y el resto de maquinaria empleada en las actividades de jardinería y limpieza viaria, con el objeto de mejorar la calidad acústica en todo el municipio de Valencia.

Ficha resumen

Distrito	**CIUTAT VELLA**	
Descripción	El centro histórico de Valencia, que se corresponde con el distrito de Ciutat Vella, está formado por los barrios de La Seu, La Xerea, El Carme, El Mercat, Sant Francesc y El Pilar. Los principales focos sonoros en el distrito son los vehículos automóviles y el tráfico rodado asociado y la actividad que se genera en las distintas zonas de ocio y esparcimiento existentes en el distrito.	

Diagnosis

- El distrito de Ciutat Vella presenta un grado de afección por contaminación acústica medio.
- De los seis barrios que lo componen, el que presenta unos mayores niveles de ruido es Sant Francesc, seguido de La Seu, El Carme y La Xerea. Los barrios de El Mercat y El Pilar presentan una menor afección acústica.

Barrio	Grado de cont. acústica
Sant Francesc	
El Carme	
La Seu	
La Xerea	
El Mercat	
El Pilar	

Leyenda

- **Alta**
- **Media**
- **Baja**

Principales fuentes de ruido

- Tráfico rodado
- Zonas de ocio y recreo

Objetivos

- Disminución de los niveles sonoros derivados del tráfico rodado
- Incrementar las medidas de gestión y control en la zona de ocio de "El Carme".
- Disminución del ruido asociado a las actividades de limpieza y recogida de RSU.

Servicios implicados	
- Serv. de Contaminación Acústica - Serv. de Circulación y Transportes - Serv. de Actividades - Serv. de Recogida de RSU, Limpieza Viaria y Jardinería	- Policía Local - Serv. de Obras de Infraestructuras - Serv. Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.

Tabla 51: Ficha resumen distrito Ciutat Vella

11.5.2. Distrito de L´Eixample.

El distrito de L´Eixample está formado por los barrios de Russafa, el Plà del Remei y la Gran Vía. Se trata de una zona eminentemente residencial, de clase media, en dónde se localiza una importante actividad comercial.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de L´Eixample presenta una afección por contaminación acústica notoria, motivo por el cual se propone un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona. Las principales fuentes de contaminación acústica que se identifican en el distrito son el tráfico rodado y el tráfico ferroviario.

La medida de mayor envergadura que se va a ejecutar en la lucha contra el impacto acústico, está relacionada con el ferrocarril y se corresponde con el proyecto “Parque Central”. Este proyecto, según información de la sociedad Valencia Parque Central alta Velocidad, supondrá un importante avance en cuanto a la vertebración de toda el municipio, al conectar las Grandes Vías (Fernando el Católico y Ramón y Cajal con Germanías y Marqués del Turia, eliminando el paso inferior), y suprimir el paso elevado que salva las vías para conectar la Avenida de Giorgeta con Peris y Valero, eliminando las barreras urbanísticas y su impacto visual. En todo caso, la actuación urbana más singular es la generación de un parque urbano para disfrute ciudadano de grandes dimensiones que se ubicará en la actual playa de vías al sur de la estación, entre las calles de Filipinas al este y San Vicente al oeste.

Delimitación de la zona de actuación.

El Distrito de L´Eixample está delimitado por las siguientes vías:

- Puente de la Exposición
- Calle del Justicia
- Plaza Porta de la Mar
- Calle Colón
- Calle Xátiva
- Calle Alicante
- Calle Gibraltar
- Avenida Perís y Valero
- Puente del Ángel Custodio
- Avenida Jacinto Benavente
- Plaza de América
- Paseo de la Ciudadela

En la figura siguiente se representan los límites del distrito y de los barrios que comprenden la zona de actuación:

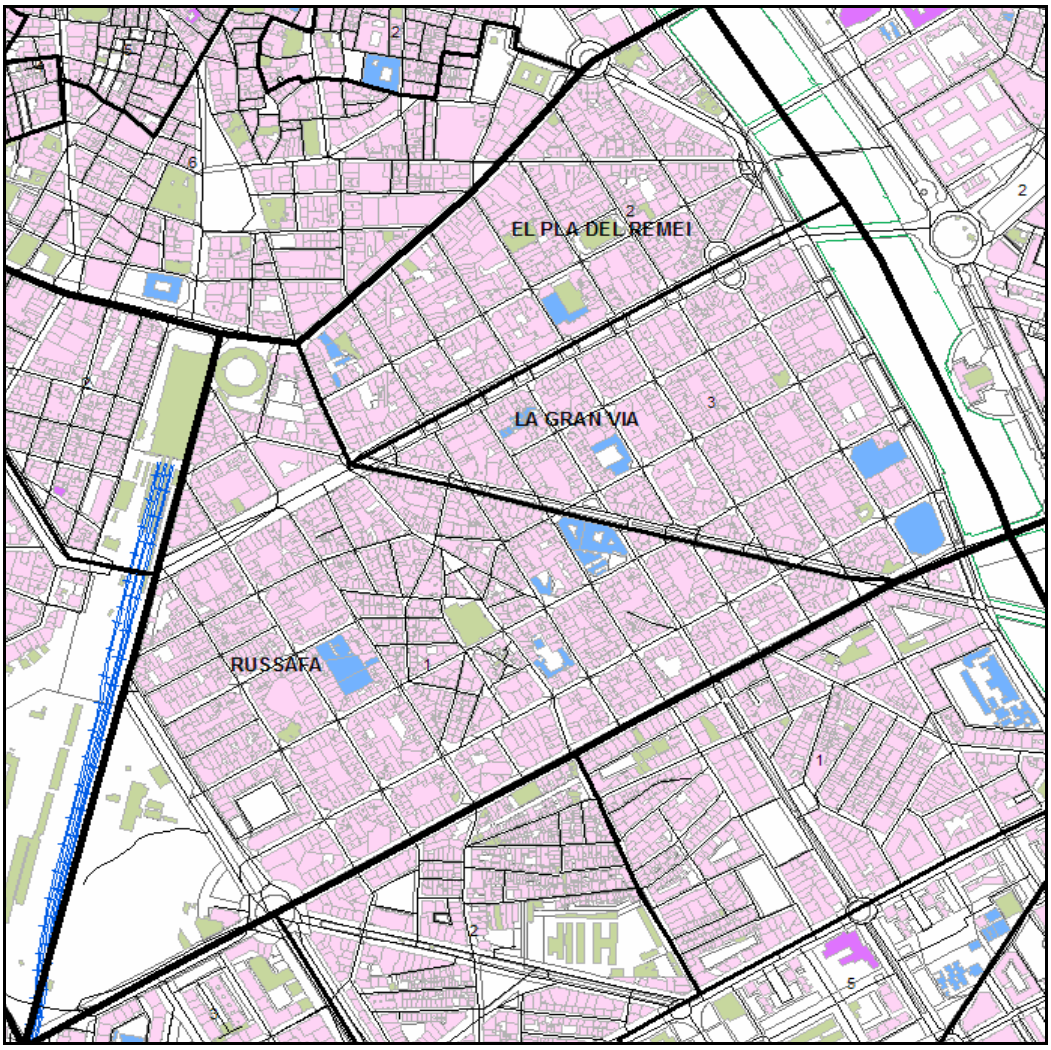


Figura 27: Ubicación de los distintos barrios del distrito de L´Eixample.

Diagnosis de la situación acústica actual.

El distrito de L´Eixample tiene una afección por contaminación acústica media-alta. De los barrios que forman el distrito, el que mayor afección presenta es de del Plà Del Remei, seguido del barrio de la Gran Vía. En el distrito objeto de estudio, el barrio que menor afección presenta es el de Russafa.

El principal foco sonoro, como en la mayor parte del municipio, es el tráfico rodado; sin embargo, cabe destacar el impacto acústico que sobre el distrito provoca el tráfico ferroviario, el cual se reducirá notablemente con la aplicación de las medidas contempladas en el proyecto Parque Central, que ya ha sido desarrollado en el punto anterior y en la ficha de carácter general PA-RF-01.

Objetivos previstos

Una vez analizada la situación acústica del distrito, se resuelve que para mejorar su calidad ambiental, los objetivos principales deben ser la disminución de los niveles sonoros derivados del tráfico rodado y ferroviario; para su consecución se proponen una serie de objetivos específicos, los cuales se indican a continuación:

- Promoción de las campañas de reasfaltado empleando asfaltos fonorreductores.
- Fomento de la implantación de zonas de circulación con velocidad reducida (Zonas 30).
- Reducción y control de la velocidad de circulación en las vías del distrito, mediante la instalación de sistemas de control de velocidad fijos en puntos estratégicos de la ciudad.
- Fomento de los desplazamientos en bicicleta por la ciudad mediante el incremento de la extensión del carril bici, la declaración de nuevas ciclocalles, la creación de un sistema de préstamo de bicicletas, la creación de nuevos aparcamientos en puntos estratégicos...
- Mejora de la capacidad de aparcamiento para los vehículos y de la gestión de los aparcamientos existentes, así como fomento del uso del "parking compartido".
- Mejora de los sistemas de limpieza viaria, recogida de RSU y actividades de jardinería con el fin de reducir el impacto acústico asociado a dichas actividades y a la maquinaria empleada en las mismas.
- Incremento de los controles sobre las emisiones acústicas de los vehículos y las motocicletas para evitar su circulación con escapes libres, modificados o deteriorados.
- Control de las emisiones sonoras de los vehículos de emergencias para verificar que cumplen con la legislación vigente.
- Promoción del uso de vehículos con motores híbridos y eléctricos.
- Reducir el impacto acústico originado por el ferrocarril a través de la implantación de las medidas establecidas en el proyecto "Parque Central" que se desarrollará, principalmente, en los distritos de L´Eixample, Extramurs y Jesús.

Además de estas acciones, a continuación se formulan otros objetivos no relacionados directamente con el tráfico rodado pero que sin duda tienen un efecto positivo sobre la reducción de ruido ambiental en los diferentes barrios del distrito:

- Desarrollo futuro de un Plan Especifico de Ocio Nocturno de la ciudad de Valencia, contemplando actuaciones posibles a poner en marcha en estas zonas, en pro de mejorar la situación acústica generada por el ocio nocturno.
- Fomento del desarrollo de campañas de formación y sensibilización de la población en las zonas de ocio.
- Fomento del control de las actividades de ocio especialmente ruidosas mediante la instalación de limitadores de potencia sonora.
- Potenciación de los controles para la concesión de licencias de actividad.
- Control de actividades de carga y descarga de mercancías.
- Control y gestión de festejos y celebraciones en la vía pública.
- Consideración de la variable acústica en los nuevos planeamientos urbanísticos que afecten, tanto directa como indirectamente, al distrito de Ciutat Vella.
- Diseño de campañas de concienciación y sensibilización ciudadana frente al ruido en todo el municipio de Valencia.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter general.

Para conseguir el objetivo de reducir los niveles sonoros existentes en el distrito de L'Eixample, y cumplir con los objetivos anteriormente citados, se aplicarán la mayor parte de las actuaciones generales descritas en el capítulo once del presente plan, las cuales se presentan de forma esquemática en el siguiente cuadro junto con su codificación correspondiente. Esta codificación viene definida en función de la fuente sonora sobre la cual se pretende actuar. Así, las medidas que tienen por objeto reducir el impacto acústico debido al tráfico rodado llevan la codificación PA-RT, si el impacto procede del tráfico ferroviario PA-RF, en el caso del impacto procedente de la aviación PA-AV, etc.

MEDIDA[3]	CÓDIGO[4]
Elaboración de un Plan Integral de Movilidad Urbana del municipio de Valencia	PA-RT-01
Incremento de los controles sobre emisiones sonoras de vehículos y motocicletas	PA-RT-02
Promoción del uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos	PA-RT-03
Fomento de la mejora acústica de pavimentos	PA-RT-04
Reducción de la velocidad de circulación	PA-RT-05
Control de la velocidad de circulación mediante la instalación de rádares	PA-RT-06
Mejoras en la urbanización de calles y barrios	PA-RT-07
Restricción del tráfico rodado en el centro histórico	PA-RT-08
Mejora de la información del estado de la circulación	PA-RT-09
Impulso del transporte público	PA-RT-10
Elaboración de un Plan Director de Bicicletas	PA-RT-11
Fomento de los desplazamientos en bicicleta	PA-RT-12
Desarrollo de un registro municipal de bicicletas	PA-RT-13
Control de las emisiones sonoras de vehículos de emergencias	PA-RT-14
Control y gestión de aparcamientos	PA-RT-15
Fomento del uso de neumáticos silenciosos en vehículos automóviles.	PA-RT-16
Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril	PA-RF-01
Control de actividades industriales, comerciales y de servicios	PA-IND-01
Mejora acústica en los sistemas de limpieza viaria y recogida de residuos	PA-LJ-01
Control del ruido de las tareas de limpieza viaria y de recogida de residuos	PA-LJ-02
Control del ruido de las tareas de jardinería	PA-LJ-03
Gestión de ZAS (Zonas Acústicamente Saturadas)	PA-ACT-01
Limitaciones de uso en zonas residenciales	PA-ACT-02
Elaboración de un plan específico para zonas de ocio nocturno	PA-ACT-03
Control de actividades musicales mediante la instalación de limitadores de potencia	PA-ACT-04
Control del impacto sonoro generado por festejos, ferias y fiestas	PA-FE-01
Control de la emisión sonora de obras y maquinaria	PA-OBR-01
Instalación de barreras y/o pantallas acústicas	PA-PA-01
Protección acústica de centros de enseñanza y de su entorno	PA-PA-02
Insonorización de túneles	PA-PA-03
Consideración de la var. acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico	PA-URB-01
Control de licencias urbanísticas	PA-URB-02
Formación y sensibilización de profesionales	PA-URB-03
Campaña de formación y sensibilización ciudadana	PA-ESP-01
Creación de un grupo de agentes especializados en materia ambiental	PA-ESP-03

Medidas de carácter general

Medidas de carácter general de aplicación específica en L´Eixample

Tabla 52: Listado de medidas de carácter general

[3] Para ampliar la información de cada una de las actuaciones de carácter general propuestas, se recomienda consultar el capítulo 11 del presente trabajo, en dónde se incluye una ficha por cada una de las actuaciones.
[4] Cada medida está identificada con un código que facilita la localización de cada ficha.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter específico

En el presente apartado se desarrollan de forma particular aquellas medidas preventivas y correctivas específicas para el distrito de L´Eixample. Los planes de acción zonales propuestos son los siguientes:

- **Plan de acción de mejora en la urbanización de calles y barrios.**

El contemplar en los nuevos proyectos de urbanización y en los proyectos de reurbanización de barrios medidas como el ensanchamiento de las aceras, el estrechamiento de los carriles, la incorporación de arbolado y mobiliario urbano amable con el medio ambiente y, en general, soluciones de diseño que optimicen el tráfico vehicular (vease ficha PA-RT-07) es una actuación fundamental para reducir el efecto del tráfico rodado en la contaminación acústica del entorno.

Se pretende llevar a cabo un plan piloto según esta línea de actuación en el de distrito de L´Eixample, concretamente en el barrio de Russafa, con el fin de mejorar la morfología de su trazado urbano desde el punto de vista acústico.

La ubicación del barrio de Russafa dentro del distrito de L´ Eixample se indica en el siguiente esquema:

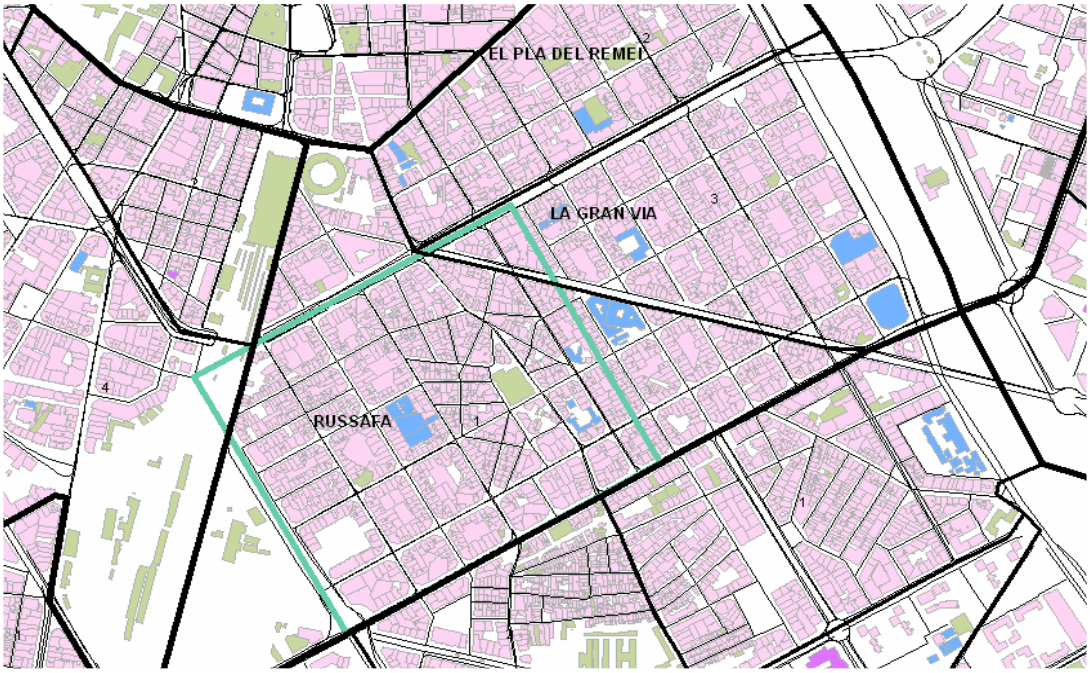


Figura 28: Ubicación del barrio de Russafa dentro del distrito.

En una primera fase de reurbanización del barrio de Russafa, se actuará en las siguientes calles:

- Puerto Rico
- Buenos Aires
- Pintor Gisbert
- Cuba
- Maestro Aguilar
- Pedro III el Grande
- Denia
- Cádiz

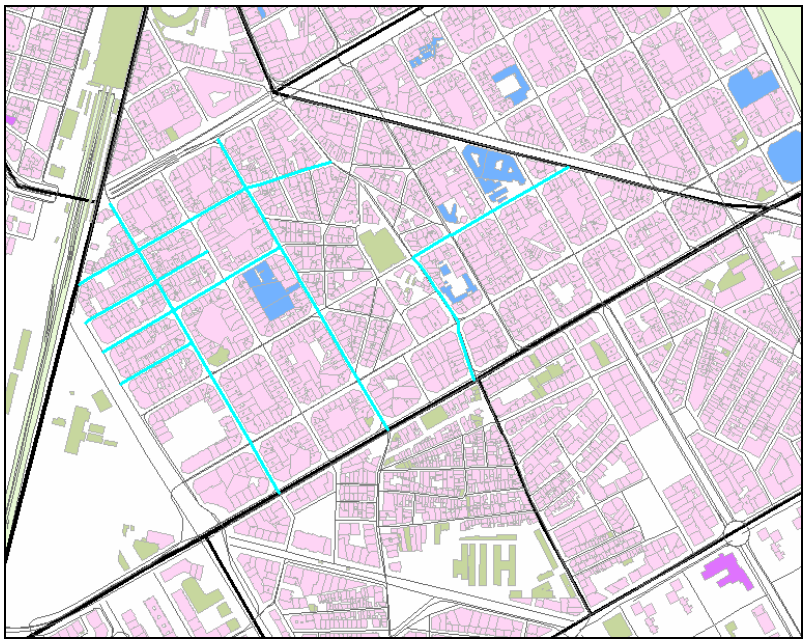


Figura 29: Ubicación de las calles afectadas por actuación en el Bº Russafa(L´Eixample)

Las acciones que se proponen para la reurbanización de dicho barrio son las siguientes:

- Ampliación de aceras
- Reducción del número de carriles y estrechamiento de los mismos.
- Limitación de las zonas de aparcamiento.
- Incremento de la extensión del carril bici y el carril bus.
- Reordenación del tráfico en las vías interiores del barrio.
- Instalación de pavimentos fonoabsorbentes en las calles.
- Mantenimiento periódico del pavimento existente para evitar su deterioro y garantizar su eficacia en el proceso de minimización del impacto acústico.

Las mejoras acústicas que se esperan conseguir con la implantación esta medida son:

- Mejora de la morfología urbana del barrio de Russafa.
- Reducción de la afección acústica debida, principalmente, al tráfico rodado.

- **Plan de acción de reasfaltado de calles.**

Otra medida que se propone para reducir los niveles de ruido debido al tráfico rodado es el reasfaltado de calles con el empleo de pavimentos fonorreductores. Este tipo de actuación debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para evitar la aparición de baches, agujeros, grietas y el deterioro de los mismos.

En una primera fase ya se han reasfaltado las calles de los tramos más críticos, esto es, aquellos cuyos niveles sonoros en las fachadas de los edificios superan los 75 dBA en horario día. Dichas calles son las siguientes:

Nº	NOMBRE DE LA VÍA	BARRIO	OBSERVACIONES
1	Túnel de Germanias	Russafa	Solo túnel y rampas de acceso
2	Pintor Salvador Abril	Russafa	Intersecciones con aglomerado calizo
3	Maestro Aguilar	Russafa	Aglomerado sobre hormigón nuevo
4	Denia	Russafa	Desde calle Ruzafa hasta Denia

Tabla 53: Listado de calles reasfaltadas en el distrio de L´Eixample en el pasado.

Las calles sobre las que se va a actuar en un futuro próximo, siguiendo la misma tecnología de asfaltado, son las siguientes:

Nº	NOMBRE DE LA VÍA	BARRIO
1	C. Ruzafa (entre G.V Marqués del Turia y C. Colón)	Russafa
2	Avenida Perís y Valero	Russafa y la Gran Vía
3	Plaza Doctor Landete	Russafa
4	Plaza Barón de Cortés y adyacentes	Russafa
5	Avenida Jacinto Benavente	La Gran Vía

Tabla 54: Listado de calles sobre las que se va a actuar en el futuro.

Con el objeto de evaluar la mejora de esta propuesta se han realizado simulaciones acústicas según la metodología empleada para la elaboración del mapa estratégico de ruido de Valencia, variando las características del asfalto en el modelo (asfalto poroso) para las calles sobre las que se propone aplicar la medida.

A continuación se adjuntan los mapas en los que se indica el grado de afección acústica existente en las distintas vías propuestas del distrito antes y después de aplicar la medida de reasfaltado de calles, para los indicadores Ldía y Lnoche.

Situación inicial (Ldía): niveles de afección sonora antes de la implantación de la medida de reasfaltado de calles, en período día.

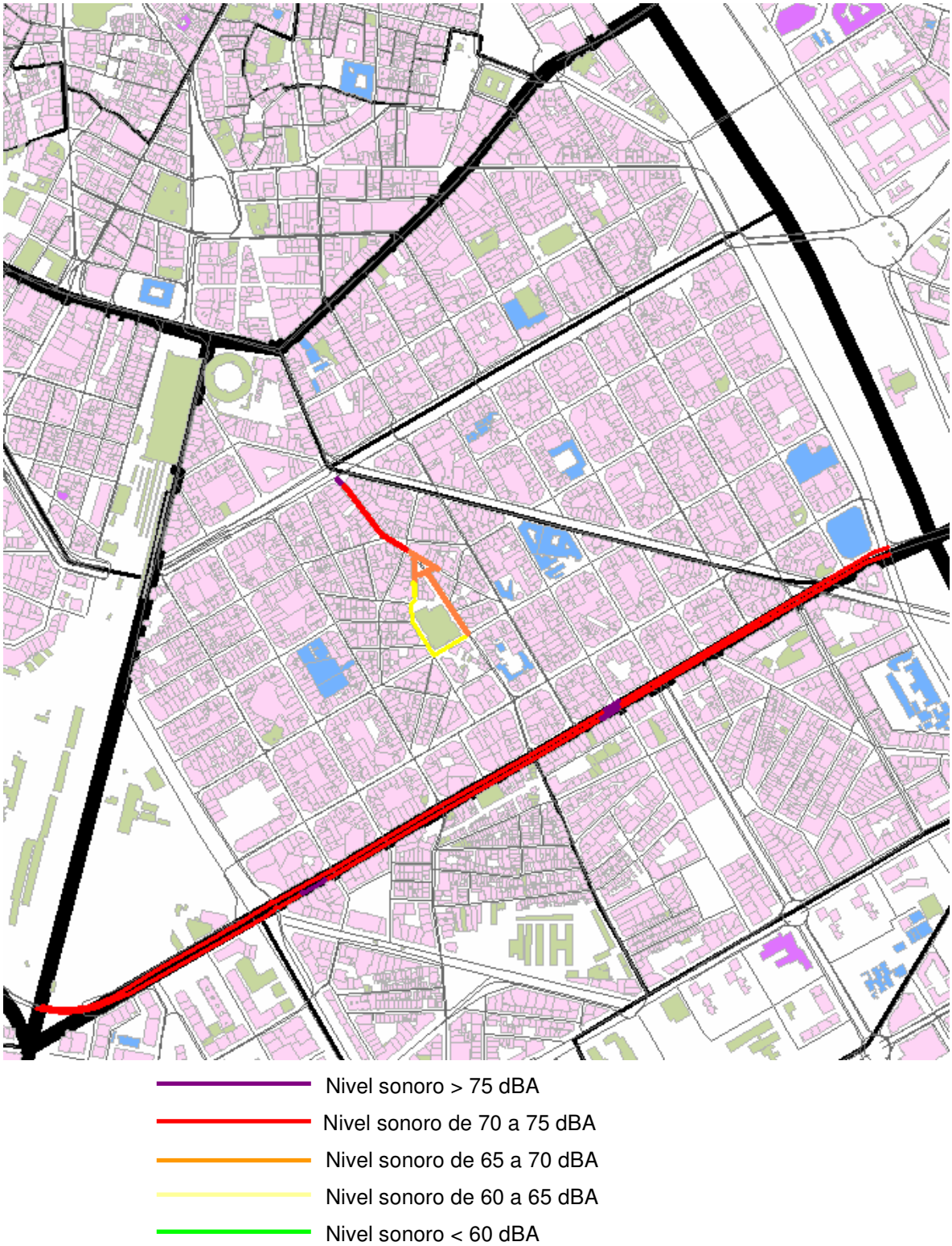


Figura 30: Niveles de afección sonora (Ldía) en L'Eixample previos al reasfaltado de vías.

Situación futura (Ldía): niveles de afección esperados en periodo día tras la implantación de la medida propuesta:

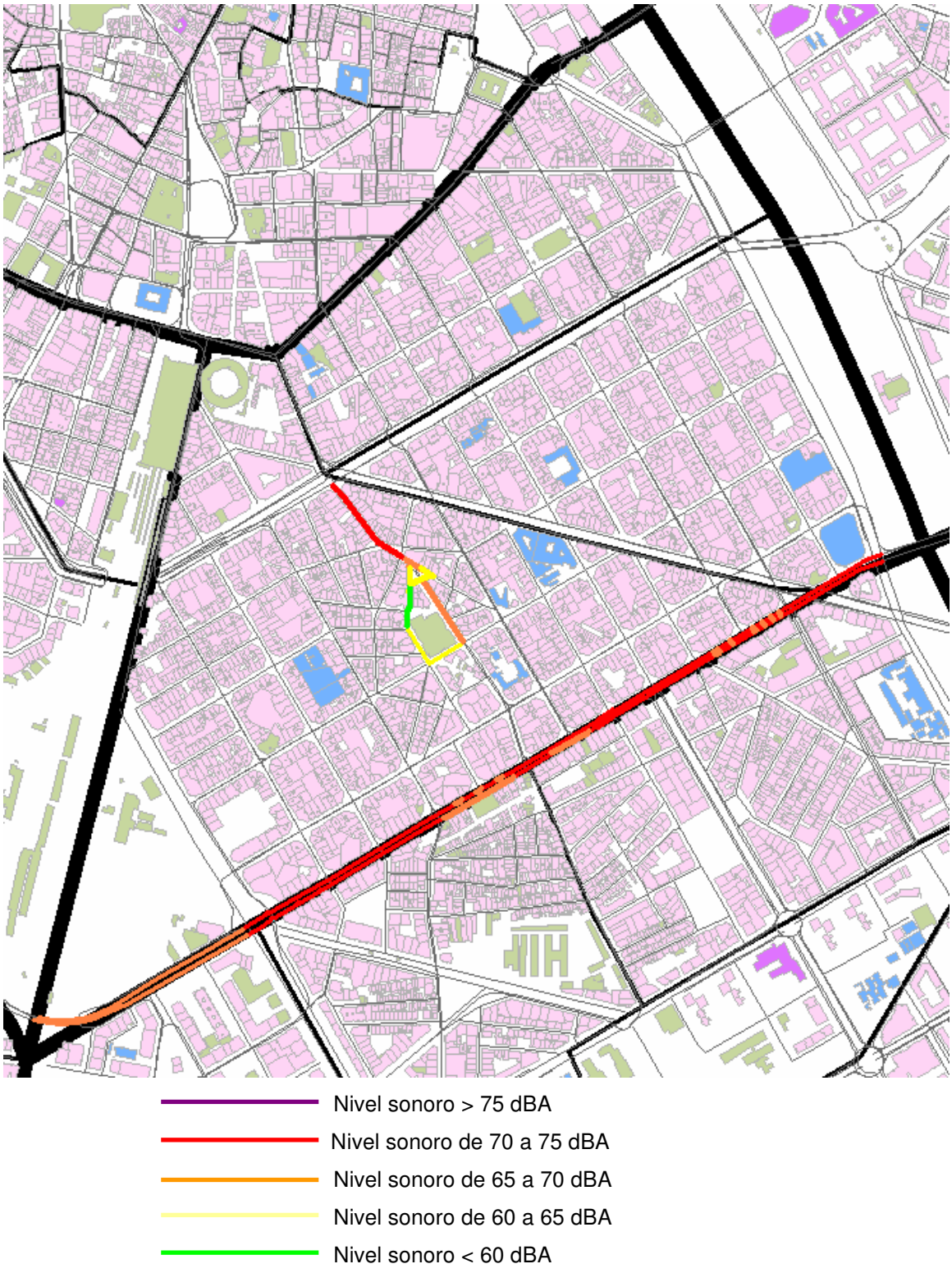


Figura 31: Niveles de afección sonora (Ldía) en L'Eixample tras el reasfaltado decalles.

Situación inicial (Lnoche): niveles de afección sonora antes de la implantación de la medida de reasfaltado de vías, en período noche.

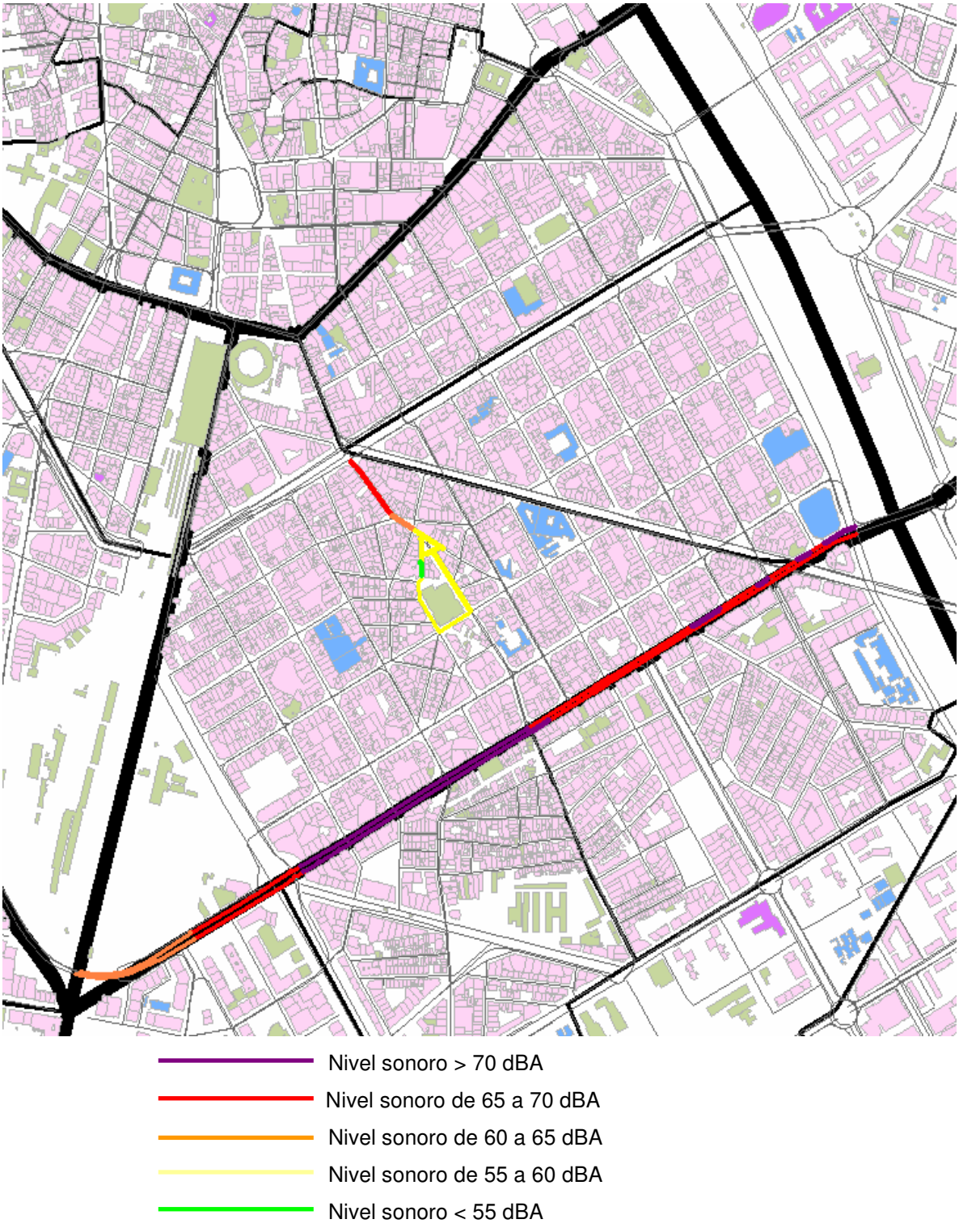


Figura 32: Niveles de afección sonora (Lnoche) en L'Eixample previos al reasfaltado.

Situación futura (Lnoche): niveles de afección esperados en periodo noche tras la implantación de la medida propuesta de reasfaltado de calles:

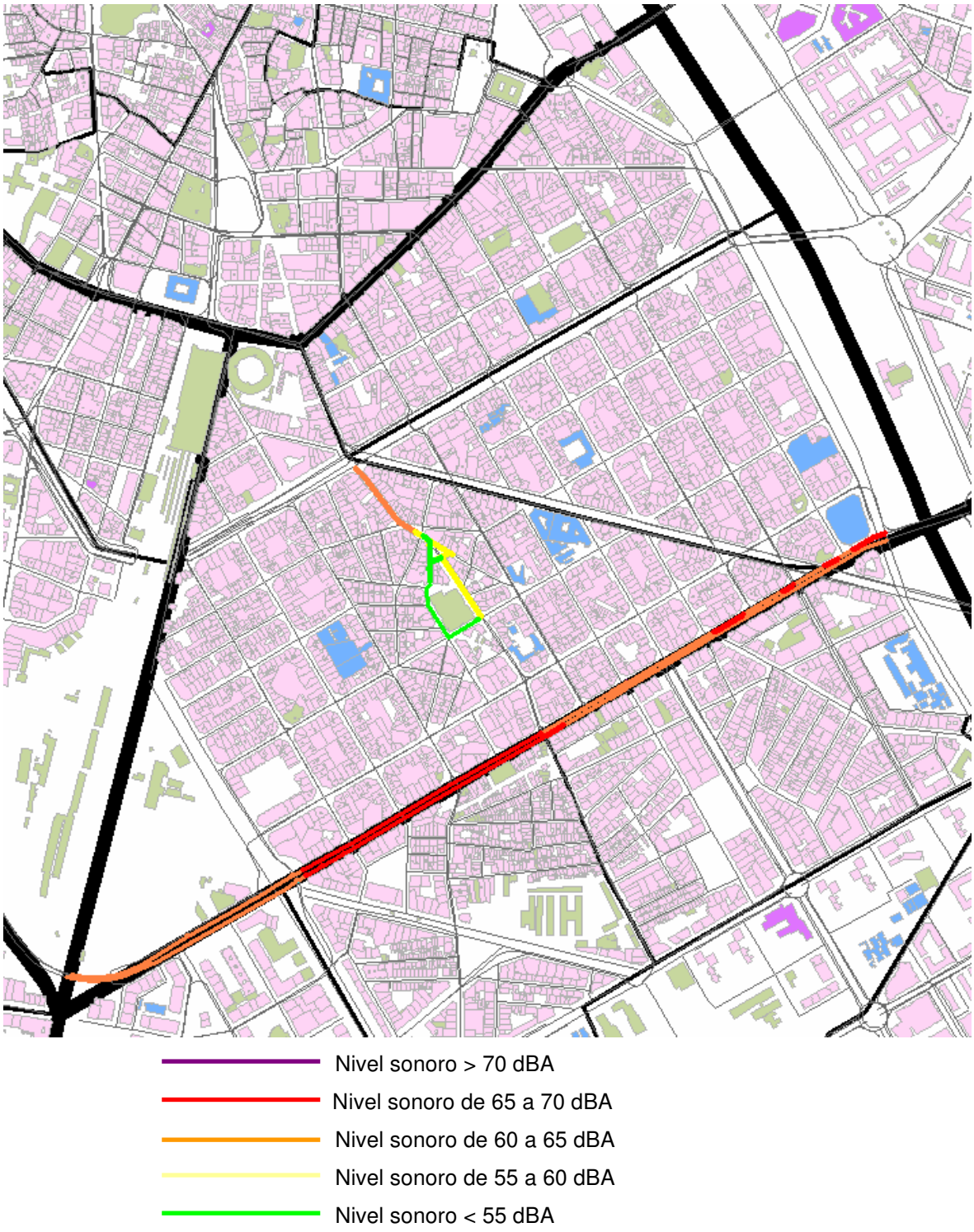


Figura 33: Niveles de afección sonora (Lnoche) en L'Eixample tras el reasfaltado de vías.

Estimación de la reducción de los niveles de ruido y de personas afectadas por el plan de acción.

Con la ejecución de la acción propuesta se estima que los niveles sonoros disminuirán entorno a 2 dBA en las calles reasfaltadas. Esta medida, que se aplicará sobre las calles que presentan mayores niveles de ruido, no implicará una disminución del número de personas afectadas pero sí provocará que el porcentaje de personas expuestas a los mayores niveles de ruido disminuya considerablemente.

- **Plan de acción destinado a reducir el impacto acústico originado por el tráfico ferroviario (proyecto Valencia Parque Central)[5].**

El proyecto del "Parque Central" como operación ferroviaria y urbana es, de acuerdo a la información ofrecida por la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad, el proyecto de mayor impacto urbanístico de la ciudad en los próximos años, y supone, en sí mismo, un plan de acción en materia de contaminación acústica de gran envergadura. DTiene la característica de no constituir un nuevo ensanche en el núcleo urbano, sino que recapitaliza una parte de la ciudad, hoy degradada por el desuso de instalaciones industriales de gran superficie, con la dotación de elementos urbanos de primer orden –un gran parque y un bulevar- y con la ganancia de permeabilidad –gracias al soterramiento de las vías férreas- de los barrios del sur de la ciudad, que han ido acercándose a las vías hasta encontrarse con el límite de las mismas que les impide una buena relación en sentido este-oeste.

Dicho proyecto también supondrá un importante avance en cuanto a la vertebración de toda la ciudad, al conectar las Grandes Vías (Fernando el Católico y Ramón y Cajal con Germanías y Marqués del Turia, eliminando el paso inferior), y suprimir el paso elevado que salva las vías para conectar la avenida de Giorgeta con Peris y Valero, eliminando las barreras urbanísticas y su impacto visual. En cualquier caso, la actuación urbana más singular es la generación de un parque urbano para disfrute ciudadano de grandes dimensiones que se ubicará en la actual playa de vías al sur de la estación, entre las calles de Filipinas al este y San Vicente al oeste.

[5] Este gran proyecto no sólo supone una actuación en el ámbito del transporte ferroviario, sino que también tiene otras repercusiones urbanísticas, como la creación de nuevas zonas verdes, el traslado de industrias o cambios en el trazado de infraestructuras viarias.

A continuación se presenta un plano de ubicación del proyecto “Parque Central” que afecta, principalmente , a los distritos de L´Eixample, Extramurs y Jesús:

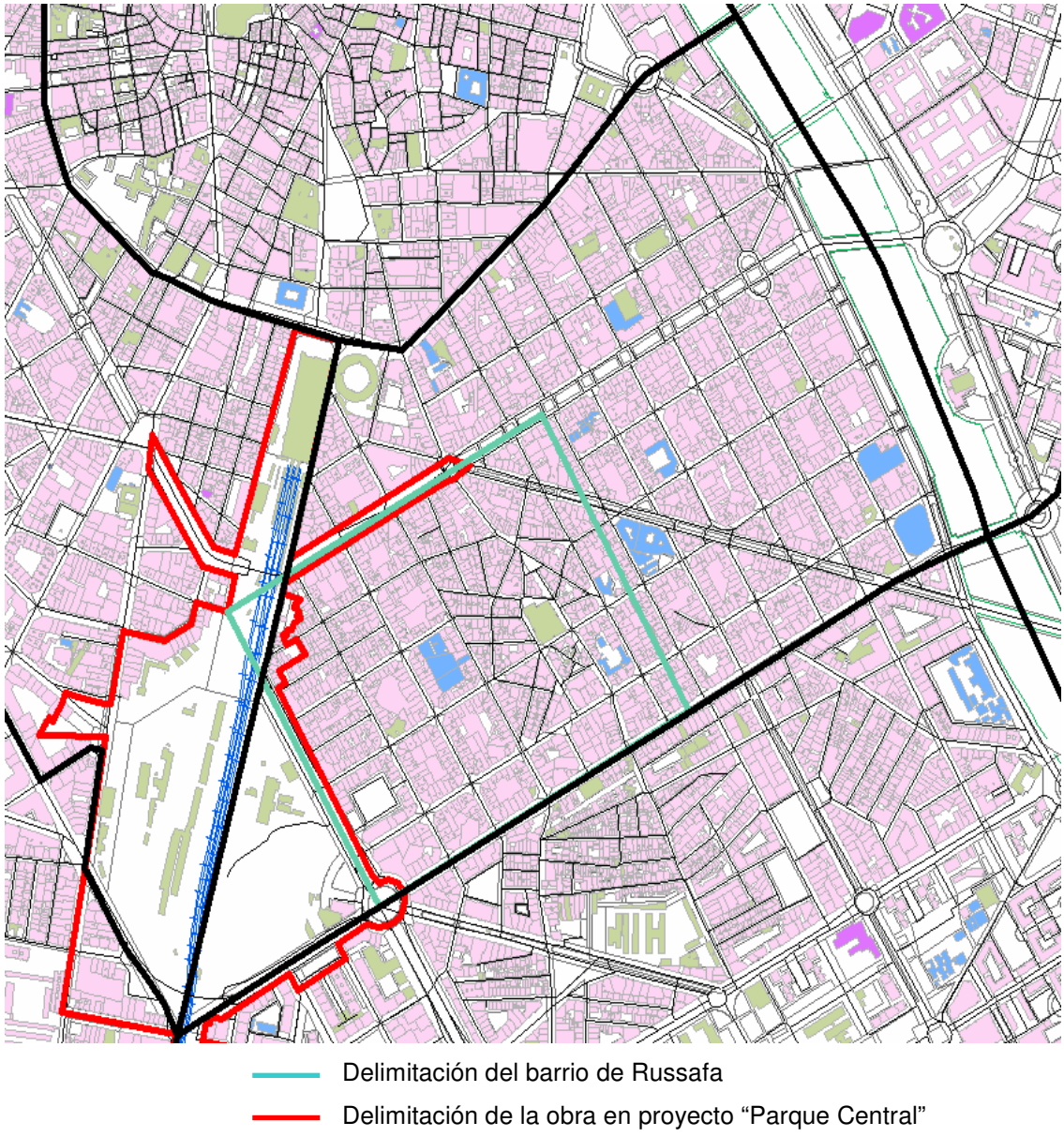


Figura 34: Delimitación de la actuación correspondiente al proyecto “Parque Central”.

Desde 1988 el Parque Central ha sido objeto de una densa historia de acuerdos ínter administrativos, proyectos de funcionalidad técnica, ideas de ordenación urbana y expectativas ciudadanas y ha sufrido la complejidad derivada de su dependencia de la modernización ferroviaria.

Con carácter general, y de forma sintética, las actuaciones ferroviarias que engloba el proyecto "Valencia Parque Central" son las que se especifican a continuación:

1. Un nuevo acceso ferroviario en alta velocidad a Valencia, que conecta por el sur con el entronque de las nuevas líneas de alta velocidad, Madrid-Valencia y el Corredor Mediterráneo (Alicante - Xátiva - Valencia) situado entre Picanya y Xirivella y por el norte con la futura nueva línea de alta velocidad del Corredor Mediterráneo (Valencia - Castellón - Barcelona), en el término municipal de Meliana, después de atravesar toda la ciudad de Valencia en túnel.
2. El soterramiento de las vías de ferrocarril tanto convencionales como de alta velocidad, mediante la construcción de 9 km de nuevos túneles entre las inmediaciones de los barrios de San Marcelino y Camí Real y el límite del término municipal de Alboraia.
3. La creación de la nueva Estación Central de Valencia junto a la actual Estación del Norte, subterránea, que pierde su carácter de estación en fondo de saco, se convierte en estación pasante y en un gran nodo intermodal de transporte (alta velocidad, cercanías, metro, tranvía, bus y taxis)
4. La creación de la nuevas estaciones subterráneas de Aragón y Universidad.
5. El traslado de la estación de Vara de Quart y su conversión en la estación intermodal de San Isidro.
6. El traslado de las instalaciones ferroviarias de Parque Central y Valencia-Grao a Fuente de San Luis.
7. La creación en Fuente de San Luis de los Centros de Tratamiento Técnico (CTT) de ancho ibérico y ancho internacional (UIC).
8. La construcción de una vía para mercancías desde Fuente San Luis hasta el entronque de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia y el Corredor Mediterráneo.

Si se desea ampliar la información disponible de este proyecto, en el apartado 11.7 de la presente memoria estas actuaciones se desarrollan con mayor grado de detalle.

- **Plan de acción destinado a crear y fomentar zonas de circulación con velocidad reducida (*Zonas 30).***

Esta medida, que ya se está comenzado a aplicar en el barrio de El Carme, distrito de Ciutat Vella, tiene por finalidad limitar la velocidad de circulación a 30km/h en áreas de la ciudad convenientemente delimitadas y señalizadas, aportando mejoras como la reducción en el número de atropellos a peatones o la disminución de la contaminación acústica y atmosférica asociada al tráfico rodado.

En esta línea estratégica de actuación, se estudia extender esta iniciativa creando nuevas "Zonas 30" en el barrio de Russafa.

- **Plan de acción de fomento del transporte en bicicleta.**

Con el propósito de incrementar la movilidad sostenible en el distrito objeto de estudio y de reducir, de forma, progresiva, el uso del vehículo privado para los desplazamientos por la ciudad, se propone esta medida que consiste en el fomento del uso de la bici en los recorridos urbanos. Para ello se proponen tres líneas estratégicas de acción, las cuales que se describen a continuación

- Incrementar el número de kilómetros de la red de carril-bici que discurren por el distrito de L´Eixample.
- Lanzar un plan piloto de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el numero de vías en las que exista preferencia de la bicicleta sobre el tráfico rodado. Estas calles son conocidas como "ciclocalles".

Incremento del número de kilómetros de la red de carril-bici.

En el distrito de L´Eixample hay actualmente 4,98 km de carril-bici. Las calles por las cuales discurre el carril bici son las siguientes:

- Calle Cuba
- Calle Puerto Rico
- Calle Cádiz
- Calle Doctor Serrano
- Calle Sevilla
- Calle General San Martín
- Calle Duque de Calabria
- Calle Almirante Cadarso
- Calle Conde de Altea
- Avenida Jacinto Benavente
- Calle Navarro Reverter
- Paseo de Ciudadela

Dentro de los objetivos del presente plan zonal se plantea, durante el periodo de duración de los planes de acción, aumentar la red de carril-bici en 3,01 km.

Las calles del distrito por las cuales se prevé que en un futuro discurra dicho carril bici son las siguientes:

- Calle Gibraltar
- Calle Denia
- Avenida Peris y Valero
- Calle Filipinas
- Calle Germanias
- Plaza América

A continuación se muestra una imagen con la red de carril-bici actual y la de futura construcción:

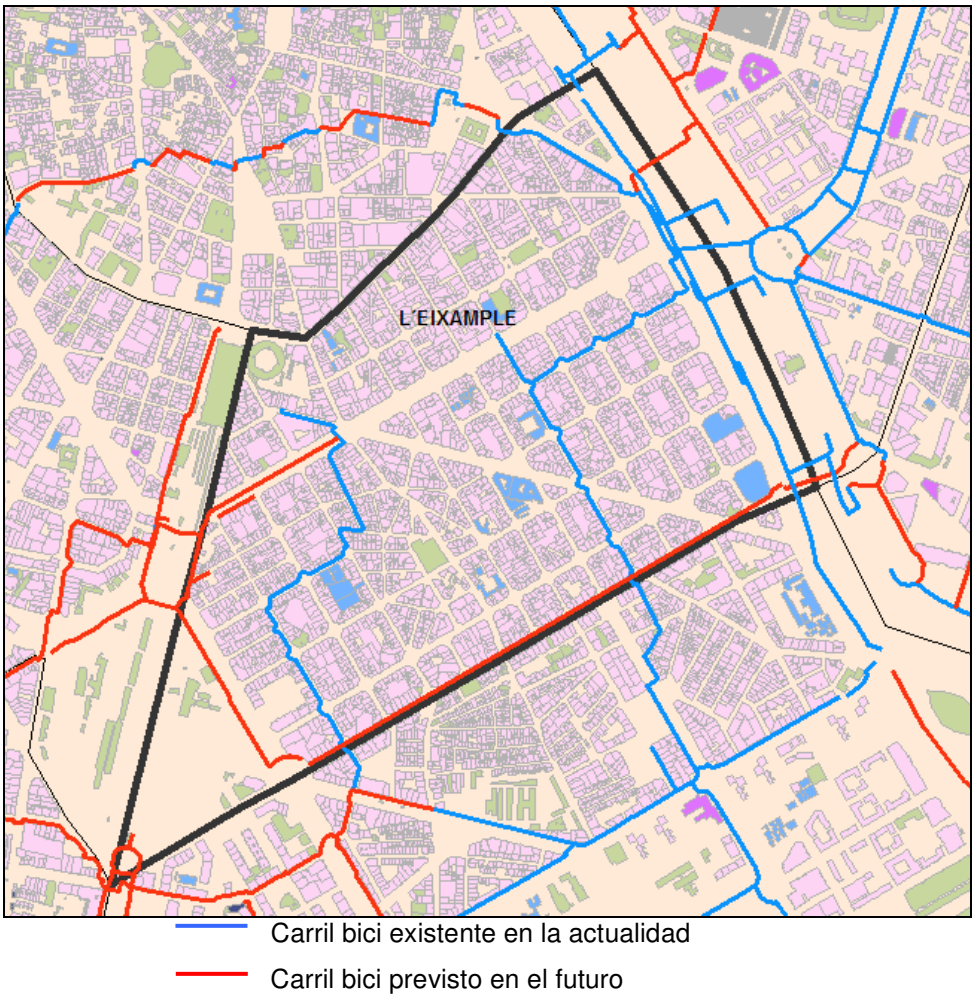


Figura 35: Distribución del carril bici por el distrito de L´Eixample.

El objetivo principal que persigue esta medida es conectar entre sí los tramos ya existentes de carril bici y fomentar así el número de usuarios.

Incremento del numero de vías con preferencia de la bicicleta sobre el tráfico rodado.

Las “ciclocalles” son vías de un sólo carril, en las que además de tener prioridad los ciclistas sobre los vehículos, la velocidad máxima de circulación queda limitada mediante señales de tráfico verticales y horizontales, es decir, pintadas en la calzada.

Las calles que se proponen para que, durante el periodo de desarrollo de los planes, se puedan convertir en nuevas ciclocalles, son las siguientes:

- Calle Burriana
- Calle Maestro José Serrano
- Calle Cura Femenia
- Calle de Juan de Dios Montañés
- Calle Sueca
- Calle Doctor Serrano
- Calle Pedro III el Grande
- Calle Cuba
- Calle Músico Padilla

Todas estas calles deberán tener limitación de la velocidad de circulación a 30km/h y tendrá que estar perfectamente señalizada la prioridad del ciclista sobre el vehículo privado para evitar así accidentes que perjudicarían, especialmente, a los ciclistas. A continuación se muestra un mapa de situación de dichas calles en el distrito:

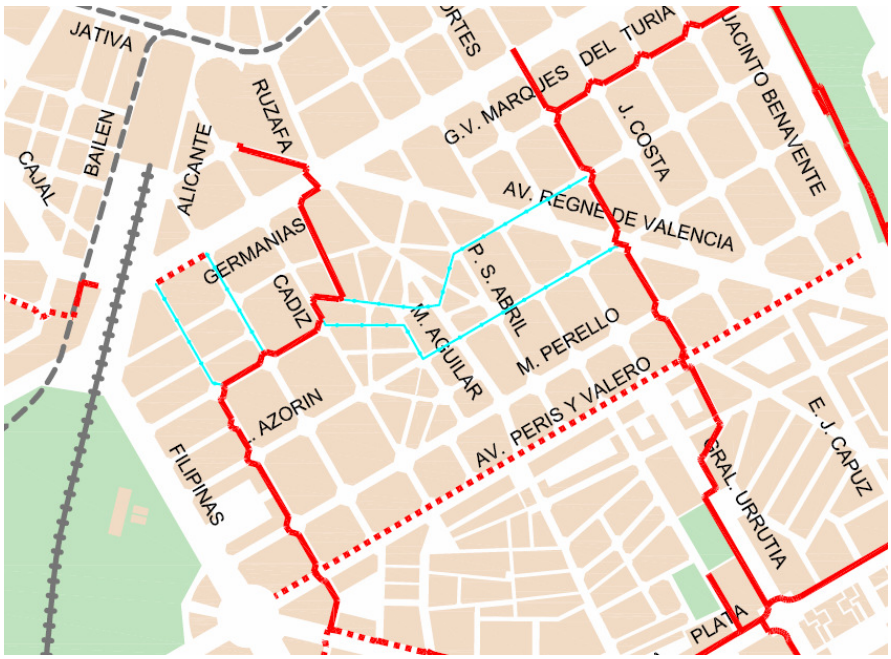


Figura 36: Distribución de futuras ciclocalles en el distrito de L´Eixample.
Fte: Web del Exmo. Ayuntamiento de Valencia

- **Plan de acción de ampliación de la red de aparcamientos públicos.**

Con la implantación de esta medida se pretende mejorar la movilidad en el distrito y reducir el número de vehículos que circulan por el mismo en busca de aparcamiento. Con carácter general se pretende potenciar e incrementar el número de aparcamientos públicos en la ciudad de Valencia.

En el distrito de L´Eixample existen dos parkings en funcionamiento: Mercado de Ruzafa, con una capacidad total de 173 plazas y Conde Altea-Salamanca, que ha entrado en funcionamiento recientemente (a principios del 2009). Durante el plazo de desarrollo de los planes se estima que el parking de Manuel Granero, que está actualmente en fase tramitación, entre en funcionamiento.

A continuación se adjunta un plano de localización de los mencionados aparcamientos y la fase en la cual se encuentran en la actualidad:

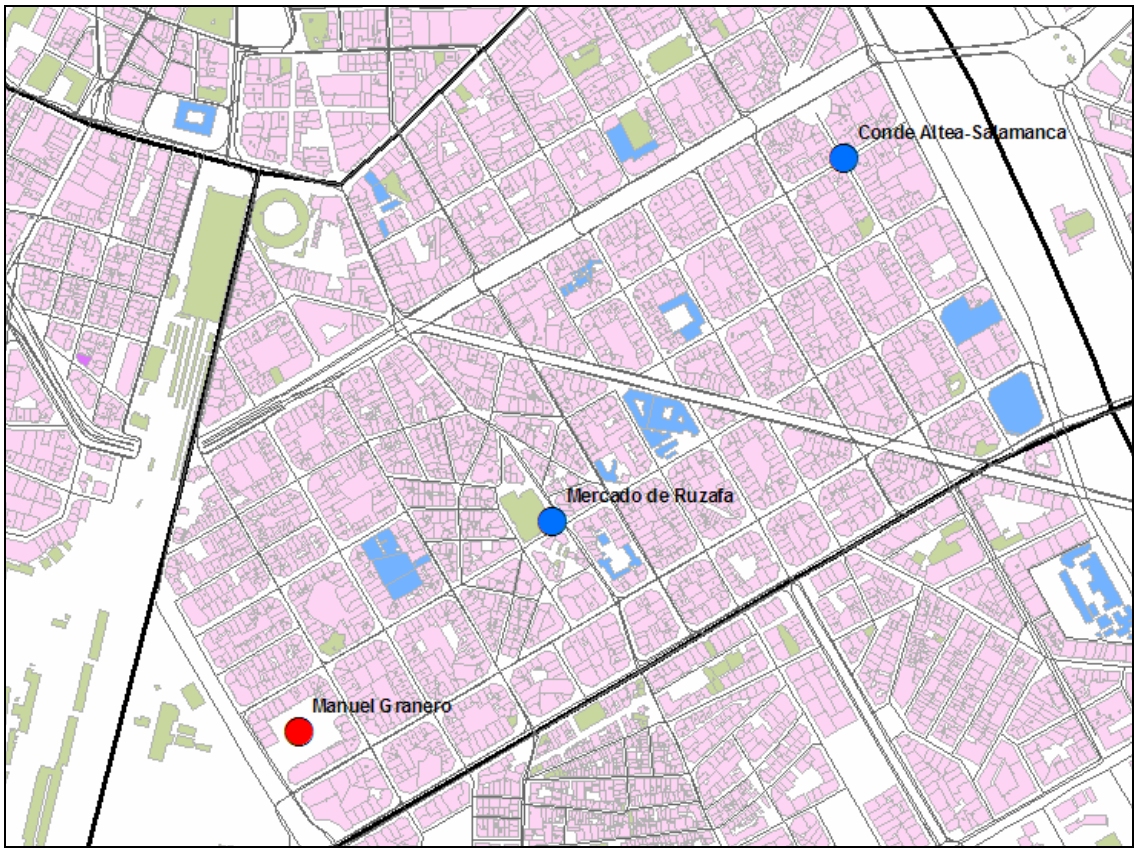


Figura 37: ubicación de los aparcamientos en el distrito de L´Eixample.

- **Plan de acción de instalación de sistemas de control de velocidad fijos.**

El plan de acción recoge una medida de carácter más general consistente en la implantación de una red de sistemas de control de velocidad fijos para controlar la velocidad de circulación en las principales vías del distrito. Para ello se propone la instalación de cinemómetros fijos localizados en la avenida Jacinto Benavente, Peris y Valero y en Marqués del Turia.

- **Plan de acción de control de actividades de ocio nocturno.**

En el distrito de L´Eixample la mayor actividad se concentra en la zona de Cánovas y en las vías colindantes: avenida Jacinto Benavente, Marqués del Turia, Conde de Altea y en las calles Salamanca, Burriana y Serrano Morales...

En esta zona de ocio se concentran gran número de cafeterías, restaurantes, bares y pubs, tal y como se muestra en la imagen siguiente:

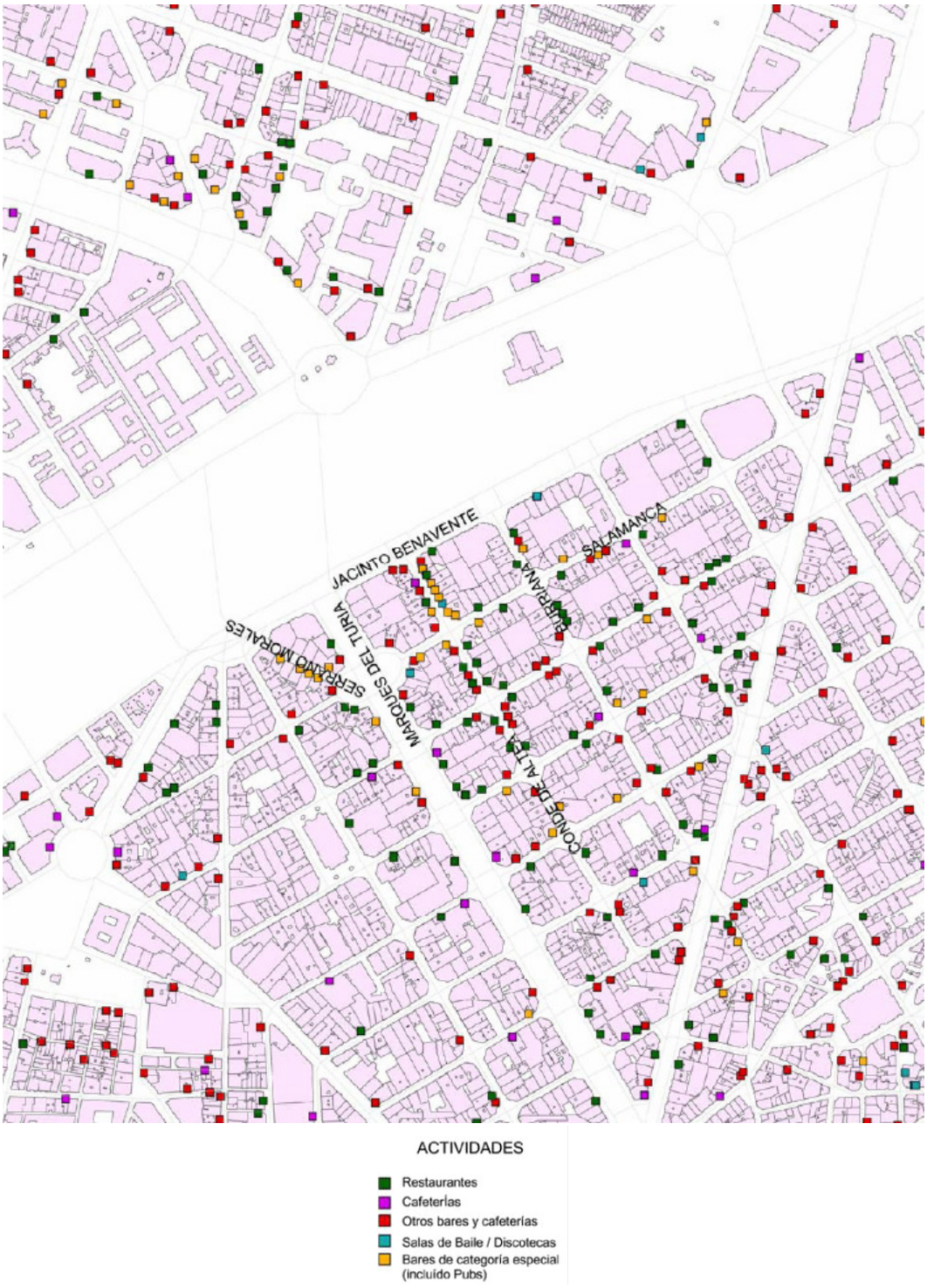
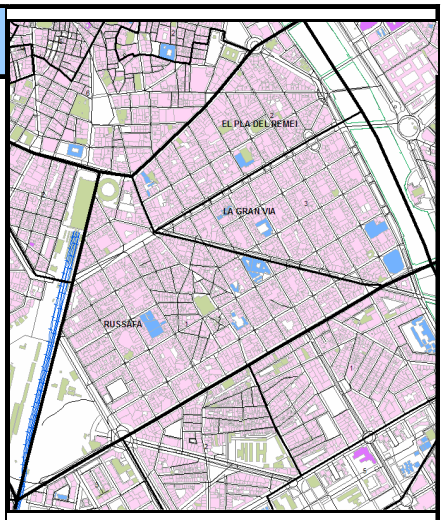


Figura 38: Zonas de ocio en el distrito de L´Eixample.

En esta zona de ocio y esparcimiento, que funciona durante toda la semana, se propone aplicar las medidas definidas en el Plan Específico de Ocio nocturno de la ciudad de Valencia.

Ficha resumen.

Distrito	**L´EIXAMPLE**	
Descripción	El distrito de L´Eixample está formado por los barrios de Russafa, El Plà del Remei y La Gran Vía. En la actualidad, el ferrocarril constituye una barrera física entre los barrios de L´Eixample y Extramurs, la cual desaparecerá con las medidas previstas en el proyecto de gran envergadura "Parque Central", que también permitirá minimizar el impacto acústico asociado al paso del ferrocarril por el distrito de L´Eixample.	

Diagnosis

- El distrito de L´Eixample presenta una afección por contaminación acústica media-alta. Los tres barrios que lo componen, Russafa, El Plà del Remei y La Gran Vía; tienen similar afección acústica.
- El foco de ruido predominante en el distrito es el tráfico rodado junto con el tráfico ferroviario. No se localiza actividad industrial a destacar que afecte a los barrios. Si es reseñable la presencia en el distrito de la zona de ocio nocturno de Cánovas.

Barrio	Grado de cont. acústica
Russafa	
Plà del Remei	
Gran Vía	

Leyenda: **Alta** / **Media** / **Baja**

Principales fuentes de ruido

- Tráfico rodado
- Tráfico ferroviario
- Zonas de ocio y esparcimiento

Objetivos

- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado y del ferroviario.
- Controlar los niveles sonoros existentes en la zona de ocio Cánovas.

Servicios implicados

- Serv. de Contaminación Acústica
- Serv. de Circulación y Transportes
- Serv de Actividades
- Policía Local
- Serv. de Obras de Infraestructuras
- Serv. Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.

Tabla 55. Ficha resumen del distrito de L´Eixample

11.5.3. Distrito de Extramurs.

El distrito de Extramurs está formado por cuatro barrios: La Petxina, Arrancapins, El Botanic y la Roqueta. Cuenta con una población aproximada de 50.000 vecinos y una densidad media de población alta, siendo los barrios de Arrancapins, con más de 23.000, y La Petxina, con más de 15.000 habitantes, los más poblados.

Se trata de un distrito eminentemente residencial, de clase social media, en dónde se localiza una importante actividad comercial, de servicios y de ocio nocturno, correspondiente a la zona ZAS de Juan Llorens.

La morfología y estructura urbana del distrito tiene una fisonomía propia de barrio residencial, con edificaciones de alturas, en general, superiores a las cuatro plantas, y presencia de zonas verdes y de esparcimiento.

En los barrios de La Petxina y Arrancapins se localizan parte de los terrenos sobre los que se llevará a cabo la actuación del proyecto “Parque Central”. El distrito estará, pues, incluido dentro de este proyecto de gran envergadura.

Delimitación de la zona de actuación

El Distrito de Extramurs está delimitado por las siguientes vías:

- Paseo Pechina
- Avenida Pérez Galdós
- Avenida Giorgeta
- Calle Xátiva
- Calle Guillem de Castro
- Calle Alicante
- Calle Gibraltar

En la figura siguiente se representan los límites del distrito y de los barrios que comprenden la zona de actuación:

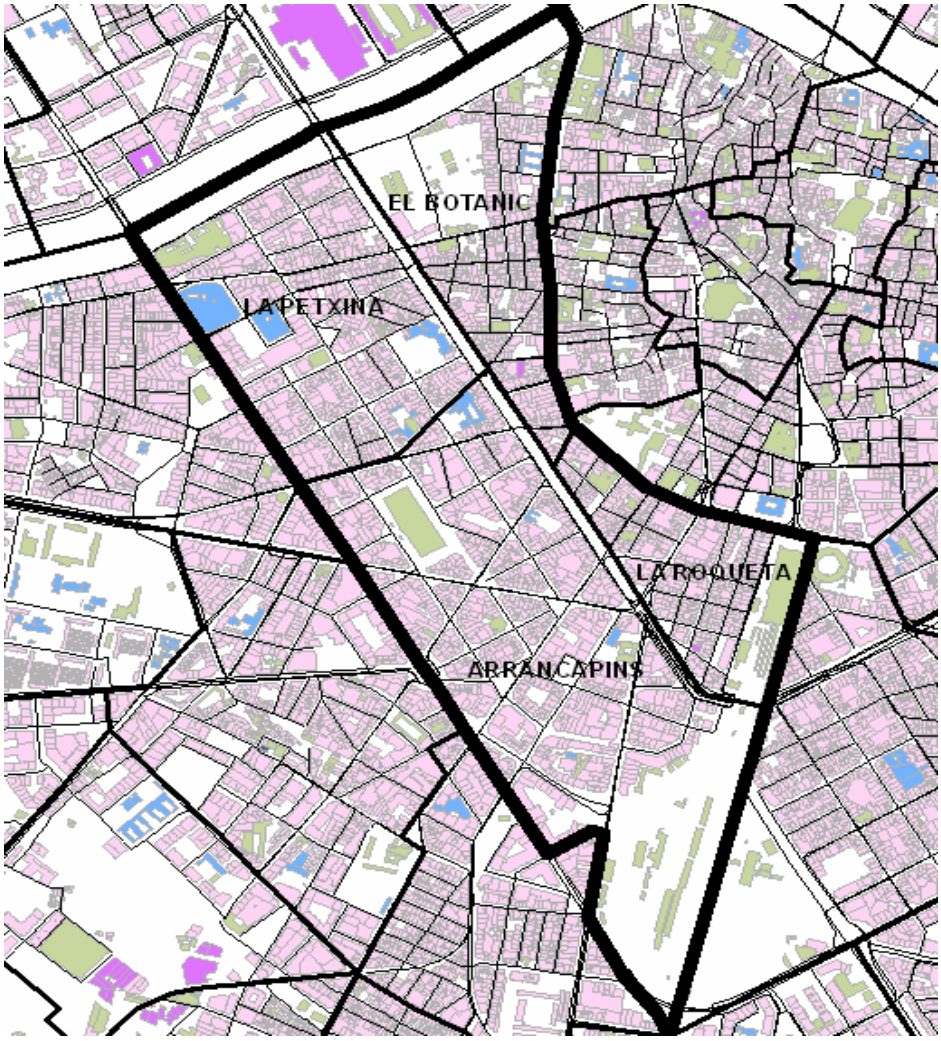


Figura 39: Ubicación de los distintos barrios del distrito de Extramurs.

Diagnosis de la situación acústica actual

El distrito de Extramurs presenta un grado de afección acústica acusado. Los barrios que mayor afección acústica presentan son el de Arrancapins y La Roqueta, mientras que los que están ubicados más al norte del distrito presentan una afección de menor nivel, siendo el barrio de El Botanic el menos afectado por la contaminación acústica.

Los principales focos de contaminación acústica que se localizan en el distrito son el tráfico rodado y el ferroviario. También destaca en el ruido asociado a la actividad de las zonas de ocio y esparcimiento del distrito, especialmente la zona de Juan Llorens, que recientemente ha sido declarada como Zona Acústicamente Saturada.

Objetivos previstos

Tras la diagnosis de situación acústica del distrito de Extramurs, se deduce que para mejorar la calidad ambiental de la zona, el objetivo principal debe ser la disminución de los niveles sonoros derivados del tráfico rodado y del ferroviario. Para conseguir este objetivo, se proponen una serie de objetivos de carácter específico, tales como:

- Controlar la velocidad de circulación por las vías del distrito mediante la instalación de sistemas de control de velocidad fijos en puntos estratégicos del municipio de Valencia.
- Promocionar las campañas de reasfaltado de calles empleando asfaltos fonorreductores.
- Fomento de los desplazamientos en bicicleta por la ciudad mediante el incremento de la extensión del carril bici, la declaración de nuevas ciclocalles, la creación de un sistema de préstamo de bicicletas, la creación de nuevos aparcamientos en puntos estratégicos...
- Facilitar el aparcamiento de los vehículos en los barrios del distrito, mejorar la gestión de los aparcamientos ya existentes y fomentar el uso del “parking compartido”.
- Intensificar las campañas de control de las emisiones sonoras de los vehículos y motocicletas.
- Promocionar el uso de vehículos híbridos y con motores eléctricos en el distrito.
- Mejora de los sistemas de limpieza viaria, recogida de RSU y actividades de jardinería con el fin de reducir el impacto acústico asociado a dichas actividades y a la maquinaria empleada en las mismas.
- Controlar las emisiones acústicas de los vehículos de emergencias para que cumplan con la legislación vigente.
- Reducir el impacto acústico originado por el ferrocarril a través de la implantación de las medidas establecidas en el proyecto “Parque Central” que se desarrollará, principalmente, en los distritos de L´Eixample, Extramurs y Jesús

Además de estas objetivos, a continuación se presentan otros de carácter más general que tienen un efecto positivo sobre la reducción de ruido ambiental:

- Fomento del control acústico de las actividades de ocio nocturno y zonas acústicamente saturadas.
- Desarrollo futuro de un Plan Especifico de Ocio Nocturno de la ciudad de Valencia, contemplando actuaciones posibles a poner en marcha en estas zonas, en pro de mejorar la situación acústica generada por el ocio nocturno.
- Fomento del desarrollo de campañas de formación y sensibilización de la población en las zonas de ocio.
- Fomento del control de las actividades de ocio especialmente ruidosas mediante la instalación de limitadores de potencia sonora.
- Potenciación de los controles para la concesión de licencias de actividad.
- Control de actividades de carga y descarga de mercancías.
- Control y gestión de festejos y celebraciones en la vía pública.
- Consideración de la variable acústica en los nuevos planeamientos urbanísticos que afecten, tanto directa como indirectamente, al distrito de Extramurs.
- Diseño de campañas de concienciación y sensibilización ciudadana frente al ruido en todo el municipio de Valencia.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter general.

Para cumplir con el objetivo de reducir los niveles sonoros existentes originados por el tráfico rodado y ferroviario, y por las actividades propias del distrito, y así cumplir con los objetivos anteriormente citados, se aplicarán la mayor parte de las actuaciones generales descritas en el capítulo once del presente plan. Estas medidas se enumeran de forma esquemática en el siguiente cuadro, junto con su codificación correspondiente.

Esta codificación viene definida en función de la fuente sonora sobre la cual se pretende actuar. Así, las medidas que tienen por objeto reducir el impacto acústico debido al tráfico rodado llevan la codificación PA-RT, si el impacto procede del tráfico ferroviario PA-RF, en el caso del impacto procedente de la aviación PA-AV, etc.

MEDIDA[6]	CÓDIGO[7]
Elaboración de un Plan Integral de Movilidad Urbana del municipio de Valencia	PA-RT-01
Incremento de los controles sobre emisiones sonoras de vehículos y motocicletas	PA-RT-02
Promoción del uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos	PA-RT-03
Fomento de la mejora acústica de pavimentos	PA-RT-04
Reducción de la velocidad de circulación	PA-RT-05
Control de la velocidad de circulación mediante la instalación de rádares	PA-RT-06
Mejoras en la urbanización de calles y barrios	PA-RT-07
Restricción del tráfico rodado en el centro histórico	PA-RT-08
Mejora de la información del estado de la circulación	PA-RT-09
Impulso del transporte público	PA-RT-10
Elaboración de un Plan Director de Bicicletas	PA-RT-11
Fomento de los desplazamientos en bicicleta	PA-RT-12
Desarrollo de un registro municipal de bicicletas	PA-RT-13
Control de las emisiones sonoras de vehículos de emergencias	PA-RT-14
Control y gestión de aparcamientos	PA-RT-15
Fomento del uso de neumáticos silenciosos en vehículos automóviles.	PA-RT-16
Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril	PA-RF-01
Control de actividades industriales, comerciales y de servicios	PA-IND-01
Mejora acústica en los sistemas de limpieza viaria y recogida de residuos	PA-LJ-01
Control del ruido de las tareas de limpieza viaria y de recogida de residuos	PA-LJ-02
Control del ruido de las tareas de jardinería	PA-LJ-03
Gestión de ZAS (Zonas Acústicamente Saturadas)	PA-ACT-01
Limitaciones de uso en zonas residenciales	PA-ACT-02
Elaboración de un plan específico para zonas de ocio nocturno	PA-ACT-03
Control de actividades musicales mediante la instalación de limitadores de potencia	PA-ACT-04
Control del impacto sonoro generado por festejos, ferias y fiestas	PA-FE-01
Control de la emisión sonora de obras y maquinaria	PA-OBR-01
Instalación de barreras y/o pantallas acústicas	PA-PA-01
Protección acústica de centros de enseñanza y de su entorno	PA-PA-02
Insonorización de túneles	PA-PA-03
Consideración de la var. acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico	PA-URB-01
Control de licencias urbanísticas	PA-URB-02
Formación y sensibilización de profesionales	PA-URB-03
Campaña de formación y sensibilización ciudadana	PA-ESP-01
Creación de un grupo de agentes especializados en materia ambiental	PA-ESP-03

Medidas de carácter general
Medidas de carácter general de aplicación específica en Extramurs.

Tabla 56: Listado de medidas de carácter general

[6] Para ampliar la información de cada una de las actuaciones de carácter general propuestas, se recomienda consultar el capítulo 11 del presente trabajo, en dónde se incluye una ficha por cada una de las actuaciones.
[7] Cada medida está identificada con un código que facilita la localización de cada ficha.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter específico.

En el presente apartado se desarrollan de forma particular aquellas medidas preventivas y correctivas definidas específicamente para el distrito de Extramurs. Los planes de acción zonales propuestos son los siguientes:

- **Plan de acción de peatonalización de calles.**

Es una obviedad que la peatonalización de una vía es la solución más eficaz para disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado. Sin embargo, una actuación de este tipo debe de ir acompañada de estudios de movilidad que aseguren la viabilidad de la actuación y permitan reordenar, de forma adecuada, el tráfico en la zona sin penalizar acústicamente otras áreas no intervenidas.

Siguiendo esta línea estratégica de actuación se propone, para el periodo de vigencia de los presentes planes de acción, la peatonalización de la **calle Cervantes**, próxima al centro histórico del municipio, Ciutat Vella.

- **Plan de acción de reasfaltado y reurbanización de calles.**

En el distrito de Extramurs existen varias calles que ya han sido asfaltadas con pavimentos fonorreductores con el objeto de reducir la afección sonora asociada al tráfico rodado. Estas calles son las siguientes:

Nº	NOMBRE DE LA VÍA	BARRIO
1	Guillén de Castro	El Botanic, La Roqueta
2	Borrull	El Botanic
3	Ángel Guimera	El Botanic, Arrancapins

Tabla 57: Listado de calles reasfaltadas en el pasado.

Las calles reasfaltadas se presentan en el siguiente mapa:

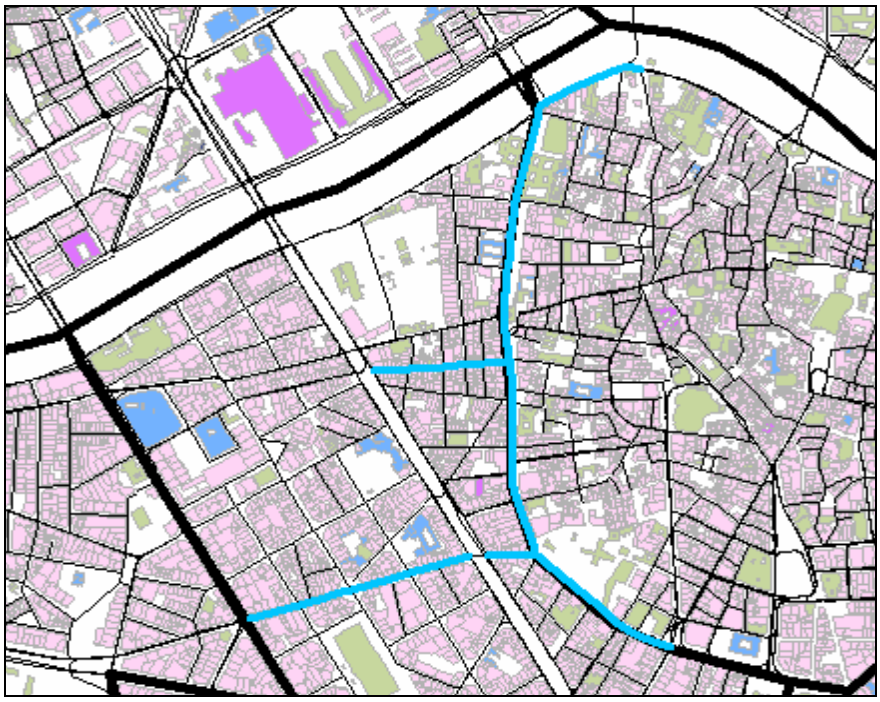


Figura 40: Localización de las calles que ya han sido reasfaltadas en el distrito.

Este tipo de actuación debe ir acompañada de un mantenimiento periódico de los firmes para evitar la aparición de baches, agujeros, grietas...

Las calles sobre las que se va a actuar en un futuro, en las que se propone reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme y reasfaltar, son las siguientes vías rápidas, con un volumen elevado de tráfico rodado:

Nº	NOMBRE DE LA VÍA	BARRIO
1	Gran Vía Ramón y Cajal	Arrancapins y la Roqueta
2	Gran Vía Fernando el Católico	Arrancapins y La Petxina

Tabla 58: Listado de calles que se tienen previsto reasfaltar en el futuro.

Con el objeto de evaluar la mejora de esta propuesta se han realizado simulaciones acústicas según la metodología empleada para la elaboración del mapa estratégico de ruido de Valencia, variando las características del asfalto en el modelo (simulación con asfalto poroso) para las calles sobre las que se propone va a actuar.

A continuación se adjuntan los mapas en los que se indica el grado de afección acústica existente en las distintas vías propuestas del distrito antes y después de aplicar la medida de reasfaltado de calles, para los indicadores Ldía y Lnoche.

Situación inicial (Ldía): niveles de afección sonora antes de la implantación de la medida de reasfaltado, en período día:

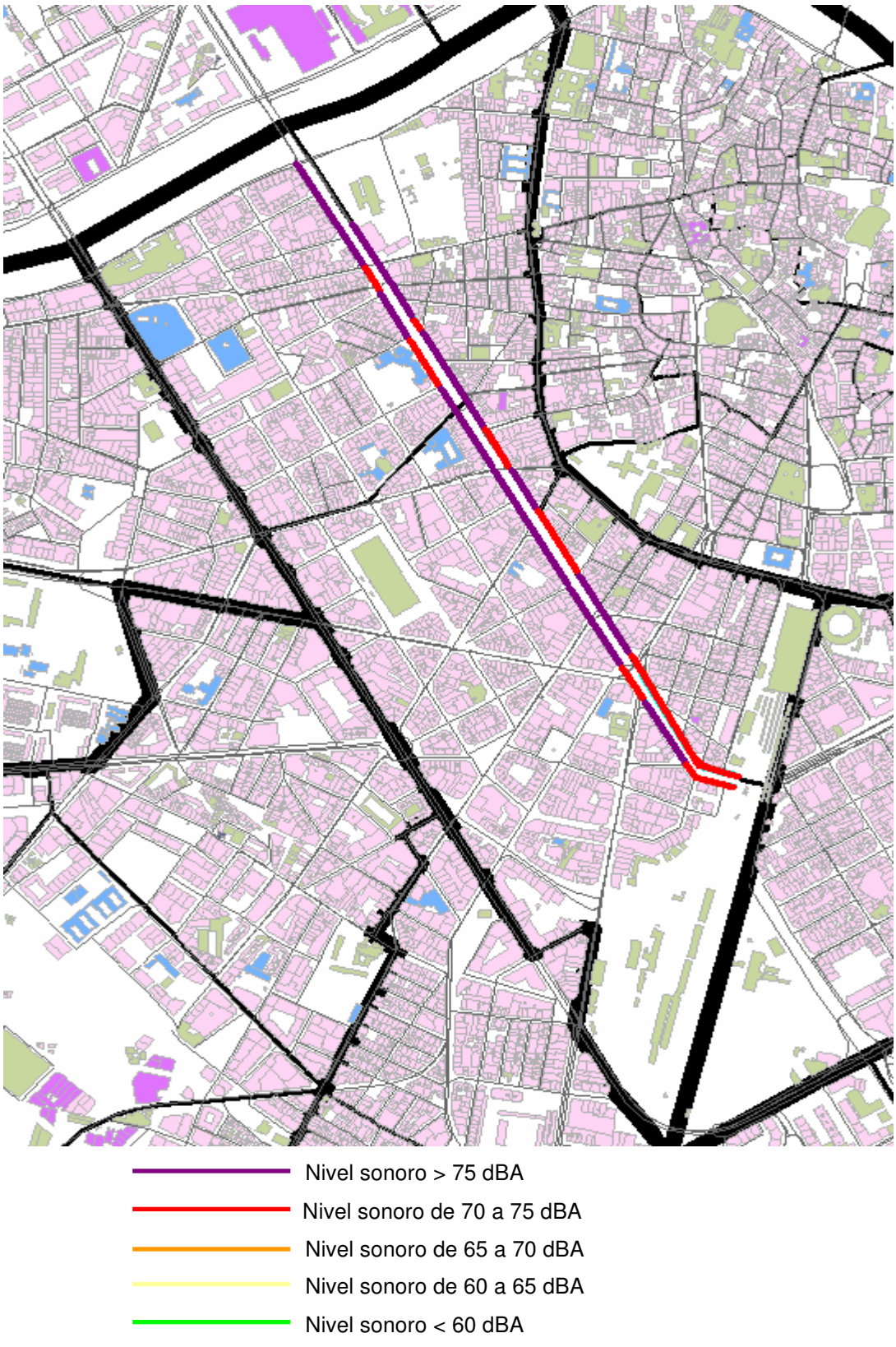


Figura 41: Niveles de afección sonora en periodo día antes de la medida.

Situación futura (Ldía): niveles de afección sonora tras de la implantación de la medida propuesta, en período día:

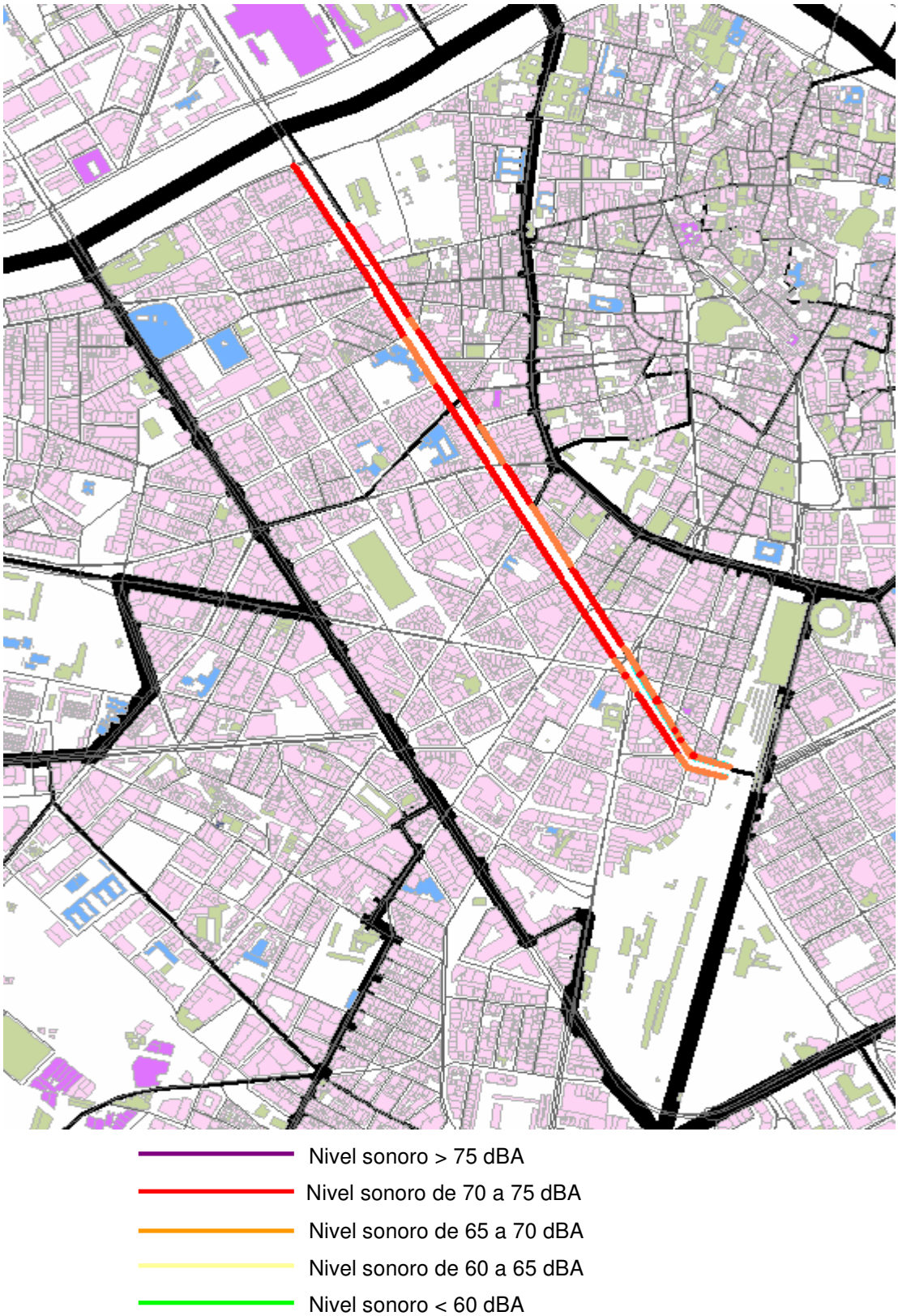


Figura 42: Niveles de afección sonora en periodo día después de la medida.

Situación inicial (Lnoche): niveles de afección sonora antes de la implantación de la medida de reasfaltado, en período noche:

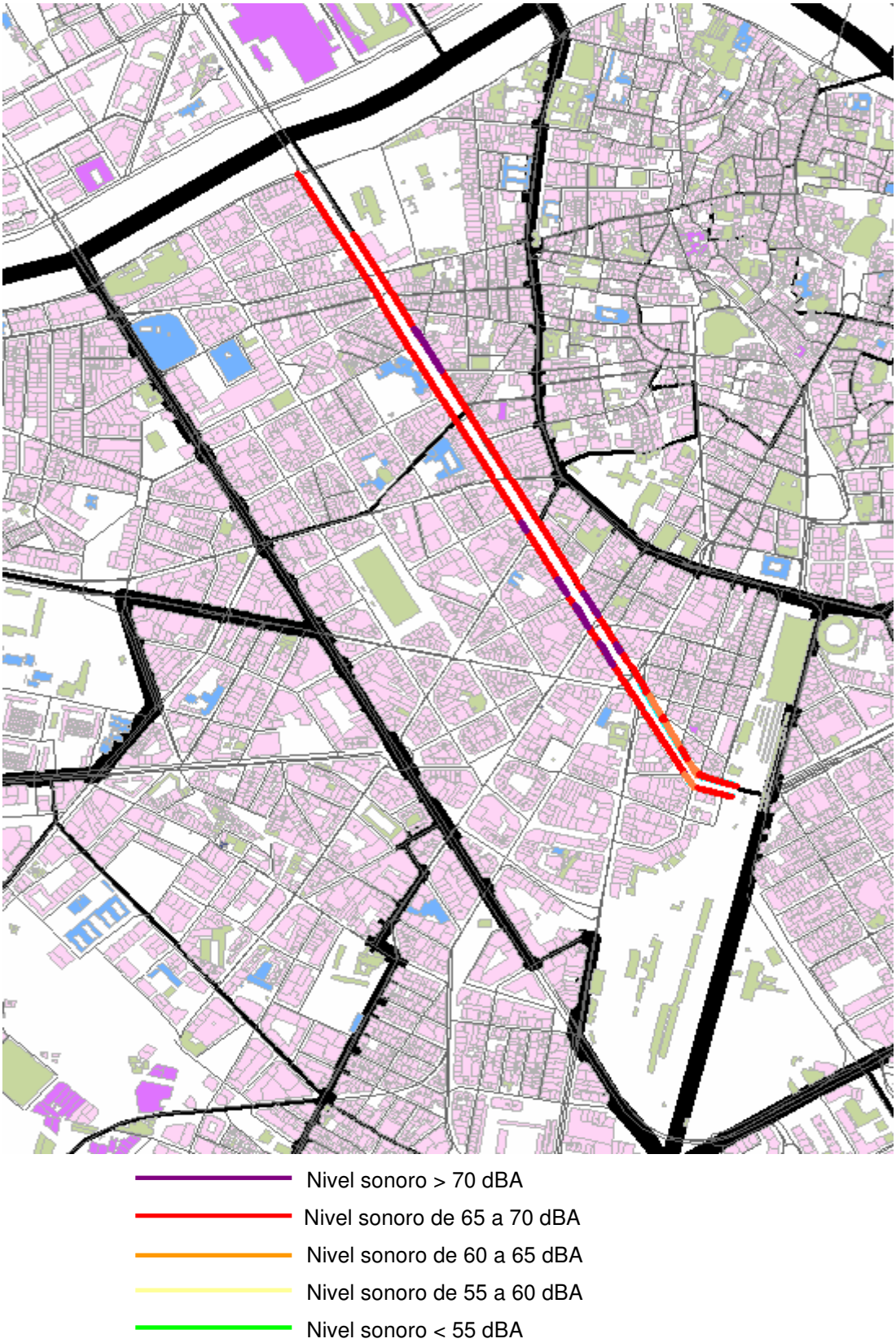


Figura 43: Niveles de afección sonora en periodo noche después de la medida.

Situación futura Lnoche: niveles de afección sonora después de la implantación de la medida de reasfaltado de calles, en período noche:

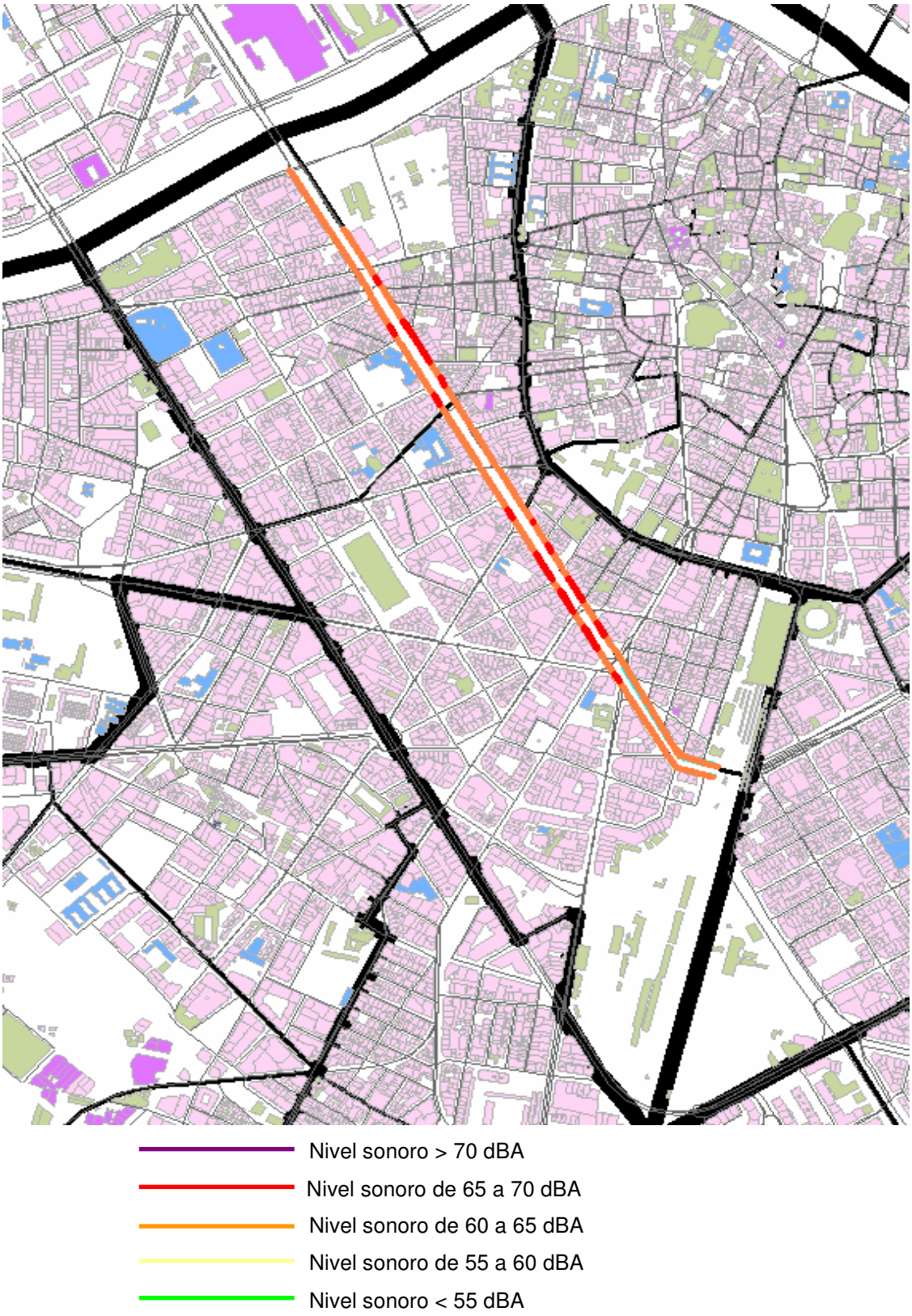


Figura 44: Niveles de afección sonora en periodo noche después de la medida.

Estimación de la reducción de los niveles de ruido y de personas afectadas por el plan de acción.

Con la ejecución de este plan de acción se estima que los niveles sonoros disminuirán aproximadamente 2 dBA en las calles reasfaltadas. Esta acción tiene que tiene como objetivo fundamental actuar sobre las calles que presentan mayores niveles de ruido, no implicará la disminución del número de personas afectadas pero, sin embargo, si que supondrá que el porcentaje de personas expuestas a los mayores niveles de ruido se vea reducido considerablemente.

- ### Plan de acción destinado a reducir el impacto acústico originado por el tráfico ferroviario (proyecto Valencia Parque Central)

El distrito de Extramurs y el de L'Eixample están en la actualidad separados por una gran playa de vías y por las líneas de ferrocarril que terminan en la Estación del Norte. Esta barrera supone, desde el punto de vista acústico, un foco contaminante de primer orden, tal y como se evidencia en el Mapa Estratégico de Ruido del municipio. La afección acústica en este área proviene no sólo del ruido debido a las infraestructuras ferroviarias, sino también es consecuencia de la actual configuración del entramado de las calles en la zona, muy limitada por el obstáculo de la línea de ferrocarril.

La "Actuación Parque Central" es, según la documentación aportada por la sociedad responsable de la actuación, Valencia Parque Central Alta Velocidad, un conjunto armonizado de realizaciones que comprende principalmente:

- Un conjunto de **obras ferroviarias** de gran envergadura, entre las que se encuentran el soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la Estación del Norte desde el Bulevar Sur y la remodelación y ampliación de la Estación del Norte, y
- **Obras de urbanización** de la zona, que complementan las obras ferroviarias, y que comprende como principales actuaciones la creación de una gran zona verde y de equipamientos en el terreno liberado por la playa de vías y suelos limítrofes, con una extensión del orden de 230.000 m^2, y la creación de una red viaria estructurante que mejorará la vertebración viaria de la ciudad.

El proyecto del "Parque Central" es, cualitativamente, como operación urbana y ferroviaria, la actuación de mayor impacto urbanístico de la ciudad para los próximos años. Por sus características y envergadura constituye, en sí mismo, un gran plan de acción en materia de contaminación acústica. A continuación se muestra una figura que resume las actuaciones a realizar.

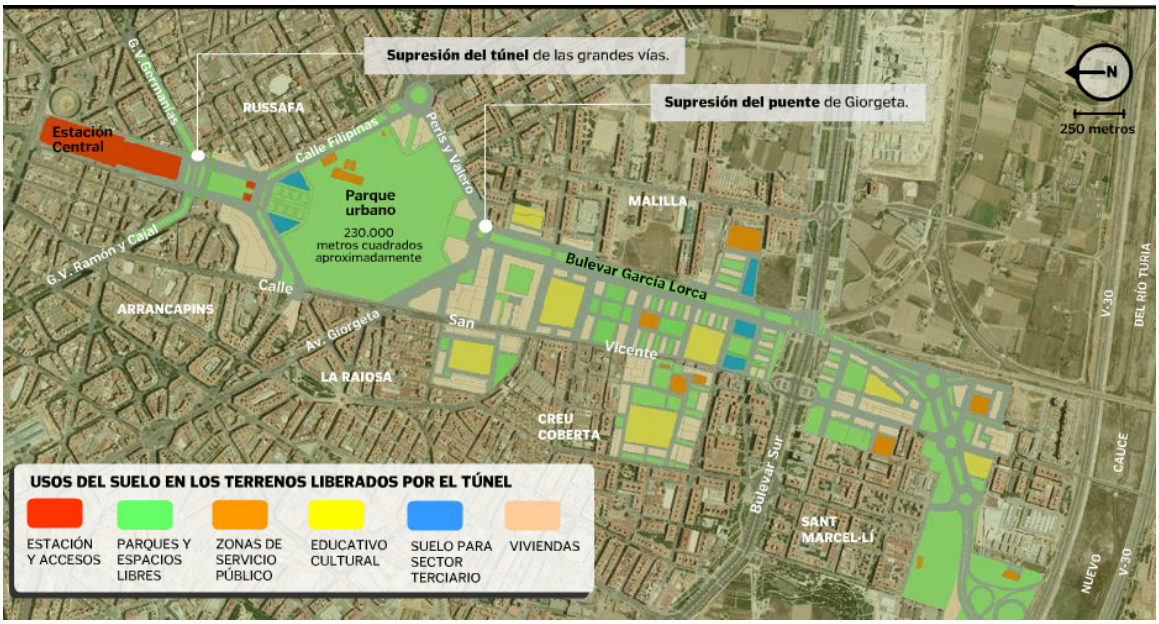


Figura 45: Límites de la actuación del proyecto " Valencia Parque Central"

El distrito de Extramurs se verá muy beneficiado desde el punto de vista acústico por la "Actuación Parque Central". La obra ferroviaria supondrá la eliminación completa de la afección acústica debida al ferrocarril en el distrito, mientras que las obras en la red viaría, como la conexión de Fernando el Católico y Ramón y Cajal con Germanías y Marqués del Turia, eliminando el paso inferior; la supresión del paso elevado que salva las vías para conectar la avenida de Giorgeta con Peris y Valero, y la creación de un gran bulevar –Bulevar García Lorca- que conectará la avenida Giorgeta y Perís y Valero con el Bulevar Sur implicarán, además de una gran mejora en la movilidad de la zona, una considerable reducción del ruido asociado al tráfico rodado en el distrito.

Si se desea ampliar la información disponible de este proyecto, en el apartado 11.6 de la presente memoria se desarrolla la "Actuación Parque Central" con mayor grado de detalle.

- **Plan de acción de fomento del transporte en bicicleta.**

La potenciación de la movilidad sostenible genera un beneficio ambiental destacable, no solamente desde el punto de vista de minimización de la contaminación acústica, sino también de mejora de la calidad del aire en la ciudad de Valencia.

El objetivo de esta medida contenida en el plan de acción es promover, en el municipio de Valencia, el uso de la bicicleta en los desplazamientos urbanos como medio de transporte preferente, pasando a segundo plano el uso de los vehículos privados. Las tres líneas de actuación que se proponen para el plan zonal del distrito son las siguientes:

- Potenciación de la red de carril-bici en el distrito de Extramurs.
- Plan piloto de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incremento el número de vías con preferencia para el ciclista (ciclocalles).

Potenciación de la red de carril-bici en el distrito de Extramurs.

En el distrito hay actualmente 2,1 km de carril-bici, que transcurren por las siguientes vías del distrito:

- Paseo Pechina
- Antiguo cauce del río Turia
- Calle Ontinyent
- Calle Alberique
- Calle Cuenca

Dentro de los objetivos del presente plan zonal se plantea, durante el periodo de duración de dichos planes de acción, aumentar la red de carril-bici en 5,3 km, potenciando la vertebración de la red y facilitando la interconexión en bicicleta del distrito con otras zonas de la ciudad.

Las nuevas calles propuestas por las que discurrirá el carril-bici en un futuro son:

- Calle Teruel
- Calle Literato Gabriel Miró
- Calle Juan LLorens
- Calle San Vicente Mártir
- Calle Roig de Corella
- Calle Marqués de Zenete
- Calle Doctor Vila Barbera
- Calle Bailén

A continuación se muestra una imagen dónde se observa el trazado del carril bici existente y también el que se pretende construir en un futuro próximo:

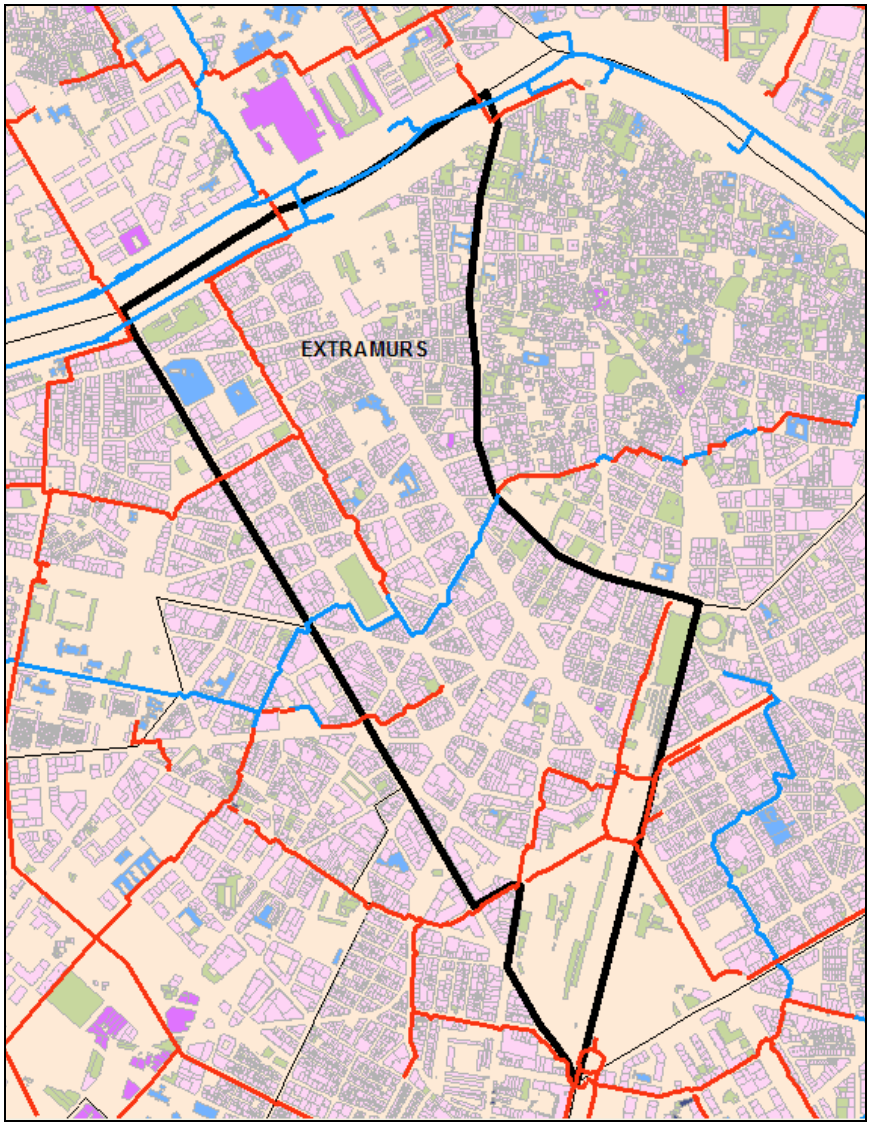


Figura 46: Recorrido del carril bici por el distrito de Extramurs.

Con la aplicación de estas medidas se pretende, por una parte, reducir el número de desplazamientos urbanos en vehículos particulares y, de otra parte, impulsar la bicicleta como medio de transporte preferente en los desplazamientos urbanos por la ciudad de Valencia.

Incremento el número de vías con preferencia para la bicicleta (ciclocalles).

Con el objeto de promover la conexión directa de la red carril-bici actual y de nueva construcción, y de favorecer de esta forma la continuidad de las rutas para ciclistas en el distrito, se propone convertir en ciclocalles, esto es, calles con preferencia del ciclista sobre el vehículo privado, las calles que se indican a continuación:

- Calle de Pere Bonfil
- Calle del Turia
- Calle de Lepanto
- Calle San Ignacio de Loyola
- Calle Doctor Peset Cervera
- Calle Literato Gabriel Miró
- Calle Salas Quiroga
- Calle de Alberique
- Calle del humorista Honorato Juan
- Calle del Pintor José Segrelles
- Calle de Maluquer
- Calle de Marvá

En las “ciclocalles” la velocidad máxima de circulación de los automóviles será de 30 km/h y en ellas estará perfectamente señalizada la prioridad del ciclista sobre el automóvil con señales verticales y horizontales sobre el pavimento.

A continuación se adjunta una imagen de la ubicación de las calles anteriormente mencionadas:

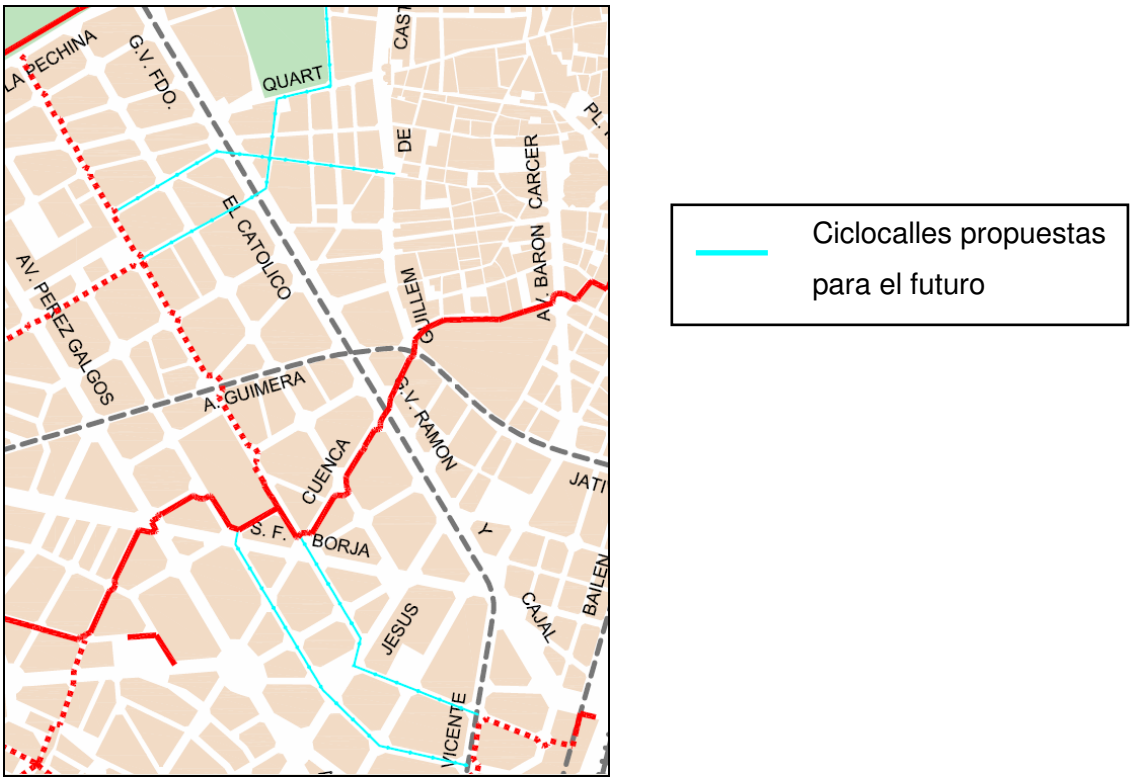


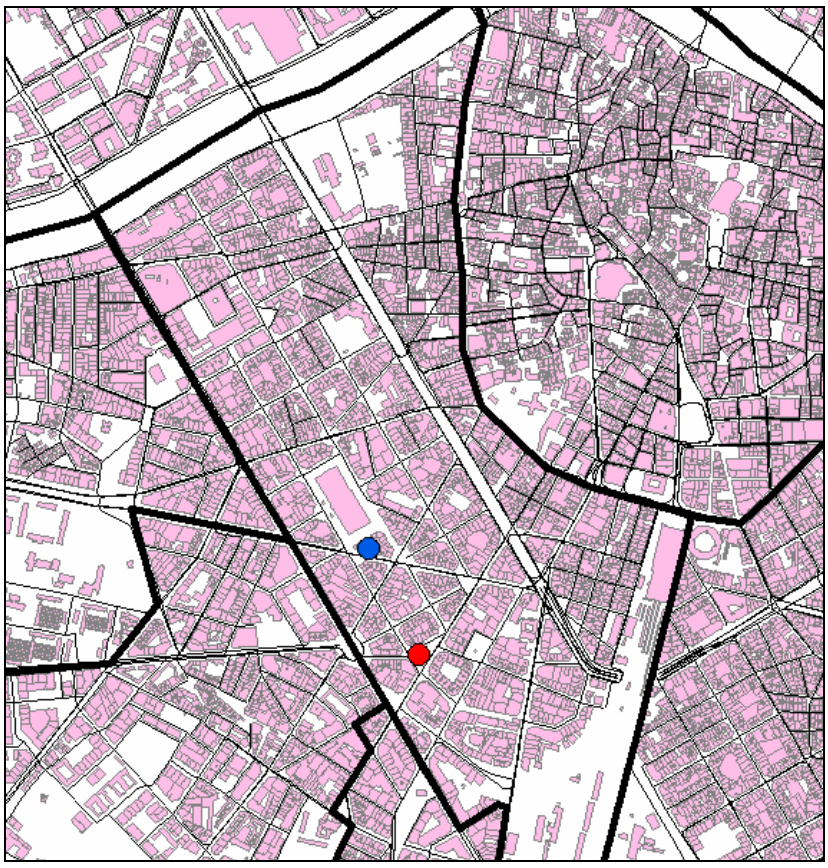
Figura 47: Localización de las ciclocalles propuestas en el distrito.

- **Plan de acción de ampliación de la red de aparcamientos públicos.**

Con el objetivo de mejorar la movilidad en el distrito y reducir el número de vehículos que circulan por el mismo en busca de aparcamiento, se propone como actuación en la zona aumentar el número de plazas de aparcamiento con la construcción de nuevos parkings públicos y, compensar de este modo, el déficit de plazas de aparcamiento en superficie en las proximidades de las áreas de mayor actividad comercial y de servicios.

Esta medida permitirá disminuir la contaminación acústica asociada al tráfico rodado al decrecer el número de tránsitos innecesarios y reducirse la densidad de tráfico en la zona.

Actualmente, en el distrito de Extramurs existe un parking en servicio: "Pintor Navarro Llorens" y otro en fase de tramitación: "Pintor Segrelles", que está previsto entre en funcionamiento durante el plazo de vigencia de los planes de acción. La ubicación de ambos aparcamientos se detalla en la siguiente imagen:



Aparcamiento en trámite "Pintor Segrelles".
Aparcamiento en servicio "Pintor Navarro Llorens".

Figura 48: Localización de los aparcamientos en el distrito de Extramurs.

- **Plan de acción de instalación de sistemas de control de velocidad fijos para el control de velocidad**

Dentro del plan de acción de carácter general de implantación de una red de sistemas de control de velocidad fijos para el control de la velocidad de circulación descrito en capítulos anteriores, se propone para el caso concreto del distrito de Extramurs valorar la implantación de unidades de cinemómetros fijos en las vías del distrito que presentan mayores volúmenes de tráfico rodado y, por lo tanto, un mayor grado de contaminación acústica, como el Paseo de Pechina, Gran Vía de Ramón y Cajal, Gran Vía Fernando el Católico o Avenida Giorgeta.

- **Plan de acción de control de actividades de ocio nocturno.**

En el distrito de Extramurs se localiza la zona de ocio nocturno de Juan Llorens, que recientemente ha sido declarada como ZAS (Zona Acústicamente Saturada). Las medidas que se han propuesto para controlar la actividad en esta zona son las siguientes:

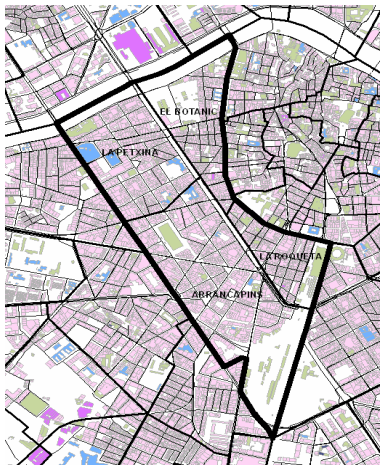
- Suspensión de la concesión de licencias de actividad para la instalación o ampliación de locales y determinados establecimientos.
- Suspensión del otorgamiento de licencias para la instalación de ambientación musical en locales y establecimientos públicos destinados al ejercicio de actividades recreativas determinadas.
- Intensificación del control del orden público mediante el incremento de los medios policiales en la zona de estudio.
- Adopción de medidas de reducción del tráfico rodado en la ZAS, mediante la aplicación de cortes selectivos de tráfico durante los fines de semana, concretamente los viernes y los sábados desde las 23.00 horas hasta las 3 horas y 30 minutos del día siguiente.
- Constitución de manera definitiva de una mesa permanente de trabajo integrada por representantes de la administración municipal, de la Asociación de Vecinos Arrancapins – La Petxina, de la federación de asociaciones de vecinos, asociaciones de consumidores y del sector hostelero y turístico de Valencia, que analicen conjuntamente los efectos y la eficacia y realicen el seguimiento de la aplicación de las medidas correctoras de la contaminación acústicas en la ZAS.
- Establecimiento de limitaciones horarias.

- Prohibición de realización de determinadas actividades comerciales en la vía pública.
- Inspección y control de licencias de actividades y cierre de aquellas que funcionen sin licencia municipal.
- Medidas de concienciación y sensibilización social.

- **Plan de acción para el control de las actividades especialmente ruidosas mediante la instalación de limitadores de potencia acústica.**

Con el objeto de controlar los niveles sonoros generados por los equipos de locales musicales y mejorar la calidad acústica del centro histórico del municipio de Valencia, se propone la instalación de limitadores de potencia acústica en dichos locales de ocio y recreo, cuyas características técnicas aparecen descritas en la ficha PA-ACT-04 del presente documento.

Ficha resumen

Distrito	EXTRAMURS	
Descripción	El distrito de Extramurs está formado por cuatro barrios: La Petxina, La Roqueta, Arrancapins y El Botanic. Se trata de un distrito eminentemente residencial, de clase media, en donde se localiza una importante actividad comercial. Los principales focos de contaminación acústica en el distrito son el tráfico rodado y el ferroviario; cabe destacar el impacto asociado a la actividad de la zona de ocio de Juan Llorens. La "Actuación Parque Central" afectará en parte al distrito.	

Diagnosis

- El distrito de Extramurs presenta una afección por contaminación acústica media-alta. De los barrios que lo conforman el de Arrancapins y La Roqueta tienen un afección alta mientras que los barrios situados más al norte del distrito tienen una afección acústica.
- El foco de ruido predominante en el distrito es el tráfico rodado junto con el tráfico ferroviario. Es reseñable la presencia en el distrito de una zona de ocio en fase de alegaciones: Juan Llorens.

Barrio	Grado de cont. acústica	Leyenda	Principales fuentes de ruido
Arrancapins		Alta	- Tráfico rodado - Tráfico ferroviario - Zonas de ocio y esparcimiento
La Roqueta			
La Petxina		Media	
El Botanic		Baja	

Objetivos

- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado y del ferroviario.
- Controlar la actividad de la zona Juan Llorens.

Servicios implicados	
- Serv. de Contaminación Acústica - Serv. de Circulación y Transportes - Serv. de Actividades	- Policía Local - Serv. de Obras de Infraestructuras - Serv. Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.

Tabla 59. Ficha resumen para el distrito de Extramurs.

11.5.4. Distrito del Plà del Real.

El distrito del Plà del Real está formado por los barrios de Jaume Roig, Ciutat Universitaria, Exposició y Mestalla. Se trata de una zona residencial, con una importante actividad comercial, administrativa y deportivo-recreativa. En el barrio Ciutat Universitaria se concentran gran parte de las facultades y escuelas universitarias de la Universidad de Valencia. También cabe destacar la presencia en el distrito del Hospital Clínico Universitario.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito del Plà del Real presenta una considerable afección por contaminación acústica, motivo por el cual se propone un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

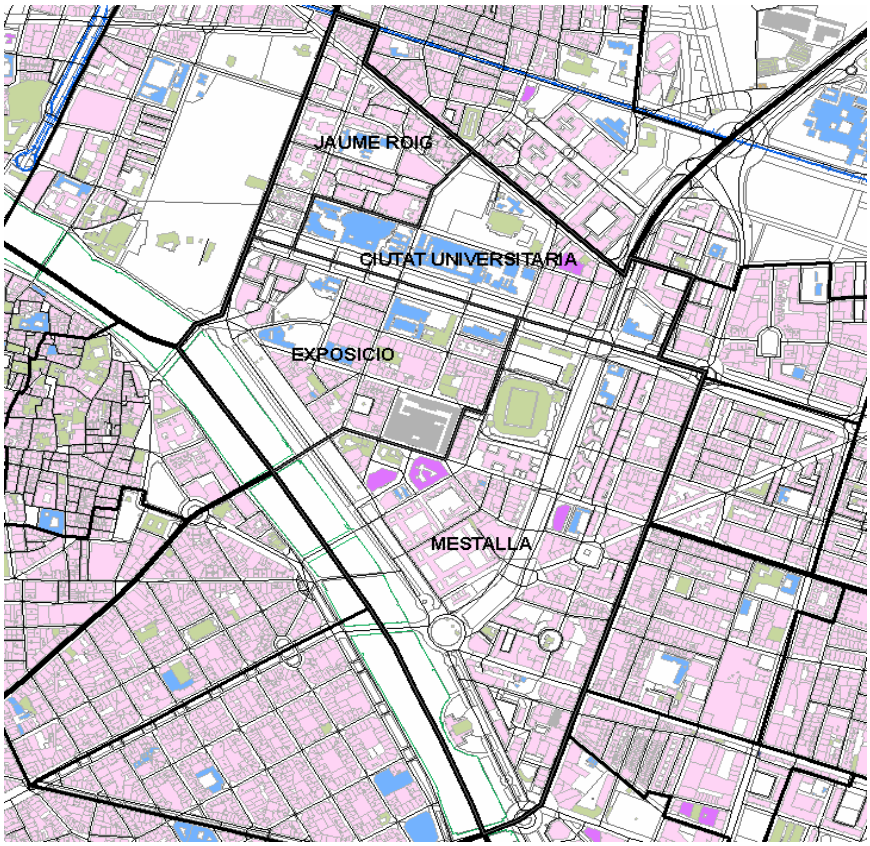


Figura 49: Barrios del distrito del Pla del Real

Delimitación de la zona de actuación

El Distrito del Plà del Real está delimitado por las siguientes vías, ordenadas recorriendo la periferia en sentido contrario a las agujas del reloj:

- Paseo de la Alameda
- Av. Eduardo Boscá
- Av. Cardenal Benlloch
- Av. Vicente Blasco Ibáñez
- Calle Rubén Darío
- Calle Palancia
- Av. Primado Reig
- Calle Emilio Baró
- Calle del Doctor Vicente Zaragoza
- Calle Dolores Márquez
- Calle del Botánico Cavanilles

Diagnosis de la situación acústica actual

En el análisis del mapa estratégico de ruido del municipio se observa que el distrito El Plà del Real presenta afección por contaminación acústica de grado medio-alto. Los cuatro barrios que lo componen, Jaume Roig, Ciutat Universitaria, Exposició y Mestalla presentan similar grado de afección acústica.

El foco de ruido predominante en el distrito es el tráfico rodado; no se localiza actividad industrial a destacar, ni trazado ferroviario que afecte a los barrios. Si es reseñable la presencia en el distrito de la zona Woody, declarada Zona Acústicamente Saturada desde enero de 2007. El motivo por el cual el distrito presenta niveles de contaminación acústica relevantes se debe fundamentalmente a las vías rápidas que transcurren y circundan el distrito, en donde se registran elevados niveles de ruido, destacando la avenida de Aragón, la avenida Vicente Blasco Ibáñez, el paseo de la Alameda, la avenida del Cardenal Benlloch y la avenida del Primado Reig.

Objetivos previstos

Una vez diagnosticada la situación acústica del distrito, se deduce que para mejorar la calidad ambiental de la zona, se deben alcanzar tres objetivos básicos: disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado, controlar la ZAS denominada “Woody” y proteger especialmente los centros docentes de la afección acústica existente. Para conseguir estas metas, se proponen una serie de objetivos más específicos:

- Control de la velocidad de circulación por el distrito mediante la instalación de sistemas de control de velocidad fijos en la vías de mayor afluencia de tráfico.
- Promoción de las campañas de reasfaltado empleando asfaltos fonorreductores.
- Fomento de los desplazamientos en bicicleta por la ciudad mediante la extensión del carril bici, la declaración de nuevas ciclocalles, la creación de un sistema de préstamo de bicicletas y la creación de nuevos aparcamientos
- Protección acústica de los centros educativos existentes en el distrito objeto de estudio.
- Mejora de la capacidad de aparcamiento para los vehículos y fomento del uso del “parking compartido”.
- Potenciar los controles para la concesión de licencias de actividad.
- Gestión y control de Zonas Acústicamente Saturadas.
- Fomento del desarrollo de campañas de información y sensibilización ciudadana en las zonas de ocio.
- Diseño de campañas de concienciación y sensibilización ciudadana frente al ruido.
- Desarrollo de un Plan Específico de ocio nocturno.
- Control de las actividades de ocio mediante la instalación de limitadores de potencia acústica.
- Control de las emisiones acústicas de vehículos y motocicletas para evitar que circulen sin escapes o con ellos deteriorados.
- Control de las emisiones sonoras de los vehículos de emergencias para verificar que cumplen con la legislación vigente.
- Reducir el impacto acústico originado por el ferrocarril a través de la implantación de las medidas establecidas en el proyecto “Parque Central” que se desarrollará, principalmente, en los distritos de L´Eixample, Extramurs, Jesús y el Plá del Real.
- Control y gestión de festejos y celebraciones en la vía pública.
- Consideración de la variable acústica en los nuevos planeamientos urbanísticos que afecten, tanto directa como indirectamente, al distrito del Plá del Real.
- Control de actividades de carga y descarga de mercancías.

- Promoción de los vehículos híbridos y eléctricos para los desplazamientos por el distrito.
- Mejora de los sistemas de limpieza viaria, recogida de RSU y actividades de jardinería con el fin de reducir el impacto acústico asociado a dichas actividades y a la maquinaria empleada en las mismas.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter general

Para reducir los niveles sonoros existentes en el distrito, y cumplir con los objetivos anteriormente citados, se aplicarán la mayor parte de las actuaciones generales descritas en el capítulo once del presente plan, las cuales se presentan de forma esquemática, en el siguiente cuadro junto con su codificación correspondiente.

La codificación, tal y como se ha comentado en anteriores apartados, viene definida en función de la fuente sonora sobre la cual se pretende actuar. Por ejemplo, las medidas que tienen por objeto reducir el impacto acústico debido al tráfico rodado llevan la codificación PA-RT, y así con el resto. Por otra parte, las actuaciones que aparecen sombreadas se corresponden con aquellas medidas que darán lugar a planes de acción zonal específicos para el distrito.

MEDIDA[8]	CÓDIGO[9]
Elaboración de un Plan Integral de Movilidad Urbana del municipio de Valencia	PA-RT-01
Incremento de los controles sobre emisiones sonoras de vehículos y motocicletas	PA-RT-02
Promoción del uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos	PA-RT-03
Fomento de la mejora acústica de pavimentos	PA-RT-04
Reducción de la velocidad de circulación	PA-RT-05
Control de la velocidad de circulación mediante la instalación de rádares	PA-RT-06
Mejoras en la urbanización de calles y barrios	PA-RT-07
Restricción del tráfico rodado en el centro histórico	PA-RT-08
Mejora de la información del estado de la circulación	PA-RT-09
Impulso del transporte público	PA-RT-10
Elaboración de un Plan Director de Bicicletas	PA-RT-11
Fomento de los desplazamientos en bicicleta	PA-RT-12
Desarrollo de un registro municipal de bicicletas	PA-RT-13
Control de las emisiones sonoras de vehículos de emergencias	PA-RT-14
Control y gestión de aparcamientos	PA-RT-15
Fomento del uso de neumáticos silenciosos en vehículos automóviles.	PA-RT-16
Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril	PA-RF-01
Control de actividades industriales, comerciales y de servicios	PA-IND-01
Mejora acústica en los sistemas de limpieza viaria y recogida de residuos	PA-LJ-01
Control del ruido de las tareas de limpieza viaria y de recogida de residuos	PA-LJ-02
Control del ruido de las tareas de jardinería	PA-LJ-03
Gestión de ZAS (Zonas Acústicamente Saturadas)	PA-ACT-01
Limitaciones de uso en zonas residenciales	PA-ACT-02
Elaboración de un plan específico para zonas de ocio nocturno	PA-ACT-03
Control de actividades musicales mediante la instalación de limitadores de potencia	PA-ACT-04
Control del impacto sonoro generado por festejos, ferias y fiestas	PA-FE-01
Control de la emisión sonora de obras y maquinaria	PA-OBR-01
Instalación de barreras y/o pantallas acústicas	PA-PA-01
Protección acústica de centros de enseñanza y de su entorno	PA-PA-02
Insonorización de túneles	PA-PA-03
Consideración de la var. acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico	PA-URB-01
Control de licencias urbanísticas	PA-URB-02
Formación y sensibilización de profesionales	PA-URB-03
Campaña de formación y sensibilización ciudadana	PA-ESP-01
Creación de un grupo de agentes especializados en materia ambiental	PA-ESP-03

Medidas de carácter general

Medidas de carácter general de aplicación específica en Plà del Real.

Tabla 60. Listado de medidas de carácter general

[8] Para ampliar la información de cada una de las actuaciones de carácter general propuestas, se recomienda consultar el capítulo 11 del presente trabajo, en dónde se incluye una ficha por cada una de las actuaciones.
[9] Cada medida está identificada con un código que facilita la localización de cada ficha.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter específico

En el presente apartado se desarrollan, de forma individual, las medidas preventivas y correctivas específicas detalladas en la tabla anterior que se pueden particularizar para el caso concreto de El Plà del Real y que se estima reportarán mayores beneficios acústicos al distrito. Los planes de acción zonales propuestos son los siguientes:

- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general, PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

El empleo de este tipo de asfaltos no es nuevo en el distrito. Durante los años 2002 y 2005 se realizó una campaña de reasfaltado en la zona empleando este tipo de asfaltos. El listado con las actuaciones realizadas se presenta en la siguiente tabla.

Nº	NOMBRE DE LA VÍA	BARRIO	OBSERVACIONES
1	Ciudad de Mula	Mestalla	
2	Caravaca	Mestalla	
3	Micer Masco	Exposició	
4	Rodríguez Fornos	Exposició	
5	Artes Gráficas	Exposició	
6	Puente Ángel Custodio	Mestalla	Intersección Eduardo Bosca-P. Alameda
7	Pº Alameda Palau de la Música	Mestalla	
8	Pº alameda Vía de Servicio 1	Mestalla	Desde Pte. Ángel Custodio a Pte Aragón
9	Pº alameda Vía de Servicio 2	Mestalla	Desde Puente Aragón a Llano del Real
10	Finlandia	Mestalla	
11	General Gil Dolz	Mestalla	
12	Avenida Suecia	Mestalla	
13	Juan Regla	Mestalla	
14	Plaza Zaragoza - rotonda	Mestalla	

Tabla 61: Calles del distrito que han sido reasfaltadas en el pasado.

Para complementar las actuaciones ya ejecutadas, en el plan zonal de Plà del Real se contempla la renovación y mejora de calzadas con pavimentos fonorreductores en la **avenida de Vicente Blasco Ibáñez**, que recorre los barrios de Ciutat Universitaria, Jaume Roig, Mestalla y Exposició. Es de destacar que esta obra de reasfaltado no solo tendrá un efecto positivo en la reducción de ruido sobre los edificios de uso residencial que rodean a la avenida, sino que también supondrá una reducción en los niveles de ruido ambiental sobre el Hospital Clínico Universitario y varios edificios de uso educativo, cuyas fachadas principales están en esta avenida.

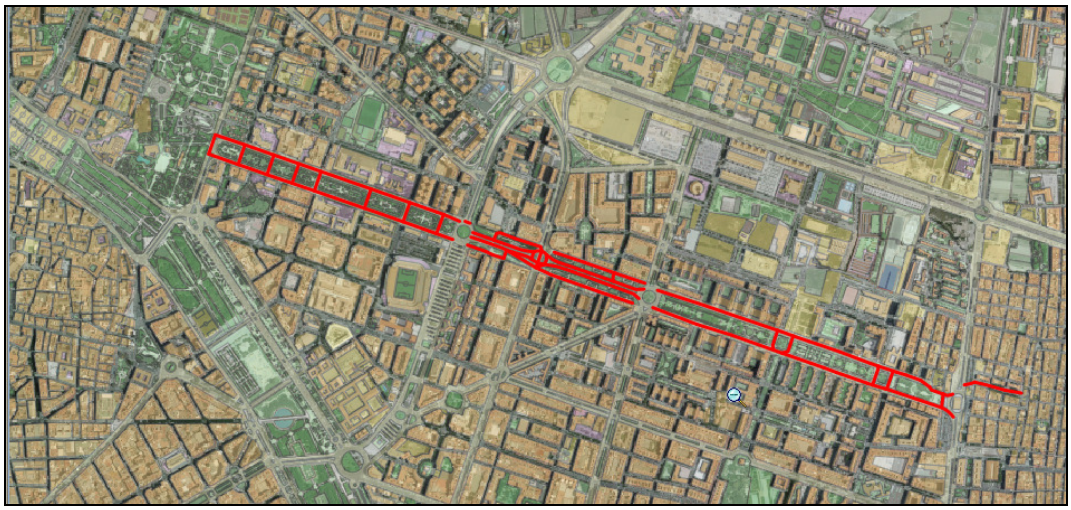


Figura 50: Ubicación de la avenida de Vicente Blasco Ibáñez

Dentro de este distrito también se contempla la renovación de infraestructuras viarias con pavimentos fonoabsorbente en la **avenida Primado Reig**, a fin de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme deteriorado de la vía rápida.

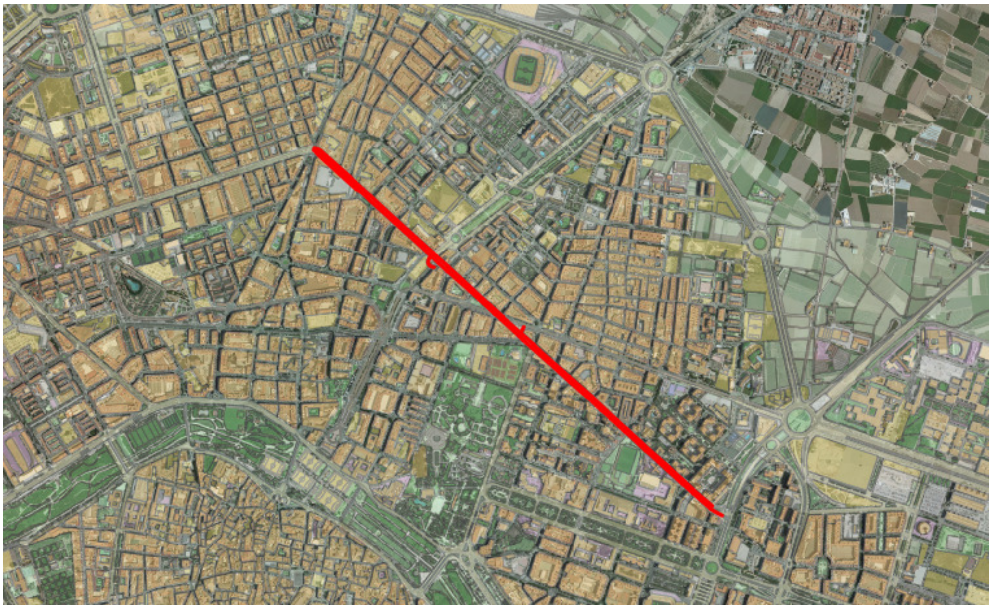


Figura 51: Ubicación de la avenida Primado Reig.

Con el objeto de evaluar la mejora de esta actuación se han realizado simulaciones según la metodología empleada para la elaboración del mapa estratégico de ruido de Valencia, variando las características del asfalto en el modelo (asfalto poroso) para la avenida Blasco Ibáñez.

A continuación se adjuntan los mapas en los que se indica el grado de afección acústica existente en las distintas vías propuestas del distrito antes y después de aplicar la medida de reasfaltado de calles, para los indicadores Ldía y Lnoche.

Situación inicial (Ldía): niveles de afección sonora antes de la implantación del reasfaltado de las avenidas, en período día.

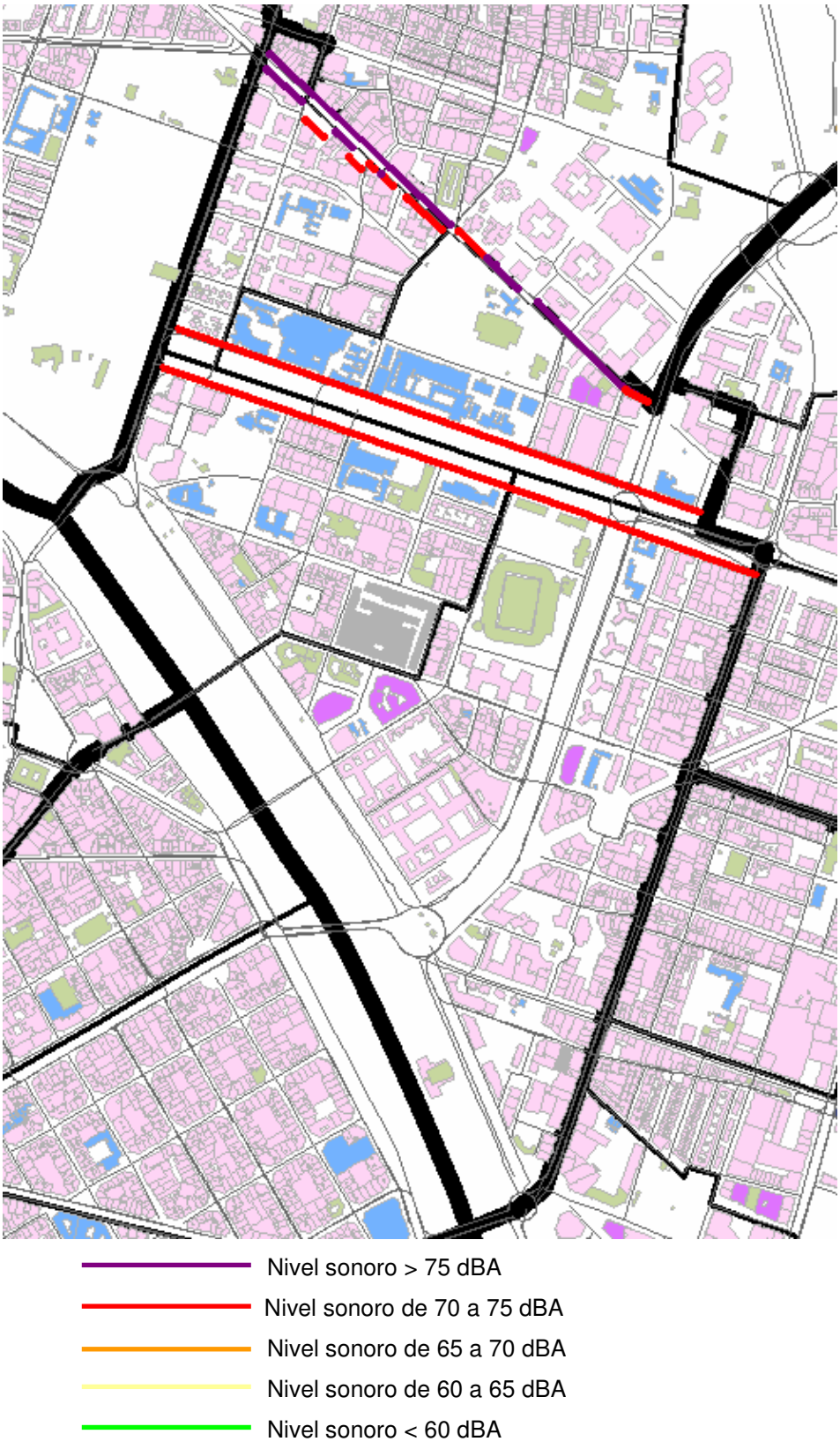


Figura 52: Niveles afección sonora previos a la adopción de la medida en periodo día.

Situación futura (Ldía): niveles de afección esperados en periodo día tras la implantación de la medida de reasfaltado de las avenidas:

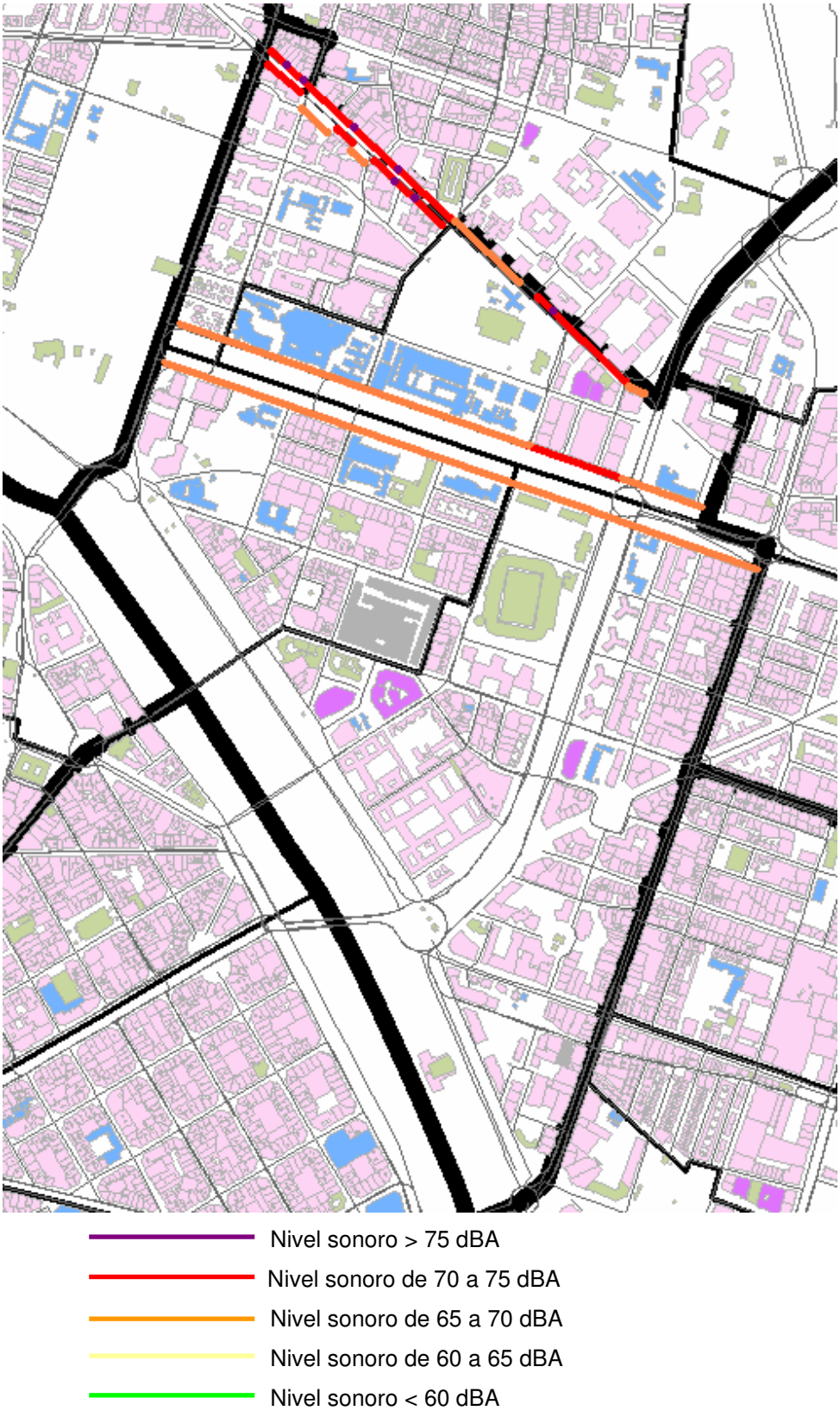


Figura 53: Niveles afección sonora tras la adopción de la medida en periodo día.

Situación inicial (Lnoche): niveles de afección sonora antes de la implantación de la medida de reasfaltado, en período noche.

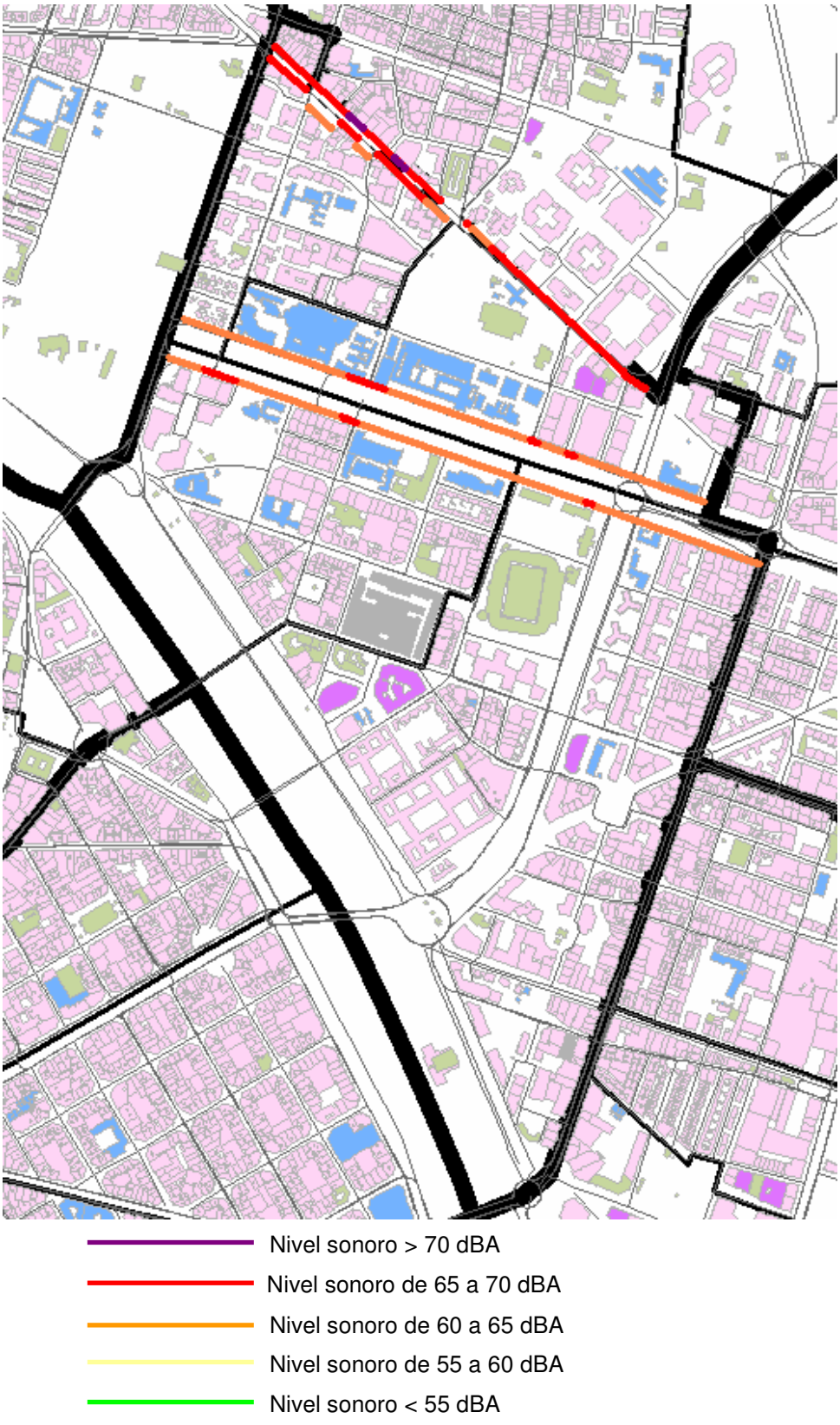


Figura 54: Niveles afección sonora previos a la adopción de la medida en periodo noche.

Situación futura Lnoche: niveles de afección esperados en periodo noche tras la implantación de la medida de reasfaltado de las avenidas:

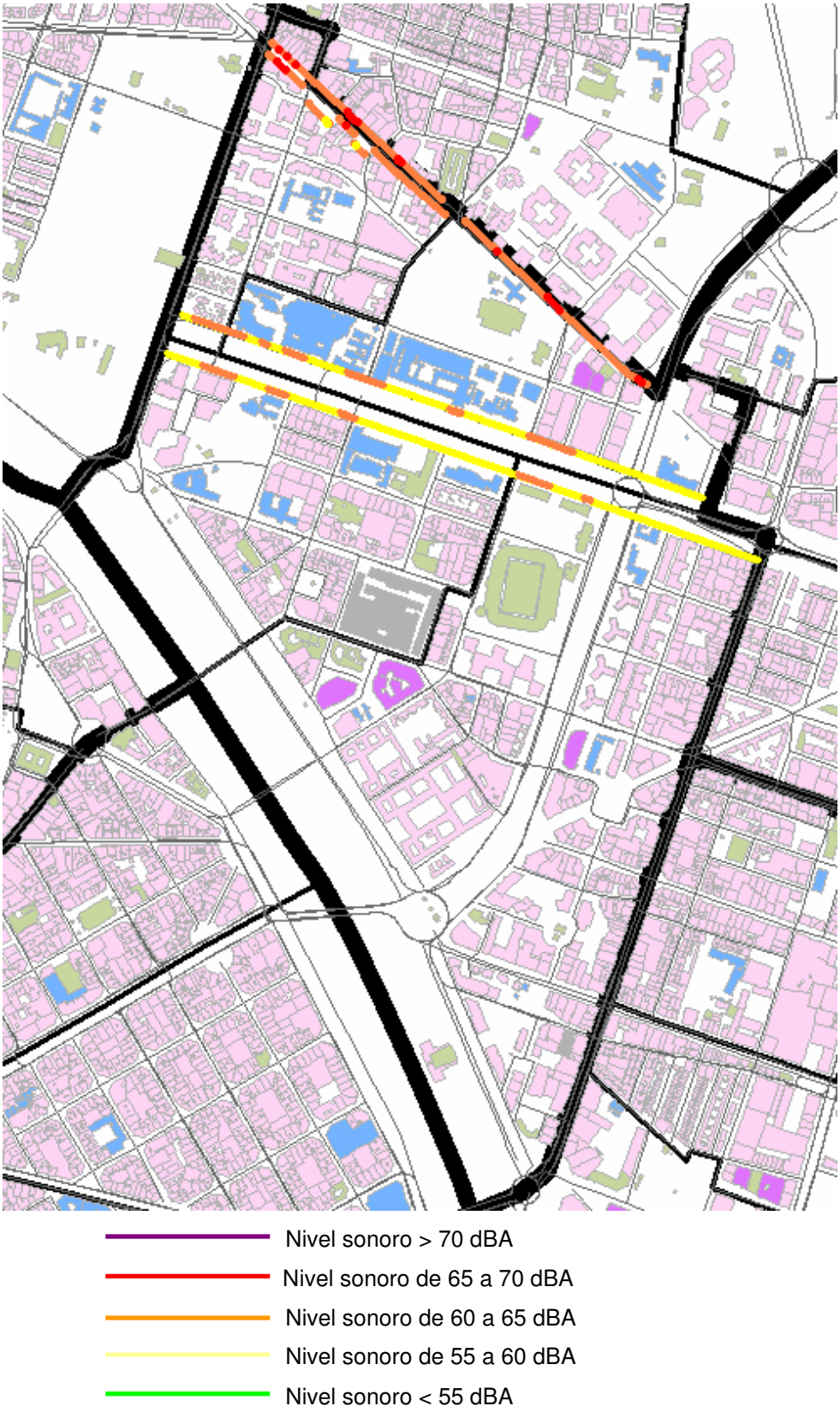


Figura 55: Niveles afección sonora tras la adopción de la medida en periodo noche.

Estimación de la reducción de los niveles de ruido y de personas afectadas por el plan de acción.

Con la ejecución de esta medida contemplada en el plan de acción se estima que los niveles de afección sonora disminuirán hasta 2 dBA en las calles reasfaltadas.

La avenida sobre la que se propone actuar –avenida de Vicente Blasco Ibáñez- presenta en la actualidad, debido a las intensidades de tráfico que soporta, niveles de ruido muy por encima de los objetivos de calidad acústica, tanto durante el día, como durante la noche. Esta actuación no va a suponer, por lo tanto, una reducción en el número total de personas afectadas por el ruido, pero si que tendrá como consecuencia, según se ha evidenciado en las simulaciones llevadas a cabo, una disminución evidente de los niveles de ruido en las fachadas de los edificios que limitan con la avenida, con el consiguiente beneficio para los vecinos.

- **Plan de acción destinado al fomento del transporte en bicicleta.**

La expansión urbana, el crecimiento económico, la localización del lugar de trabajo y los papeles cambiantes en el seno de la familia, entre otros factores, han convertido al vehículo privado en el modo dominante de transporte, ya que erróneamente se percibe como el que mejor satisface las necesidades personales de movilidad. En la diagnosis del Mapa Estratégico de Ruido del municipio se ha evidenciado que el foco de ruido que más contribuye a la contaminación acústica de Valencia es, sin duda, el tráfico rodado. Desde el Gobierno Local se propone desarrollar actuaciones en el conjunto de los elementos implicados en la movilidad urbana hacía una movilidad más sostenible, que precisa de acciones más decisivas que redundarán en el medio ambiente, el cambio climático y la calidad de vida. Como eje estratégico de actuación se propone el fomento del transporte en bicicleta.

De acuerdo a las acciones descritas en la ficha PA-RT-11, que se puede consultar en el capítulo once de la presente memoria, las tres líneas de actuación que se proponen para el plan zonal de este distrito en concreto son las siguientes:

- Potenciación de la red de carril-bici por toda la extensión del distrito.

- Plan piloto de alquiler-préstamo de bicicletas e incremento de aparcamiento para bicicletas en zonas de especial interés: colegios, centros de ocio, universidades, centros deportivos...
- Incremento del número de vías en las que exista preferencia para la bicicleta y el ciclista sobre el tráfico rodado.

Potenciación de la red de carril-bici por toda la extensión del distrito.

El distrito de Plà del Real es uno de los distritos con mayor implantación de carril bici, ya que actualmente cuenta con 7,2 km de carril, no obstante, dentro de los objetivos específicos del presente plan zonal, se plantea incrementar la red de carril-bici hasta superar los 12 km de longitud.

En la actualidad, las calles del distrito por las cuales discurre el carril-bici son las que se indican a continuación:

- Avenida Blasco Ibáñez
- Avenida Aragón
- Calle Doctor Gómez Ferrer
- Paseo de la Alameda
- Calle del Gorgos
- Avenida del Puerto

En un futuro se propone que el carril bici se extienda a las siguientes calles:

- Calle Micer Masco
- Calle del Arquitecto Mora
- Calle del Naturalista Arevalo Baca
- Plaza de la Legión Española
- Calle Doctor Rodríguez Fornos

A continuación se muestra una imagen con la red de carril-bici actual y la que se propone construir de en un futuro próximo:

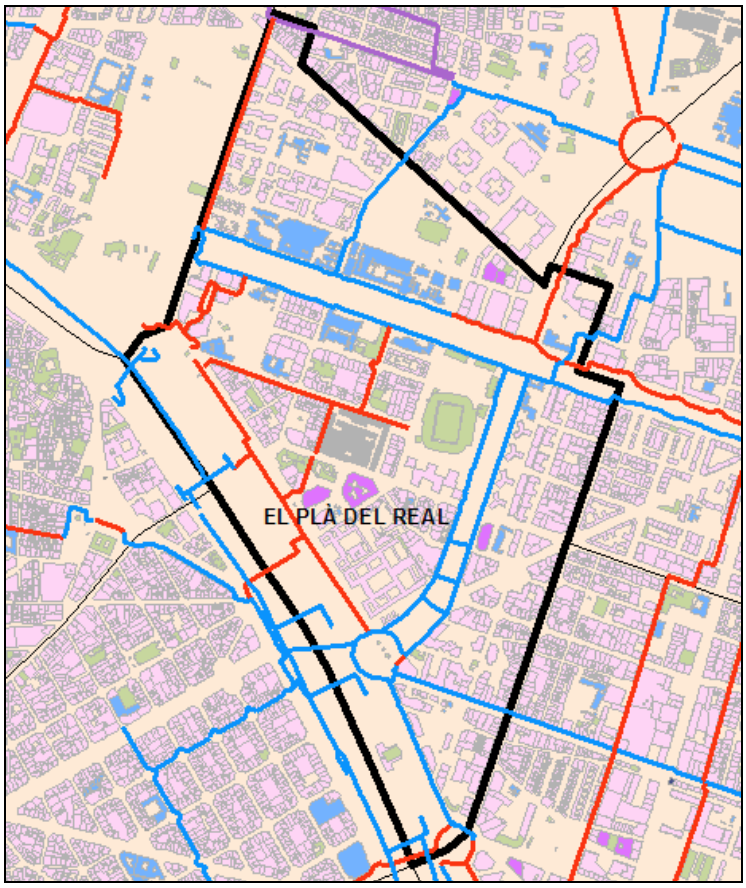


Figura 56: Distribución del carril bici por el distrito del Pla del Real

Como se aprecia en la imagen, la ampliación de la red carril-bici persigue dos objetivos bien definidos: unir las vías principales del distrito que ya cuentan con éste para dar total cobertura a la red de carriles y extender la red para interconectar el distrito con los aledaños.

Incrementar el número de vías con preferencia para la bicicleta y el ciclista.

Para potenciar y facilitar los desplazamientos en bicicleta e impulsar su uso entre la población, el Ayuntamiento de Valencia tiene previsto fomentar la creación de ciclocalles, esto es, espacios reservados para la circulación preferente de la bicicleta dentro de la vía pública.

Las ciclocalles o calles con preferencia para ciclistas no segregan a los ciclistas del tráfico rodado, sino que los integran en el mismo aunque bajo condiciones de seguridad mayor. La velocidad en estas vías queda limitada a 30km/h, y gracias a su acondicionamiento y señalización, constituyen una red de circulación recomendada y con preferencia para los ciclistas.

Figura 57. Señalización, tanto vertical como horizontal, de las ciclocalles.

Esta medida, complementaria al más tradicional carril-bici, pretende mejorar la vertebración y extensión de la red de circulación para bicicletas en el municipio, conectando puntos estratégicos a nivel local de cada barrio o distrito con una propuesta novedosa y funcional.

Existe ya una primera implantación de dicha actuación en el distrito desde finales de 2008 en la calle Sancho Tello. La ruta de Sancho Tello busca unir el carril bici instalado en la avenida de Aragón con otro aún en proyecto que bordeará los jardines de Ayora. Este proyecto, que ha sido recientemente puesto en marcha, está siendo objeto de un seguimiento específico para comprobar su efectividad, analizándose parámetros como su grado de utilización, la eficacia de la señalización o la seguridad de los ciclistas.

Figura 58. Localización de la "ciclocalle" Sancho Tello.

El objetivo a alcanzar durante el periodo de vigencia de los presentes planes de acción es incrementar el número de ciclocalles existentes en el distrito convirtiendo también en ciclocalle la vía Eolo, en el barrio de Mestalla.

La creación de estas ciclocalles, junto con la extensión del carril-bici, tiene dos objetivos bien diferenciados, que consisten en la unión de las principales vías del distrito que ya disponen de infraestructuras para uso y disfrute por los ciclistas, y extender la red de movilidad ciclista para interconectar barrios y distritos con zonas de especial interés como pueden ser colegios, universidades, centro culturales y deportivos, zonas lúdicas, etc.

- **Plan de acción de instalación de sistemas de control de velocidad fijos.**

Dentro del plan de acción de carácter general de establecimiento de una red de sistemas de control de velocidad fijos para el control de la velocidad, que consiste en implantar dispositivos estáticos capaces de medir y registrar la velocidad de circulación de vehículos a motor por medio de la instalación de cabinas ubicadas al borde de la calzada (vease ficha PA-RT-06 en el capítulo 11), se propone, en el caso concreto del distrito del Plà del Real, implantar al menos dos unidades de rádares localizadas en la avenida Vicente Blasco Ibáñez, ya que es una vía rápida que divide el distrito en dos partes y delimita los cuatro barrios del distrito, y otra unidad en la avenida Primado Reig, en el tramo que limita el barrio Jaume Roig, como medida efectiva para asegurar que la velocidad de tránsito de los vehículos no supera los límites legales establecidos.

- **Plan de acción de control de licencias y gestión de ZAS.**

El conjunto de medidas que se presenta en este plan de acción tiene como finalidad el control de la situación acústica en la zona Woody, declarada como Zona Acústicamente Saturada desde enero de 2007. Esta zona está delimitada por la calle Gascó Oliag y las avenidas Cataluña, Blasco Ibáñez y Primado Reig como se aprecia en la siguiente imagen:

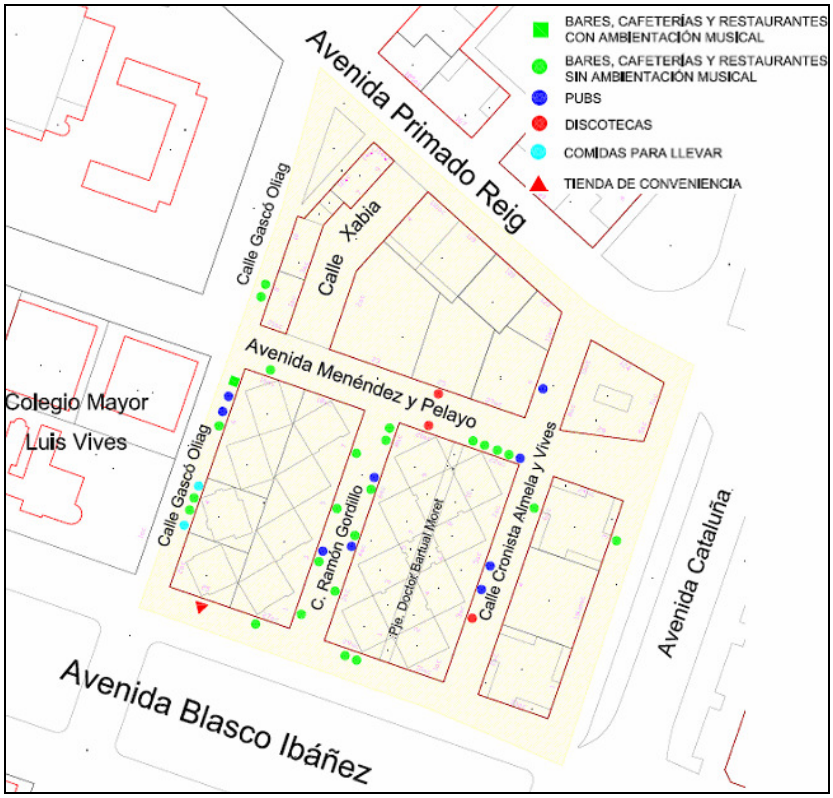


Figura 59: Localización de las zonas de ocio en el distrito del Plà del Real.

El alcance del plan de acción sobre las Zonas Acústicamente Saturadas (ZAS) tiene dos vías de actuación diferenciadas; la primera de ellas se centrará en el control de las licencias en estas zonas por parte de la Administración. La efectividad de la medida consiste en la capacidad de tiene la Administración para denegar licencias en Zonas Acústicamente Saturada hasta que no se compruebe que los niveles sonoros estén por debajo de los límites establecidos por ley. La segunda línea de actuación, lleva asociada una serie de acciones para reducir el impacto de los locales de ocio en la ZAS.

Para desarrollar estas labores la Administración Pública contará con el soporte de la Policía Local, con el objeto de disuadir actos que generen molestias en el vecindario y controlar el funcionamiento de las actividades.

Además de la vigilancia específica sobre la zona Woody, en este plan zonal también se propone potenciar el control sobre todas aquellas actividades sujetas a legislación vigente en materia de espectáculos públicos, actividades recreativas y establecimientos públicos conforme a lo establecido en los Títulos X y XI de la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica del Ayuntamiento de Valencia.

- **Plan de acción para el control de las actividades especialmente ruidosas mediante la instalación de limitadores de potencia acústica.**

Con el objeto de controlar los niveles sonoros generados por los equipos de locales musicales y mejorar la calidad acústica del centro histórico del municipio de Valencia, se propone la instalación de limitadores de potencia acústica en dichos locales de ocio y recreo, cuyas características técnicas aparecen descritas en la ficha PA-ACT-04 del presente documento.

- **Plan de acción de fomento del transporte en ferrocarril.**

En base a la información publicada por la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad, entre las actuaciones ferroviarias previstas en la gran actuación "Valencia Parque Central" se encuentra la construcción del Eje Pasante ferroviario de Valencia, que consiste en la conexión entre la Estación Central y la línea Valencia-Barcelona al norte de la ciudad. Su trazado discurre en túnel en un primer tramo de unos 5 km de longitud a partir de la estación del Norte y a cielo abierto en un segundo tramo de unos 4 km.

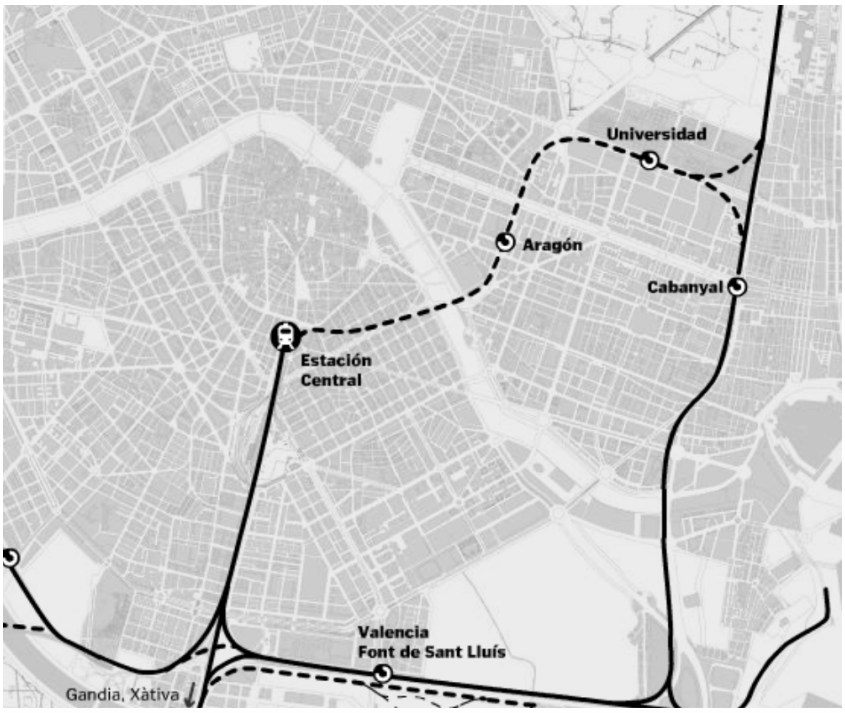


Figura 60: Plano de las líneas de transporte existentes desde Estación Central

En este gran proyecto se ha previsto la construcción de dos nuevas estaciones urbanas:

- Universidad, en la Avenida de los Naranjos junto a la Universidad Politécnica.
- Aragón en la Avenida de Aragón junto al estadio de fútbol.

La nueva estación subterránea de Aragón, donde se prevé la circulación de todo tipo de trenes (alta velocidad, largo recorrido, regionales, cercanías), permitirá la conexión de las líneas de metro con las de ferrocarril, favoreciendo en gran medida los desplazamientos en estos medios de transporte. Este importante cambio en la estructura del transporte público del distrito va a suponer un cambio en los hábitos de desplazamiento que se estima afecte positivamente a la reducción de tráfico rodado en superficie por el distrito, con la consiguiente reducción de la contaminación acústica asociada.

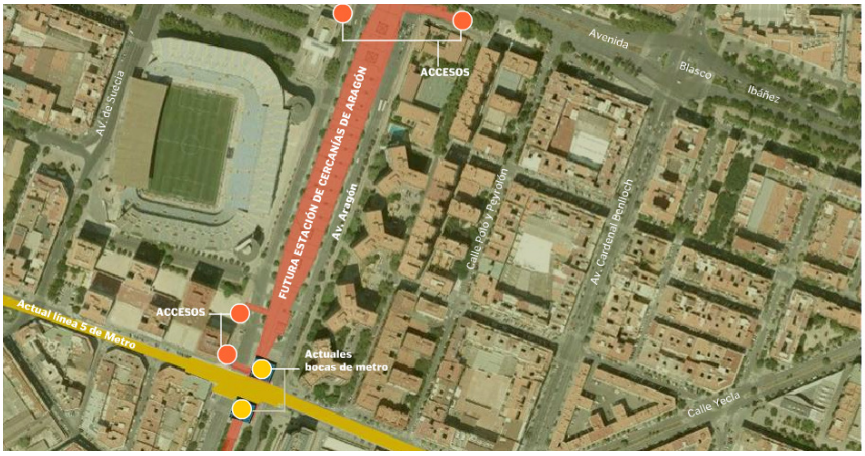


Figura 61: Vista general de la futura estación de cercanías de Aragón.

- **Plan de acción para la protección acústica del centro educativo Primer Marqués del Turia y su entorno.**

Con el objeto de proteger los centros educativos del ruido ambiental, especialmente del ruido debido al tráfico, se ha establecido una línea de actuación que consiste en mejorar la protección acústica de los colegios estableciendo obras de mejora en el área perimetral de los centros, mediante la ejecución de pantallas acústicas.

En el distrito de Plà del Real se propone actuar sobre el centro educativo Primer Marqués del Turia. Este colegio, que se encuentra situado en el número 7 de la calle Galicia, tiene la fachada principal en la calle Galicia y se encuentra flanqueado por las calles Gil Dolz y Muñoz Seca. En la fachada principal y en la calle Gil Dolz los

vehículos circulan muy próximos al edificio, suponiendo un foco de ruido muy significativo, alcanzándose niveles próximos a los 75 dBA durante el día. En la parte trasera del colegio y en la zona lateral (calle Muñoz Seca) la incidencia de tráfico es mucho menor y por tanto los niveles de ruido también son más reducidos.

Figura 62: Vista general del centro educativo Primer Marqués del Turia.

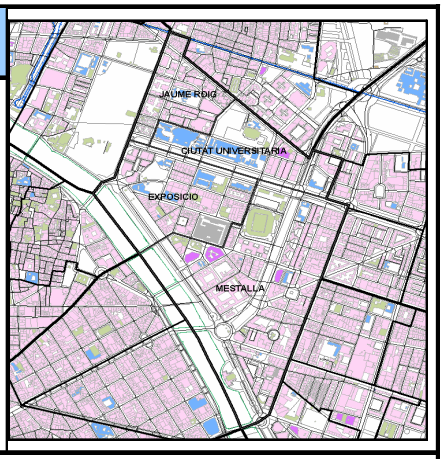
Como medida de actuación acústica en el colegio se propone sustituir las verjas metálicas que tiene el muro perimetral en las calles Galicia y Gil Dolz, por paneles acústicos que atenúen la incidencia del ruido de tráfico sobre las aulas del colegio dónde se imparten las clases.

La pantalla que se propone instalar tendrá unas dimensiones aproximadas de 1,4 metros de altura y 110 metros de longitud e irá situada en la zona que se muestra en la figura

Figura 63: Situación de la futura pantalla acústica en el centro educativo.

Ficha resumen

Distrito EL PLÀ DEL REAL



Descripción

El distrito del Plà del Real está formado por los barrios de Jaume Roig, Ciutat Universitaria, Exposició y Mestalla. Se trata de una zona residencial, en dónde se localiza una importante actividad educativa y hospitalaria.

La morfología del distrito destaca por sus grandes avenidas; en consecuencia la principal fuente de contaminación acústica en el distrito se corresponde con el tráfico rodado.

Diagnosis

- El distrito El Plà del Real presenta una afección por contaminación acústica de grado alto. Los cuatro barrios que lo componen, Jaume Roig, Ciutat Universitaria, Exposició y Mestalla; tienen similar afección acústica.
- El foco de ruido predominante en el distrito es el tráfico rodado. No se localiza actividad industrial a destacar, ni trazado ferroviario que afecte a los barrios. Si es reseñable la presencia en el distrito de la zona de ocio nocturno de Woody.

Barrio	Grado de cont. acústica
Jaume Roig	
Ciutat Universitaria	
Exposició	
Mestalla	

Leyenda
Alta
Media
Baja

Principales fuentes de ruido

- Tráfico rodado
- Zonas de ocio y esparcimiento

Objetivos

- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado.
- Controlar la zona de ocio y esparcimiento denominada “Woody”.
- Proteger del ruido ambiental a los vecinos del distrito, y especialmente los centros docentes y hospitalarios.

Servicios implicados

- Serv. de Contaminación Acústica
- Serv. de Circulación y Transportes
- Serv. de Actividades
- Policía Local
- Serv. de Obras de Infraestructuras
- Serv. Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.

Tabla 62. Ficha resumen del distrito del Plà del Real

11.5.5. Distrito de Camins al Grau

El distrito de Camins al Grau, que cuenta con una población de más de 15.000 vecinos, está formado por cinco barrios: Albors, Aiora, Camí Fondo, La Creu del Grau y Penya Roja. Se trata de un distrito de carácter residencial, colindante con los distritos de Algirós, el Plà del Real, Poblats Maritims, Quatre Carreres y L´Eixample, que ha experimentado en los últimos años un importante desarrollo urbanístico.

Delimitación de la zona de actuación.

El Distrito de Camins al Grau está delimitado por las siguientes vías, ordenadas recorriendo la periferia en sentido contrario a las agujas del reloj:

- Paseo de la Alameda
- Calle Ibiza
- Calle Serrería
- Calle Santos Justo y Pastor
- Av. Cardenal Benlloch
- Av. Eduardo Boscá

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

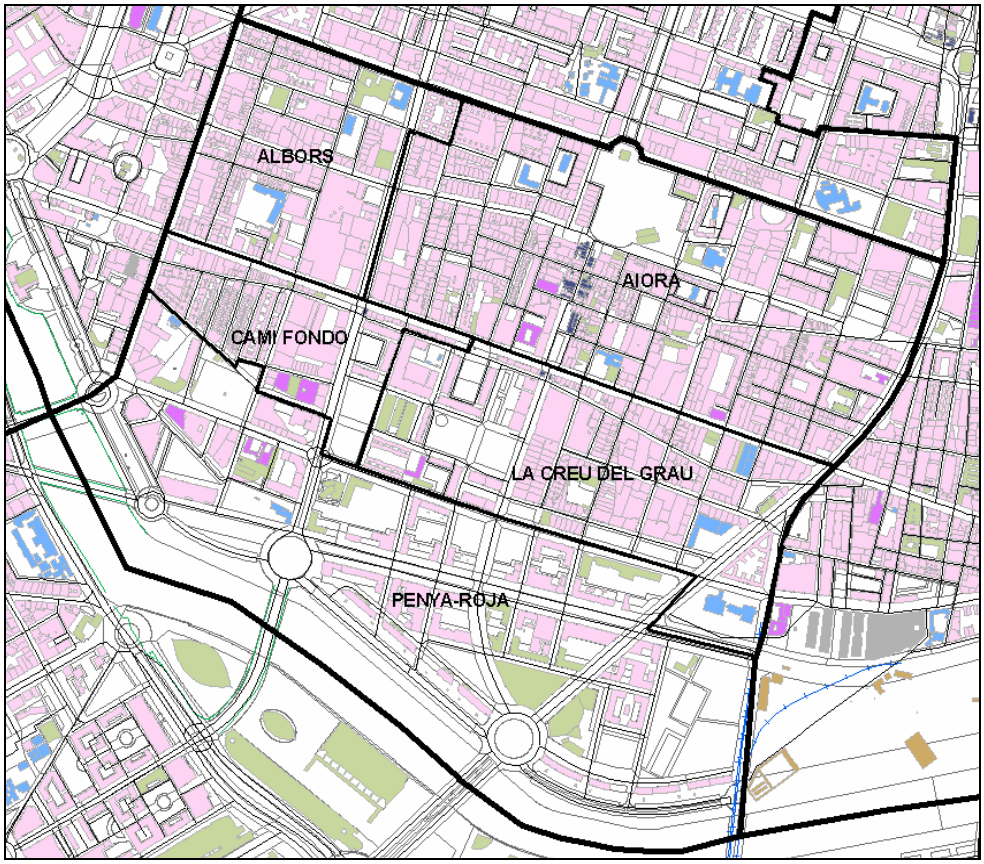


Figura 64: El distrito de Camins al Grau y sus barrios.

Diagnosis de la situación acústica actual.

La afección acústica existente en el distrito de Camins al Grau se puede catalogar como de grado alto. El mayor impacto acústico lo presentan los barrios de Albors y Camí Fondo. En el resto de barrios la afección acústica es menos marcada, si bien ésta se incrementa en las proximidades de las avenidas y vías rápidas que recorren el distrito de norte a sur y de este a oeste.

El foco de ruido predominante en el distrito es el tráfico rodado. No se localiza actividad industrial a destacar, ni trazado ferroviario significativo que afecte a los distintos barrios.

Objetivos previstos

Tras la diagnosis de la situación acústica del distrito, se considera que para mejorar la calidad ambiental de la zona se debe alcanzar el objetivo prioritario de disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado, y proteger del tráfico aquellas zonas tranquilas que existen dentro del distrito.

Para conseguir esta meta, se proponen una serie de objetivos más específicos:

- Reducción y mejora de la circulación de vehículos que transitan por el distrito, mejorando la gestión de los aparcamientos públicos y fomentado el uso del “parking compartido”.
- Promoción de las campañas de reasfaltado y reurbanización de grandes vías empleando asfaltos fonorreductores.
- Reducción y control de la velocidad de circulación mediante la colocación de sistemas de control de velocidad fijos en los puntos con mayor incidencia de tráfico del distrito.
- Fomento de los desplazamientos en bicicleta mediante el incremento de la extensión del carril-bici, el diseño de nuevas rutas, la definición de nuevas ciclocalles, la creación de un sistema de préstamo de bicicletas etc.
- Mejora de los sistemas de limpieza viaria, recogida de RSU y actividades de jardinería con el fin de reducir el impacto acústico asociado a dichas actividades y a la maquinaria empleada en las mismas.

- Incremento del control de las emisiones sonoras derivadas de la circulación de vehículos y motocicletas.
- Fomento del uso de vehículos híbridos y eléctricos para los desplazamientos urbanos.
- Control de las emisiones sonoras de los vehículos de emergencia para verificar que cumplen con la legislación vigente.

Además de estos objetivos específicos, también se formulan otros objetivos no relacionados con el tráfico rodado, los cuales tienen un efecto positivo sobre la reducción de ruido ambiental dentro del distrito de Camins del Grau:

- Potenciación de los controles para la concesión de licencias de actividad.
- Control de actividades de carga y descarga de mercancías.
- Control y gestión de festejos y celebraciones en la vía pública.
- Control de las actividades de ocio mediante la instalación de limitadores de potencia acústica.
- Consideración de la variable acústica en los nuevos planeamientos urbanísticos que afecten, tanto directa como indirectamente, al distrito de Camins al Grau.
- Diseño de campañas de concienciación y sensibilización ciudadana frente al ruido en todo el municipio de Valencia.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter general

Para reducir los niveles sonoros existentes en el distrito, y cumplir con los objetivos anteriormente citados, se aplicarán la mayor parte de las actuaciones generales descritas en el capítulo once del presente plan, las cuales se presentan de forma esquemática, en el siguiente cuadro junto con su codificación correspondiente.

La codificación viene definida en función de la fuente sonora sobre la cual se pretende actuar. Así, las medidas que tienen por objeto reducir el impacto acústico debido al tráfico rodado llevan la codificación PA-RT, si el impacto procede del tráfico ferroviario PA-RF, en el caso del impacto procedente de la aviación PA-AV, etc. Por otra parte, las actuaciones que aparecen sombreadas se corresponden con aquellas medidas que darán lugar a planes de acción zonal específicos para el distrito.

MEDIDA[10]	CÓDIGO[11]
Elaboración de un Plan Integral de Movilidad Urbana del municipio de Valencia	PA-RT-01
Incremento de los controles sobre emisiones sonoras de vehículos y motocicletas	PA-RT-02
Promoción del uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos	PA-RT-03
Fomento de la mejora acústica de pavimentos	PA-RT-04
Reducción de la velocidad de circulación	PA-RT-05
Control de la velocidad de circulación mediante la instalación de rádares	PA-RT-06
Mejoras en la urbanización de calles y barrios	PA-RT-07
Restricción del tráfico rodado en el centro histórico	PA-RT-08
Mejora de la información del estado de la circulación	PA-RT-09
Impulso del transporte público	PA-RT-10
Elaboración de un Plan Director de Bicicletas	PA-RT-11
Fomento de los desplazamientos en bicicleta	PA-RT-12
Desarrollo de un registro municipal de bicicletas	PA-RT-13
Control de las emisiones sonoras de vehículos de emergencias	PA-RT-14
Control y gestión de aparcamientos	PA-RT-15
Fomento del uso de neumáticos silenciosos en vehículos automóviles.	PA-RT-16
Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril	PA-RF-01
Control de actividades industriales, comerciales y de servicios	PA-IND-01
Mejora acústica en los sistemas de limpieza viaria y recogida de residuos	PA-LJ-01
Control del ruido de las tareas de limpieza viaria y de recogida de residuos	PA-LJ-02
Control del ruido de las tareas de jardinería	PA-LJ-03
Gestión de ZAS (Zonas Acústicamente Saturadas)	PA-ACT-01
Limitaciones de uso en zonas residenciales	PA-ACT-02
Elaboración de un plan específico para zonas de ocio nocturno	PA-ACT-03
Control de actividades musicales mediante la instalación de limitadores de potencia	PA-ACT-04
Control del impacto sonoro generado por festejos, ferias y fiestas	PA-FE-01
Control de la emisión sonora de obras y maquinaria	PA-OBR-01
Instalación de barreras y/o pantallas acústicas	PA-PA-01
Protección acústica de centros de enseñanza y de su entorno	PA-PA-02
Insonorización de túneles	PA-PA-03
Consideración de la var. acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico	PA-URB-01
Control de licencias urbanísticas	PA-URB-02
Formación y sensibilización de profesionales	PA-URB-03
Campaña de formación y sensibilización ciudadana	PA-ESP-01
Creación de un grupo de agentes especializados en materia ambiental	PA-ESP-03

Medidas de carácter general

Medidas de carácter general de aplicación específica en Camins al Grau

Tabla 63: Listado de medidas de carácter general

[10] Para ampliar la información de cada una de las actuaciones de carácter general propuestas, se recomienda consultar el capítulo 11 del presente trabajo, en dónde se incluye una ficha por cada una de las actuaciones.
[11] Cada medida está identificada con un código que facilita la localización de cada ficha.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter específico.

En el presente apartado se desarrollan, de forma particular, las medidas preventivas y correctivas específicas citadas anteriormente que se estima reportarán mayores beneficios acústicos al distrito de Camins al Grau. Estos planes de acción zonales propuestos son los siguientes:

- **Plan de acción de reasfaltado y reurbanización de grandes vías.**

La primera de las medidas propuestas para reducir los niveles de ruido debido al tráfico rodado es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha de actuación, PA-RT-04, debe ir acompañada de un mantenimiento periódico de los firmes para asegurar su eficacia en la reducción del impacto acústico.

Esta medida no es nueva en el distrito, ya en los últimos años se ha realizado una campaña de reasfaltado en varias vías de la zona empleando este tipo de asfaltos. El listado de calles en las que ya se ha actuado se presenta en la siguiente tabla:

Nº	NOMBRE DE LA VÍA	BARRIO	OBSERVACIONES
1	Asturias	Cami Fondo	
2	Conserva	Aiora	
3	Duque de Gaeta	Aiora	
4	Maderas y alrededores	Aiora	También José Aguilar, Peaña, Los Hierros, Felipe Salvador, Río Jalón, AlmiranteCruilles y J.B. Perales
5	Rodrigo Petegas y otras	La Creu del Grau	También Pintor Maella, Trafalgar, J.B. Marco, Dama de Elche, Samuel Ros, Noguera y 7 aguas
6	Aben Al Abbar	Albors	
7	Rodrigo de Cepeda	Albors	
8	Avenida del Puerto	Camí Fondo, La Creu del Grau y Aiora	

Tabla 64: Listado de calles reasfaltadas en el distrito de Camins al Grau.

Para completar las actuaciones ya ejecutadas, en el plan zonal de Camins al Grau se propone reasfaltar aquellas vías críticas aún no tratadas, esto es, aquellas cuyos niveles sonoros en las fachadas de los edificios superan los 70 dBA en horario día y los 65 dBA en horario noche.

Las vías sobre las que se propone actuar durante el periodo de vigencia de los presentes planes de acción acústicos, son las siguientes:

Nº	NOMBRE DE LA VÍA	BARRIOS
1	Avenida Cardenal Benlloch	Albors
2	Calle Islas Canarias	Camí Fondo y La Creu del Grau
3	Calle Eduardo Boscá	Camí Fondo y Penya Roja
4	Doctor Manuel Candela	Albors
5	Padre Tomás Montañana	Camí Fondo y Penya Roja

Tabla 65: Listado de calles que se propone reasfaltar en el futuro.

Con objeto de evaluar la mejora aportada por la medida propuesta se han realizado simulaciones según la metodología empleada para la elaboración del mapa estratégico de ruido de Valencia, variando las características del asfalto en el modelo para las calles sobre las que se propone actuar.

A continuación se adjuntan los mapas en los que se indica el grado de afección acústica existente en las en las calles del distrito sobre las que se propone actuar antes y después de aplicar la medida de reasfaltado de calles, para los indicadores Ldía y Lnoche.

Situación inicial Ldía: niveles de afección sonora antes de la implantación de la medida en período día.

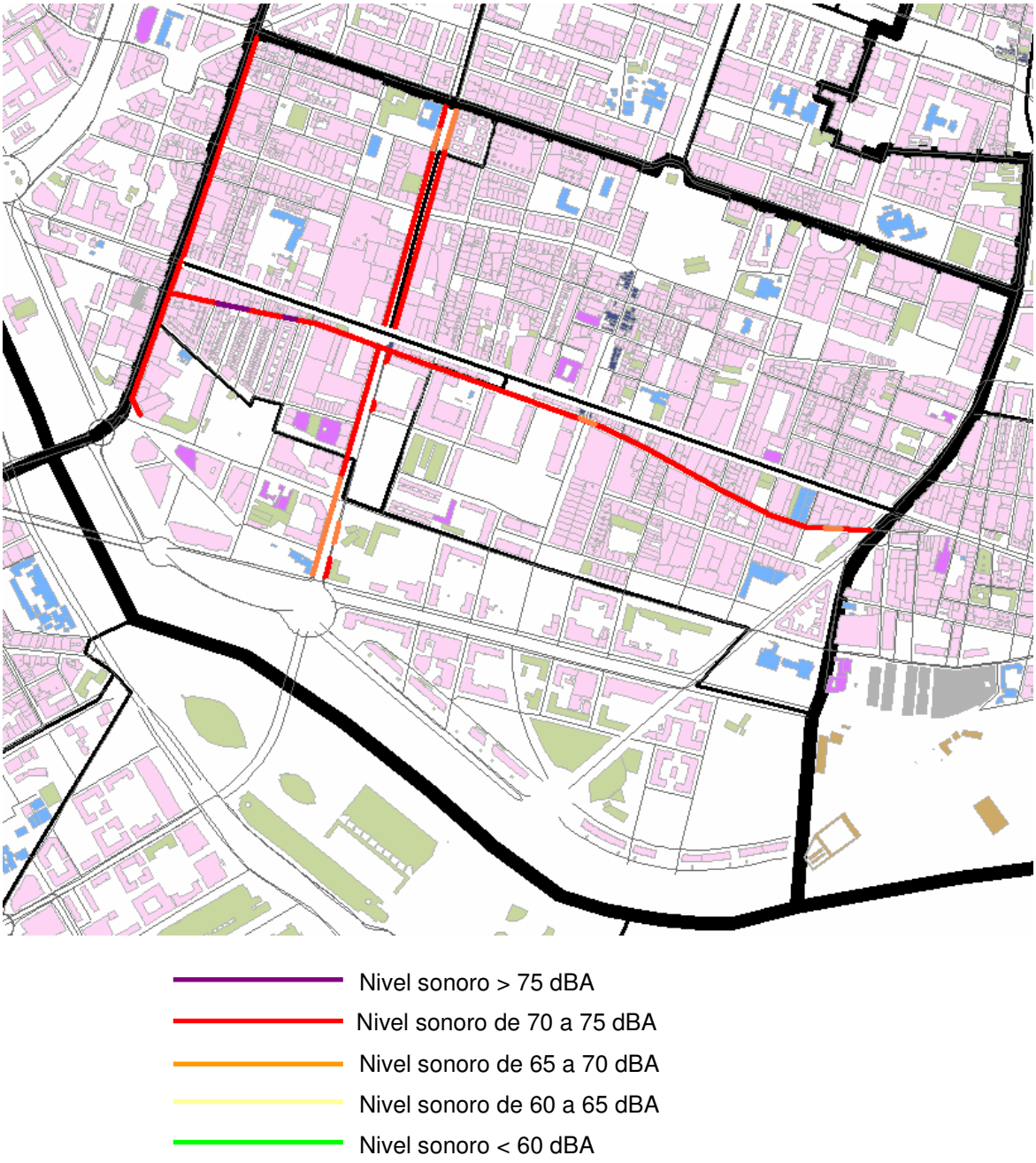


Figura 65: Afección sonora en período día previa al reasfaltado en Camins al Grau

Situación futura Ldía: niveles de afección esperados en periodo día tras la implantación de la medida de reasfaltado de calles.

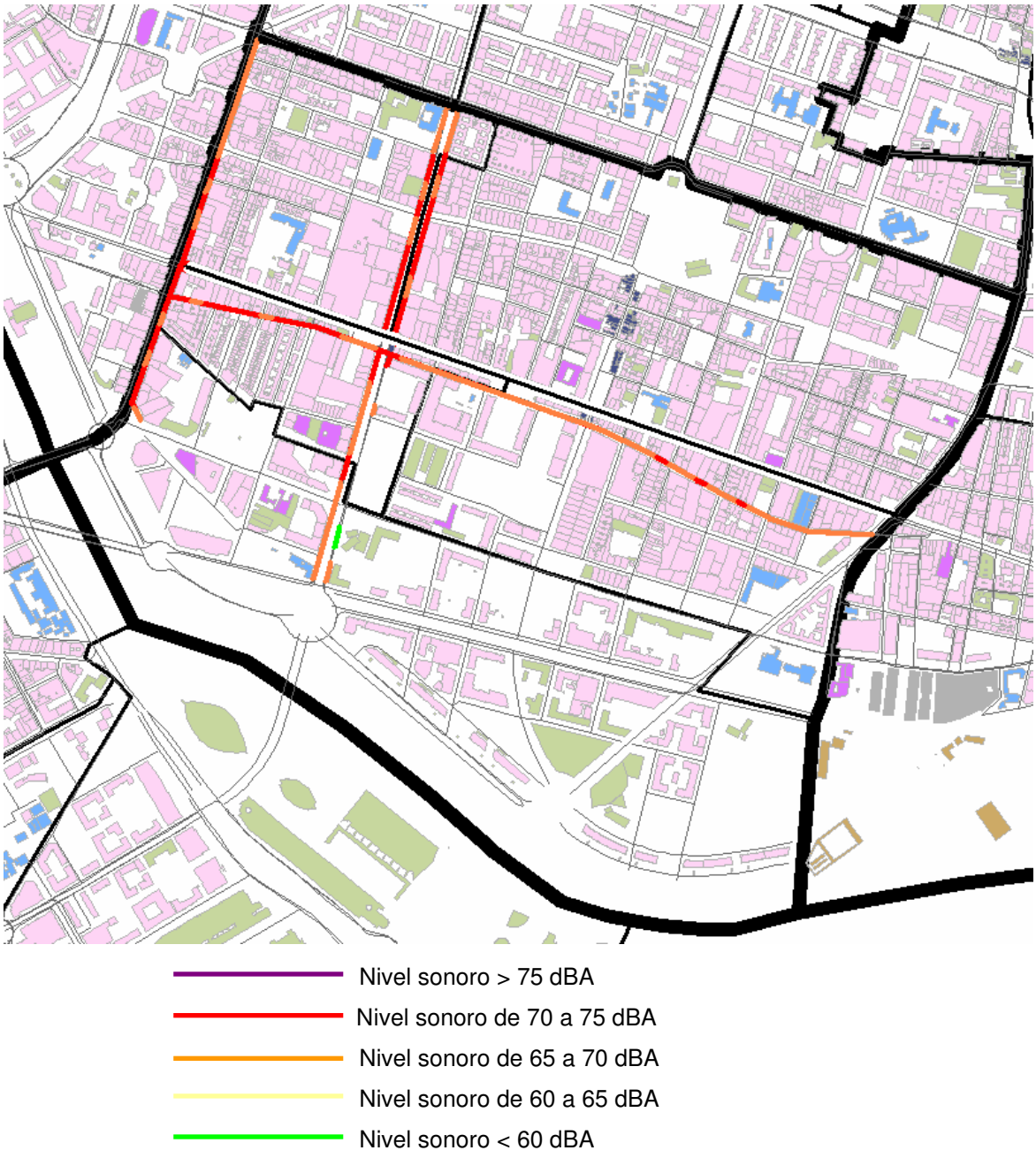


Figura 66: Afección sonora (Ldía) tras el reasfaltado de calles en Camins al Grau.

Situación inicial Lnoche: niveles de afección sonora antes de la implantación de la medida en período noche.

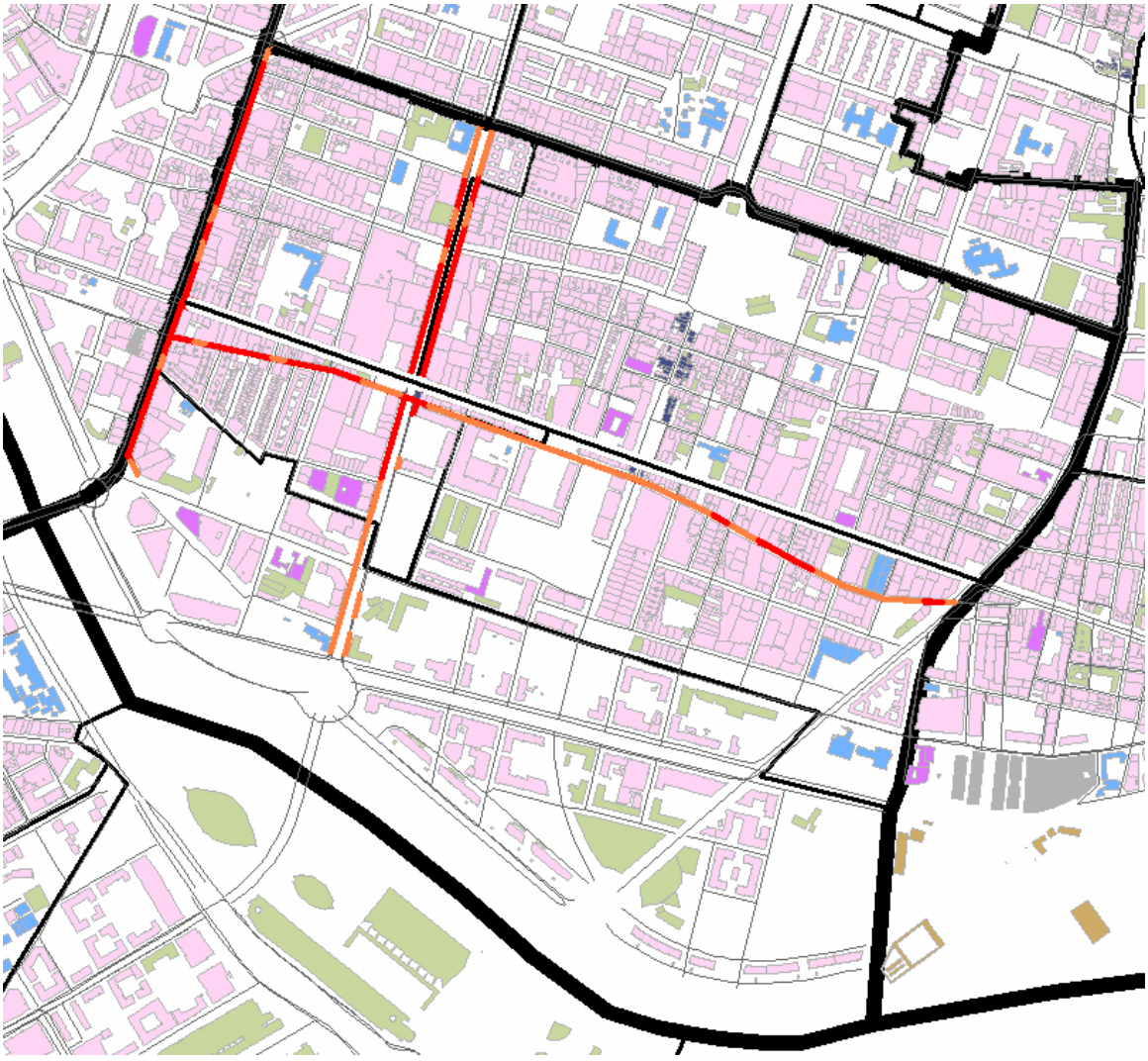


Figura 67: Afección sonora en las vías de Camins al Frau antes del reasfaltado (Lnoche).

Situación futura Lnoche: niveles de afección esperados en periodo noche tras la implantación de la medida de reasfaltado de calles.

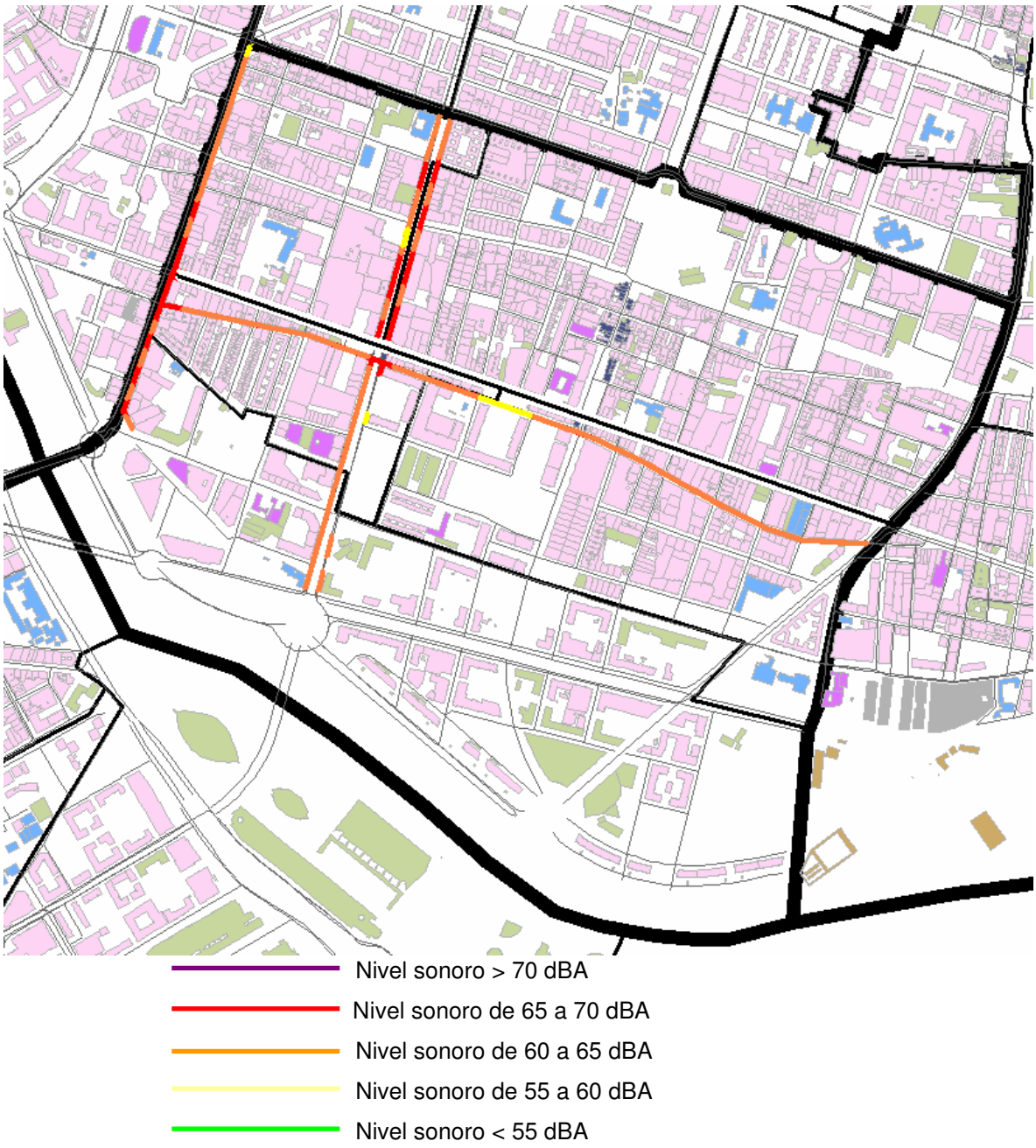


Figura 68: Afección sonora en las vías de Camins al Grau tras el reasfaltado (Lnoche).

A largo plazo, y con carácter general, se propone seguir incrementando el número de calles a reasfaltar empleando asfaltos fonorreductores en base al número de vehículos que transiten por las distintas calles y en función de su grado de afección acústica sobre los edificios.

Estimación de la reducción de los niveles de ruido y de personas afectadas por el plan de acción.

Con la ejecución de esta medida se estima que los niveles de afección sonora disminuirán hasta 2 dBA en las calles asfaltadas. Esta medida, que se propone aplicar sobre las calles que presentan mayores niveles de ruido en el distrito ocasionará que el porcentaje de personas expuestas a los mayores niveles de ruido disminuya considerablemente.

- **Plan de acción para el fomento del transporte en bicicleta.**

Las ventajas del uso de la bici como medio de locomoción no sólo son acústicas sino también medioambientales y de mejora para la salud de la población. Por ello, la potenciación del empleo de la bicicleta tiene especial prioridad en todos los distritos de la ciudad. Siguiendo la ficha PA-RT-11, detallada en el apartado once de la presente memoria, las tres líneas de actuación que se proponen para el plan zonal de Camins al Grau en concreto son las siguientes:

- Potenciación de la red de carril-bici por toda la superficie del distrito.
- Diseñar un plan piloto de sistema de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el número de aparcamientos específicos para este medio de transporte en zonas especialmente sensibles: colegios, universidades, centros comerciales, culturales, deportivos...
- Incrementar el número de calles en la que exista preferencia de la bicicleta y del ciclista sobre el tráfico rodado y los vehículos privados.

Potenciación de la red de carril-bici en toda la superficie del distrito.

Camins al Grau, junto con Plá del Real, son dos de los distritos de Valencia que presentan un mejor desarrollo e implantación de la red de carril-bici. Actualmente el distrito cuenta con 7,8 km de carril; el objetivo del presente plan zonal es incrementar la red de carril-bici en 3,5 km, con el objeto de convertir el distrito en uno de los más idóneos y accesibles para utilizar la bicicleta.

En la actualidad, las calles del distrito de Camins del Grau por las cuales discurre el carril bici son las que se indican a continuación:

- Paseo Alameda
- Calle Organista Cabo
- Calle Humanista Furio
- Calle Maderas
- Avenida del Puerto
- Calle Guillem de Anglesola
- Calle Menorca
- Calle Pintor Maella
- Avenida Francia

En un futuro se plantea que el carril bici se extienda a las siguientes calles:

- Calle Río Escalona
- Calle Aben al Abbar
- Calle de Lebon
- Calle Alfred Toran i Olmos
- Avenida Baleares
- Duque de Gaetea

A continuación se muestra una imagen con la red de carril-bici actual y la que se pretende construir de en un futuro:

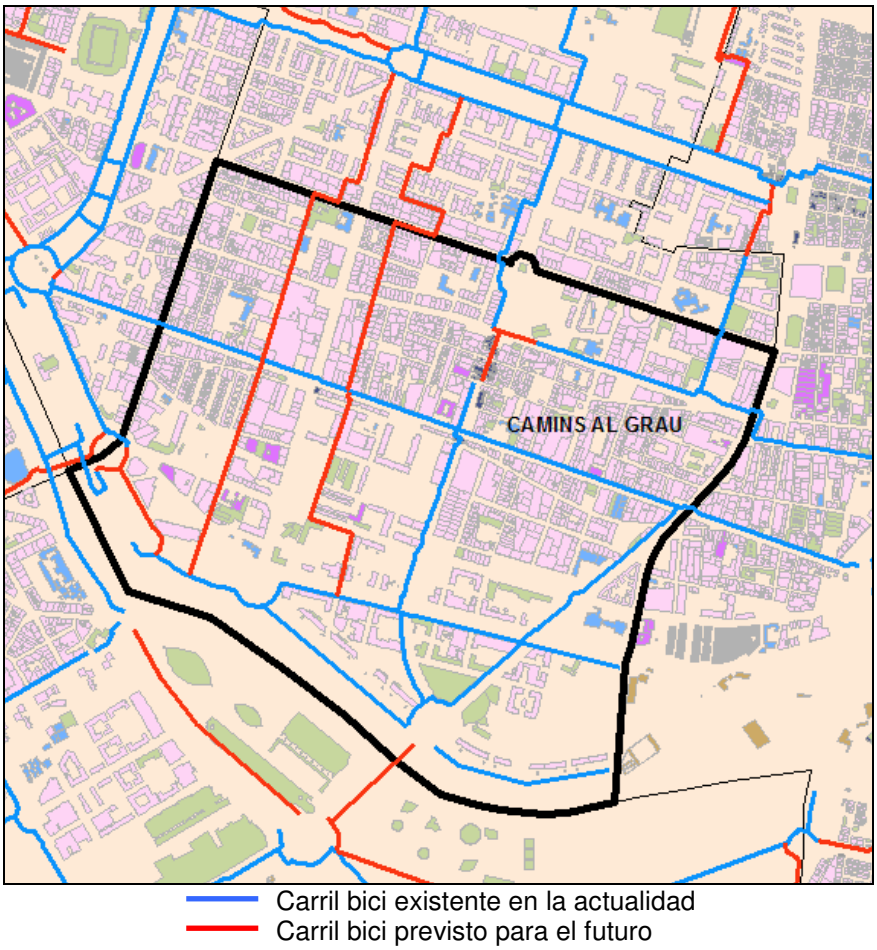


Figura 69: Distribución del carril bici por el distrito de Camins al Grau.

Como se aprecia en la imagen, la ampliación del carril bici tiene por objetivo unir las vías principales del distrito que ya cuentan con este carril para dar total cobertura a la red de carriles y extender la red para interconectar el distrito con los aledaños y con las principales zonas de interés (centros culturales, educativos, deportivos, comerciales...).

Incrementar el número de calles en la que existe preferencia para ciclistas.

Para potenciar y facilitar los desplazamientos en bicicleta e impulsar su uso entre la población, el Ayuntamiento de Valencia tiene previsto fomentar la creación de ciclocalles, esto es, espacios reservados para la circulación preferente de la bicicleta dentro de la vía pública.

Las ciclocalles o calles con preferencia para ciclistas no segregan a los ciclistas del tráfico rodado, sino que los integran en el mismo aunque bajo condiciones de seguridad mayor. La velocidad en estas vías queda limitada a 30km/h, y gracias a su acondicionamiento y señalización, constituyen una red de circulación recomendada y con preferencia para los ciclistas.

Esta medida, complementaria al más tradicional carril-bici, pretende mejorar la vertebración y extensión de la red de circulación para bicicletas en el municipio, conectando puntos estratégicos a nivel local de cada barrio o distrito con una propuesta novedosa y funcional.

Las calles que se proponen para que se conviertan en ciclocalles en un futuro son las que se indican a continuación:

- Calle de Rodríguez de Cepeda
- Calle Pobla de Farnals
- Calle del Actor Pepe Alba
- Calle de los Leones
- Calle de Ramiro de Maeztu
- Calle Herreros
- Calle de las Maderas

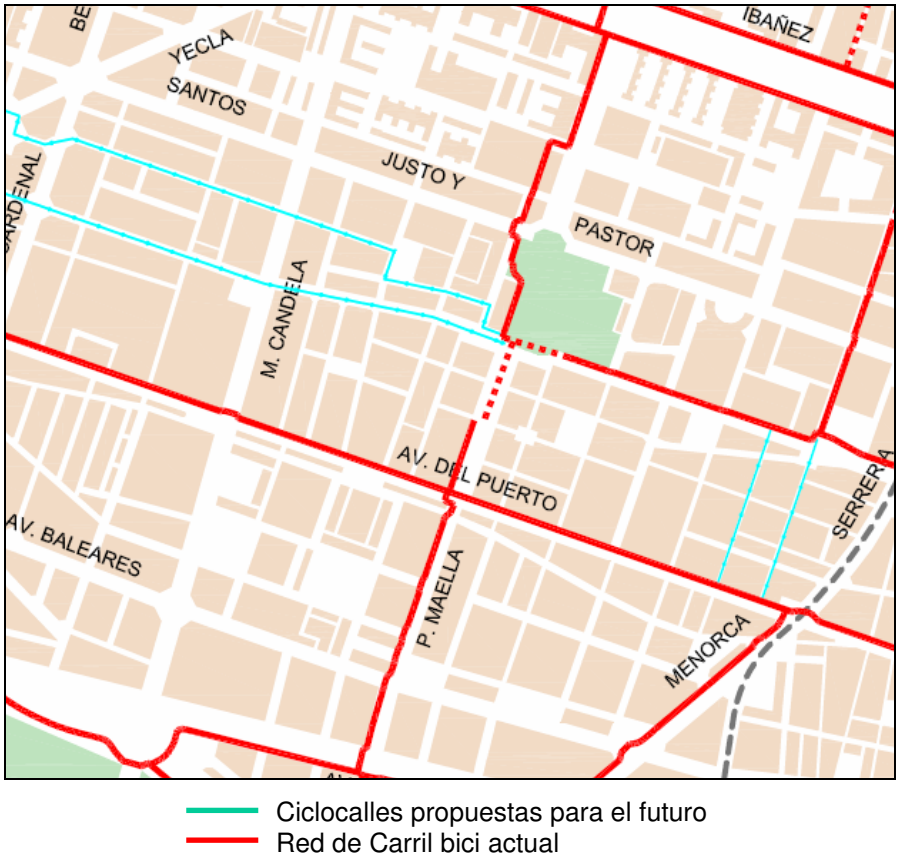


Figura 70: Distribución de las futuras ciclocalles por el distrito de Camins al Grau.

- **Plan de acción de instalación de sistemas de control de velocidad fijos.**

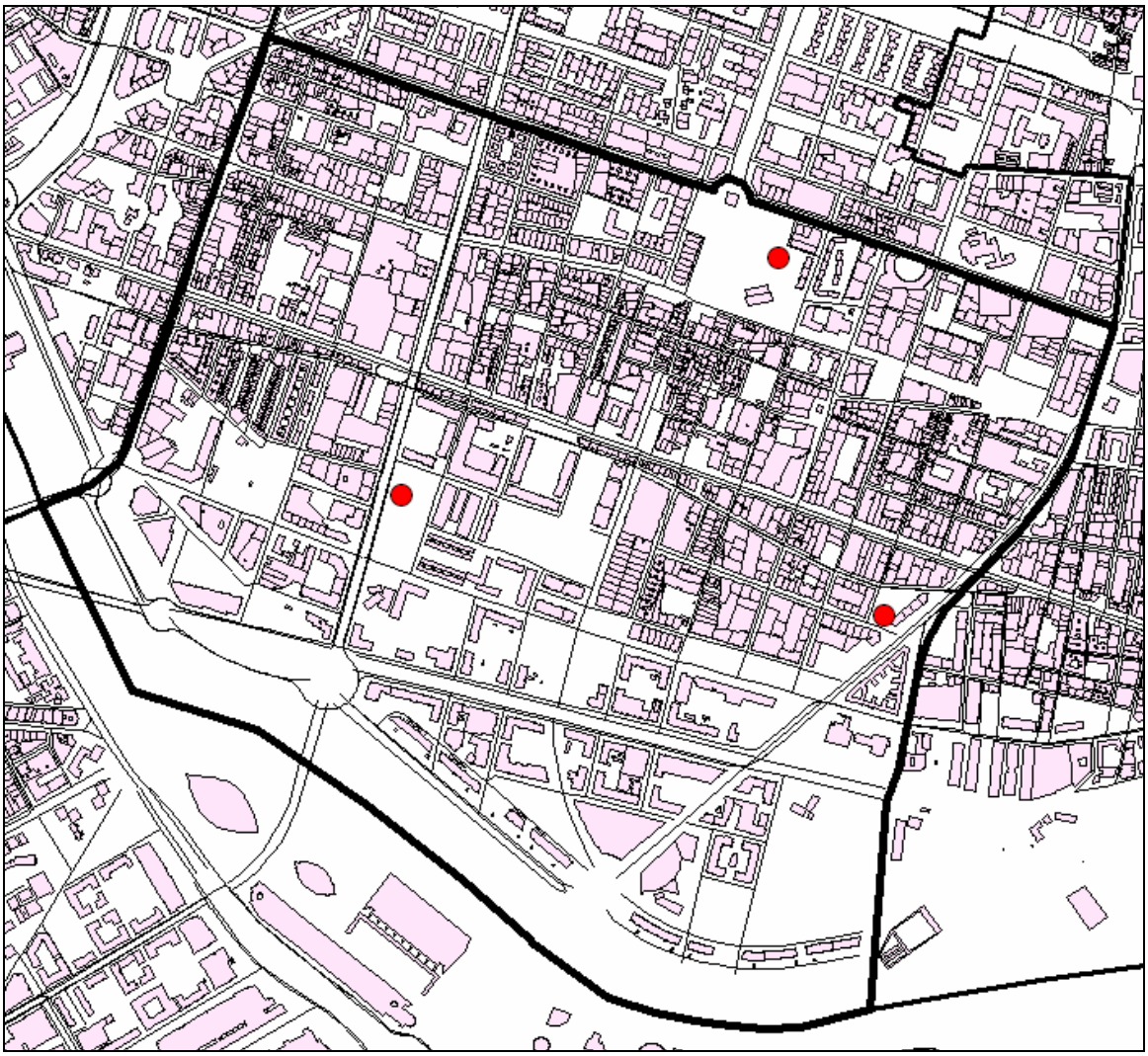
Dentro del plan de acción de carácter general de implantación de una red de sistemas de control de velocidad fijos para el control de la velocidad de circulación por el distrito, se propone, en el caso concreto del distrito de Camins del Grau, localizar una unidad de control de velocidad fija en la avenida del Puerto, ya que es una vía rápida que divide el distrito en dos y delimita los barrios de la zona norte con los de la zona sur .

- **Plan de acción de control y gestión de los aparcamientos.**

Con carácter general la medida propuesta trata de potenciar la construcción de nuevos aparcamientos públicos en el municipio para evitar el impacto acústico asociado al tráfico rodado. Con la implantación de esta medida se pretende mejorar la movilidad en el distrito y reducir el número de vehículos que circulan por el mismo en busca de aparcamiento.

En el distrito de Camins al Grau existe actualmente tres parking en fase de tramitación en los barrios de Camí Fondo (parking “Padre Tomás de Montañana”), en el barrio de Aiora (aparcamiento “Jardín de Ayora”) y el último en el barrio de La Creu del Grau (parking “Islas Canarias”). Durante el plazo de vigencia de los planes de acción se prevé la entrada en funcionamiento de estos tres aparcamientos.

A continuación se adjunta una imagen con la ubicación de dichos aparcamientos, todos ellos en fase de tramitación:



Aparcamientos en fase de tramitación.

Figura 71: Localización de los aparcamientos en fase de tramitación del distrito.

Ficha resumen

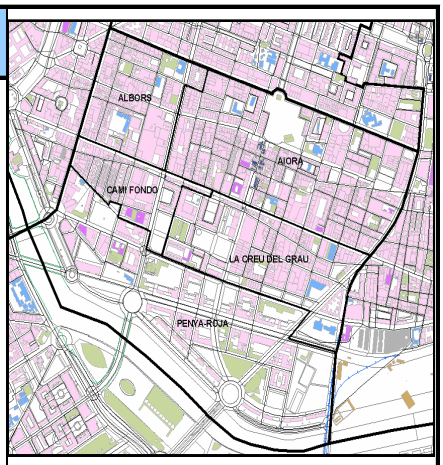
<table>
<tr><td colspan="2">Distrito CAMINS AL GRAU</td><td colspan="2"> 
</td></tr>
<tr><td>Descripción</td><td colspan="3">El distrito de Camins al Grau, se encuentra situado al noreste del municipio de Valencia y está formado por cinco barrios: Albors, Aiora, Camí Fondo, La Creu del Grau y Penya Roja.
Se trata de una zona residencial, en la cual el principal foco de contaminación acústica es el tráfico rodado.</td></tr>
<tr><td>Diagnosis</td><td colspan="3">• El distrito Camins al Grau presenta una afección por contaminación acústica de nivel medio-alto. De los cinco barrios que lo componen los que presentan mayor afección sonora son Camí Fondo y Albors; en el resto de barrios la contaminación acústica es sensiblemente inferior.
• El foco de ruido predominante en el distrito es el tráfico rodado. No se localiza actividad industrial a destacar, ni trazado ferroviario que afecte a los barrios.
<table>
<tr><th>Barrio</th><th>Grado de cont. acústica</th><th></th><th>Principales fuentes de ruido</th></tr>
<tr><td>Albors</td><td></td><td rowspan="5">Leyenda
Alta
Media
Baja</td><td rowspan="5">- Tráfico rodado</td></tr>
<tr><td>Aiora</td><td></td></tr>
<tr><td>Camí Fondo</td><td></td></tr>
<tr><td>Penya Roja</td><td></td></tr>
<tr><td>La Creu del Grau</td><td></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Objetivos</td><td colspan="3">• Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado.
• Proteger las áreas especialmente sensibles dónde se localicen centros educativos y hospitales.</td></tr>
<tr><td>Servicios implicados</td><td colspan="2">- Serv. de Contaminación Acústica
- Serv. de Circulación y Transportes
- Serv. de Actividades</td><td>- Policía Local
- Serv. de Obras de Infraestructuras
- Serv. Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.</td></tr>
</table>

Tabla 66. Ficha resumen de las actuaciones previstas en el distrito.

11.5.6. Distrito de Campanar

El distrito de Campanar está formado por los barrios de Sant Pau, Campanar, Les Tendetes y el Calvari. Se trata de una zona eminentemente residencial, de clase media y en dónde se localiza una importante actividad comercial.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de Campanar presenta una afección por contaminación acústica notoria, motivo por el cual se propone un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona. La principal fuente de contaminación acústica que se identifican en el distrito es el tráfico rodado.

Delimitación de la zona de actuación.

El Distrito de Campanar está delimitado por las siguientes vías:

- Av. Burjasot
- Calle Doctor Nicasio Benlloch
- Calle Miguel Servet
- Avenida Pío XII
- Avenida de las Cortes Valencianas
- Camp de Turia
- C. N Paterna
- Avenida Manuel de Falla.
- Avenida Tirso de Molina
- Avenida Menéndez Pidal

En la figura siguiente se representan los límites del distrito y de los barrios que comprenden la zona de actuación:

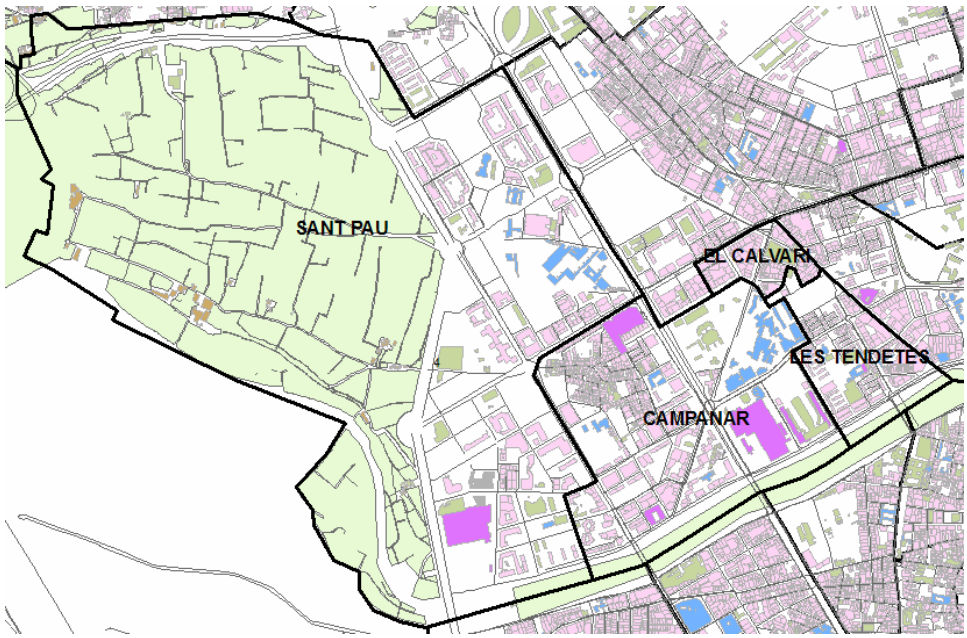


Figura 72: Ubicación de los distintos barrios del distrito de Campanar.

Diagnosis de la situación acústica actual.

El distrito de Campanar tiene una afección por contaminación acústica media-alta. De los barrios que forman el distrito, el que mayor afección presenta es de de Campanar, seguido de los barrios El Calvari y Les Tendetes. En el distrito objeto de estudio, el barrio que menor afección presenta es el de Sant Pau.

El principal foco sonoro, como en la mayor parte del municipio, es el tráfico rodado.

Objetivos previstos

Una vez analizada la situación acústica del distrito, se resuelve que para mejorar su calidad ambiental, los objetivos principales deben ser la disminución de los niveles sonoros derivados del tráfico rodado y ferroviario; para su consecución se proponen una serie de objetivos específicos, los cuales se indican a continuación:

- Fomentar los desplazamientos en bicicleta por el medio urbano mediante el incremento de la extensión del carril bici, la declaración de nuevas ciclocalles, la creación de un sistema de préstamo de bicicletas, la creación de nuevos aparcamientos en puntos estratégicos...
- Controlar las emisiones sonoras de los vehículos de emergencias para verificar que cumplen con la legislación vigente.
- Incrementar los controles sobre las emisiones acústicas de los vehículos y las motocicletas para evitar su circulación con escapes libres, modificados o deteriorados.
- Potenciar el uso de vehículos híbridos y eléctricos para transitar por el distrito.
- Fomentar y promocionar las acciones de reurbanización y reasfaltado de barrios y calles mediante el empleo de pavimentos fonorreductores.
- Controlar la velocidad de circulación de los vehículos mediante la instalación de sistemas de control de velocidad fijos en puntos estratégicos de la ciudad.
- Protección acústica de los centros educativos existentes en el distrito objeto de estudio.

- Mejora de los sistemas de limpieza viaria, recogida de RSU y actividades de jardinería con el fin de reducir el impacto acústico asociado a dichas actividades y a la maquinaria empleada en las mismas.
- Mejora de la capacidad de aparcamiento para los vehículos y fomento del uso del "parking compartido".

Además de estas acciones, a continuación se formulan otros objetivos no relacionados directamente con el tráfico rodado pero que sin duda tienen un efecto positivo sobre la reducción de ruido ambiental en los diferentes barrios del distrito:

- Potenciación de los controles para la concesión de licencias de actividad.
- Control de actividades de carga y descarga de mercancías.
- Control y gestión de festejos y celebraciones en la vía pública.
- Consideración de la variable acústica en los nuevos planeamientos urbanísticos que afecten, tanto directa como indirectamente, al distrito de Campanar.
- Control de las actividades de ocio mediante la instalación de limitadores de potencia sonora.
- Diseño de campañas de concienciación y sensibilización ciudadana frente al ruido en todo el municipio de Valencia.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter general.

Para conseguir el objetivo de reducir los niveles sonoros existentes en el distrito de L'Eixample, y cumplir con los objetivos anteriormente citados, se aplicarán la mayor parte de las actuaciones generales descritas en el capítulo once del presente plan, las cuales se presentan de forma esquemática en el siguiente cuadro junto con su codificación correspondiente. Esta codificación viene definida en función de la fuente sonora sobre la cual se pretende actuar. Así, las medidas que tienen por objeto reducir el impacto acústico debido al tráfico rodado llevan la codificación PA-RT, si el impacto procede del tráfico ferroviario PA-RF, en el caso del impacto procedente de la aviación PA-AV, etc.

MEDIDA[12]	CÓDIGO[13]
Elaboración de un Plan Integral de Movilidad Urbana del municipio de Valencia	PA-RT-01
Incremento de los controles sobre emisiones sonoras de vehículos y motocicletas	PA-RT-02
Promoción del uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos	PA-RT-03
Fomento de la mejora acústica de pavimentos	PA-RT-04
Reducción de la velocidad de circulación	PA-RT-05
Control de la velocidad de circulación mediante la instalación de rádares	PA-RT-06
Mejoras en la urbanización de calles y barrios	PA-RT-07
Restricción del tráfico rodado en el centro histórico	PA-RT-08
Mejora de la información del estado de la circulación	PA-RT-09
Impulso del transporte público	PA-RT-10
Elaboración de un Plan Director de Bicicletas	PA-RT-11
Fomento de los desplazamientos en bicicleta	PA-RT-12
Desarrollo de un registro municipal de bicicletas	PA-RT-13
Control de las emisiones sonoras de vehículos de emergencias	PA-RT-14
Control y gestión de aparcamientos	PA-RT-15
Fomento del uso de neumáticos silenciosos en vehículos automóviles.	PA-RT-16
Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril	PA-RF-01
Control de actividades industriales, comerciales y de servicios	PA-IND-01
Mejora acústica en los sistemas de limpieza viaria y recogida de residuos	PA-LJ-01
Control del ruido de las tareas de limpieza viaria y de recogida de residuos	PA-LJ-02
Control del ruido de las tareas de jardinería	PA-LJ-03
Gestión de ZAS (Zonas Acústicamente Saturadas)	PA-ACT-01
Limitaciones de uso en zonas residenciales	PA-ACT-02
Elaboración de un plan específico para zonas de ocio nocturno	PA-ACT-03
Control de actividades musicales mediante la instalación de limitadores de potencia	PA-ACT-04
Control del impacto sonoro generado por festejos, ferias y fiestas	PA-FE-01
Control de la emisión sonora de obras y maquinaria	PA-OBR-01
Instalación de barreras y/o pantallas acústicas	PA-PA-01
Protección acústica de centros de enseñanza y de su entorno	PA-PA-02
Insonorización de túneles	PA-PA-03
Consideración de la var. acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico	PA-URB-01
Control de licencias urbanísticas	PA-URB-02
Campaña de formación y sensibilización ciudadana	PA-ESP-01
Creación de un grupo de agentes especializados en materia ambiental	PA-ESP-03

Medidas de carácter general

Medidas de carácter general de aplicación específica en Campanar.

Tabla 67: Listado de medidas de carácter general aplicadas a Campanar

[12] Para ampliar la información de cada una de las actuaciones de carácter general propuestas, se recomienda consultar el capítulo 11 del presente trabajo, en dónde se incluye una ficha por cada una de las actuaciones.
[13] Cada medida está identificada con un código que facilita la localización de cada ficha.

Propuesta de actuaciones zonales de carácter específico

En el presente apartado se desarrollan de forma particular aquellas medidas preventivas y correctivas específicas para el distrito de Campnar. Los planes de acción zonales propuestos son los siguientes:

- **Plan de acción de reasfaltado de calles.**

La principal medida que se propone para reducir los niveles de ruido debido al tráfico rodado es el reasfaltado de calles con el empleo de pavimentos fonorreductores. Este tipo de actuación debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para evitar la aparición de baches, agujeros, grietas y el deterioro de los mismos.

Las calles sobre las que se va a actuar en un futuro próximo, siguiendo la misma tecnología de asfaltado, son las siguientes:

Nº	NOMBRE DE LA VÍA	BARRIO
1	C. Menéndez Pidal	Campanar y Les Tendetes
2	Avenida Campanar	El Calvari y Campanar
3	Avenida Tirso de Molina	Campanar
4	Mauro Guillén	Campanar

Tabla 68: Listado de calles sobre las que se va a actuar en el futuro.

Con el objeto de evaluar la mejora de esta propuesta se han realizado simulaciones acústicas según la metodología empleada para la elaboración del mapa estratégico de ruido de Valencia, variando las características del asfalto en el modelo (asfalto poroso) para las calles sobre las que se propone aplicar la medida.

A continuación se adjuntan los mapas en los que se indica el grado de afección acústica existente en las distintas vías propuestas del distrito antes y después de aplicar la medida de reasfaltado de calles, para los indicadores Ldía y Lnoche.

Situación período día (Ldía): diferencia de niveles de afección sonora antes y después de la implantación del reasfaltado de las distintas avenidas, en período día.

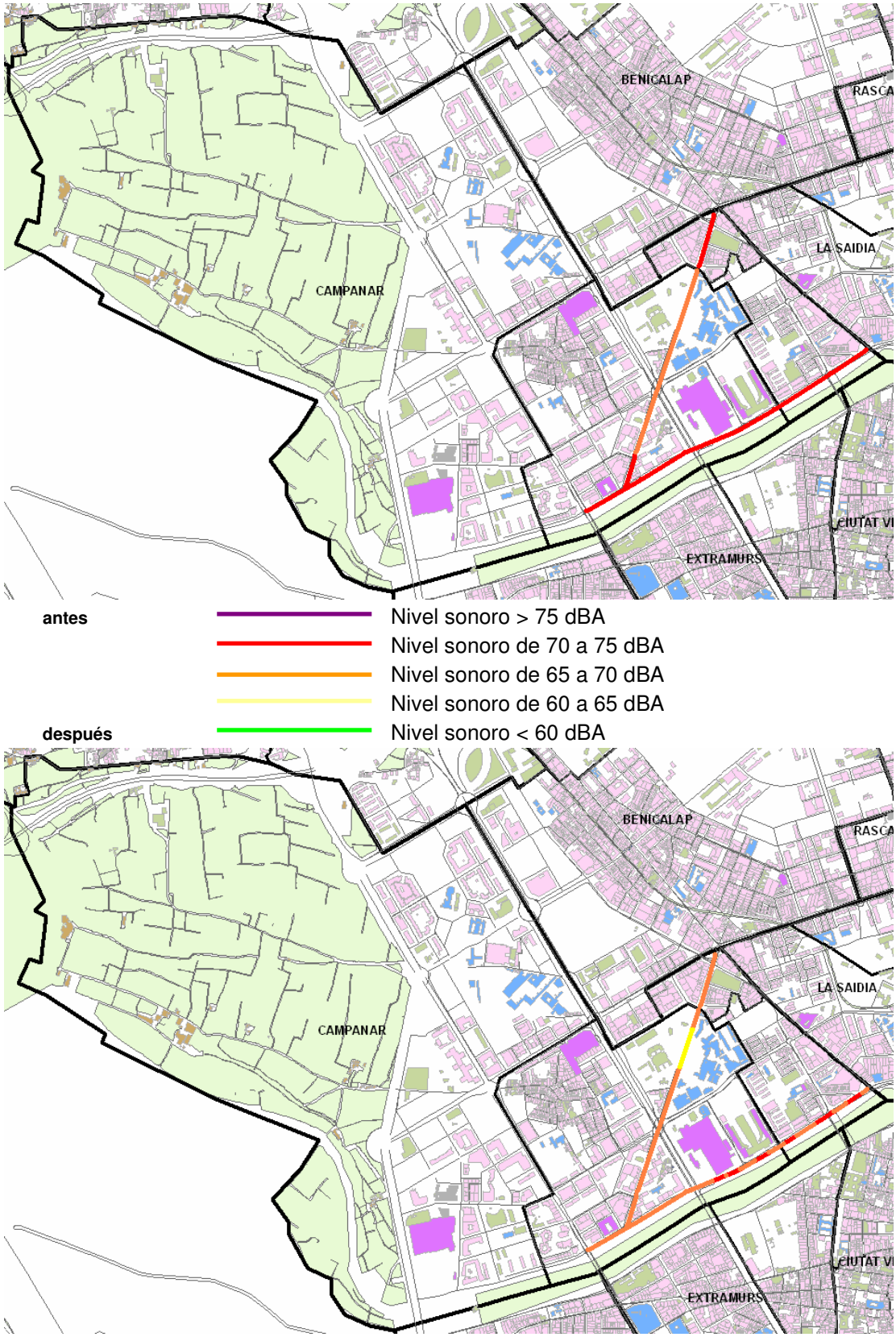


Figura 73: Cambio de los niveles afección sonora con el reasfaltado de calles en Campanar en periodo día.

Situación período noche (Lnoche): cambio en los niveles de afección sonora con la implantación de la medida de reasfaltado de calles, en período noche.

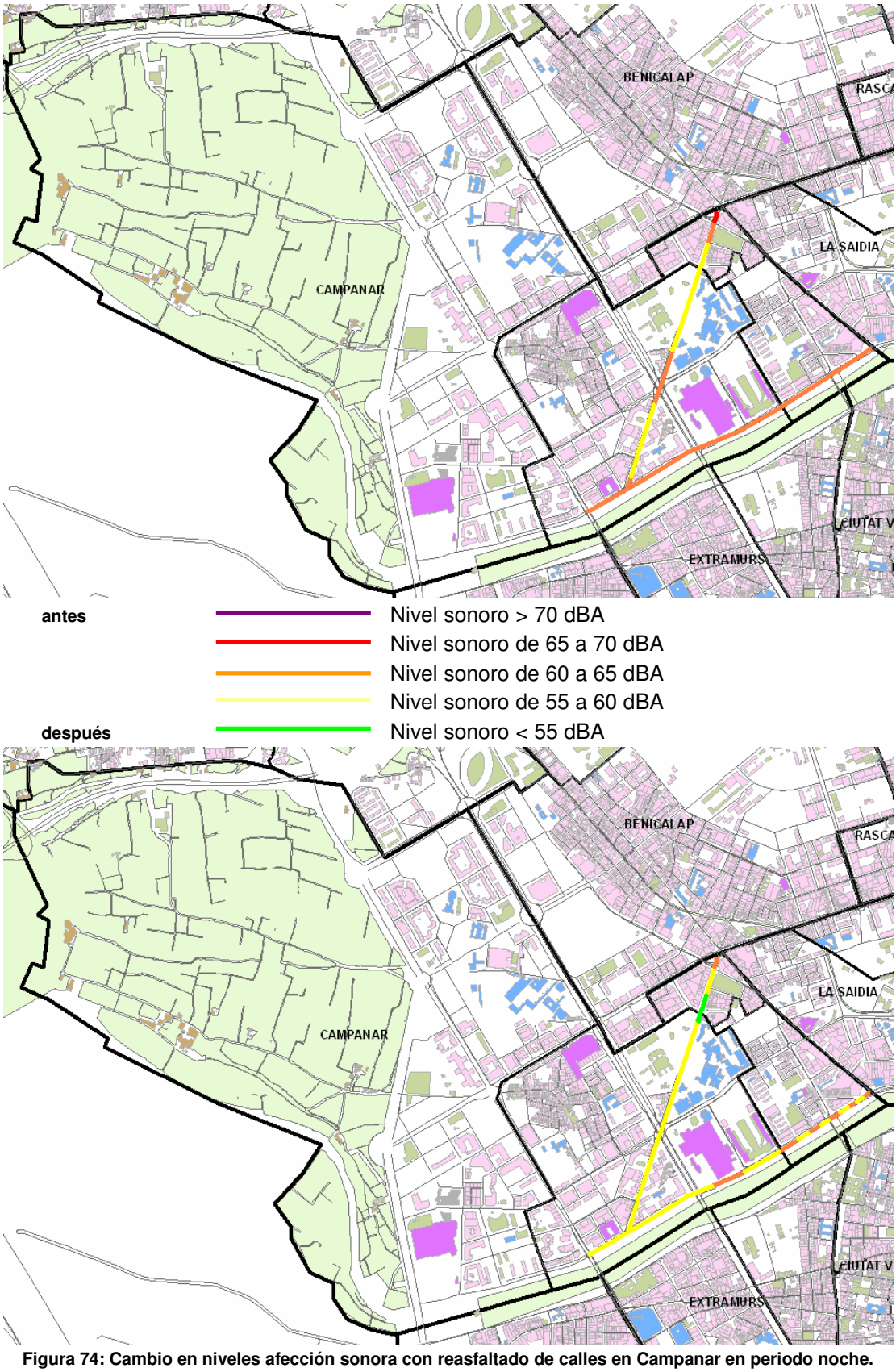


Figura 74: Cambio en niveles afección sonora con reasfaltado de calles en Campanar en periodo noche.

- **Plan de acción de fomento del transporte en bicicleta.**

Con el propósito de incrementar la movilidad sostenible en el distrito objeto de estudio y de reducir, de forma, progresiva, el uso del vehículo privado para los desplazamientos por la ciudad, se propone esta medida que consiste en el fomento del uso de la bici en los recorridos urbanos. Para ello se proponen tres líneas estratégicas de acción, las cuales que se describen a continuación

- Incrementar el número de kilómetros de la red de carril-bici que discurren por el distrito de Campanar.
- Lanzar un plan piloto de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el numero de vías en las que exista preferencia de la bicicleta sobre el tráfico rodado. Estas calles son conocidas como “ciclocalles”.

Incremento del número de kilómetros de la red de carril-bici.

En el distrito de Campanar hay actualmente 8,5 km de carril-bici. Las calles por las cuales discurre el carril bici son las siguientes:

- Avenida Pío Baroja
- Avenida Tamarindos
- Calle Terrateig
- Avenida Maestro Rodrigo
- Calle de la Saflor
- C/ Doctor Nicasio Benlloch
- Avenida PioXII
- Avenida de las Corts Valencianes
- Avenida Tirso de Molina
- C/ Amics del Corpus

Dentro de los objetivos del presente plan zonal se plantea, durante el periodo de duración de los planes de acción, aumentar la red de carril-bici hasta superar los 15 km.

Las calles del distrito por las cuales se prevé que en un futuro discurra dicho carril bici son las siguientes:

- Av. Maestro Rodrigo
- C/ Parra
- C/ Alcublas
- C/ Rascaña
- C/ Conchita Piquer
- C/ Gil Roger
- C/ Gregorio Gea
- C/ de Monestir de Poblet
- C/ Guadencia Torres
- C/ Profesor Beltrán Baguena
- C/ Periodista Afredo Calderón
- C/ Ricardo Mico

- C/ Padre Ferris
- Calle Doctor Nicasio Benlloch
- C/ Miquel Navarro
- Av. Tamarindos
- Av. Manuel de Falla

El objetivo principal que persigue esta medida es conectar entre sí los tramos ya existentes de carril bici y fomentar así el número de usuarios.

Incremento del numero de vías con preferencia de la bicicleta sobre el tráfico rodado.

Las “ciclocalles” son vías de un sólo carril, en las que además de tener prioridad los ciclistas sobre los vehículos, la velocidad máxima de circulación queda limitada mediante señales de tráfico verticales y horizontales, es decir, pintadas en la calzada.

Las calles que se proponen para que, durante el periodo de desarrollo de los planes, se puedan convertir en nuevas ciclocalles, son las siguientes:

- Calle Obispo Soler
- Plaza de Badajoz
- Calle Ricardo Mico
- Calle Elias Borra
- Calle Alcublas

Todas estas calles deberán tener limitación de la velocidad de circulación a 30km/h y tendrá que estar perfectamente señalizada la prioridad del ciclista sobre el vehículo privado para evitar así accidentes que perjudicarían, especialmente, a los ciclistas.

A continuación se muestra una imagen con la red de carril-bici actual y la de futura construcción así como la propuesta de nuevas ciclocalles en el municipio:

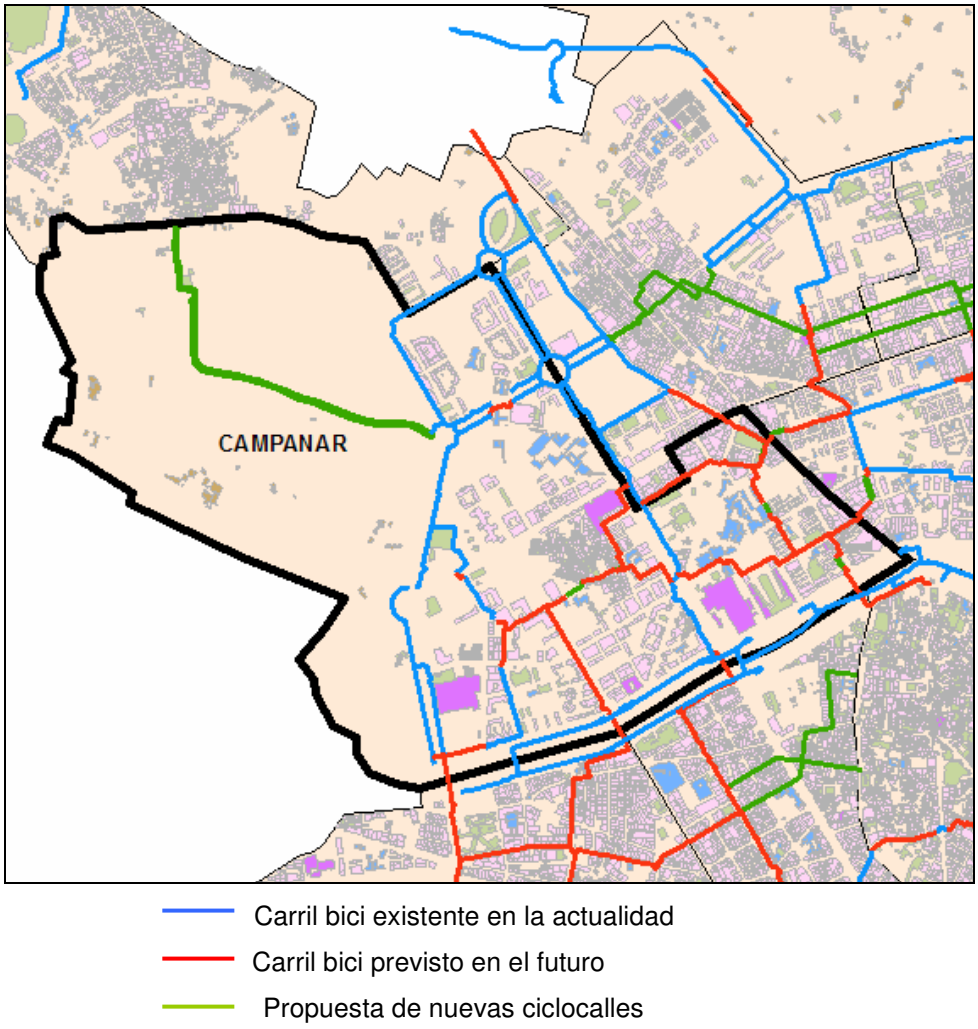


Figura 75: Distribución de las infraestructuras ciclistas por el distrito de Campanar.

Fte: Web del Exmo. Ayuntamiento de Valencia

- **Plan de acción de instalación de sistemas de control de velocidad fijos.**

El plan de acción recoge una medida de carácter más general consistente en la implantación de una red de sistemas de control de velocidad fijos para controlar la velocidad de circulación en las principales vías del distrito. Para ello se propone la instalación de cinemómetros fijos localizados en la avenida Campanar y en la avenida Menéndez Pidal.

- **Plan de acción para la protección acústica del centro educativo Comunidad Valenciana y su entorno.**

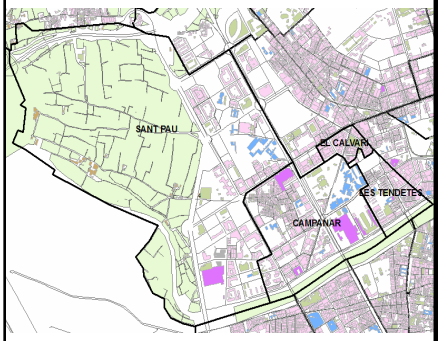
Con el objeto de proteger los centros educativos del ruido ambiental, especialmente del ruido debido al tráfico, se he establecido una línea de actuación que consiste en mejorar la protección acústica de los colegios estableciendo obras de mejora en el área perimetral de los centros, mediante la ejecución de pantallas acústicas.

En el distrito de Campanar se propone actuar sobre el centro educativo Comunidad Valenciana. Este colegio se encuentra situado en el número 34 de la avenida de Pio XII en el barrio de Campanar. Tiene la fachada principal en avenida Pio XII y se encuentra flanqueado por la calle Monestir de Poblet y un campo deportivo abandonado; por la parte posterior existe un edificio administrativo que le sirve de apantallamiento. En la fachada principal (Pio XII) los vehículos circulan muy próximos al edificio, suponiendo un foco de ruido muy significativo, próximo a los 70 dBA. En la zona lateral (calle Monastir de Poblet) además de que la incidencia de trafico es mucho menor, los muros del recinto son mas elevados se encuentra convenientemente protegido.

La medida correctora que se propone es la sustitución de las verjas metálicas que tiene el muro en su fachada principal (Pio XII), por paneles acústicos que traten de atenuar la incidencia del ruido de trafico sobre las aulas del colegio y que tendrán unas dimensiones aproximadas de 1,5 metros de altura y 70 metros de longitud.

Figura 76: Ubicación de la futura pantalla acústica en el colegio Comunidad Valenciana.

Ficha resumen.

Distrito	**CAMPANAR**	
Descripción	El distrito de L´Eixample está formado por los barrios de Sant Pau, Campanar, Les Tendetes y El Calvari. En la actualidad, el distrito de Campanar es un área predominantemente residencial, dónde el principal foco de ruido es el tráfico rodado.	

Diagnosis

- El distrito de Campanar presenta una afección por contaminación acústica media-alta. Los tres barrios que lo componen, Sant Pau, Les Tendetes, Campanar y El Calvari; tienen similar afección acústica.
- El foco de ruido predominante en el distrito es el tráfico rodado existentes en las grandes avenidas que delimitan el distrito objeto de estudio: Av. Campanar, Av. Burjasot, Av. Menéndez Pidal, Av. Tirso de Molina, la Avenida de las Cortes Valencianas y la Avenida Pío XII.

Barrio	**Grado de cont. acústica**
Sant Pau	**Media**
Campanar	**Alta**
Les Tendetes	**Media**
El Calvari	**Alta**

Leyenda: **Alta**, **Media**, **Baja**

Principales fuentes de ruido

- Tráfico rodado

Objetivos

- Disminuir los niveles sonoros derivados del tráfico rodado.
- Mejorar la calidad acústica del distrito.

Servicios implicados

- Serv. de Contaminación Acústica
- Serv. de Circulación y Transportes
- Serv de Actividades
- Policía Local
- Serv. de Obras de Infraestructuras
- Serv. Coord. Obras Vía Pública y Mto. Infraestruct.

Tabla 69. Ficha resumen del distrito de Campanar.

11.6. Actuaciones zonales en otros distritos del municipio

Además de los seis distritos de actuación prioritaria en donde se han desarrollado los planes de acción descritos en el apartado anterior, se propone la realización de las siguientes actuaciones zonales específicas sobre otros distritos del municipio:

11.6.1. Distrito de Benimaclet

El distrito de Benimaclet está formado por los barrios de Benimaclet y Cami de Vera. En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen Benimaclet:

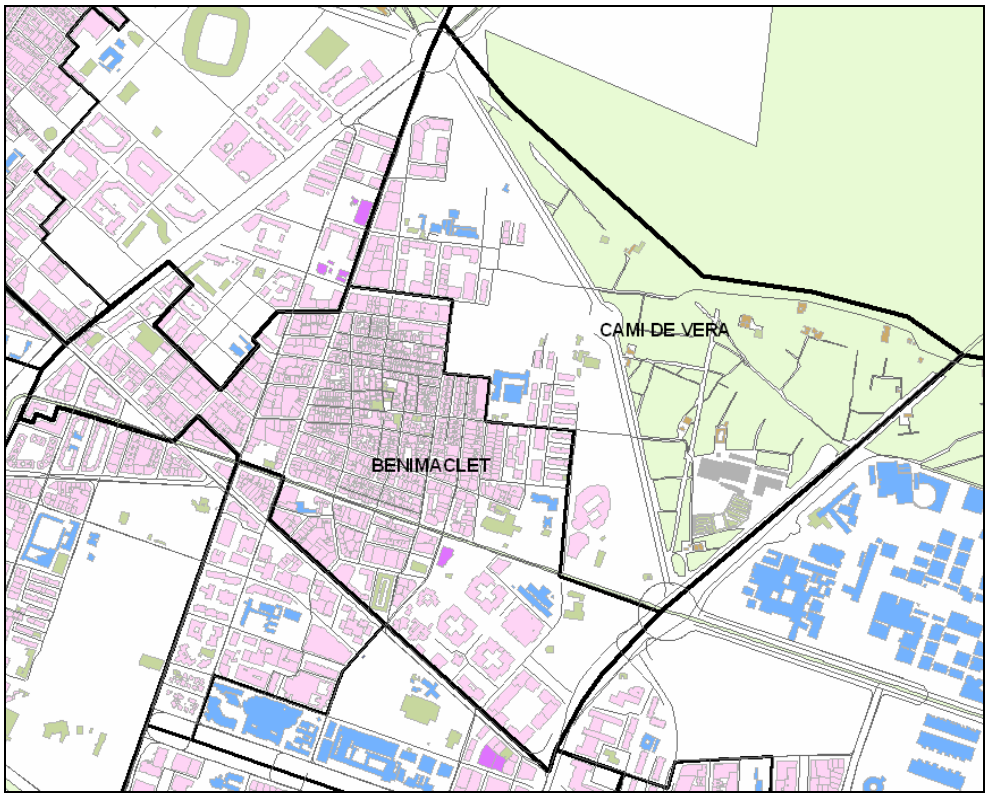


Figura 77: Barrios del distrito de Benimaclet

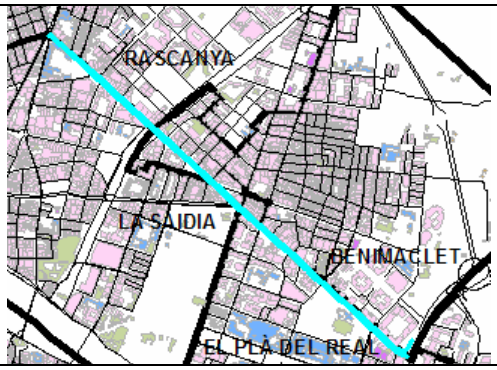
Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, este distrito presenta dos zonas de afección bien diferenciadas. La perteneciente al barrio de Benimaclet y la parte oeste de Cami de Vera, cuya afección por contaminación acústica es muy elevada y la localizada en la zona este del distrito, cuya afección es mínima. Por ello, en la primera zona se proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental.

A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctivas específicas que se van a aplicar en el distrito de Benimaclet con el objeto de mejorar la calidad acústica del mismo:

- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

A continuación, se presenta, de forma esquemática, la actuación en cuanto a implantación de pavimento fonoabsorbente que se tienen previsto realizar en el distrito de Benimaclet:

<table>
<tr><th colspan="4">Renovación de infraestructuras viarias, mejoras medioambientales y de accesibilidad con pavimento fonoabsorbente en la avenida Primado Reig</th></tr>
<tr><td>Descripción</td><td colspan="3">La medida propuesta consistirá en la renovación de las infraestructuras viarias, con pavimento fonoabsorbente, a fin de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme deteriorado de la avenida Primado Reig, mejorando así las condiciones de rodadura. La actuación descrita afectará a cuatro barrios del noreste del municipio de Valencia: Rascanya, el Plà del Real, La Saidia y Benimaclet.</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td> 
</td><td>Calles afectadas</td><td>- Avenida Primado Reig</td></tr>
</table>

- **Plan de acción para el fomento del transporte en bicicleta.**

Las ventajas del uso de la bici como medio de locomoción no sólo son acústicas sino también medioambientales y de mejora para la salud de la población. Por ello, la potenciación del empleo de la bicicleta tiene especial prioridad en el distrito de Benimaclet. Las acciones específicas en las que se concreta esta línea de actuación son:

- Diseñar un plan piloto de sistema de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el número de aparcamientos específicos para este medio de transporte en zonas especialmente sensibles: colegios, universidades, centros comerciales, culturales, deportivos...
- Incrementar la extensión del carril bici.
- Incrementar el número de calles en la que exista preferencia de la bicicleta y del ciclista sobre el tráfico rodado y los vehículos privados.

Durante la vigencia de los presentes planes de acción en materia de contaminación acústica se propoe actuar sobre la avenida Hernamos Machado con el objeto de incrementar la extensión del carril bici existente en el distrito de Benimaclet.

Otra línea de actuación que se va a ejecutar en el distrito de Benimaclet con el objeto de fomentar los desplazamientos en el municipio, y por tanto, la movilidad sostenible, es incrementar el número de ciclocalles existentes.

Las ciclocalles o calles con preferencia para ciclistas no segregan a los ciclistas del tráfico rodado, sino que los integran en el mismo aunque bajo condiciones de seguridad mayor. La velocidad en estas vías queda limitada a 30km/h, y gracias a su acondicionamiento y señalización, constituyen una red de circulación recomendada y con preferencia para los ciclistas.

Esta medida, complementaria al más tradicional carril-bici, pretende mejorar la vertebración y extensión de la red de circulación para bicicletas en el municipio, conectando puntos estratégicos a nivel local de cada barrio o distrito con una propuesta novedosa y funcional.

La calle que se ha propuesto para que se transforme en una ciclocalles en el distrito de Benimaclet es Juan Giner.

A continuación se presenta una imagen con la localización de las infraestructuras ciclistas del distrito:

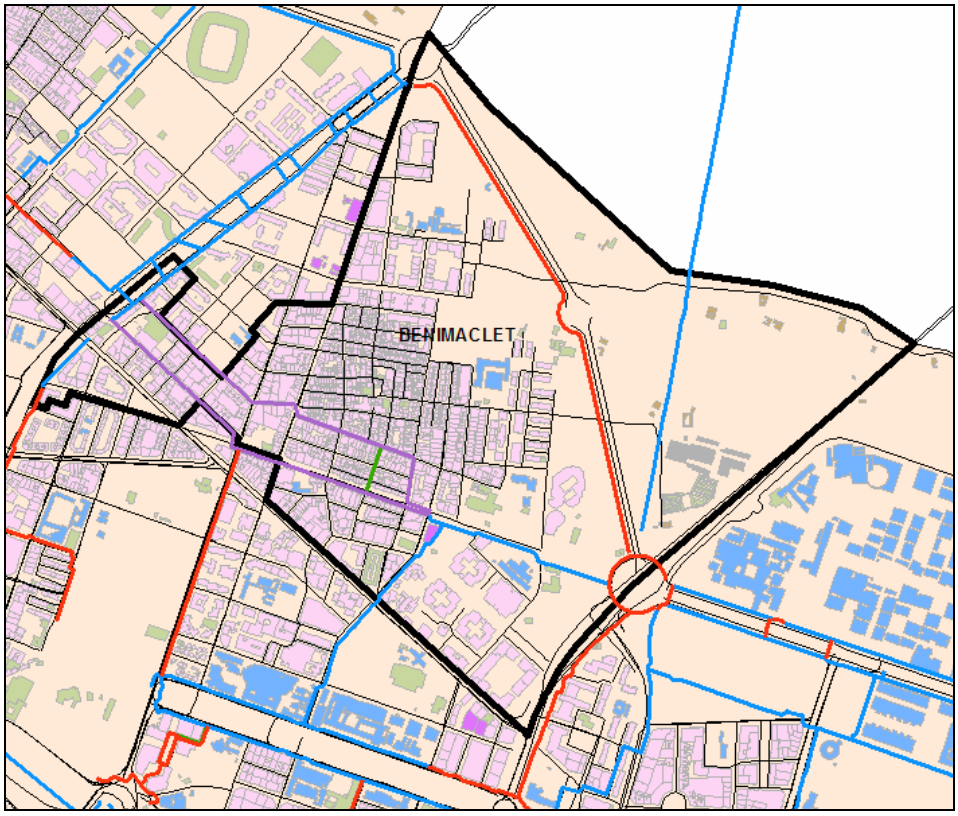


Figura 78: Distribución de las infraestructuras para ciclistas en el distrito de Benimaclet.

- **Proyecto de protección acústica sobre el colegio público municipal de Benimaclet.**

Con el fin de proteger a los escolares frente a la contaminación acústica asociada al tráfico rodado que transita por las calles cercanas a los centros educativos, y para preservar el entorno del impacto acústico generado en las áreas de ocio y de recreo de estos centros de enseñanza, se ha diseñado la siguiente medida correctora.

Teniendo en cuenta que el Colegio Público Municipal de Benimaclet está rodeado, en toda su extensión, de un murete de 0,5 metros y de una verja metálica, alcanzando el conjunto aproximadamente 2 metros de altura.

La actuación que se ha propuesto consiste en la colocación de una pantalla de metacrilato transparente e incolora. Las dimensiones de esta pantalla serán 2 metros de altura por 75 metros de longitud.

Figura 79: Ubicación de la futura pantalla acústica en el colegio de Benimaclet.

11.6.2. Distrito de La Saidia

El distrito de La Saidia está formado por los barrios de Tormos, Sant Antoni, Marxalenes, Morvedre y Trinitat.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen La Saidia:

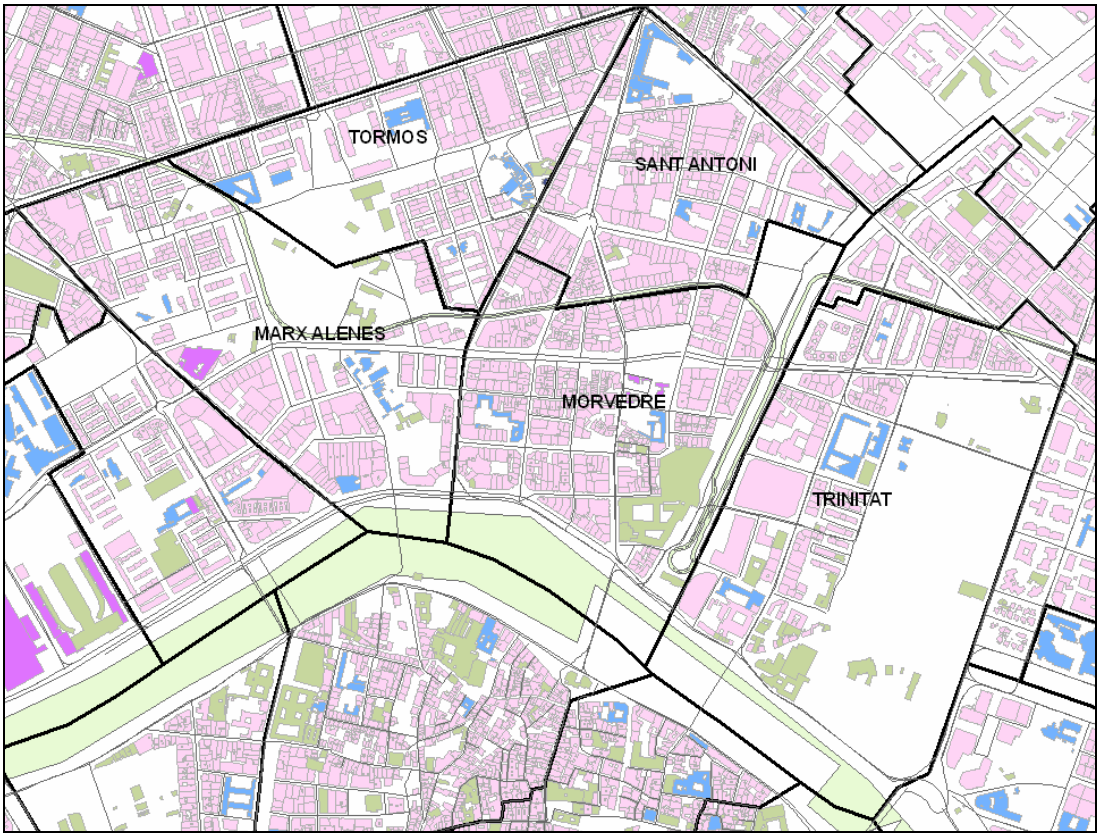


Figura 80: Barrios del distrito de La Saidia

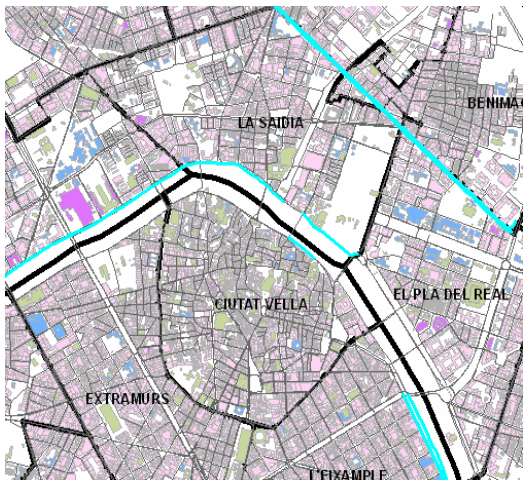
Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, este distrito presenta una afección por contaminación acústica es moderada, siendo más acusada en la periferia del distrito. Por ello, se proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de dicho distrito.

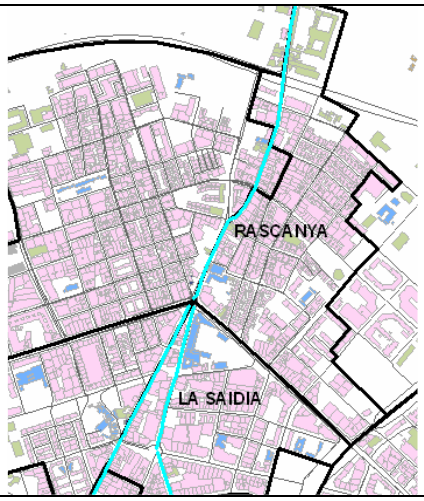
A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctivas específicas que se van a aplicar en el distrito de La Saidia con el objeto de mejorar la calidad acústica del mismo:

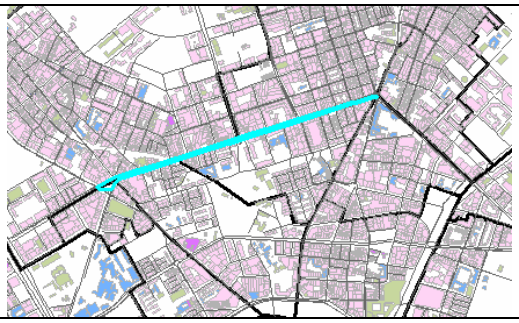
- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

A continuación, se presenta, de forma esquemática, la actuación en cuanto a implantación de pavimento fonoabsorbente que se tienen previsto realizar en el distrito de La Saidia:

Renovación de calzadas con pavimento fonoabsorbente en las Marginales del Río Turia			
Descripción	La acción consiste en la renovación y mejora de las calzadas con pavimento fonoabsorbente a fin de reparar las discontinuidades estructurales del firme en las Marginales del Río Turia.		
Localización		**Calles afectadas**	- C/ San Pío V - C/ Cronista Ribelles - C/ Guadalaviar - C/ Llano Zaidia - C/ Mauro Guillen - C/ Menendez Pidal - C/ Tirso de Molina - C/ Jacinto Benavente - Avda. Primado Reig - C/ Pintor López

Acondicionamiento de diversos tramos de calzada con pavimento fonoabsorbente en las calles Constitución y Sagunto			
Descripción	La actuación se ejecutará entre los distritos de Rascanya y La Saidia, ubicados al norte del municipio de Valencia. La medida consistirá en la renovación y mejora de las calzadas, mediante la colocación de pavimento fonoabsorbente en el firme deteriorado de las siguientes calles.		
Localización		**Calles afectadas**	- C/ Constitución - C/ Sagunto

Renovación de infraestructuras viarias, mejoras ambientales y de accesibilidad, con pavimento fonoabsorbente, en la Av. Dr Peset Aleixandre			
Descripción	Las actuación descrita se sitúa entre los distrito de Benicalap, Rascanya y La Saidia, en la parte norte del municipio de Valencia. La medida propuesta consistirá en la renovación y mejora de las infraestructuras de la avenida Doctor Peset Aleixandre con pavimento fonoabsorbente, con el objetivo de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme de dicha vía rápida y mejorar su comportamiento acústico.		
Localización		**Calles afectadas**	- Avenida Dr. Peset Aleixandre

- **Plan de acción para el fomento del transporte en bicicleta.**

Las ventajas del uso de la bici como medio de locomoción no sólo son acústicas sino también medioambientales y de mejora para la salud de la población. Por ello, la potenciación del empleo de la bicicleta tiene especial prioridad en el distrito de La Saidia. Las acciones específicas en las que se concreta esta línea de actuación son:

- Diseñar un plan piloto de sistema de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el número de aparcamientos específicos para este medio de transporte en zonas especialmente sensibles: colegios, universidades, centros comerciales, culturales, deportivos...
- Incrementar la extensión del carril bici.
- Incrementar el número de calles en la que exista preferencia de la bicicleta y del ciclista sobre el tráfico rodado y los vehículos privados.

Las calles sobre las que se propone actuar con el objeto de incrementar la extensión del carril bici existente en el distrito objeto de estudio son las que señalan a continuación:

- C/ San Pancracio
- C/ Málaga
- C/ Alfonso Peña
- C/ Economista Gay
- C/ Maximiliano Thous
- C/ Pobla del Duc
- Av. Constitución
- C/ Visitación
- C/ Lérida
- C/ Pepita
- C/ Sagunto
- C/ Almazora
- C/ Santa Amalia
- C/Convento Carmelitas
- C/ Pintor Genaro Lahuerta
- C/ Cavanilles

Otra línea de actuación que se va a ejecutar en el distrito de La Saidia con el objeto de fomentar los desplazamientos en el municipio, y por tanto, la movilidad sostenible, es incrementar el número de ciclocalles existentes.

Las ciclocalles o calles con preferencia para ciclistas no segregan a los ciclistas del tráfico rodado, sino que los integran en el mismo aunque bajo condiciones de seguridad mayor. La velocidad en estas vías queda limitada a 30km/h, y gracias a su acondicionamiento y señalización, constituyen una red de circulación recomendada y con preferencia para los ciclistas.

Esta medida, complementaria al más tradicional carril-bici, pretende mejorar la vertebración y extensión de la red de circulación para bicicletas en el municipio, conectando puntos estratégicos a nivel local de cada barrio o distrito con una propuesta novedosa y funcional.

Las calles que se han propuesto para que se transformen en ciclocalles son:

- C/ San Pancracio
- C/ Alqueria de la Estrella

A continuación se presenta una imagen con la localización de las vías anteriormente citadas por las cuales discurren o discurrirán las infraestructuras ciclistas:

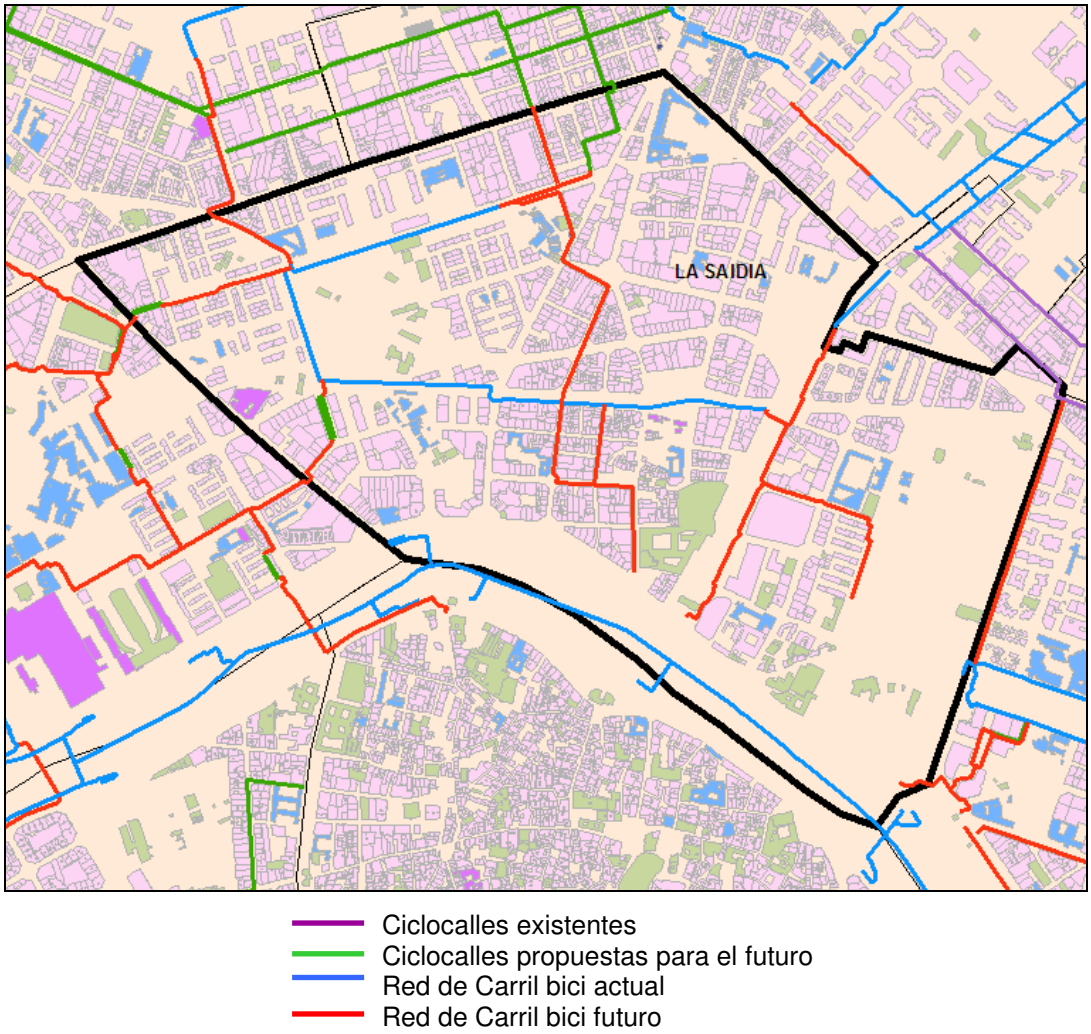


Figura 81: Distribución de las infraestructuras ciclistas en el distrito de La Saidia.

11.6.3. Distrito de Patraix

El distrito de Patraix está formado por los barrios de Vara de Quart, Sant Isidre, Favara, Safranar y Patraix.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de Patraix presenta una afección por contaminación acústica elevada, motivo por el cual se proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental del distrito objeto de estudio.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

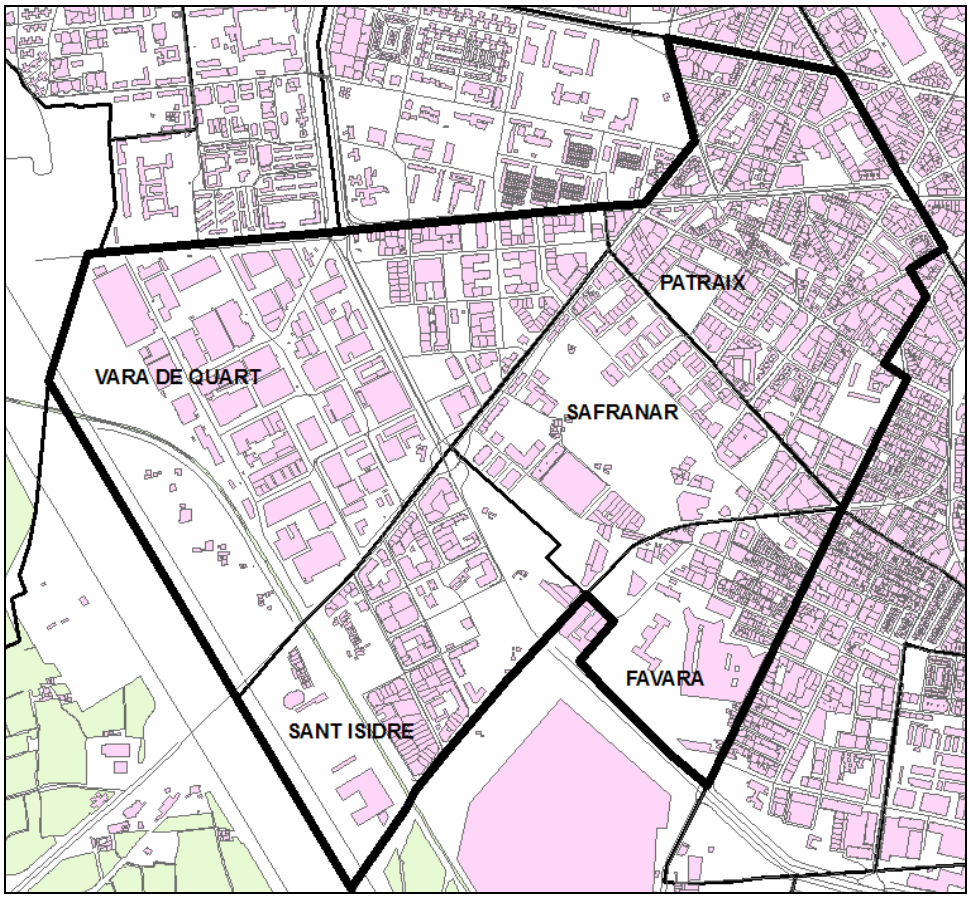


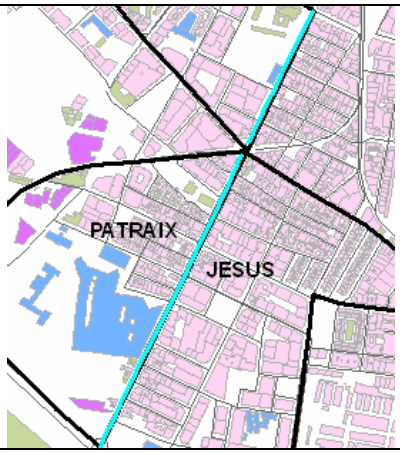
Figura 82: Barrios del distrito de Patraix

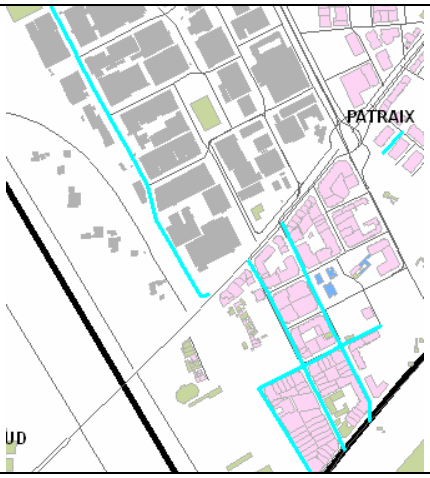
A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctivas específicas que se van a aplicar en el distrito de Patraix con el objeto de mejorar la calidad acústica del mismo:

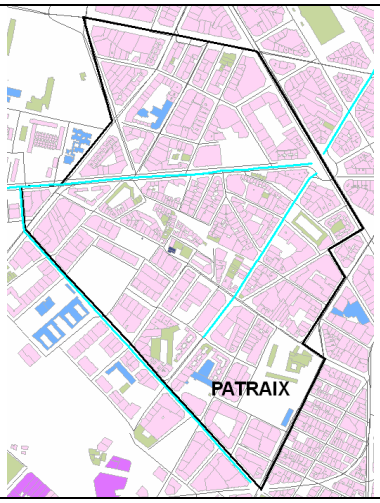
- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general, PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

A continuación se presenta, de forma esquemática, el listado de actuaciones que se tienen previsto realizar en el distrito de Patraix y su entorno:

Renovación de infraestructuras de la avenida Gaspar Aguilar (entre Patraix y Jesús)			
Descripción	Las obras se sitúan al oeste de la ciudad de Valencia, entre los distritos de Patraix y Jesús; concretamente en la Avenida Gaspar Aguilar, de modo que la actuación queda delimitada al norte por la calle Jerónimo Muñoz, y al sur por la plaza Santo Domingo de Guzmán. La actuación consistirá en la renovación y mejora de las calzadas con pavimento fonoabsorbente, a fin de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme deteriorado de la avenida Gaspar Aguilar		
Localización		**Calles afectadas**	- Avenida Gaspar Aguilar (entre la calle Jerónimo Muñoz y la plaza de Santo Domingo de Guzmán).

Renovación de calzadas en diversas calles del Bº de San Isidro (Patraix)			
Descripción	La medida propuesta consistirá en la renovación y mejora de calzadas, con pavimento fonoabsorbente, mejorando las condiciones de rodadura y seguridad del tráfico y disminuyendo la contaminación acústica en el barrio de San Isidro, ubicado al suroeste del municipio de Valencia.		
Localización		**Calles afectadas**	- C/ Ciudad de Carlet - C/ Arquitecto Segura de Lago - C/ Jose Andrés Alabarta - C/ dels Gremis - C/ Mariano de Cavia

<table>
<tr><th colspan="4">Acondicionamiento de la pavimentación en diversas calles del barrio Patraix (Patraix)</th></tr>
<tr><td>Descripción</td><td colspan="3">El objetivo de la medida propuesta es mejorar la pavimentación de las aceras, calzadas y aparcamientos del barrio de Patraix, para mejorar el aspecto y la funcionalidad de todos estos elementos de urbanización. Las actuaciones propuestas se centrarán en el triángulo formado por la avenida Tres Forques, la calle Fontanares y la calle Cuenca. Además, las siguientes calles serán objeto de actuaciones de mejora y pavimentación con asfalto fonorreductor para reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme.</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td> 
</td><td>Calles afectadas</td><td>- C/ Salavert
- C/ Beata Inés
- C/ Alcudia de Carlet
- C/ Marques de Elche
- C/ Pinet
- C/ Convento de Jesús</td></tr>
</table>

- **Plan de acción para el fomento del transporte en bicicleta.**

Las ventajas del uso de la bici como medio de locomoción no sólo son acústicas sino también medioambientales y de mejora para la salud de la población. Por ello, la potenciación del empleo de la bicicleta tiene especial prioridad en el distrito de Patraix. Las acciones específicas en las que se concreta esta línea de actuación son:

- Diseñar un plan piloto de sistema de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el número de aparcamientos específicos para este medio de transporte en zonas especialmente sensibles: colegios, universidades, centros comerciales, culturales, deportivos...
- Incrementar la extensión del carril bici.
- Incrementar el número de calles en la que exista preferencia de la bicicleta y del ciclista sobre el tráfico rodado y los vehículos privados.

Las calles sobre las que se propone actuar con el objeto de incrementar la extensión del carril bici existente en el distrito objeto de estudio son las que señalan a continuación:

- C/ Vall D´uxo
- C/ Bolivia
- Av. Tres Cruces
- Plaza Enrique Granados
- C/ Turis
- C/ Fray Junipero Serra
- C/ Marqués de Elche
- C/ Tres Porqués
- C/ Mariano Ribera
- C/ Beato Nicolás Factor

Otra línea de actuación que se va a ejecutar en el distrito de Patraix con el objeto de fomentar los desplazamientos en el municipio, y por tanto, la movilidad sostenible, es incrementar el número de ciclocalles existentes.

Las ciclocalles o calles con preferencia para ciclistas no segregan a los ciclistas del tráfico rodado, sino que los integran en el mismo aunque bajo condiciones de seguridad mayor. La velocidad en estas vías queda limitada a 30km/h, y gracias a su acondicionamiento y señalización, constituyen una red de circulación recomendada y con preferencia para los ciclistas.

Esta medida, complementaria al más tradicional carril-bici, pretende mejorar la vertebración y extensión de la red de circulación para bicicletas en el municipio, conectando puntos estratégicos a nivel local de cada barrio o distrito con una propuesta novedosa y funcional.

Las calles que se proponen para que se conviertan en ciclocalles en un futuro son las que se indican a continuación:

- C/ de Profesor Ángel Lacalle
- C/ de José Andreu Alabarta
- C/ del Doctor Rafael Bartual
- C/ Salabert

A continuación se presenta una imagen con la localización de las vías anteriormente citadas por las cuales discurren las infraestructuras ciclistas:

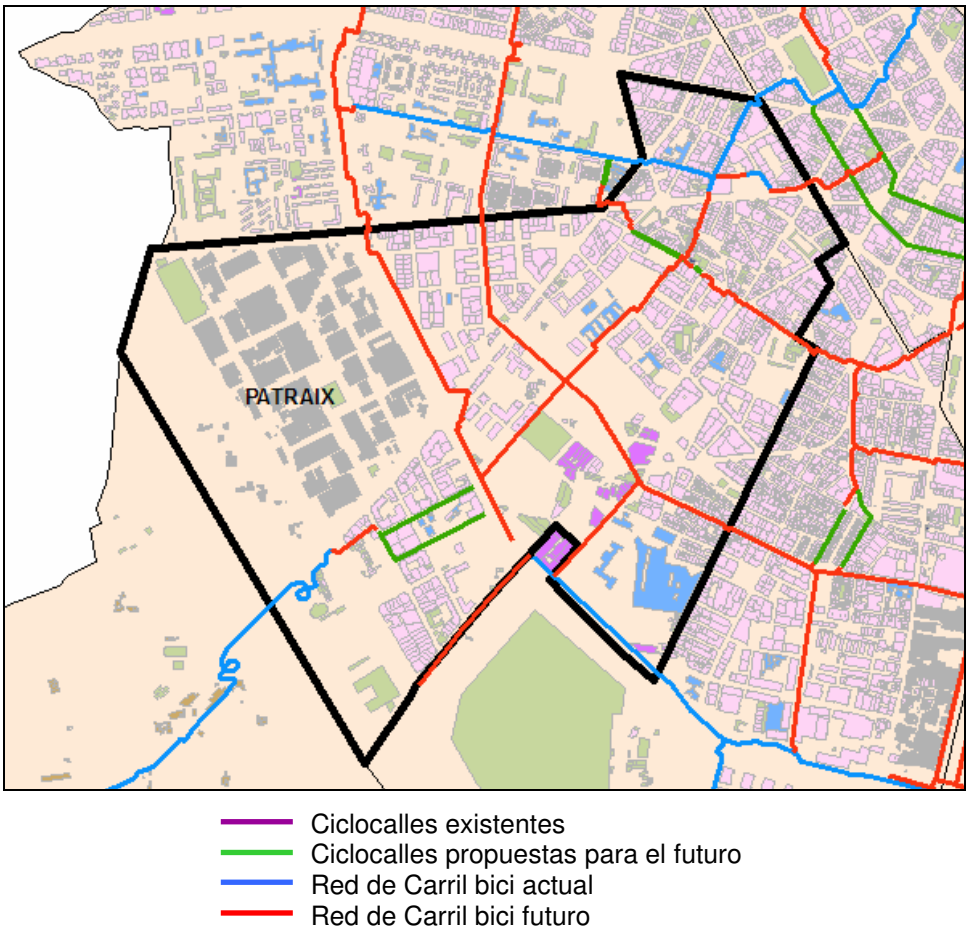


Figura 83: Infraestructuras ciclistas en el distrito de Patraix.

11.6.4. Distrito de Quatre Carreres

El distrito del Quatre Carreres está formado por los barrios de Mont Olivet, En Corts, Na Rovella, Malilla, La Fonteta San Luis, La Punta, Ciutat de les Arts i des les Cience.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de Quatre Carreres presenta una afección por contaminación acústica media-elevada, motivo por el cual se proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental del distrito objeto de estudio.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

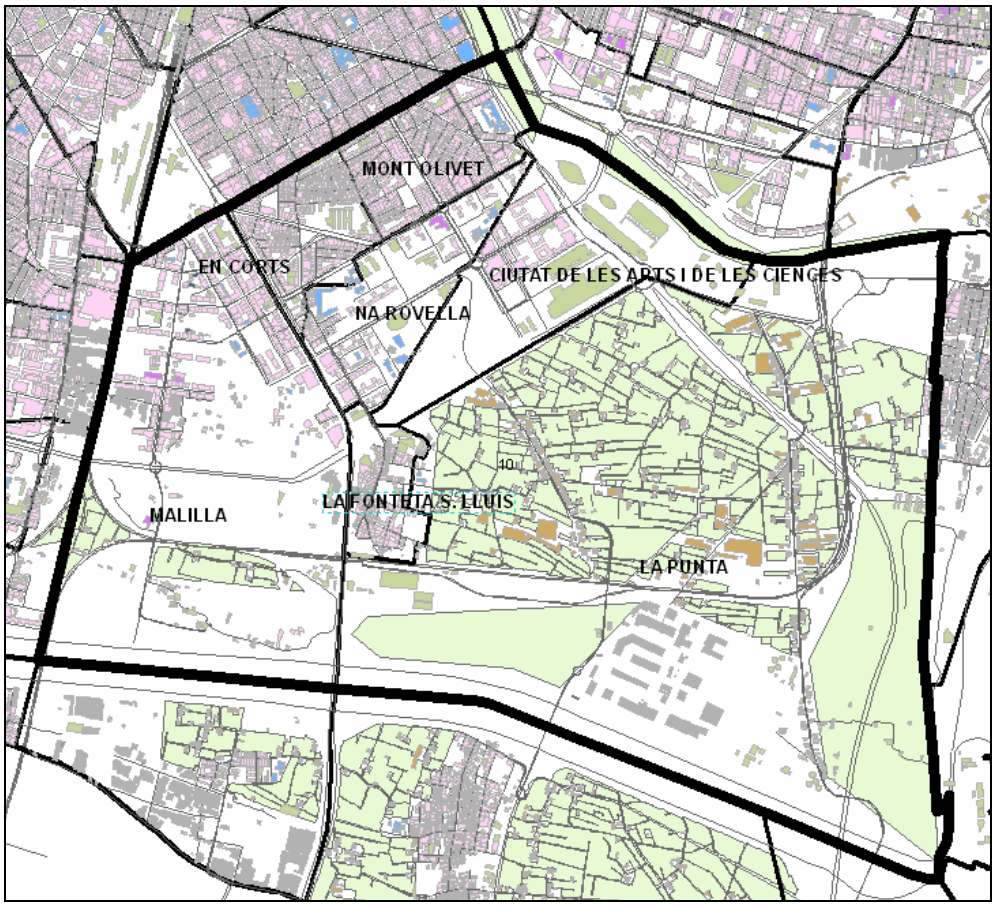


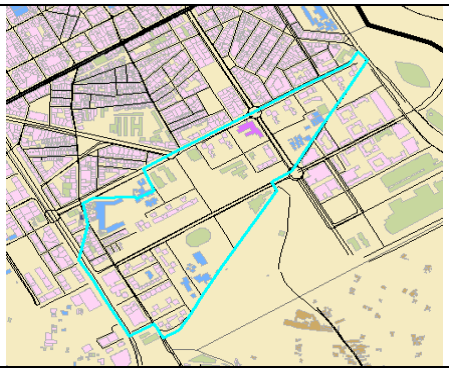
Figura 84: Barrios del distrito de Quatre Carreres.

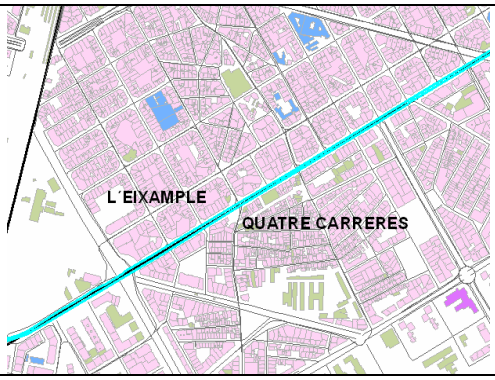
A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctivas específicas que se van a aplicar en el distrito De Quatre Carreres con el objeto de mejorar la calidad acústica:

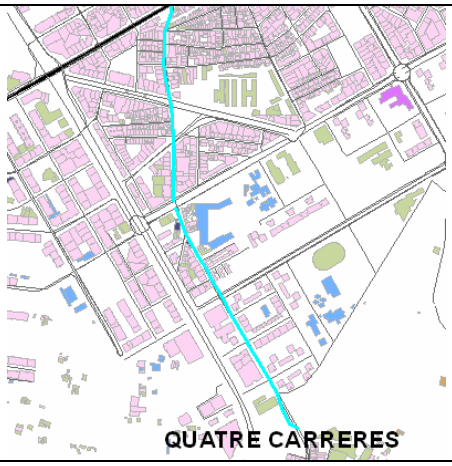
- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

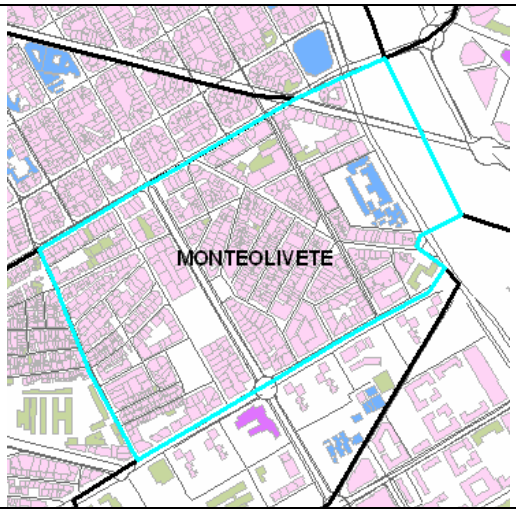
La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general, PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

A continuación se presenta, de forma esquemática, el listado de actuaciones que se tienen previsto realizar en el distrito de Quatre Carreres:

Renovación y mejora de las infraestructuras viarias y la accesibilidad mediante la instalación de pavimento fonoabsorbente en el barrio Na Rovella			
Descripción	El proyecto se ubica al sureste del municipio, en el distrito de Quatre Carreres. La medida propuesta consistirá en la renovación y mejora de las vías del barrio Na Rovella mediante reasfaltado con pavimento fonoabsorbente para reparar las discontinuidades estructurales existentes.		
Localización		**Calles afectadas**	- Diversas calles del barrio Na Rovella.

Renovación y mejora de calzadas con pavimento fonoabsorbente en la avenida Perís y Valero			
Descripción	Las actuación descrita se sitúa entre los distritos de L´Eixample y Cuatre Carreres. La medida consiste en la renovación y mejora de la avenida Peris y Valero con pavimento fonoabsorbente, con el objetivo de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme de dicha avenida. El proyecto contempla ensanchar las aceras y habilitar un carril bici en la parte recayente a Ruzafa (Manuel Sanchis Guarner).		
Localización		**Calles afectadas**	- Avenida Peris y Valero - Manuel Sanchis Guarner

Adecuación de las infraestructuras en la Carretera Fuente de San Luis (Quatre Carreres)			
Descripción	Las obras proyectadas se sitúan al sur de la ciudad de Valencia, en el barrio de La Fuente San Luis, concretamente en la calle del mismo nombre, entre la avenida Peris y Valero y Bulevar Sur. La calle Carretera de la Fuente de San Luis cuenta con una longitud aproximada de 1.400 metros. El objeto de la actuación propuesta es el encintado y pavimentación de aceras, y firme en calzada de la calle Carretera Fuente de San Luis.		
Localización		**Calles afectadas**	- Carretera Fuente de San Luis (entre la avenida Peris y Valero y el Bulevar sur).

Renovación de aceras en calles del barrio de Monteolivete (Quatre Carreres)			
Descripción	La actuación propuesta se localiza en la zona centro del municipio de Valencia, en el distrito de Quatre Carreres. La medida se basa en la renovación y mejora de las aceras y la colocación de pavimento fonoabsorbente, cambio de la baldosa existente y del bordillo, y saneo del firme de la acera en puntos con roturas, hundimientos o perdida de la rasante		
Localización		**Calles afectadas**	- Diversas vías pertenecientes al barrio de Monteolivete.

- **Plan de acción para la protección acústica del centro educativo Fernando de los Ríos.**

Con el objeto de proteger los centros educativos del ruido ambiental, especialmente del ruido debido al tráfico, se ha establecido una línea de actuación que consiste en mejorar la protección acústica de los colegios realizando obras de mejora en el área perimetral de los centros, mediante la ejecución de pantallas acústicas.

El centro educativo Fernando de los Ríos se ubica en el barrio de Malilla, limitando con la calle Joaquín Benlloch y, por tanto, recibiendo la influencia del tráfico rodado de la misma, registrándose valores en los receptores de fachada del centro de 65 a 70 dBA en periodo día. En periodo noche los niveles sonoros existentes en la fachada principal del colegio son de 55-60 dBA.

La medida que se ha propuesto para mitigar el impacto acústico en dicho colegio, consistirá en la instalación de una pantalla de metacrilato y/o madera para minimizar el impacto visual de la misma. La pantalla tendrá unas dimensiones aproximadas de 1,5 metros de altura y 50 metros de longitud que se situará tal cual se muestra en la figura:

Figura 85: Ubicación de la futura pantalla acústica en el colegio Fernando de los Ríos.

11.6.5. Distrito de Jesús

El distrito de Jesús está formado por los barrios de Cami Real, Sant Marcelli, L´Hort de Senabre, La Creu Coberta y La Raiosa.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

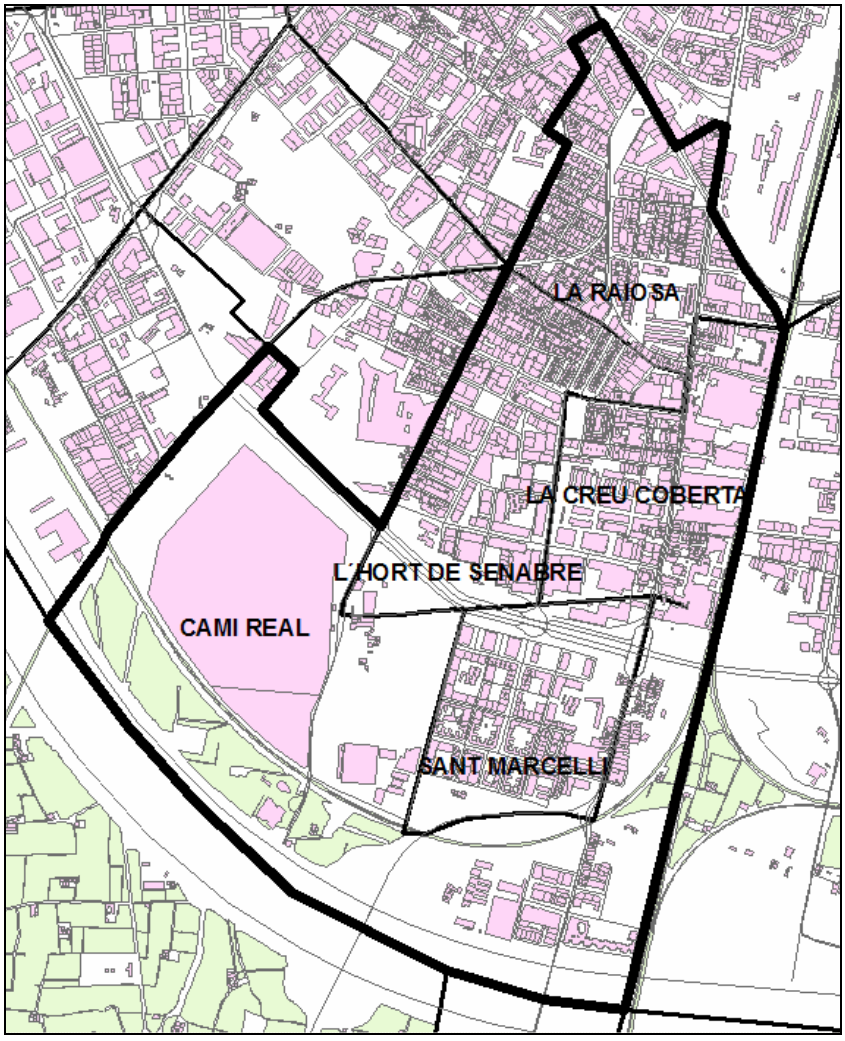


Figura 86: Barrios del distrito de Jesús.

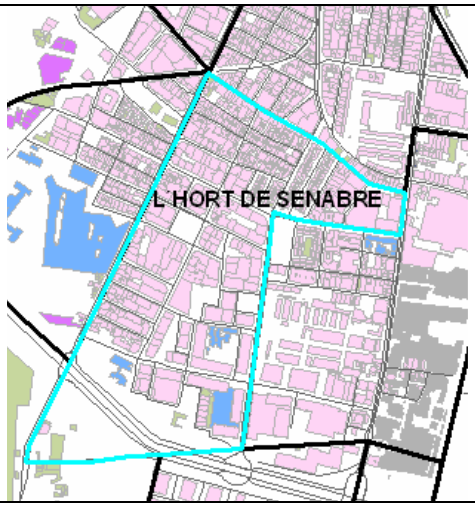
Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de Jesús presenta una afección por contaminación acústica elevada, motivo por el cual se proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental del distrito objeto de estudio.

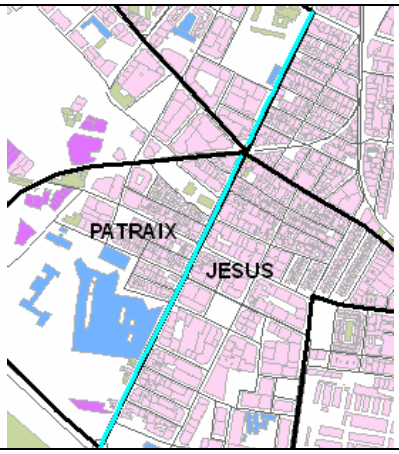
A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctivas específicas que se van a aplicar en el distrito de Jesús con el objeto de mejorar la calidad acústica del mismo:

- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general, PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

A continuación se presenta, de forma esquemática, el listado de actuaciones que se tienen previsto realizar en el distrito de Jesús y su entorno:

<table>
<tr><th colspan="4">Renovación de aceras y calzadas en diversas calles del barrio de L´Hort de Senabre (Jesús)</th></tr>
<tr><td>Descripción</td><td colspan="3">Las obras proyectadas se sitúan al suroeste de la ciudad de Valencia, concretamente en el barrio de L´Hort de Senabre, distrito de Jesús. La actuación consiste en la renovación de aceras y calzadas en diferentes calles del barrio; las obras permitirán modificar la planta viaria de las calles Costa y Borrás y Beethoven, ampliando el espacio para peatones y mejorando la accesibilidad.</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td> 
</td><td>Calles afectadas</td><td>- C/ Costa y Borrás
- C/ Santander
- C/ Llanera de Ranes
- C/ Beethoven.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="4">Renovación de infraestructuras de la avenida Gaspar Aguilar (entre Patraix y Jesús)</th></tr>
<tr><td>Descripción</td><td colspan="3">Las obras se sitúan al oeste de la ciudad de Valencia, entre los distritos de Patraix y Jesús; concretamente en la Avenida Gaspar Aguilar, de modo que la actuación queda delimitada al norte por la calle Jerónimo Muñoz, y al sur por la plaza Santo Domingo de Guzmán. La actuación consistirá en la renovación y mejora de las calzadas con pavimento fonoabsorbente, a fin de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme deteriorado de la avenida Gaspar Aguilar.</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td> 
</td><td>Calles afectadas</td><td>- Avenida Gaspar Aguilar (entre la calle Jerónimo Muñoz y la plaza de Santo Domingo de Guzmán).</td></tr>
</table>

- **Plan de acción para el fomento del transporte en bicicleta.**

Las ventajas del uso de la bici como medio de locomoción no sólo son acústicas sino también medioambientales y de mejora para la salud de la población. Por ello, la potenciación del empleo de la bicicleta tiene especial prioridad en el distrito de Jesús. Las acciones específicas en las que se concreta esta línea de actuación son:

- Diseñar un plan piloto de sistema de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el número de aparcamientos específicos para este medio de transporte en zonas especialmente sensibles: colegios, universidades, centros comerciales, culturales, deportivos...
- Incrementar la extensión del carril bici.
- Incrementar el número de calles en la que exista preferencia de la bicicleta y del ciclista sobre el tráfico rodado y los vehículos privados.

Las calles sobre las que se propone actuar con el objeto de incrementar la extensión del carril bici existente en el distrito objeto de estudio son las que señalan a continuación:

- C/ Campos Crespo
- Av. Tres Cruces
- C/ Carteros
- C/ Llanero de Ramos
- C/ Joaquín Navarro
- C/ Uruguay
- C/ Jerónimo Muñoz
- C/ Millares
- C/ Mora de Rubielos

Otra línea de actuación que se va a ejecutar en el distrito de Jesús con el objeto de fomentar los desplazamientos en el municipio, y por tanto, la movilidad sostenible, es incrementar el número de ciclocalles existentes.

Las ciclocalles o calles con preferencia para ciclistas no segregan a los ciclistas del tráfico rodado, sino que los integran en el mismo aunque bajo condiciones de seguridad mayor. La velocidad en estas vías queda limitada a 30km/h, y gracias a su acondicionamiento y señalización, constituyen una red de circulación recomendada y con preferencia para los ciclistas.

Esta medida, complementaria al más tradicional carril-bici, pretende mejorar la vertebración y extensión de la red de circulación para bicicletas en el municipio, conectando puntos estratégicos a nivel local de cada barrio o distrito con una propuesta novedosa y funcional.

Las calles que se proponen para que se conviertan en ciclocalles en un futuro son las que se indican a continuación:

- C/ de Uruguay
- C/ de Carteros
- C/ Gabriel y Galán

A continuación se presenta una imagen con la localización de las vías anteriormente citadas por las cuales discurren las infraestructuras ciclistas:

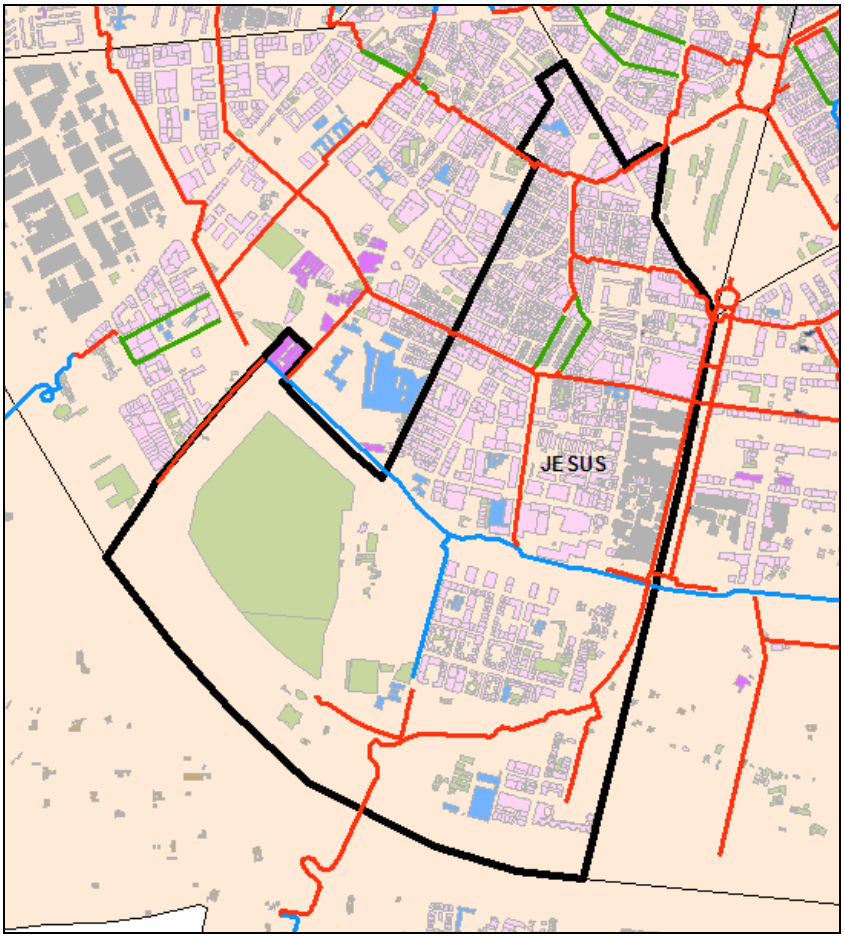


Figura 87: Infraestructuras ciclistas en el distrito de Jesús.

11.6.6. Distrito de Poblats Maritims

El distrito de Poblats Maritims está formado por los barrios de La Malva Rosa, Betero, Cabanyal-Cayamelar, Natzaret y El Grau.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de Poblats Maritims presenta una afección por contaminación acústica media, motivo por el cual se proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental del distrito objeto de estudio.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

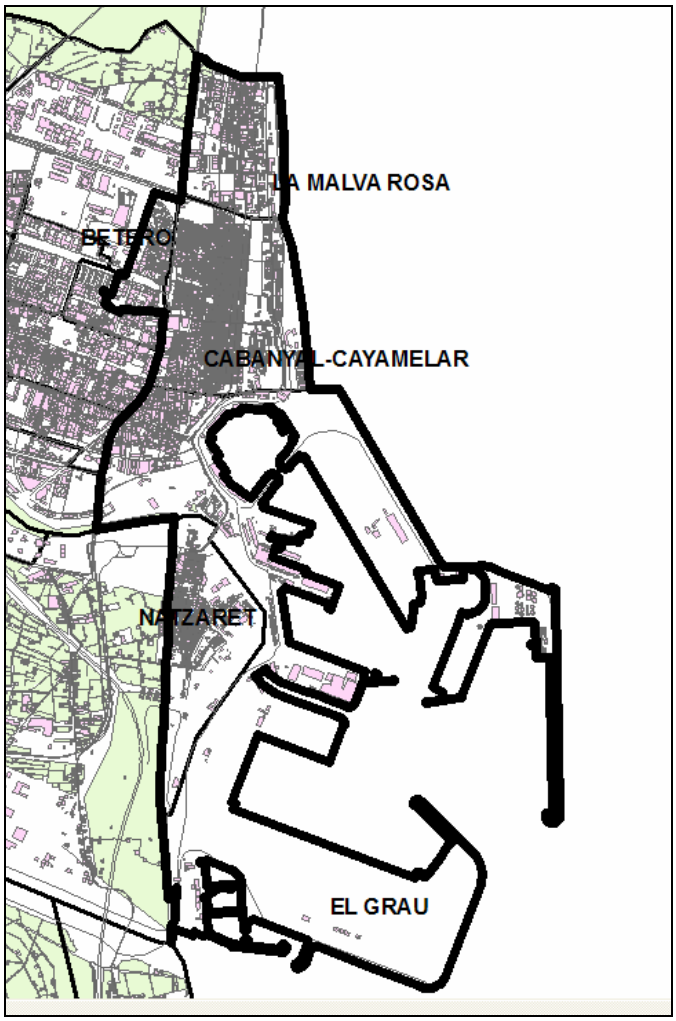


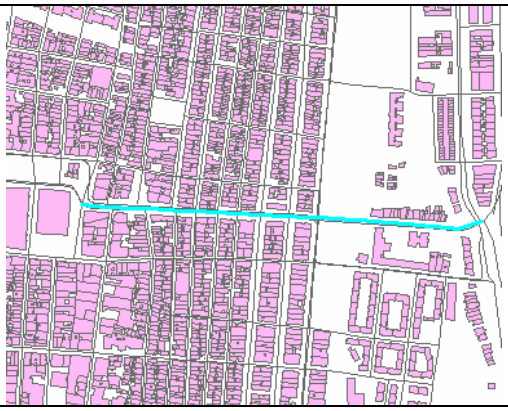
Figura 88: Barrios que conforman el distrito de Poblats Maritims.

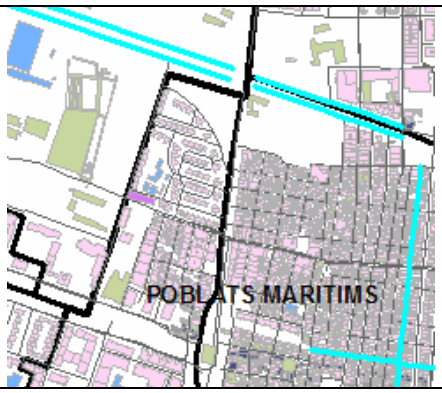
A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctivas específicas que se van a aplicar en el distrito de Poblats Maritims con el objeto de mejorar la calidad acústica del mismo:

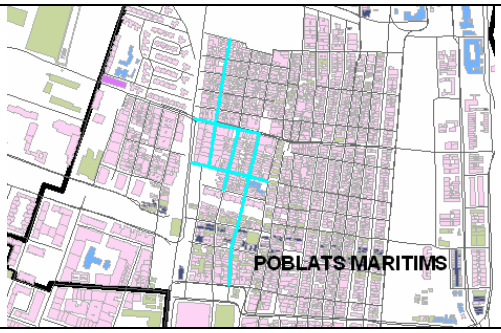
- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

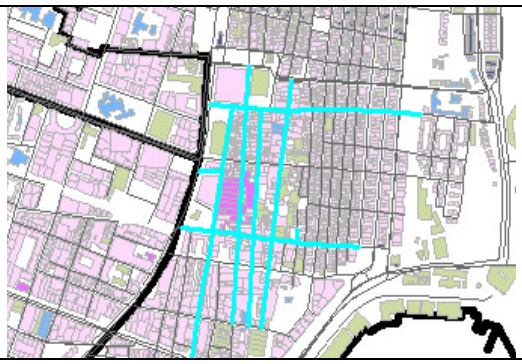
La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general, PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

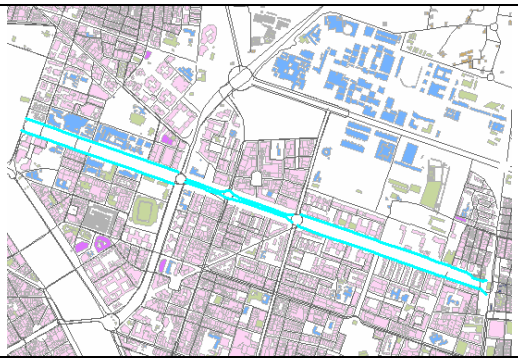
A continuación se presenta, de forma esquemática, el listado de actuaciones que se tienen previsto realizar en el distrito de Poblats Maritims y su entorno:

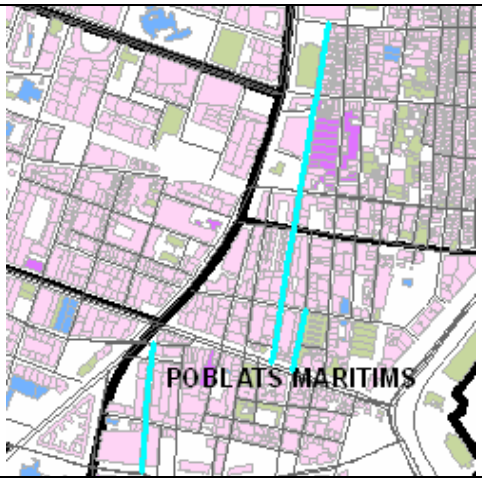
Renovación de infraestructuras viarias, mejoras medioambientales y de accesibilidad en la avenida Mediterráneo (Poblats Maritims)			
Descripción	Las actuación descrita se sitúa en el distrito de Poblats Maritims, en la zona este del municipio de Valencia. La medida propuesta consistirá en la renovación y mejora de las infraestructuras de la avenida Mediterráneo mediante la instalación de pavimento fonorreductor, con el objetivo de mejorar su comportamiento acústico y de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme de dicha vía rápida		
Localización		**Calles afectadas**	- Avenida Mediterráneo

Renovación de infraestructuras viarias, mejoras medioambientales y de accesibilidad en la c/ Barraca, entre la calle Pescadores y la avenida Los Naranjos (Poblats Maritims)			
Descripción	La actuación descrita afecta al distrito de Poblats Maritims, situado al este del municipio de Valencia. La medida propuesta consistirá en la renovación de las infraestructuras viarias, con pavimento fonoabsorbente, a fin de reducir el ruido de rodadura en la calle Barraca, entre las vías Pescadores y Naranj, para mejorar así las condiciones estructurales en la misma.		
Localización		**Calles afectadas**	- Calle Barraca (entre la calle Pescadores y la avenida Los Naranjos).

Acondicionamiento de la pavimentación en el barrio del Cabanyal (Poblats Maritims)			
Descripción	La actuación consiste en el acondicionamiento del pavimento con el empleo de pavimento fonorreductor en diversas vías del barrio de Cabanyal, distrito de Poblats Maritims, ubicado la zona este del municipio de Valencia.		
Localización		**Calles afectadas**	- C/ Antonio Juan - C/ Felipe de Gauna - C/ Felipe Vives de Cañamas - C/ Vicente Ballester - C/ Francisco Eximenis

Acondicionamiento de la pavimentación en el barrio del Canyamelar (Poblats Maritims)			
Descripción	El proyecto consiste en la pavimentación, mediante encintado de aceras y firme en calzada de las calles Justo Vilar (entre C/ Serrería y C/ Vicente Brull) y Mariano Cuber y la reordenación de las calles indicadas a continuación, pertenecientes al barrio de Cayamelar, situado en la zona este del municipio.		
Localización		**Calles afectadas**	- C/ D. Vicente Gallart - C/ Arquitecto Alfaro - C/ Ernesto Anastasio - C/ Francisco Baldoma - C/ Vicente Brull - Plaza Calabuig

Renovación y mejora de calzadas con pavimento fonoabsorbente en la avenida Blasco Ibáñez			
Descripción	Las actuación descrita se sitúa al este de la ciudad de Valencia, entre los distritos de El Plá del Real, Algirós y Poblats Maritims; consiste en la renovación y mejora de las calzadas con pavimento fonoabsorbente para reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme de la avenida Blasco Ibáñez		
Localización		**Calles afectadas**	- Avenida Blasco Ibáñez.

Renovación de aceras y calzadas en diversas calles del Bº del Grao (Poblats Maritims)			
Descripción	El proyecto consiste en la renovación y mejora de las aceras, con cambio de la baldosa existente y del bordillo, fresado y repavimentación con asfalto fonoabsorbente en las siguientes calles del Barrio del Grao, distrito de Poblats Maritims.		
Localización		**Calles afectadas**	- C/ Abastos - C/ Arquitecto Alfaro - C/Isaac Peral - Otras 20 calles del barrio.

11.6.7. Distrito de Rascanya

El distrito de la Rascanya está formado por los barrios de Torrefiel, Orriols y Sant Llorens.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de Jesús presenta una afección por contaminación acústica elevada, motivo por el cual se proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental del distrito objeto de estudio.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

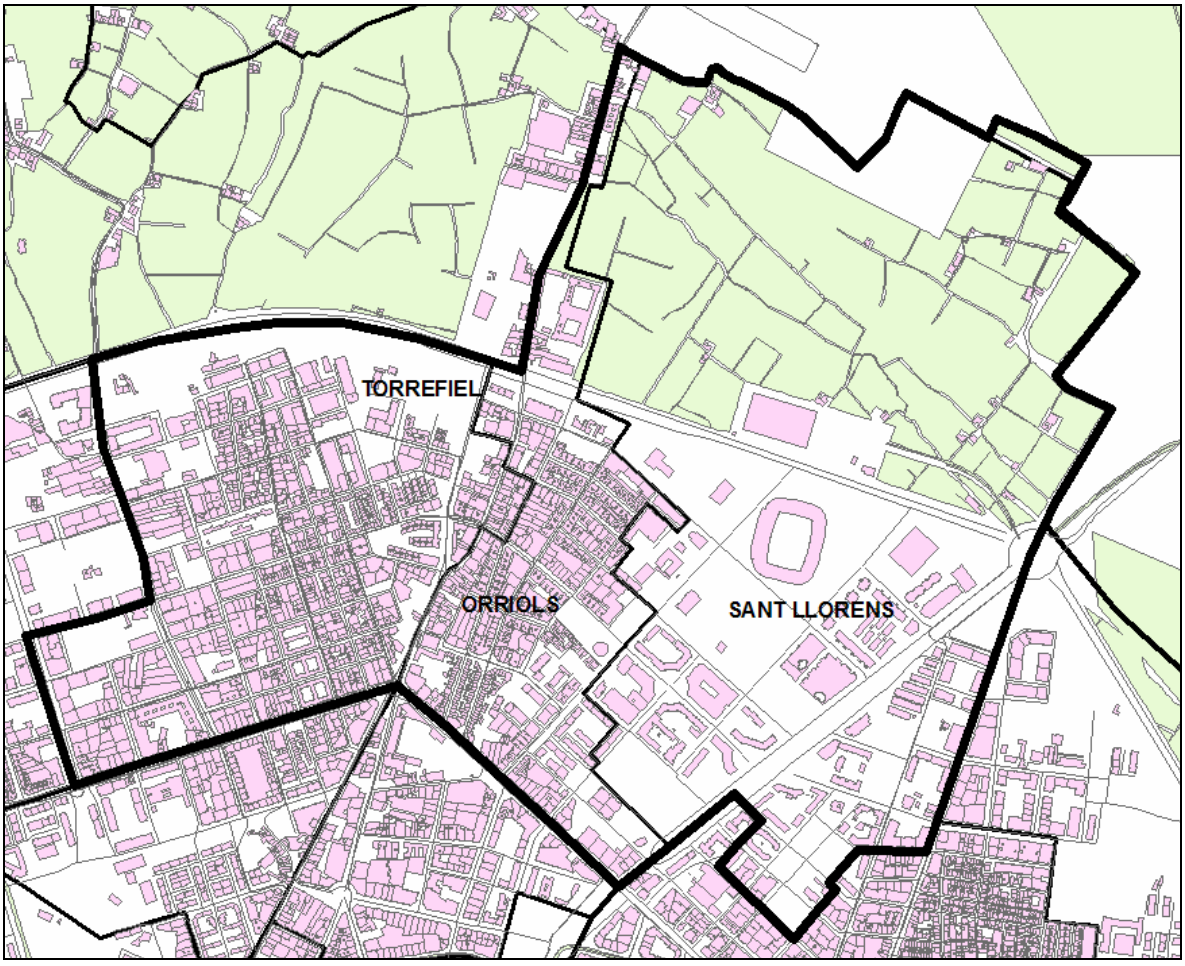


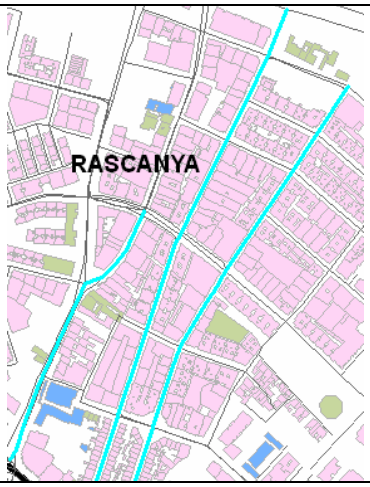
Figura 89: Barrios que conforman el distrito de Rascanya.

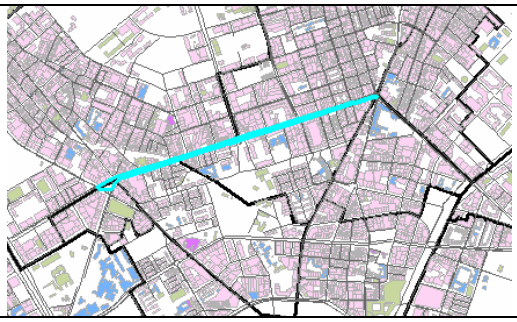
A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctivas específicas que se van a aplicar en el distrito de Rascanya con el objeto de mejorar la calidad acústica del mismo:

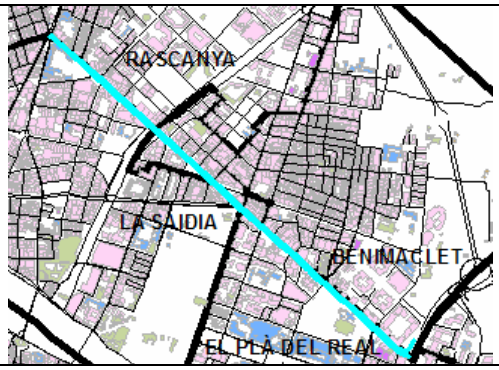
- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

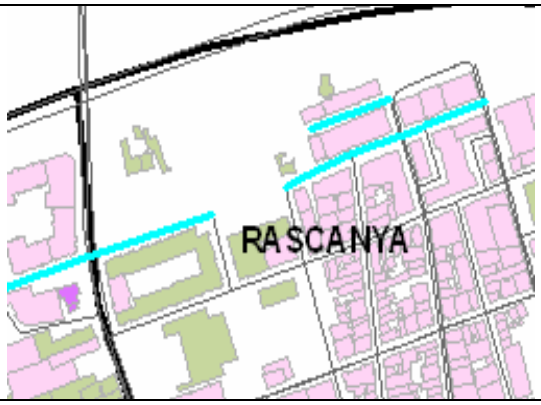
La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general, PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

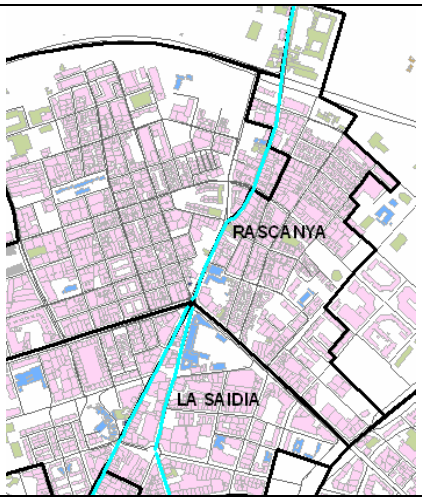
A continuación se presenta, de forma esquemática, el listado de actuaciones que se tienen previsto realizar en el distrito de Rascanya y su entorno:

<table>
<tr><th colspan="4">Renovación de infraestructuras en el barrio de Orriols (Rascanya)</th></tr>
<tr><td>Descripción</td><td colspan="3">Las obras proyectadas se localizan en el barrio de Orriols, situado al norte de la ciudad de Valencia, entre los barrios de Torrefiel y Benimaclet. La actuación incluye la pavimentación de aceras, calzadas y aparcamientos de la zona y la reordenación de la Avenida Constitución, que quedará conformada por dos carriles de 3,00 m de ancho en ambos sentidos y separados por una mediana central de 1,40 m de ancho</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td> 
</td><td>Calles afectadas</td><td>- C/ San Juan Bosco
- C/ Padre Viñas
- Avenida Constitución (de Bosco a Conde Luminares)</td></tr>
</table>

Renovación de infraestructuras viarias, mejoras ambientales y de accesibilidad, con pavimento fonoabsorbente, en la Av. Dr Peset Aleixandre			
Descripción	Las actuación descrita se sitúa entre los distrito de Benicalap, Rascanya y La Saidia, en la parte norte del municipio de Valencia. La medida propuesta consistirá en la renovación y mejora de las infraestructuras de la avenida Doctor Peset Aleixandre con pavimento fonoabsorbente, con el objetivo de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme de dicha vía rápida y mejorar su comportamiento acústico.		
Localización		**Calles afectadas**	- Avenida Dr. Peset Aleixandre

Renovación de infraestructuras viarias, mejoras medioambientales y de accesibilidad con pavimento fonoabsorbente en la avenida Primado Reig			
Descripción	La medida propuesta consistirá en la renovación de las infraestructuras viarias, con pavimento fonoabsorbente, a fin de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme deteriorado de la avenida Primado Reig, mejorando así las condiciones de rodadura. La actuación descrita afectará a cuatro barrios del noreste del municipio de Valencia: Rascanya, el Plà del Real, La Saidia y Benimaclet.		
Localización		**Calles afectadas**	- Avenida Primado Reig

Renovación de pavimentos y aceras en Cecilio Plá, Río Bidasoa y Hnos. Machado en el barrio de Torrefiel (Rascanya)			
Descripción	La medida proyectada se sitúa al este del municipio de Valencia, concretamente en el barrio de Torrefiel. La actuación consiste en la pavimentación, mediante encintado de aceras y firme en calzada de tramos de las siguientes calles:		
Localización		**Calles afectadas**	- C/ Cecilio Plá - C/ Río Bidasoa - C/ Hnos. Machado

Acondicionamiento de diversos tramos de calzada con pavimento fonoabsorbente en las calles Constitución y Sagunto			
Descripción	La actuación se ejecutará entre los distritos de Rascanya y La Saidia, ubicados al norte del municipio de Valencia. La medida consistirá en la renovación y mejora de las calzadas, mediante la colocación de pavimento fonoabsorbente en el firme deteriorado de las siguientes calles.		
Localización		**Calles afectadas**	- C/ Constitución - C/ Sagunto

- **Plan de acción para el fomento del transporte en bicicleta.**

Las ventajas del uso de la bici como medio de locomoción no sólo son acústicas sino también medioambientales y de mejora para la salud de la población. Por ello, la potenciación del empleo de la bicicleta tiene especial prioridad en el distrito de Rascanya. Las acciones específicas en las que se concreta esta línea de actuación son:

- Diseñar un plan piloto de sistema de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el número de aparcamientos específicos para este medio de transporte en zonas especialmente sensibles: colegios, universidades, centros comerciales, culturales, deportivos...
- Incrementar la extensión del carril bici.
- Incrementar el número de calles en la que exista preferencia de la bicicleta y del ciclista sobre el tráfico rodado y los vehículos privados.

Las calles sobre las que se propone actuar con el objeto de incrementar la extensión del carril bici existente en el distrito objeto de estudio son las que señalan a continuación:

- Plaza R. Contreras Mongrell
- C/ Peñíscola

Otra línea de actuación que se va a ejecutar en el distrito de Rascanya con el objeto de fomentar los desplazamientos en el municipio, y por tanto, la movilidad sostenible, es incrementar el número de ciclocalles existentes.

Las ciclocalles o calles con preferencia para ciclistas no segregan a los ciclistas del tráfico rodado, sino que los integran en el mismo aunque bajo condiciones de seguridad mayor. La velocidad en estas vías queda limitada a 30km/h, y gracias a su acondicionamiento y señalización, constituyen una red de circulación recomendada y con preferencia para los ciclistas.

Esta medida, complementaria al más tradicional carril-bici, pretende mejorar la vertebración y extensión de la red de circulación para bicicletas en el municipio, conectando puntos estratégicos a nivel local de cada barrio o distrito con una propuesta novedosa y funcional.

Las calles que se proponen para que se conviertan en ciclocalles en un futuro son las que se indican a continuación:

- C/ Doctor Marco Merenciano
- C/ Domingo Gómez
- C/ Pedro Patricio Mey
- C/ de Mestre Marcal
- C/ Alcudia de Crespin
- C/ Alcañiz
- C/ Conde de Torrefiel

A continuación se presenta una imagen con la localización de las vías anteriormente citadas por las cuales discurren las infraestructuras ciclistas:

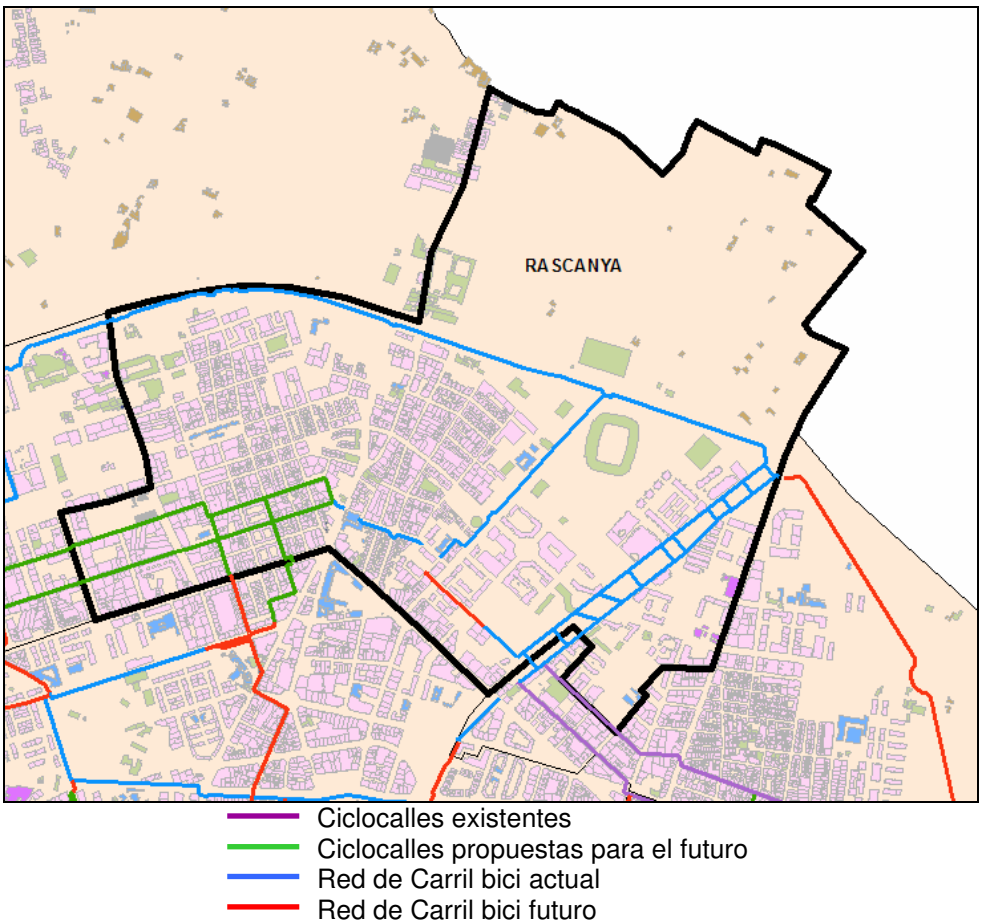


Figura 90: Infraestructuras ciclistas en el distrito de Rascanya.

11.6.8. Distrito de Pobles del Sud

El distrito de Pobles del Sud está formado por los barrios de Faitanar, La Torre, Horno de Alcedo, Castellar-Oliveral, Pinedo, El Saler, El Palmar y El Perellonet.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de Poblats del Sud

presenta una afección por contaminación acústica baja, motivo por el cual se proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental del distrito objeto de estudio.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

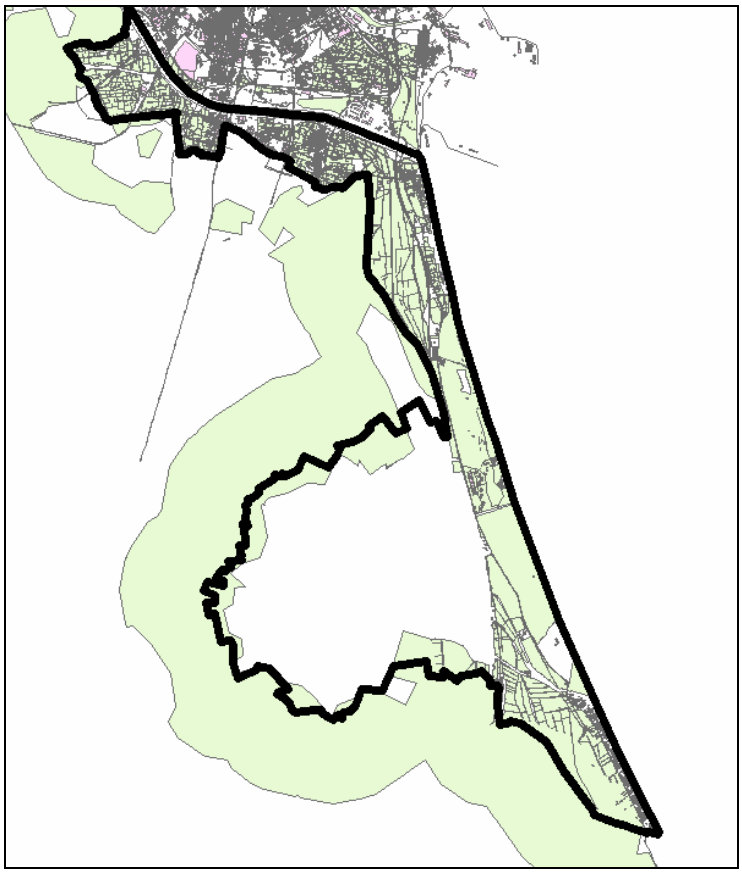


Figura 91: Barrios que conforman el distrito de Poblats del Sud.

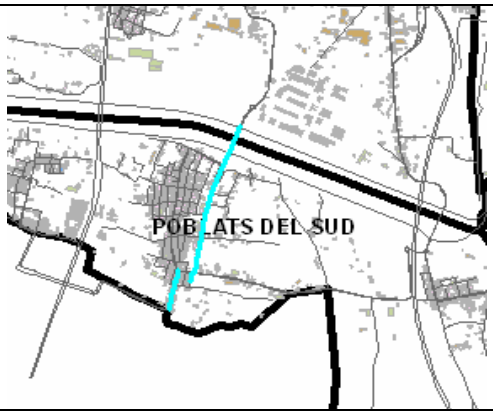
A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctivas específicas que se van a aplicar en el distrito de Poblats del Sud con el objeto de mejorar la calidad acústica del mismo:

- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general,

PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

A continuación se presenta, de forma esquemática, el listado de actuaciones que se tienen previsto realizar en el distrito de Poblats del Sud y su entorno:

<table>
<tr><th colspan="4">Renovación de aceras y calzadas de la avenida Ruiz y Comes y calle Gloria en la pedanía de Castellar–Oliveral</th></tr>
<tr><td>Descripción</td><td colspan="3">La actuación consistirá en la renovación de aceras y calzadas con pavimento fonoabsorbente a fin de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme deteriorado en calles de la Pedanía Castellar-Oliveral.</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td> 
</td><td>Calles afectadas</td><td>- Avenida Ruiz y Comes
- C/ Gloria</td></tr>
</table>

- **Plan de acción para la protección acústica del centro educativo Pinedo.**

Con el objeto de proteger los centros educativos del ruido ambiental, especialmente del ruido debido al tráfico, se ha establecido una línea de actuación que consiste en mejorar la protección acústica de los colegios realizando obras de mejora en el área perimetral de los centros, mediante la ejecución de pantallas acústicas.

El Centro Educativo Pinedo se encuentra situado en la Travesía Pinedo al Mar dentro del barrio de Pinedo. Se trata de un edificio de nueva construcción que cuenta en su fachada principal con un vallado metálico de chapa perforada. En sus otras dos fachadas, que no tienen acabado en chapa metálica perforada, se ha instalado una verja metálica decorativa de barras asimétricamente colocadas.

La medida correctora que se propone consiste en la colocación de una pantalla acústica con unas dimensiones aproximadas de 2 metros de altura y de 44,5 metros de longitud situada en el lugar que muestra la figura:

Figura 92: Ubicación de la futura pantalla acústica en el colegio Pinedo.

- **Proyecto de protección acústica sobre el conjunto de viviendas residenciales "Valturia".**

El conjunto de viviendas residenciales denominado "Valturia" se encuentra localizado en el municipio de Valencia, junto a la infraestructura viaria V-30. La promoción, de planta rectangular, limita por los otros flancos con la avenida Real de Madrid (CV-4001), con la infraestructura ferroviaria de acceso sur a la capital (avenida Manuel Colomer Marco), y con la calle Rafael Lapesa Melgar.

Figura 93: Localización de pantalla acústica que se va a instalar.

La promoción está sometida a unos importantes niveles sonoros por su cercanía a la carretera V-30, una de las vías con mayor tráfico del municipio. Con la presente actuación se busca reducir los niveles de ruido en las fachadas de las viviendas más cercanas a la vía rápida.

Por las características propias del área de estudio, no son viables soluciones preventivas para la reducción del ruido ambiental, sino que es necesario aplicar medidas correctoras que minimicen el impacto acústico. La medida correctora propuesta consistirá en la instalación de una pantalla acústica de madera de 220 metros de longitud.

- **Proyecto de protección acústica junto a la V-30 a su paso por Castellar–l'Oliveral, la Avenida Manuel Colomer Marco, Forn d'Alcedo y La Torre.**

Se propone como medida de protección acústica en el entorno de la V-30 con mayor incidencia acústica la construcción de infraestructuras complementarias al viario consistentes en la instalación de pantallas acústicas.

La actuación propuesta consiste en la instalación de pantallas acústicas junto a la V-30 a su paso por Castellar – l'Oliveral (margen derecha), la Avenida Manuel Colomer Marco (en la Zona Ciudad del Aprendiz, en margen izquierda), Forn d'Alcedo (margen derecha) y La Torre (margen derecha). La medida propuesta tratará de proteger las zonas afectadas de las emisiones acústicas provenientes de la autovía V-30 a su paso por dichas áreas.

11.6.9. Distrito de Benicalap

El distrito de Benicalap está formado por los barrios de Benicalap y Ciutat Fallera.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de Benicalap presenta una afección por contaminación acústica elevada, motivo por el cual se proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental del distrito objeto de estudio.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

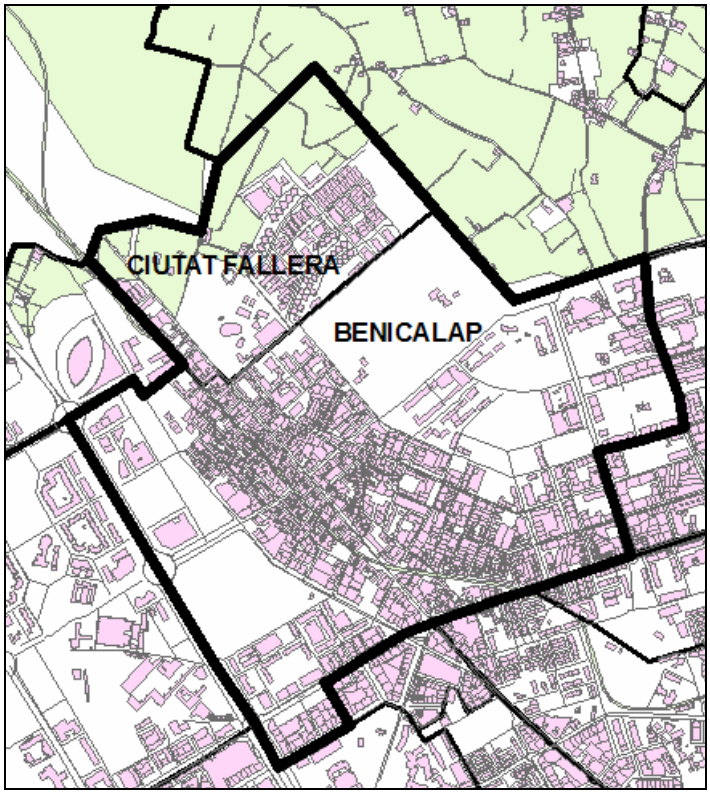


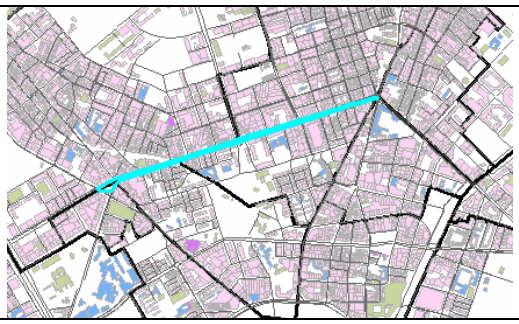
Figura 94: Barrios que conforman el distrito de Benicalap.

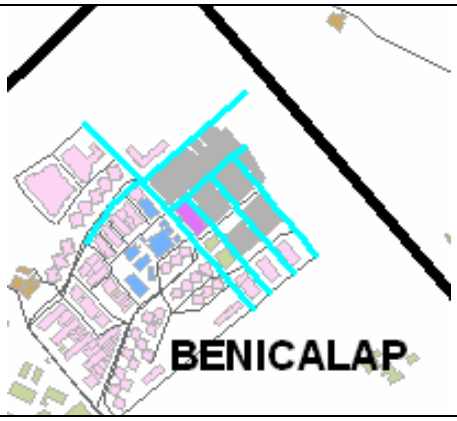
A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctivas específicas que se van a aplicar en el distrito de Benicalap con el objeto de mejorar la calidad acústica del mismo:

- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general, PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

A continuación se presenta, de forma esquemática, el listado de actuaciones que se tienen previsto realizar en el distrito de Benicalap y su entorno:

Renovación de infraestructuras viarias, mejoras ambientales y de accesibilidad, con pavimento fonoabsorbente, en la Av. Dr Peset Aleixandre			
Descripción	Las actuación descrita se sitúa entre los distrito de Benicalap, Rascanya y La Saidia, en la parte norte del municipio de Valencia. La medida propuesta consistirá en la renovación y mejora de las infraestructuras de la avenida Doctor Peset Aleixandre con pavimento fonoabsorbente, con el objetivo de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme de dicha vía rápida y mejorar su comportamiento acústico.		
Localización		**Calles afectadas**	- Avenida Dr. Peset Aleixandre

Acondicionamiento de la pavimentación en el barrio de la Ciudad Fallera (Benicalap)			
Descripción	El proyecto de acondicionamiento del pavimento se centrará en las siguientes calles del barrio de La Ciudad Fallera, situado al noroeste de Valencia.		
Localización		**Calles afectadas**	- Carrer del Foc - Vecent Canet - San José - Artesano Carlos Cortina -Marquesa Paterna del Campo - Sánchez Arjona - Carrer del Ninot

- **Plan de acción para el fomento del transporte en bicicleta.**

Las ventajas del uso de la bici como medio de locomoción no sólo son acústicas sino también medioambientales y de mejora para la salud de la población. Por ello, la potenciación del empleo de la bicicleta tiene especial prioridad en el distrito de Benicalap. Las acciones específicas en las que se concreta esta línea de actuación son:

- Diseñar un plan piloto de sistema de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el número de aparcamientos específicos para este medio de transporte en zonas especialmente sensibles: colegios, universidades, centros comerciales, culturales, deportivos...
- Incrementar la extensión del carril bici.
- Incrementar el número de calles en la que exista preferencia de la bicicleta y del ciclista sobre el tráfico rodado y los vehículos privados.

Las calles sobre las que se propone actuar con el objeto de incrementar la extensión del carril bici existente en el distrito objeto de estudio son las que señalan a continuación:

- C/ Doctor Nicasio Benlloch
- C/ General LLorens
- C/ Monestir de Poblet

Otra línea de actuación que se va a ejecutar en el distrito de Benicalap con el objeto de fomentar los desplazamientos en el municipio, y por tanto, la movilidad sostenible, es incrementar el número de ciclocalles existentes.

Las ciclocalles o calles con preferencia para ciclistas no segregan a los ciclistas del tráfico rodado, sino que los integran en el mismo aunque bajo condiciones de seguridad mayor. La velocidad en estas vías queda limitada a 30km/h, y gracias a su acondicionamiento y señalización, constituyen una red de circulación recomendada y con preferencia para los ciclistas.

Esta medida, complementaria al más tradicional carril-bici, pretende mejorar la vertebración y extensión de la red de circulación para bicicletas en el municipio, conectando puntos estratégicos a nivel local de cada barrio o distrito con una propuesta novedosa y funcional.

Las calles que se proponen para que se conviertan en ciclocalles en un futuro son las que se indican a continuación:

- C/ Emilio Maurí
- C/ Aitana
- C/ Florista
- C/ Recreativa
- C/ Garbi
- C/ Pintor Matarana

- C/ Jose Grollo
- C/ de Barig
- C/ de la Verbena
- C/ Doctor Marco Merenciano
- C/ Periodista Gil Sumbiela

A continuación se presenta una imagen con la localización de las vías anteriormente citadas por las cuales discurren las infraestructuras ciclistas:

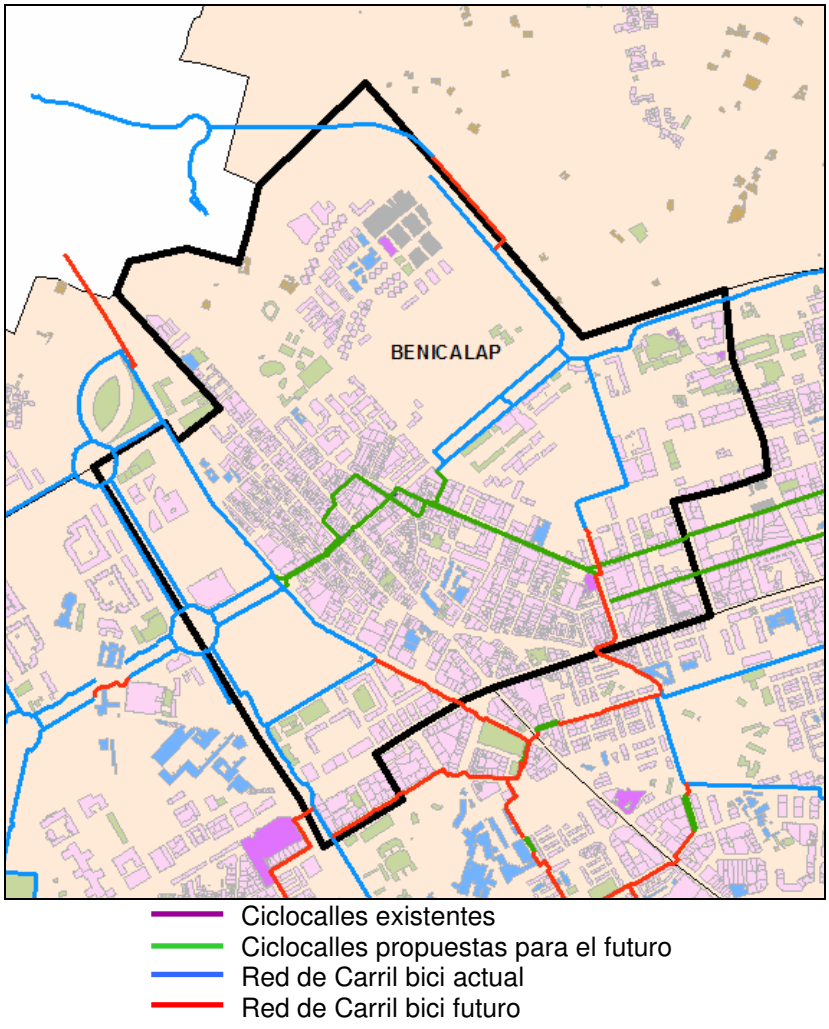


Figura 95: Infraestructuras ciclistas en el distrito de Benicalap.

11.6.10. Distrito de L´Olivereta

El distrito de L´Olivereta está formado por los barrios de La LLum, La Fontsana, Tres Forqués, Nou Moles y Soternes.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de L´Olivereta presenta una afección por contaminación acústica elevada, motivo por el cual se

proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental del distrito objeto de estudio.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

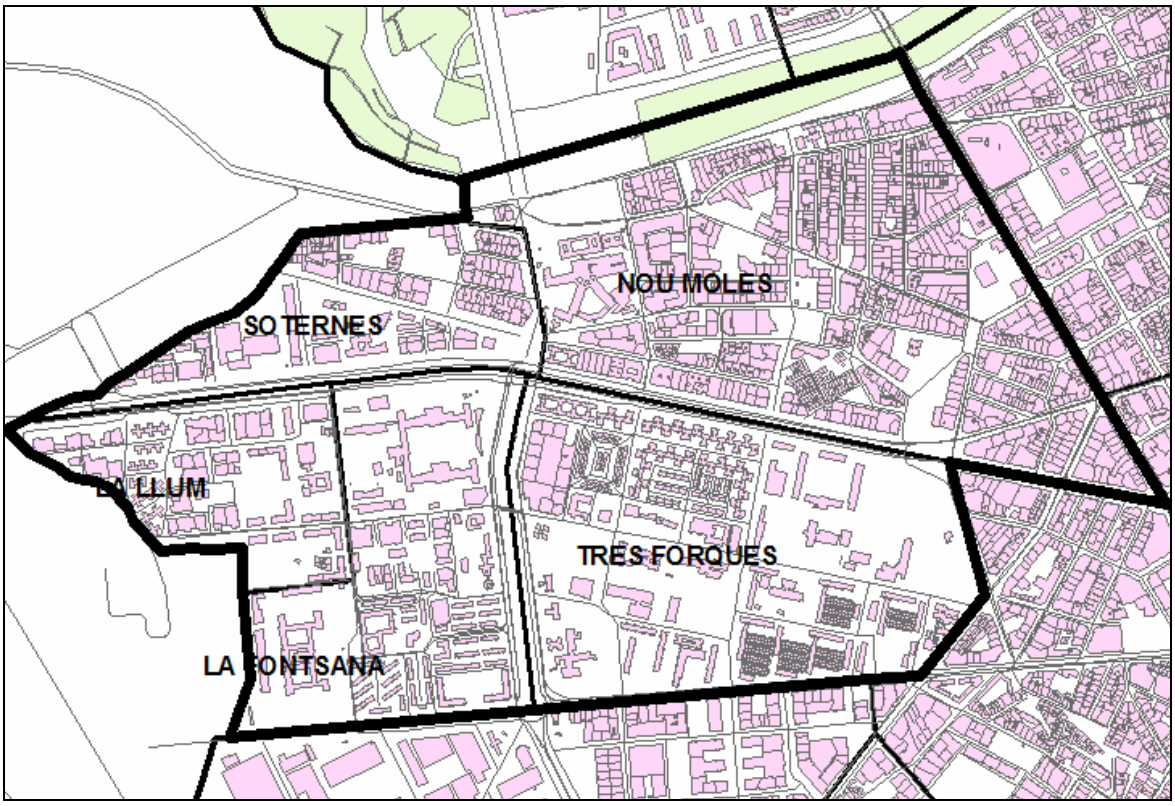


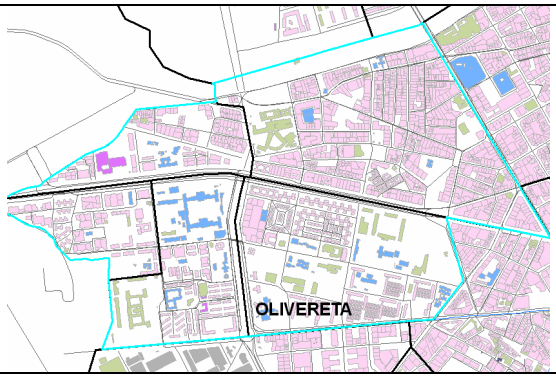
Figura 96: Barrios que conforman el distrito de L´Olivereta.

A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctivas específicas que se van a aplicar en el distrito de L´Olivereta con el objeto de mejorar la calidad acústica del mismo:

- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general, PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

A continuación se presenta, de forma esquemática, el listado de actuaciones que se tienen previsto realizar en el distrito de L´Olivereta y su entorno:

<table>
<tr><th colspan="4">Renovación de aceras y calzadas en diversas calles del distrito de Olivereta</th></tr>
<tr><td>Descripción</td><td colspan="3">La medida propuesta se desarrollará en el distrito de Olivereta, situado al oeste del municipio de Valencia. La actuación consistirá en la pavimentación y renovación de las aceras y calzadas en diversas calles del distrito de Olivereta, con el objeto de reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme de las calzadas de dicho distrito.</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td> 
</td><td>Calles afectadas</td><td>- Diversas calles del distrito de Olivereta</td></tr>
</table>

- **Plan de acción para el fomento del transporte en bicicleta.**

Las ventajas del uso de la bici como medio de locomoción no sólo son acústicas sino también medioambientales y de mejora para la salud de la población. Por ello, la potenciación del empleo de la bicicleta tiene especial prioridad en el distrito de L´Olivereta. Las acciones específicas en las que se concreta esta línea de actuación son:

- Diseñar un plan piloto de sistema de préstamo-alquiler de bicicletas.
- Incrementar el número de aparcamientos específicos para este medio de transporte en zonas especialmente sensibles: colegios, universidades, centros comerciales, culturales, deportivos...
- Incrementar la extensión del carril bici.
- Incrementar el número de calles en la que exista preferencia de la bicicleta y del ciclista sobre el tráfico rodado y los vehículos privados.

Las calles sobre las que se propone actuar con el objeto de incrementar la extensión del carril bici existente en el distrito objeto de estudio son las que señalan a continuación:

- C/ de Luis Lamarca
- Calle Burgos
- C/ Nueve de Octubre
- Av. Tres Cruces
- Calle Santa Cruz de Tenerife
- Calle Vicente Maroto
- Calle Cartagena
- Av. Pío Baroja
- Paseo de la Pechina
- Calle Patriques
- Calle de Castán Tobeñas
- Calle de Torres
- Calle Salvador Ferrandis Luna

Otra línea de actuación que se va a ejecutar en el distrito de L´Olivereta con el objeto de fomentar los desplazamientos en el municipio, y por tanto, la movilidad sostenible, es incrementar el número de ciclocalles existentes.

Las ciclocalles o calles con preferencia para ciclistas no segregan a los ciclistas del tráfico rodado, sino que los integran en el mismo aunque bajo condiciones de seguridad mayor. La velocidad en estas vías queda limitada a 30km/h, y gracias a su acondicionamiento y señalización, constituyen una red de circulación recomendada y con preferencia para los ciclistas.

Esta medida, complementaria al más tradicional carril-bici, pretende mejorar la vertebración y extensión de la red de circulación para bicicletas en el municipio, conectando puntos estratégicos a nivel local de cada barrio o distrito con una propuesta novedosa y funcional.

Las calle que se proponen para que se convierta en ciclocalles en un futuro son en el distrito de L´Olivereta es Vicente Maroto.

A continuación se presenta una imagen con la localización de las vías anteriormente citadas por las cuales discurren las infraestructuras ciclistas:

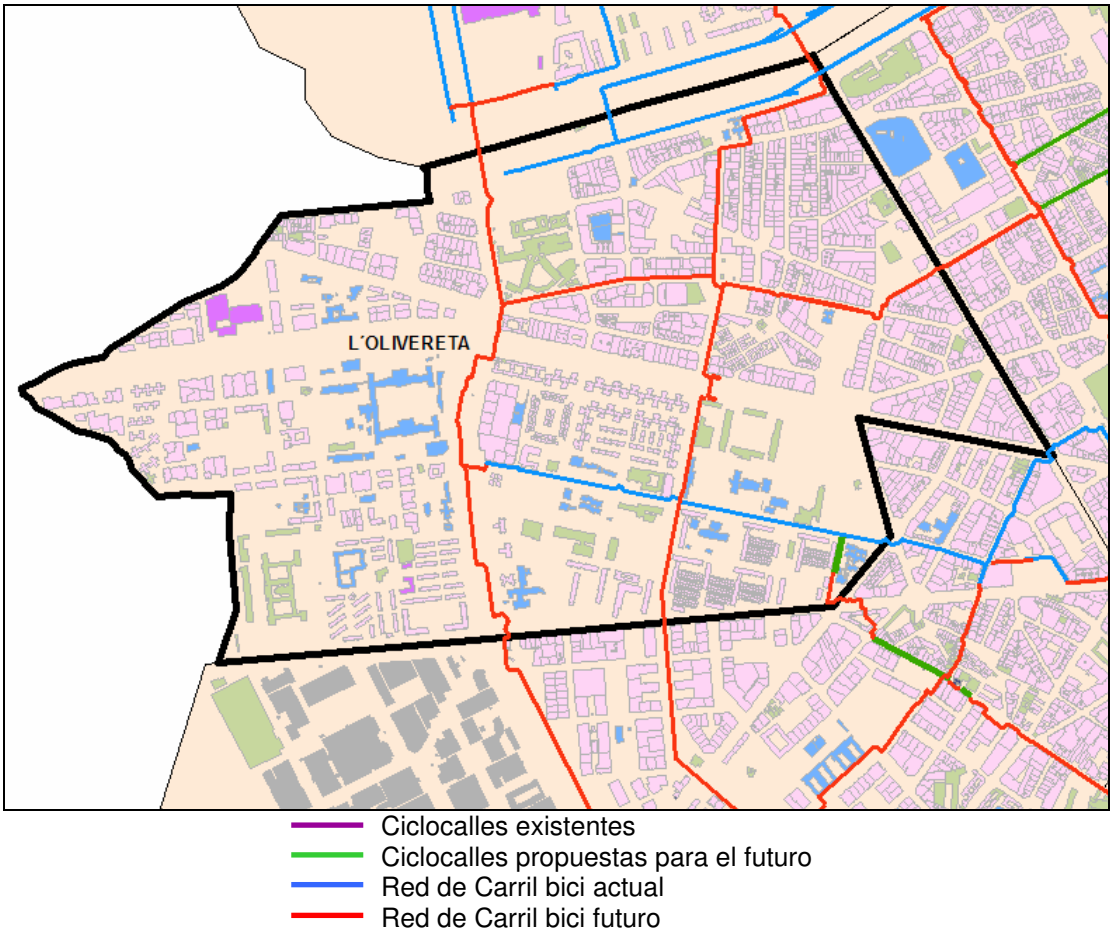


Figura 97: Infraestructuras ciclistas en el distrito de L´Olivereta.

11.6.11. Distrito de Algirós

El distrito del Algirós está formado por los barrios de La Carrasca, La Bega Baixa, L´Amistat, Ciutat Jardi, L´Illa Perduda

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito de Quatre Carreres presenta una afección por contaminación acústica media-elevada, motivo por el cual se proponen una serie de actuaciones específicas con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental del distrito objeto de estudio.

En la siguiente figura se representan los límites del distrito y de los barrios que constituyen la zona de actuación:

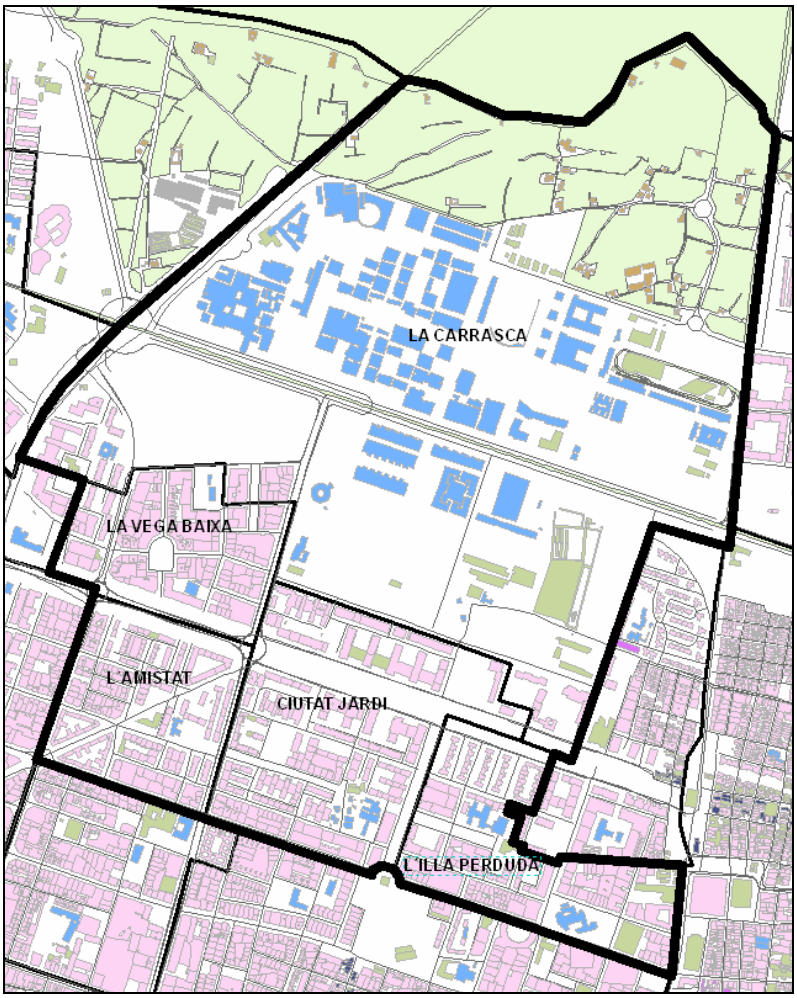
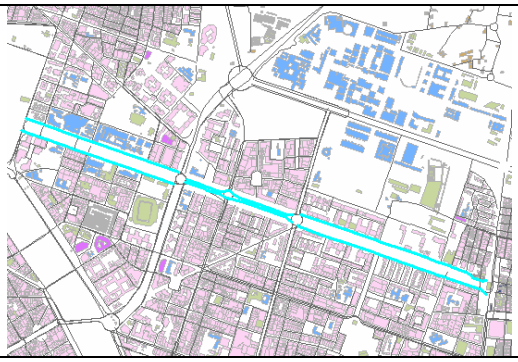


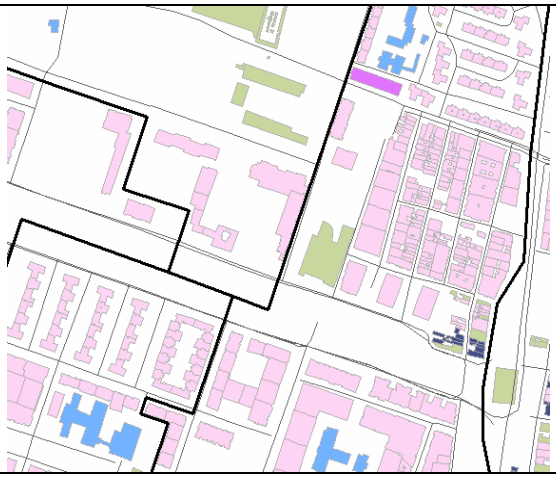
Figura 98: Barrios del distrito de Algirós.

- **Plan de acción de reasfaltado de calles**

La principal medida correctiva que se propone para reducir los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en el distrito es el reasfaltado de calles con el empleo de asfaltos fonorreductores. Este tipo de actuación, ya tratado en la ficha general, PA-RT-04, debe ir acompañada de un buen mantenimiento periódico de los firmes para así poder optimizar los resultados obtenidos y alargar la vida del asfalto.

A continuación se presenta, de forma esquemática, el listado de actuaciones que se tienen previsto realizar en el distrito de Algirós:

Renovación y mejora de calzadas con pavimento fonoabsorbente en la avenida Blasco Ibáñez			
Descripción	Las actuación descrita se sitúa al este de la ciudad de Valencia, entre los distritos de El Plá del Real, Algirós y Poblats Maritims; consiste en la renovación y mejora de las calzadas con pavimento fonoabsorbente para reparar las discontinuidades estructurales existentes en el firme de la avenida Blasco Ibáñez		
Localización		**Calles afectadas**	- Avenida Blasco Ibáñez.

Acondicionamiento de la pavimentación de José María Orense			
Descripción	En la actualidad la plaza de José María Orense es una zona peatonal casi en su totalidad, salvo en un tramo de calzada en el lateral oeste de dicha plaza, que presenta un pavimento muy deteriorado. El objeto de la propuesta presentada es la mejora de la pavimentación de las aceras de la plaza debido, principalmente, a la ejecución de alineaciones de alcorques y farolas, así como de completar la peatonalización de dicha plaza para mejorar su aspecto y la funcionalidad de los elementos de urbanización.		
Localización		**Calles afectadas**	- Plaza José María Orense

- **Plan de acción para la protección acústica del centro educativo Santiago Grisolía.**

Con el objeto de proteger los centros educativos del ruido ambiental, especialmente del ruido debido al tráfico, se ha establecido una línea de actuación que consiste en mejorar la protección acústica de los colegios realizando obras de mejora en el área perimetral de los centros, mediante la ejecución de pantallas acústicas.

El centro educativo Santiago Grisolla se encuentra en el barrio de L´Illa Perduda. En la actualidad, el colegio cuenta con un muro de dos metros de altura que lo rodea en toda su extensión. Para lograr la efectividad acústica deseada, se propone sustituir los paneles metálicos que coronan el citado muro, por pantallas acústicas decorativas, de madera combinada con metacrilato. La dimensiones aproximadas de la pantalla propuesta son de 1 metro de altura y 140 metros de longitud y se situarían en la zona que marca la figura:

Figura 99: Ubicación de la futura pantalla acústica en el colegio Santiago de Grisolia.

11.7. Otras actuaciones zonales con repercusión acústica.

En el esquema general de actuaciones propuesto en los planes de acción contra el ruido, además de las medidas de carácter general o líneas estratégicas desarrolladas en las fichas de actuación correspondientes, se seleccionaron seis distritos de acción prioritaria, en base a la diagnosis acústica realizada a partir de los resultados del Mapa Estratégico de Ruido del municipio, sobre los que se han desarrollado en el apartado anterior planes zonales específicos. Además, se han propuesto otras actuaciones zonales específicas sobre otros distritos de la ciudad.

El total de actuaciones zonales propuestas no solo se restringe a las descritas en los apartados anteriores, sino que hay otras iniciativas y proyectos que, bien por su envergadura y alcance, o bien por su ámbito de aplicación, se desarrollarán en otros espacios del municipio. Estas otras actuaciones zonales son complementarias a las anteriores, de manera que en su conjunto componen la estrategia de medidas de carácter zonal sobre el municipio, y determinan las acciones prioritarias a ejecutarse durante el plazo de vigencia de los planes de acción.

Las actuaciones zonales propuestas en este apartado, y que se desarrollarán a continuación, se enmarcan dentro de las siguientes líneas:

- Grandes obras en infraestructuras viarias para la mejora de la circulación y el acceso al municipio.
- Grandes operaciones ferroviarias y urbanas.
- Actuaciones de fomento del transporte en bicicleta.

11.7.1. Grandes obras en infraestructuras viarias para la mejora de la circulación y el acceso al municipio.

El problema de la movilidad urbana es uno de los más importantes a resolver por los municipios en los próximos años. El incremento de los vehículos privados y del número de desplazamientos, así como la creciente preocupación por los atascos de tráfico y los índices de contaminación, son cuestiones que merecen una reflexión y un compromiso de las administraciones públicas. En este sentido, es preciso

apostar por sistemas de accesibilidad a las ciudades que partan de una planificación adecuada y consigan ser respetuosos con las emisiones acústicas generadas.

La correcta gestión y planificación de la movilidad se formula desde un ámbito supramunicipal. Las diferentes administraciones implicadas coordinan sus esfuerzos para convertir la oferta de las infraestructuras de transporte viario en auténticos ejes vertebradores del territorio y factor clave de la política de movilidad.

Desde el Ayuntamiento de Valencia se impulsan actuaciones sobre el municipio y su entorno con el objeto de mejorar las infraestructuras de acceso a la ciudad y de dimensionar adecuadamente la red viaria principal y mejorar así su eficacia. Es indudable que una potente red viaria principal genera una desviación o reducción de tráficos de paso por los centros de los barrios, con la consiguientes reducciones de los niveles sonoros asociados.

En los próximos años están previstas varias actuaciones en el término municipal de Valencia y su entorno, que se corresponden con grandes obras y reestructuración de ciertas áreas de la ciudad que afectan principalmente al tráfico rodado. Las propuestas, que se recogen en la versión definitiva de la Revisión Simplificada del Plan General de Valencia, como resultado del proceso de consulta y participación pública ya culminado, y en atención a las observaciones y/o sugerencias tomadas en consideración, son las que se exponen a continuación:

A-3: Acceso de Madrid

Es un acceso fundamentalmente industrial con fuerte congestión de entrada y salida de acuerdo a los horarios de trabajo y con gran importancia para la ciudad, ya que conecta con la V-30 (marginales del nuevo cauce), el aeropuerto y el puerto, así como con la ronda urbana en ejecución, a punto de cerrarse. Partiendo del hecho de que la actual A-3, que aun ampliándola a 3 carriles es insuficiente, entre el aeropuerto y el nuevo cauce, la actual vía de servicio de la A-3 (denominada avenida del Real Monasterio de Santa María de Poblet) se podría convertir exclusivamente en una calle o vía de servicio para que no tuviese la función múltiple de vía colectora, vía de servicio y carretera de acceso al aeropuerto que la hace sumamente conflictiva.

La actual calzada principal de salida de la A-3 desde Valencia pasaría a tener función exclusivamente de vía colectora distribuidora hasta el aeropuerto. Con el espacio ocupado por la mediana de la A-3 y la actual calzada de entrada, se generaría una vía rápida desde el aeropuerto a Valencia sin conexiones intermedias con las vías colectoras y enlazaría con la necesaria remodelación de la avenida del Cid hasta pasado el paso inferior de la ronda frente al Hospital Provincial y la calle Nueve de Octubre. La actuación se completaría con la construcción de un nuevo puente sobre el viejo cauce que permitiría una salida directa desde la marginal izquierda del viejo cauce al paso inferior existente en el cruce de la Avda. del Cid y Nueve de Octubre para así poder entrar y salir de Valencia casi sin interrupciones desde el aeropuerto a la ronda y al viejo cauce. Sería necesario construir una nueva vía colectora distribuidora por la margen derecha de la A-3 y si se desarrollan las actuaciones urbanas previstas en Quart en esa margen de la A-3 deberían generar el suelo para el ensanche y/o construir independientemente su vía de servicio de acceso a las propiedades colindantes, sin mezclarse con los intercambios precisos de la vía colectora distribuidora con Xirivella y la Ronda Norte de Mislata.

La A-3, en las proximidades del paso del Barrio del Cristo, podría conectar con la Ronda Sur de Poblados prevista por la Conselleria de Obras Públicas, lo cual liberaría de congestión la V-30. El funcionamiento de la A-3 se completaría con los dos puentes previstos, cuyo estudio ha contratado el Ministerio de Fomento.; uno para darle salida al tráfico del Puerto por la V-30 hacia la A-3, y el otro, un paso inferior para enlazar la A-3 con la vía interior de la V-30 (margen derecha), muchos años previsto y no abordado.

Dicha actuación debería completarse con el enlace del suelo de Xirivella de ambas márgenes del río, lo que permitiría una nueva penetración a Valencia hasta la ronda a través de Tres Forques, y descargaría los movimientos de la A-3, de la Avda del Cid y de Archiduque Carlos. Análoga función pero hacia la zona Norte cumpliría la unión de la A-3 con la Ronda Norte de Mislata prevista por la Conselleria de Obras Públicas.

El no desmantelamiento del actual puente sobre la A-3 de Xirivella a Mislata, dada su importancia, obligaría a ésta a pasar con un paso inferior bajo el tramo central del puente con la vía rápida (o de alta ocupación, según se decida), que se propone entre el aeropuerto y el Nuevo Cauce, pero no sería un problema mayor,

quedando en superficie las dos calzadas actuales. Evidentemente haría falta un nuevo tablero sobre el nuevo cauce en la A-3 para la nueva calzada de entrada, quedando el actual tablero de entrada para la vía rápida.

Existen otras alternativas, como conectar las calzadas actuales de Quart y Xirivella directamente con las calzadas laterales de la Avda del Cid, o incluso la de salida con Mislata, y conectar el viario local de Xirivella con Tres Forques. El efecto de la distribución del tráfico sería el mismo. Falta que el Mº de Fomento desarrolle la V-30 y concrete una solución.

V-31 Acceso de Alicante.

Se ha previsto que se pueda hacer entre Silla y Valencia una actuación similar a la propuesta para la A-3 desde el aeropuerto, con la diferencia de que la calzada de salida actual sería la vía colectora de salida; la actual calzada derecha de entrada sería la vía rápida Silla-Valencia, y habría que construir por el este una vía colectora distribuidora, sin acceso a las propiedades colindantes, para intercambio entre los enlaces que están muy próximos, y que llevaría puntualmente adosada, o aprovechando los caminos existentes, una reposición de servidumbres de acceso para evitar la peligrosidad de la actual. Así se evitaría la proliferación de accesos en el tronco principal que incumplen la normativa de carreteras vigente relativa a la separación entre enlaces, quedando todos conectados en la vía colectora.

Como complemento de esta actuación se ha dejado prevista la posibilidad de un nuevo puente de enlace de la V-30 para salir del Puerto a la V-31, ya que el actual lazo ha superado ampliamente las intensidades horarias recomendadas por cualquier instrucción.

De forma complementaria, y para aliviar el enlace sobre el Nuevo Cauce, se debería cerrar la ronda de Poblados del Sur, de uso muy local, cruzando sobre la V-31, pero sin conexión con ella, y duplicando la carretera de Castellar-Oliveral. Así se ha reservado el espacio preciso, ampliando además la reserva paralela a la V-30, por si conviene independizar los movimientos locales a Pinedo sin complicar la V-30 en su tramo final.

V-21 Acceso Norte de Valencia

En la actualidad dicho acceso de carretera llega hasta la Avda de Blasco Ibáñez. La construcción de la primera fase de acceso Norte al Puerto, puesta en marcha por la Consellería, permitirá duplicar las prestaciones de dicho acceso y conectar directamente con el Bulevar de Serrería, diversificando las entradas y bastando, a corto plazo, con la ampliación del actual acceso una vez rebasado el ferrocarril que hay prevista pendiente de ejecutar.

Las obras de acondicionamiento del AVE en subterráneo por la avenida de los Naranjos, a ejecutar previsiblemente en falso túnel, y la construcción de una estación subterránea en dicha avenida complicaría que la ronda Norte se cerrará por dicha avenida, entre las dos universidades y además con obras propias de las universidades.

Por todo ello, es aconsejable, aceptando la propuesta formulada por las dos universidades, cerrar la ronda Norte por encima del Politécnico enlazando la penetración en superficie a Serrería con la actual ronda Norte en la rotonda anterior del Politécnico junto al Camino de Farinós. Este problema no se pudo prever en el Concierto previo por la falta de definición del trazado del AVE. En el cruce de la V-21 con la Ronda Norte se prevé una glorieta a distinto nivel. Allí debería comenzar el tramo urbano del acceso Norte en lugar de en la Avda de Blasco Ibáñez y estaría prácticamente en el límite del termino municipal. Dicha glorieta debe permitir el cruce de la acequia de Vera para lo que se dejan 20 metros. El paso inferior Norte-Sur, salvaría por tanto dicha acequia y la Ronda Norte, con carriles suficientes para evitar las retenciones.

Acceso Norte al Puerto

Aun cuando está pendiente de realizar un estudio informativo por parte de la Consellería de Infraestructuras y Transporte, según el protocolo firmado con el Ministerio de Fomento, en este plan se contempla la posibilidad de que se siga un trazado similar al inicialmente previsto cruzando en túnel bajo el nuevo canal construido con motivo de la Copa de América, sin perturbar la ubicación del nuevo puente giratorio del circuito, pero que también pueda prolongarse en subterráneo hasta llegar bajo las avenidas previstas en los espacios del Este (Sector Grao), con posibles salidas a la avenida de Francia y en el camino de las Moreras, hacia la Autovía del Saler para poder conectar a su vez con la V- 30 Sur (N-335).

Las entradas estarían en la Autopista del Saler y marginal derecha (C° de las Moreras) a partir de la rotonda prevista. La unión Norte-Sur del Puerto debe ser por el interior del puerto, y así se ha previsto, ya que de enlazarse con el puerto Sur complicaría su funcionamiento urbano más de lo necesario.

A-7 Circunvalación de Valencia

Se acaba de presentar el estudio informativo sobre la circunvalación de Valencia que de continuidad a la actual AP-7 desde el Norte, en Faura, hasta el Sur, en Algemesí y Sueca. La actual A-7, enlaza los itinerarios del interior conformados por la CV-10 (interior de Castellón) seguido de la N-340 Norte y siguiendo hacia el Sur por la N-340 Sur (a Xátiva, Alcoy y Alicante por el interior), la A-35 (hacia Albacete) y la N-344 (hacia Murcia), conectando todas las vías transversales actuales del Área Metropolitana de Valencia, y precisa ampliación cualquiera que sea la solución que se adopte.

Tendrá que ampliarse la penetración a Valencia duplicando la actual N-335 (penetración Oeste) de forma que la sección de la V-30 con vías centrales y laterales colectoras se prolonguen hasta la A-7, no como ahora que se reduce su capacidad al estrecharse.

Consecuentemente, dada su importancia, se ha previsto además la mejora que representaría enlazar la A-3 con la Ronda de Mislata y con la Ronda Norte de Valencia mejorando la conectividad con la Feria y Paterna.

V-30 Norte (Corredor Comarcal)

Se modifica la posibilidad, propuesta en el Plan General actual, de construir en su momento el cierre de la V-30 por el norte, adaptando los llamados inicialmente tercer cinturón y mas adelante corredor comarcal, al plan de la huerta. Adoptando una nueva solución conforme a dichas previsiones y las de los demás municipios afectados. Contornea la huerta por el Sur construyendo una carretera desdoblada contigua a la actual ronda Norte hasta llegar al borde Oeste de S. Miguel de los Reyes (límite de la huerta) y contorneando Tabernes por el sur y este entre Tabernes y Alboraya, por T.M. de Alboraya hasta llegar al borde del Barranco del

Carraixet y por éste hasta la V-21 (Acceso Norte de Valencia) conectandolo solo en dirección hacia el Norte.

Este nuevo cierre de la V-30 con la V-21 debería discurrir preferentemente por la margen derecha del barranco lo que facilitaría la conexión a distinto nivel con la carretera de Meliana perteneciente a la Diputación Provincial.

El Ayuntamiento de Alboraya calificó terreno en la otra margen del barranco. Cualquiera de las soluciones permitiría resolver adecuadamente el cruce y como está fuera del T.M. de Valencia no afecta a éste. Lo único que es necesario es que la V-30 discurriría al sur de Tabernes independientemente de la ronda urbana del mismo, ambas por suelo de Valencia, de forma que se separe el acceso a las propiedades colindantes de la V-30.

Solo así debería desarrollarse la ronda Sur de Tabernes, que discurre en su totalidad por suelo de Valencia, con cargo a los nuevos espacios calificados. Eso permite el cierre de la fachada de Tabernes y la construcción de espacios públicos y deportivos de los que carece la zona, así como desviar el tráfico del Monasterio de San Miguel de los Reyes. Además se enlazaría esa Ronda con Alfahuir cuya rotonda se ampliaría en el término de Valencia sólo para dar cabida a los movimientos indicados en esa rotonda y encauzar el cruce de la acequia de Vera.

La ronda urbana de Tabernes será por tanto independiente de la modificación de la V-30 propuesta. La posible circunvalación Sur de Alboraia podría además tener conexión con la actual ronda norte de Valencia en la rotonda del Camino de Farinós, ensanchando obviamente la rotonda existente. Por eso la V-30 podría conectar con la V-21 sólo en dirección hacia el Norte. La nueva edificabilidad de Alboraia podría tener acceso al Politécnico, desde la Ronda Norte de Valencia, aliviando Serrería y Alfahuir de los movimientos que generará la zona terciaria que se calificará en Alboraia y que usará en gran medida la población de Valencia, sin congestionar la V-21.

Tanto la penetración a Serrería desde el acceso Norte de Valencia como el cruce sobre él son compatibles con las soluciones del AVE paralelo al acceso Norte, con las vías provenientes de la Avda de los Naranjos y con las actuales de Serrería.

También se ha previsto la posible conexión de la futura vía de borde de Burjassot salvando el futuro cementerio de dicha población a distinto nivel. Discurriría en gran medida por terreno de Valencia, salvo que se reordenen los límites de término. Se deberían preservar los espacios comprendidos entre el casco urbano y la ronda como huerta o zona verde y se prevé su conexión con la actual Ronda Norte y con la modificación del cierre de la V-30 paralela a ella.

Ronda Sur de poblados.

Dicha ronda prevista para descongestionar la V-30 del nuevo cauce del río Turia discurre fundamentalmente desde la A-3 hasta la nueva penetración a la Nueva Fe con una prolongación entre Valencia y Sedavi hasta la vía de borde de Castellar-Oliveral cruzando sobre la V-31 sin conexión. A su vez dicha vía de borde debería prolongarse hacia el Este hasta la V-31 conectando en el enlace de Alfafar Masanasa y prever su desdoblamiento, puente incluido, hasta Mercavalencia, con lo que se facilitaría su acceso.

Dicha ronda de poblados permitiría también una conexión con el viario local de Xirivella que podría prolongarse y hacer una nueva penetración a Valencia por Tres Forques con un nuevo puente sobre el nuevo cauce adosado al tranvía que ya hemos comentado al hablar de la A-3 (Madrid-Valencia) aunque se decida hacer otro por el corredor de la A-3. También se prevé otra penetración con otro nuevo puente sobre el nuevo cauce junto al cementerio actual, salvando la penetración de FGV, reconstruyendo la funcionalidad de la antigua carretera de Paiporta interrumpida por el nuevo cauce y dando accesibilidad a la nueva zona de Patraix.

Finalmente se prevé la nueva penetración indicada con otro puente sobre el nuevo cauce para acceso a la Nueva Fe y la contigua zona de ocio prevista, que permitiría la accesibilidad de los futuros usuarios sin congestionar la V-31, la glorieta de los anzuelos y la V-30, aun cuando se prevé que la margen derecha de esta última también pueda conectar con dicho acceso.

Se prevé acondicionar el acceso de Torrent para que permita el acceso de la vía rápida para vehículos ligeros de peaje de Requena a Valencia, ampliando el puente actual.

Ronda urbana de Valencia

De acuerdo con lo indicado anteriormente en relación con la necesidad surgida de mejorar el falso cierre de la misma entre las dos universidades y enlazarla con el bulevar de Serrería por fuera del tramo urbano, se plantea también su prolongación hacia el extremo oeste para llegar hasta el límite del parque de Cabecera y enlazar con la ronda norte de Mislata, la V-30. Hubiera sido conveniente conectar con el acceso a la Feria pero las dificultades surgidas con el plan de la huerta no han aconsejado su vinculación.

Como complemento de dichas actuaciones, tal y como se ha indicado al hablar de la A-3, al remodelar ésta, se introducirá la mejora local de construir un nuevo puente sobre el viejo cauce para sacar el giro a la izquierda de la marginal izquierda hacia la avenida del Cid sin mezclarse con el tráfico de la ronda en el puente del Nueve de Octubre, actualmente colapsado durante muchas horas y sin posibilidad de que las marginales atraviesen el Parque de Cabecera.

Mejoras puntuales

A fin de descargar la ronda de tránsitos se prevé construir un nuevo puente sobre el viejo cauce que a través de la prolongación de la Alameda, desde la calle Martí Domínguez Barbera "Periodista" hasta la plaza de Monteolivete y a través de Alcalde Gisbert Rico, o mejor por la propia marginal derecha, dirija el tráfico de Cardenal Benlloch hacia la avenida Ausias March a través de Hermanos Maristas. En dicha avenida de Ausias March sería necesario deprimir la calzada de salida en la confluencia con Hermanos Maristas para evitar los atascos puntuales ya existentes que se incrementarán con el aumento de tráfico que generará dicho puente. Asimismo dicha rotonda de la Alameda debería ampliarse y cruzar con un paso inferior el movimiento de la Alameda.

Otro tanto ocurriría con la rotonda de Eduardo Boscá-Baleares-Alameda. Esta última debería cruzar a distinto nivel la rotonda citada e incluso la de la plaza de Zaragoza y recuperar los proyectos de pasos a desnivel tanto en la marginal derecha como en la izquierda frente a San Pió V.

Estimación de la reducción de los niveles de contaminación acústica

La ejecución y futura puesta en funcionamiento de las obras de infraestructuras anteriormente descritas va a suponer una mejora indudable en la red viaria principal del municipio de Valencia, adecuándola al futuro parque automovilístico previsto para los próximos años y a los hábitos de desplazamiento de los valencianos.

La experiencia nos dice que una potente red viaria principal, adaptada al desarrollo urbanístico de la ciudad y con unos accesos y salidas bien dimensionados implicará que los ciudadanos opten por el uso de estas vías rápidas para sus desplazamientos en automóvil en detrimento de otras vías que transcurren por el interior de distritos y barrios. Si esta circunstancia se diese, los porcentajes de población afectada por ruido disminuirían en todos los horarios de forma evidente, dado el gran número de población que vive junto a las avenidas y calles principales que atraviesan los distintos barrios y que se descongestionarían de tráfico en un futuro.

Para cuantificar el efecto sobre la contaminación acústica de estas grandes obras de infraestructuras viarias de circulación y de acceso al municipio, y dar cumplimiento de este modo a lo establecido en el anexo V del R.D. 1513/2005, de 16 de diciembre, se ha procedido a estimar los niveles sonoros esperados el la red viaria del municipio para la situación actual y para la situación futura. Para ello se ha contado con la colaboración del Servicio de Circulación, Transportes e Infraestructuras del Ayuntamiento de Valencia, que dispone de un paquete de software de grafos que permite modelar la red viaria del municipio y obtener predicciones de las intensidades medias diarias de tráfico (IMD) de las calles de la ciudad bajo distintas hipótesis. Para nuestro estudio se han realizado dos modelos: uno que representa la situación actual, y un segundo que representa la futura red viaria del municipio, una vez implementadas las obras relatadas. Para ambos modelos se han obtenido los IMD para las distintas vías, y a estos IMD se ha aplicado un algoritmo que estima los niveles de ruido en las vías en función de la intensidad de tráfico y de otros parámetros, como la velocidad de paso, el porcentaje de vehículos pesados, etc.

Para el análisis de los resultados se ha empleado el índice acústico Lden (índice de ruido día-tarde-noche) asociado a la molestia global.

A partir de los resultados obtenidos se ha realizado una representación gráfica de los niveles de ruido estimados para el indicador Lden y para los dos modelos (situación actual y situación futura). Los niveles sonoros en las vías se han representado por medio de líneas coloreadas según una escala de colores con intervalos cada 5 dBA. Además se ha representado un tercer plano con las diferencias para el índice Lden entre la situación actual y la situación futura. Estas tres representaciones gráficas pueden consultarse en el Anexo III.

De las predicciones realizadas se deduce que con la entrada en funcionamiento de las futuras infraestructuras viarias los niveles de ruido en la mayoría de las vías del municipio disminuye, con el consiguiente beneficio acústico. A continuación representa la diferencia entre los niveles de ruido (Lden) para la situación actual y la futura en las vías del municipio con intensidades medias de tráfico superiores a los 20.000 vehículos/día:

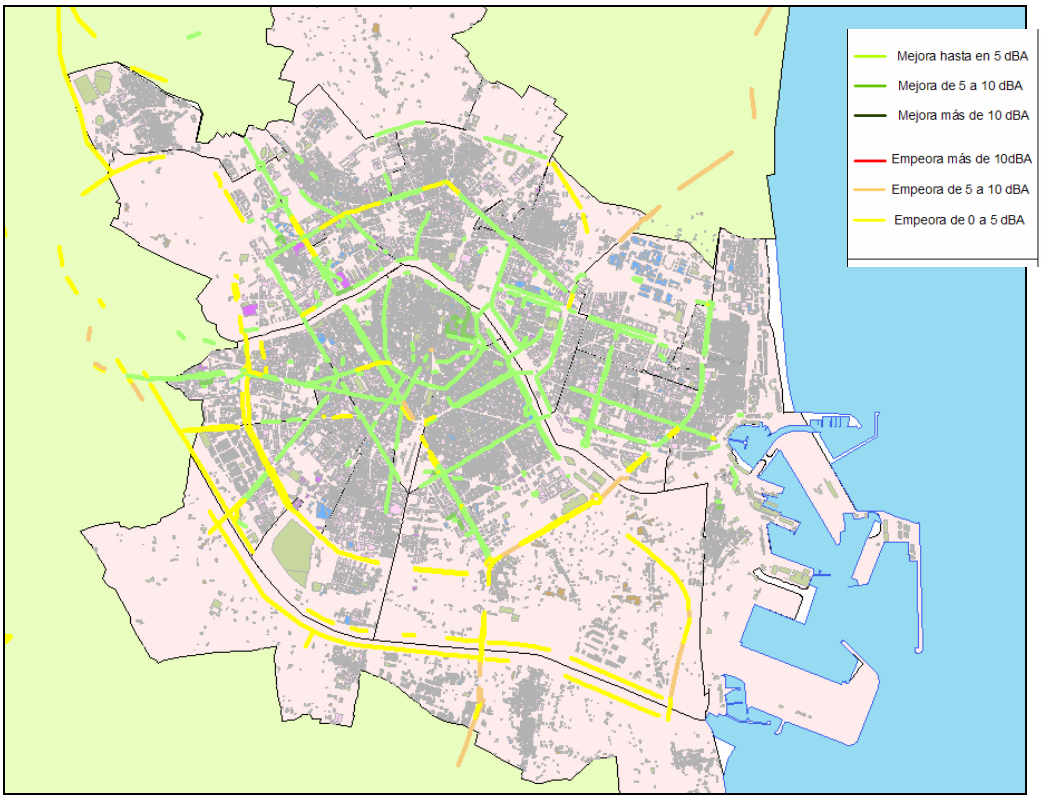


Figura 100: Diferencia de niveles de ruido estimados (Lden en dBA) en Valencia

Para evaluar los resultados de este estudio se han seleccionado las 500 vías con mayor tráfico del municipio, habiéndose encontrado 12 casos en los que no se estiman cambios significativos, y 449 calles o avenidas en donde se estima mejoren los niveles de ruido asociados al tráfico rodado. En el Anexo IV se puede consultar el listado completo de las principales calles analizadas.

Las principales avenidas y calles en donde se estima que disminuyan los niveles contaminación acústica asociada al tráfico rodado son las que se presentan en la tabla siguiente:

VÍA	MEJORA Lden
ALCALDE REIG	0-5 dBA
ALFONSO EL MAGNANIMO	0-5 dBA
ARAGON	0-5 dBA
ARCHIDUQUE CARLOS	0-5 dBA
BALEARES	0-5 dBA
BARCAS	0-5 dBA
CARDENAL BENLLOCH	0-5 dBA
CARDENAL VICENTE ENRIQUE Y TARANCON	0-5 dBA
CAVANILLES	0-5 dBA
CID	0-5 dBA
CIUDADELA	0-5 dBA
COLON	0-5 dBA
COMUNION DE SAN ESTEBAN	5-10 dBA
CONDE DE TRENOR	0-5 dBA
CORTS VALENCIANES, DE LES	0-5 dBA
CRONISTA RIVELLES	0-5 dBA
DOCTOR MOLINER	0-5 dBA
DON BOSCO (SALESIANO)	0-5 dBA
EDUARDO BOSCA	0-5 dBA
EMILIO ATTARD	0-5 dBA
ESPAÑA	0-5 dBA
FERNANDO EL CATOLICO	0-5 dBA
GENERAL AVILES	0-5 dBA
GENERAL ELIO	0-5 dBA
GENERAL GIL DOLZ	0-5 dBA
GENERAL PALANCA	0-5 dBA
GENERAL TOVAR	0-5 dBA
GERMANIAS	0-5 dBA
GIORGETA	0-5 dBA
GOBERNADOR VIEJO	0-5 dBA
GUADALAVIAR	0-5 dBA
GUILLEM DE CASTRO	0-5 dBA
HERMANOS MACHADO	0-5 dBA
INSTITUTO OBRERO DE VALENCIA	0-5 dBA
JACINTO BENAVENTE	0-5 dBA
JUAN VERDEGUER	0-5 dBA
LINARES	0-5 dBA
LLANO DE LA ZAIDIA	0-5 dBA
LLANO DEL REAL	0-5 dBA
LORCA	0-5 dBA
MANUEL DE FALLA	0-5 dBA
MANUEL SANCHIS GUARNER	0-5 dBA
MANUEL SOTO (INGENIERO)	0-5 dBA
MARQUES DEL TURIA	0-5 dBA
MENENDEZ PIDAL	0-5 dBA
MOSSEN MILA	0-5 dBA
NUEVE DE OCTUBRE	0-5 dBA
OBISPO AMIGO	0-5 dBA

(Continuación)

VÍA	MEJORA Lden
PADRE TOMAS MONTAÑANA	0-5 dBA
PALACIO DE JUSTICIA	0-5 dBA
PAZ	0-5 dBA
PECHINA	0-5 dBA
PEREZ GALDOS	0-5 dBA
PERIS Y VALERO	0-5 dBA
PINTOR BENEDITO	0-5 dBA
PINTOR LOPEZ	0-5 dBA
PINTOR SOROLLA	0-5 dBA
PIO BAROJA (ESCRITOR)	0-5 dBA
PIO XII	0-5 dBA
POETA LLORENTE	0-5 dBA
PORTA DE LA MAR	0-5 dBA
PRIMADO REIG	0-5 dBA
PUENTE DE ARAGON	0-5 dBA
PUENTE DE CAMPANAR	0-5 dBA
PUENTE DE LAS FLORES	0-5 dBA
PUENTE DE LAS GLORIAS VALENCIANAS	0-5 dBA
PUENTE DE MONTEOLIVETE	0-5 dBA
PUENTE DE SERRANOS	0-5 dBA
PUENTE DEL ANGEL CUSTODIO	0-5 dBA
PUENTE NUEVE DE OCTUBRE	0-5 dBA
PUERTO	0-5 dBA
RAMON Y CAJAL	0-5 dBA
SAN JOSE DE CALASANZ	0-5 dBA
SAN PIO V	0-5 dBA
TEMPLE	0-5 dBA
TENOR GARCIA ROMERO	0-5 dBA
TETUAN	0-5 dBA
TRINIDAD, LA	0-5 dBA
TRINQUETE DE CABALLEROS	0-5 dBA
XATIVA	0-5 dBA
ZARAGOZA	0-5 dBA

Tabla 70: Listado de calles que se estima disminuyan los niveles de ruido (Lden)

Del estudio realizado se concluye que globalmente el grado de contaminación acústica asociado al tráfico rodado en el municipio de Valencia disminuirá como consecuencia de la futuras obras de infraestructuras viarias a acometer.

11.7.2. Grandes operaciones ferroviarias y urbanas. Parque Central.

El proyecto de mayor impacto urbanístico que se va a ejecutar en los próximos años en la ciudad de Valencia, en base a las informaciones de la sociedad responsable de su ejecución, Valencia Parque Central Alta Velocidad, es la actuación denominada "Valencia Parque Central". Este gran proyecto, que se compone de un conjunto de operaciones en el ámbito ferroviario y urbanístico, va a suponer una indudable reducción en la contaminación acústica del municipio y, por sus características, se trata en sí mismo de un plan de acción de gran envergadura.

La actuación "Valencia Parque Central" es el resultado del convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, ADIF y RENFE Operadora para la reordenación de la red arterial ferroviaria de Valencia. A nivel ferroviario, la actuación permite incorporar la nueva línea de alta velocidad en la red arterial ferroviaria del área metropolitana de Valencia, mejorar los servicios de viajeros manteniendo la centralidad de la estación y su transformación en un gran nodo multimodal y mejorar los servicios de mercancías concentrando instalaciones y fomentando la intermodalidad. La integración del ferrocarril en la ciudad conlleva una serie de beneficios a nivel urbanístico, como la permeabilización del actual trazado ferroviario junto a una mejora urbanística que permite potenciar la zona con espacios ciudadanos, zonas verdes y equipamientos.

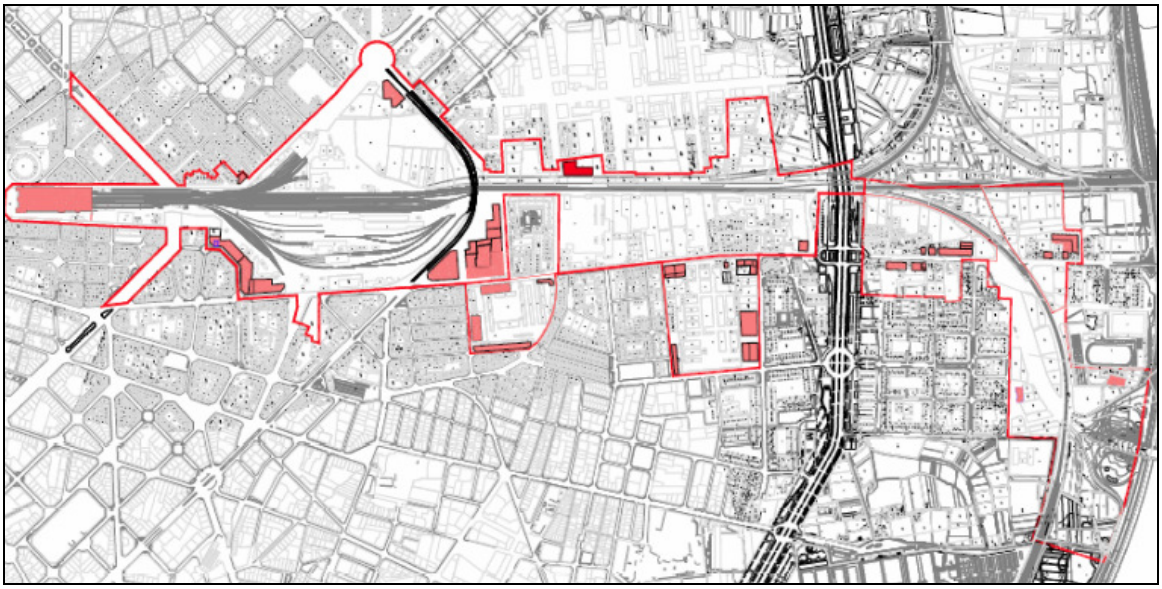


Figura 101: Vista general del emplazamiento del proyecto "Valencia Parque Central".

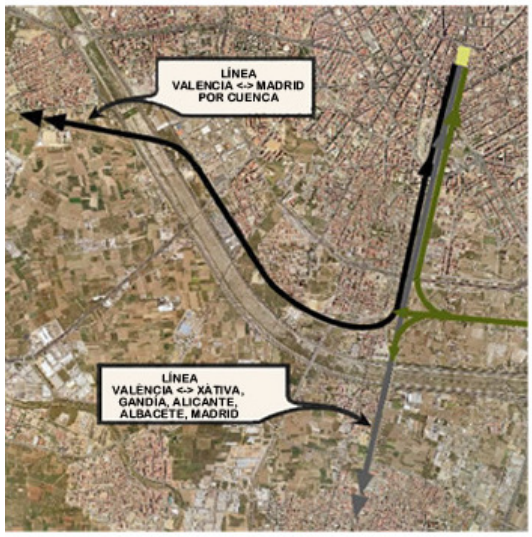
Operación ferroviaria

El conjunto de obras ferroviarias consiste en la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia y corresponde principalmente:

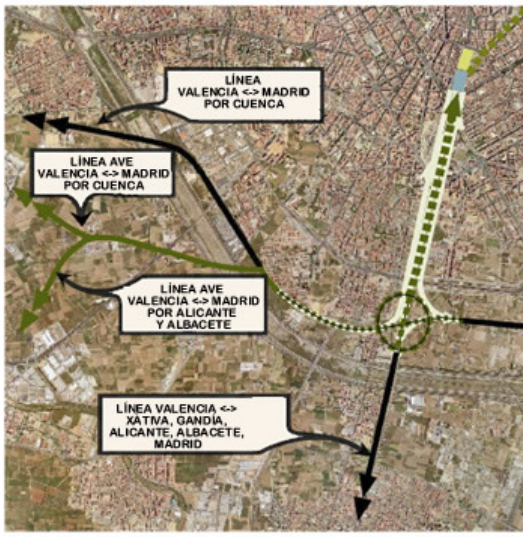
1. Un nuevo acceso ferroviario en alta velocidad a Valencia, que conecta por el sur con el entronque de las nuevas líneas de alta velocidad, Madrid-Valencia y el Corredor Mediterráneo (Alicante - Xativa - Valencia) situado entre Picanya y Xirivella y por el norte con la futura nueva línea de alta velocidad del Corredor Mediterraneo (Valencia - Castellón - Barcelona), en el término municipal de Meliana, después de atravesar toda la ciudad de Valencia en túnel.
2. El soterramiento de las vías de ferrocarril tanto convencionales como de alta velocidad, mediante la construcción de 9 km de nuevos túneles entre las inmediaciones de los barrios de San Marcelino y Camí Real y el límite del término municipal de Alboraia.
3. La creación de la nueva Estación Central de Valencia junto a la actual Estació del Nord, subterránea, que pierde su carácter de estación en fondo de saco, se convierte en estación pasante y se convierte en un gran nodo intermodal de transporte (alta velocidad, cercanías, metro, tranvía, bus y taxis)
4. La creación de la nuevas estaciones subterráneas de Aragón y Universidad.
5. El traslado de la estación de Vara de Quart y su conversión en la estación intermodal de Sant Isidre.
6. El traslado de las instalaciones ferroviarias de Parque Central y Valencia-Grao a Fuente de San Luis.
7. La creación en Fuente de San Luís de los Centros de Tratamiento Técnico (CTT) de ancho ibérico y ancho internacional (UIC).
8. La construcción de una vía para mercancías desde Fuente San Luís hasta el entronque de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia y el Corredor Mediterráneo.

Todo este conjunto de obras se ha dividido en las siguientes actuaciones:

- **Acceso Sur :** nuevo acceso sur ferroviario, con el que se pretende la incorporación de la nueva línea de Alta Velocidad en la red arterial ferroviaria de Valencia e incorpora una vía de tráfico mixto para mercancías .



Esquema actual del Acceso Sur
(Picanya - Valencia)



Esquema proyectado del Acceso Sur
(Picanya - Valencia)

- **Nudo Sur**: para mejorar la explotación de los servicios y la operatividad de toda la red, con el soterramiento del corredor ferroviario desde San Marcelino hasta el Bulevar Sur.

Esquema actual del Nudo Sur

Esquema proyectado del Nudo Sur

- **Canal de Acceso :** Soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la Estación del Norte desde el Bulevar Sud.

Esquema actual del Canal de Acceso

Esquema proyectado del Canal de Acceso

- Remodelación y ampliación de la **Estación del Norte** manteniendo la centralidad, su accesibilidad y fomentando la interconexión con otros modos de transporte de forma que Valencia Término se transforme en un nodo de interconexión de la red ferroviaria de alta velocidad y convencional con el sistema de transporte público del área metropolitana de Valencia, al tiempo que constituye en sí mismo un foco de actividad al servicio tanto de los usuarios del transporte público como de la revitalización del entorno urbano en el que se ubica.

- Mejora de **instalaciones en Fuente de San Luís**, acogiendo instalaciones existentes en la Estación del Norte actual y, en particular, mejora de los servicios de mercancías concentrando instalaciones y fomentando la intermodalidad en el transporte de mercancías con origen o destino en el área metropolitana de Valencia y principalmente con el Puerto de Valencia.

- Construcción del **eje pasante ferroviario** que resuelva la situación de la Estación del Norte de Valencia en fondo de saco, dando así continuidad a los servicios ferroviarios de Alta Velocidad del corredor del Mediterráneo así como los de cercanías. Incluye las nuevas estaciones de Aragón y Universidad

Situación ferroviaria actual

Situación ferroviaria futura

Una vez concluida la remodelación de la Red Arterial ferroviaria a través de la Actuación Parque Central y la Red de Metro de Valencia, el sistema de transporte público gozará de una alta capacidad de comunicación. Se estima que con el desarrollo de la red de transporte de metro, tranvía y cercanías, en combinación con las políticas de potenciación de la red de transporte en autobús urbano, se tenga como resultado un cambio en los hábitos de movilidad de los ciudadanos, un menor empleo del vehículo privado, y una reducción notoria de los niveles de contaminación acústica.

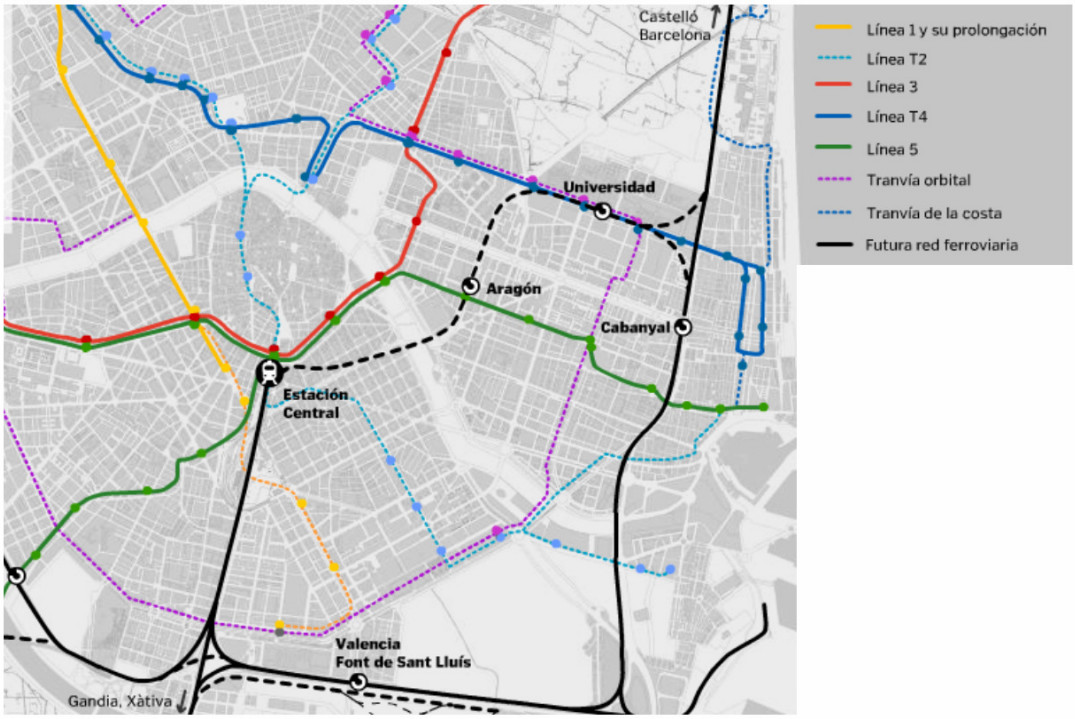


Figura 102: Futura red de transporte de metro, tranvía y cercanías

Operación urbanística

Con el soterramiento del ferrocarril, se recupera una parte de la ciudad, y se propone un proyecto urbanístico que tiene como eje la construcción de un gran parque en el centro Valencia que cambiará la calidad urbana de los barrios y distritos de su entorno. Además de jardines e itinerarios peatonales, el terreno liberado se destinará a otros usos como el residencial, o de equipamiento educativo, deportivo y administrativo.

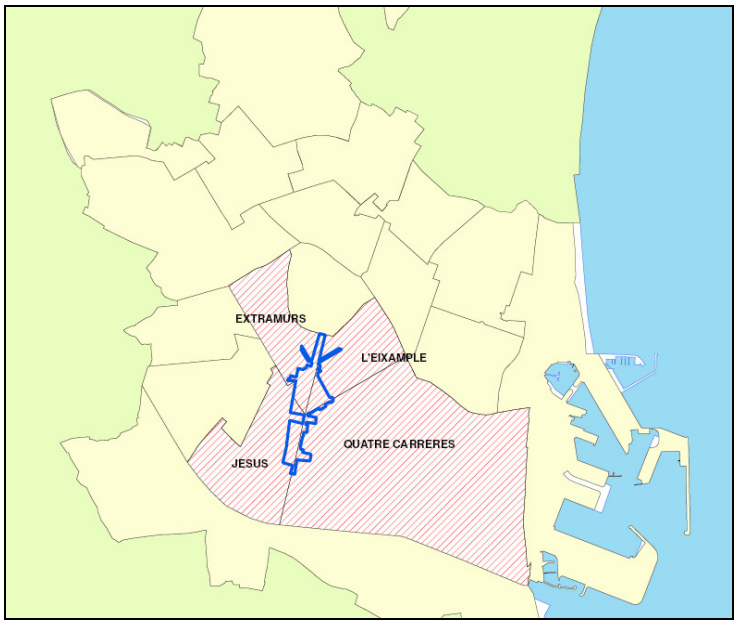


Figura 103: Distritos afectados por la actuación "Valencia Parque Central".

Los principales proyectos urbanísticos que comprende la actuación "Valencia Parque Central" son los dos siguientes:

- Creación de una gran zona verde y de equipamientos denominada **Parque Central**, que ocupará la mayor parte de la playa de vías y otros suelos limítrofes, con una superficie del orden de 230.000 m^2. Esta actuación permite urbanizar una zona degradada de antiguas edificaciones industriales en desuso.

- Actuaciones sobre la Red Viaria Estructurante
  - Creación del Bulevar García Lorca sobre el canal de acceso ferroviario. Esta actuación supondrá la apertura de una nueva vía de circulación de 80m de anchura.

- Supresión del Paso Superior entre la avenida de Giorgeta y la avenida Pérez Galdós. De este modo se eliminará uno de los puntos calientes de la ciudad por su grado de contaminación acústica.
- Supresión del Túnel de las Grandes Vías, sustituyéndolo por una plaza en superficie.

Figura 104: Resumen de las actuaciones urbanísticas estructurales del proyecto.

Los beneficios que aportará la ejecución de la actuación "Valencia Parque Central" serán de muy diversa índole, los más representativos se indican a continuación:

- Desaparición de una barrera urbanística histórica.
- Contribución a la permeabilidad de la trama urbana y a la movilidad geográfica.
- Aumento de la capacidad del transporte público y creación de nuevas estaciones.
- Fomento de la intermodalidad del puerto.
- Creación de nuevos espacios públicos para el municipio, dotación de nuevos equipamientos a los barrios implicados y recuperación de zonas degradadas del municipio.
- Incorporación de infraestructuras ferroviarias de vanguardia y conexión de la Comunidad Valenciana a la red de Alta Velocidad.

Consecuencia directa de estos beneficios será el descenso de los niveles acústicos asociados al tráfico ferroviario y al tráfico rodado no solo en el entorno del área de actuación sino también en el conjunto del municipio.

11.7.3. Actuaciones de fomento del transporte en bicicleta

Valencia es un municipio donde por bondad de su clima y por la suave orografía del terreno es posible el empleo de la bicicleta durante todo el año. En este sentido, y con el objetivo de potenciar el uso de transportes alternativos frente a los vehículos automóviles, y reducir de esta manera la contaminación acústica asociada al tráfico rodado, desde el Ayuntamiento de Valencia se propone potenciar el empleo de la bicicleta. En estos planes de acción se planea llevar a cabo, además de las actuaciones de construcción, renovación y mejora de infraestructuras ciclistas ya descrritas en apartados anteriores, la creación de un sistema de transporte público individualizado mediante la puesta a disposición del público de bicicletas y la implantación de paradas para su estacionamiento.

El proyecto consiste en poner a disposición del público, en una primera fase, 2500 bicicletas, así como la instalación de 250 unidades de estación base para su estacionamiento. El usuario podrá acceder al sistema en las estaciones base, mediante identificación personalizada, para la retirada y deposito de la bicicleta utilizada para su desplazamiento. El servicio lo compondrán los siguientes elementos:

Bicicletas

Las bicicletas, que serán de un modelo único, se caracterizarán por cumplir una serie de requisitos, como tener una imagen específica, estar dotada de elementos que permitan su identificación o tener elementos accesorios como cestas delanteras con capacidad de transporte de carteras y bolsos.

Estaciones base

Son instalaciones ubicadas en la vía pública mediante las que el usuario del servicio recoge y devuelve la bicicleta una vez utilizada.

Cumplirán como mínimo con los siguientes requisitos:

- Disponer en todas las estaciones de un elemento terminal de acceso al servicio, mediante la identificación del usuario, que debe permitir retirar y devolver las bicicletas, llevar a cabo consultas sobre la disponibilidad en otras estaciones más próximas, y asegurar justificantes de la operación por cualquier medio físico o electrónico.

- Tener un mínimo de 20 puntos de anclaje de la bicicleta para su depósito o estacionamiento una vez utilizada por el usuario.

En una primera fase se propone instalar 150 estaciones base hasta alcanzar un mínimo de 250 en fases posteriores. La ubicación propuesta aproximada para estas estaciones se presenta a continuación:

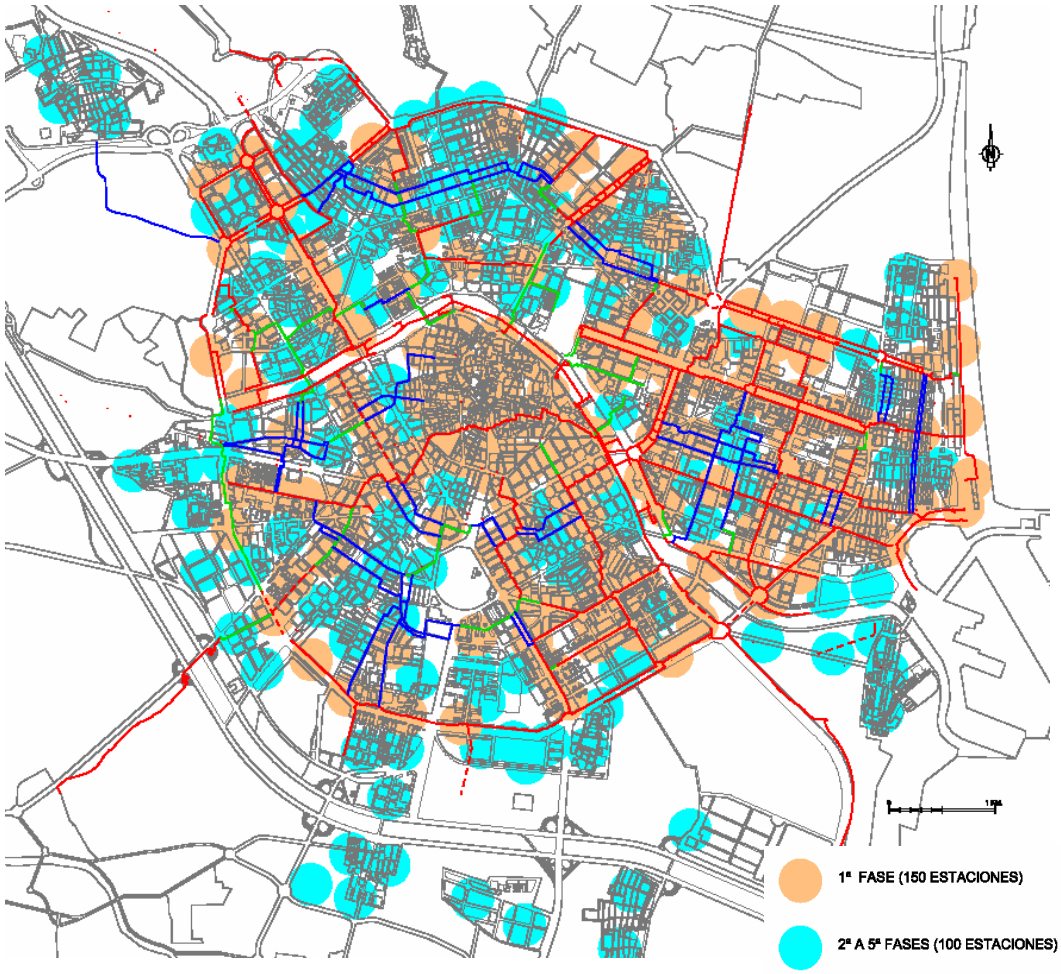


Figura 105: Localización aproximada de las estaciones base.

Sistema de gestión

El sistema de gestión del transporte público individual de bicicletas, habrá de contar con un conjunto de aplicaciones que permita llevar a cabo la realización de altas y bajas de usuarios, la gestión individualizada de cada uno de ellos y un control de uso de la bicicleta, que facilite la disponibilidad existente en las estaciones base, y que genere los avisos a usuarios por el método que se determine (físico o electrónico). También se valorará la existencia en las bicicletas de un sistema que permita identificarlas visualmente cuando su uso exceda de 24 horas.

12. FINANCIACIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN.

El Real Decreto1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, establece en su anexo V los requisitos mínimos de los planes de acción. Entre ellos se encuentra el incluir, si está disponible, información económica de las actuaciones propuestas.

En los presentes planes de acción se han detallado un elevado número de actuaciones, muchas de las cuales se corresponden con proyectos de obras y servicios que, pese a tener repercusión sobre la contaminación acústica del municipio, se enmarcan dentro de otros programas de actuación más generales. En este apartado se enumeran, del total de actuaciones aquí reflejadas, aquellas cuyo presupuesto está definido y cuya vinculación acústica es más evidente. El presupuesto total de los 64 proyectos elegidos asciende a 74.260.378,39€ . En la siguiente tabla se enumeran los proyectos seleccionados con su correspondiente presupuesto.

Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	PRESUPUESTO	PLAN ZONAL
1	Acondicionamiento de la pavimentación en el barrio del Cabañal (Poblats Maritims)	1.075.128,00€	Poblats Maritims
2	Acondicionamiento de la pavimentación en el barrio del Canyamelar (Poblats Maritims)	988.237,50€	Poblats Maritims
3	Acondicionamiento de la pavimentación en el barrio de la Ciudad Fallera (Benicalap)	520.270,00€	Benicalap
4	Renovación de infraestructuras en el barrio de Orriols (Rascanya)	1.042.648,38€	Rascanya
5	Renovación de infraestructuras de la avenida Gaspar Aguilar (entre los distritos de Patraix y Jesús)	2.709.348,20€	Patraix y Jesús
6	Renovación y mejora de calzadas con pavimento fonoabsorbente en la avenida Blasco Ibáñez (Plá del Real, Algirós y Poblats Maritims)	701.149,25€	Plá del Real, Algirós, Poblats Maritims
7	Renovación de aceras en calles del barrio de Monteolivete	459.966,84€	Quatre Carreres
8	Renovación de calzadas con pavimento fonoabsorbente en las Marginales del Río Turia	3.315.229,00€	Municipio de Valencia
9	Renovación de aceras y calzadas de la avenida Ruiz y Comes y calle Gloria en la pedanía de Castellar–Oliveral.	565.346,88€	Pobles del Sud
10	Renovación de calzadas en diversas calles del barrio de San Isidro (Patraix)	499.780,78€	Patraix
11	Renovación de aceras y calzadas en diversas calles del barrio del Grao (Poblats Maritims)	1.852.919,86€	Poblats Maritims
12	Renovación de infraestructuras viarias, mejoras medioambientales y de accesibilidad con pavimento fonoabsorbente en la avenida Primado Reig (Rascanya, el Plà del Real, La Saidia y Benimaclet)	1.975.544,57€	Rascanya, Plà del Real, Saidia y Benimaclet

(continuación)

Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	PRESUPUESTO	
13	Renovación de pavimentos y aceras en Cecilio Plá, Río Bidasoa y Hnos. Machado en el barrio de Torrefiel (Rascanya)	241.708,12€	Rascanya
14	Renovación y mejora de aceras y calzadas en las Pedanías de la ciudad de Valencia.	999.594,81€	Municipio de Valencia
15	Acondicionamiento de diversos tramos de calzada con pavimento fonoabsorbente en las calles Constitución y Sagunto (Rascanya y La Saidia)	341.923,44€	Rascanya y La Saidia
16	Acondicionamiento de la pavimentación en diversas calles del barrio Patraix (Patraix)	598.273,57 €	Patraix
17	Adecuación de las infraestructuras en la Carrera Fuente de San Luis (Quatre Carreres)	2.712.729,50€	Quatre Carreres
18	Acondicionamiento de la pavimentación de José María Orense.	225.760,59€	Algirós
19	Renovación de aceras y calzadas en diversas calles del distrito de Olivereta.	549.937,19€	L´Olivereta
20	Peatonalización de la calle Nuestra Señora de Gracia	167.952,69€	Ciutat Vella
21	Renovación y mejora de las infraestructuras viarias y la accesibilidad mediante la instalación de pavimento fonoabsorbente en el barrio Na Rovella.	1.296.347,49€	Quatre Carreres
22	Renovación de infraestructuras viarias, mejoras ambientales y de accesibilidad, con pavimento fonoabsorbente, en la avenida Doctor Peset Aleixandre	1.617.304,88€	Benicalap, Rascanya, La Saidia
23	Reurbanización de las calles Bisbe, Monjas de Santa Catalina y Poeta Quintana	446.792,03€	Ciutat Vella
24	Renovación de infraestructuras viarias, mejoras medioambientales y de accesibilidad en la avenida Mediterráneo y adyacentes (Poblats Maritims)	1.300.000,00€	Poblats Maritims
25	Renovación de infraestructuras viarias, mejoras medioambientales y de accesibilidad, con pavimento fonoabsorbente, en la avenida Campanar	1.142.731,88€	Campanar
26	Renovación y mejora del pavimento destinado al carril-bici en el municipio de Valencia.	2.499.885,75€	Municipio de Valencia
27	Mejora de la red de transporte para bicicletas en el jardín del río Turia y su entorno.	2.000.000,00€	Municipio de Valencia
28	Construcción de infraestructuras ciclistas en Campanar-Benicalap.	770.146,39€	Campanar, Benicalap.
29	Construcción de infraestructuras ciclistas en Rascanya-Benimaclet-La Saidia.	683.816,37€	Rascanya, Benimaclet, La Saidia.
30	Construcción de infraestructuras ciclistas en L'Olivereta-Extramurs.	962.454,91€	L'Olivereta, Extramurs.
31	Construcción de infraestructuras ciclistas de conexión para la mejora de la accesibilidad en la red de itinerarios ciclistas.	1.000.000,00€	Municipio de Valencia
32	Rotonda para mejora Intersección Camino Benifaraig a Moncada.	203.276,30€	-
33	Remodelación intersección calles Eugenia Viñes y Mediterráneo.	447.423,24€	Poblats Maritims
34	Medidas correctoras contra la contaminación acústica el colegio público municipal Fernando de los Ríos.	57.942,00€	Quatre Carreres
35	Medidas correctoras contra la contaminación acústica el colegio público municipal Santiago de Grisolía.	57.327,00€	Algirós
36	Medidas correctoras contra la contaminación acústica el CPM Pinedo.	57.504,68€	Pobles del Sud
37	Medidas correctoras contra la contaminación acústica el colegio público municipal de Benimaclet	57.942,00€	Benimaclet
38	Medidas correctoras contra la contaminación acústica el colegio Comunidad Valenciana	57.942,00€	Campanar
39	Medidas correctoras contra la contaminación acústica el colegio Primer Marqués del Turia	57.768,00€	Plá del Real

(continuación 2)

Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	PRESUPUESTO	
40	Medidas correctoras contra la contaminación acústica en el entorno de la promoción de viviendas “Valturia”	209.902,00€	Pobles del Sud
41	Construcción de infraestructuras complementarias al viario de la V-30-N-335. Pantallas acústicas en el entorno de la V-30.	1.000.000,00€	Pobles del Sud
42	Renovación de aceras y calzadas en diversas calles del barrio de l´Hort de Senabre (Jesús)	999.840,19€	Jesús
43	Reurbanización de la calle Moratín	309.744,34€	Ciutat Vella
44	Renovación y mejora de calzadas con pavimentos fonoabsorbentes en las grandes vías Fernando el Católico y Ramón y Cajal	2.389.402€	Extramurs
45	Infraestructuras de urbanización en el eje Literato Azorín y adyacentes del barrio de Ruzafa	4.964.446,20€	L´Eixample
46	Reurbanización y adecuación de la plaza Ángel y adyacentes del barrio del Carmen.	850.000€	Ciutat Vella
47	Peatonalización de la calle Cervantes.	349.884,78 €	Extramurs
48	Infraestructuras de reurbanización en la calle Maestro Aguilar del Barrio Ruzafa	2.153.039,11€	L´Eixample
49	Infraestructuras de urbanización en el eje Pedro III El Grande del barrio de Ruzafa	2.242.235.17€	L´Eixample
50	Reurbanización de las calles Roger de Lauria, Pascual y Genís, Correos y Pérez Pujol	1.456.522,38€	Ciutat Vella
51	Infraestructura viaria, mejoras medioambientales y accesibilidad en C. Barraca.	3.133.719,06€	Poblats Maritims
52	Renovación de infraestructura viaria, mejoras medioambientales y accesibilidad en calle La Barraca entre Pescadores y Los Naranjos	2.610.696,14€	Poblats Maritims
53	Remodelación de la avenida Constitución, entre Primado Reig y Conde Lumieres	542.394,94€	Rascanya, La Saidia
54	Infraestructuras de urbanización en el eje Denia y adyacentes del barrio de Ruzafa	3.467.674,76€	L´Eixample
55	Reurbanización de las calles Garrigues y La Sangre	404.419,31€	Ciutat Vella
56	Reurbanización de las calles Murillo, Caballero, Portal de Valldigna, Plaza de Manises y adyacentes	1.206.961,65€	Ciutat Vella
57	Infraestructuras de urbanización en el eje Cádiz del barrio de Ruzafa	2.485.204,76€	L´Eixample
58	Renovación y mejora del carril bici en la ciudad de Valencia	1.599.940,89€	Municipio de Valencia
59	Acondicionamiento de la calle Ignacio Zuloaga en el barrio de Nazaret	399.620€	Poblats Maritims
60	Reurbanización de la Plaza Vicente Iborra y adyacentes	319.460,46€	Ciutat Vella
61	Reurbanización de la calle Ruzafa, Plaza Doctor Landete, Plaza Barón de Cortés y adyacentes.	2.653.585,76€	L´Eixample
62	Construcción de infraestructuras ciclistas en Jesús-Patraix	832.111,80€	Jesús, Patraix
63	Construcción de infraestructuras ciclistas en Quatre Carreres, L´Eixample, Plà del Real, Algirós, Camins al Grau y Poblats Maritims	744.518,60€	Quatre Carreres, L´Eixample, Plà del Real, Algirós, Camins al Grau, Poblats Maritims
64	Renovación de infraestructura viaria, mejoras medioambientales y accesibilidad al final de la Avenida Blasco Ibáñez	675.000€	Plá del Real, Algirós, Poblats Maritims.

Tabla 71: Resumen del presupuesto de los proyectos con mayor relevancia acústica.

13. RELACIÓN DE ALEGACIONES RECIBIDAS.

Una vez presentados los trabajos, en cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 37/2003, del Ruido, el Documento de Planes de Acción en materia de contaminación acústica estuvo a disposición del público en el Servicio de Contaminación Acústica del Ayuntamiento de Valencia, en la avenida de Francia, nº 60, y en la página web del Ayuntamiento de Valencia, en el periodo de un mes, con fecha de inicio 30 de diciembre de 2009 tal y como se anuncion en el DOGV.

Se han recibido tres alegaciones a los Planes de Acción. Dos de ellas hacen referencia a la solicitud de actuaciones concretas sobre una calle del municipio, mientras que en la tercera se solicita incluir como integrantes del Órgano Gestor de la contaminación acústica a distintos agentes, instituciones y asociaciones.

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos demográficos por distrito 16
Tabla 2. Objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes. 29
Tabla 3. Población afectada según rango de superación de niveles permitidos por periodo 30
Tabla 4. Población expuesta según niveles de ruido en periodo día 36
Tabla 5. Población expuesta según niveles de ruido en periodo tarde 37
Tabla 6. Población expuesta según niveles de ruido en periodo noche 38
Tabla 7. Medida 1: Elaboración de un Plan de Movilidad. 60
Tabla 8. Medida 2: Incremento de controles acústicos sobre vehículos. 61
Tabla 9. Medida 3: Promoción de vehículos eléctricos e híbridos. 62
Tabla 10: Medida 4: Mejora acústica de pavimentos. 64
Tabla 11. Medida 5 : Reducción de velocidad 67
Tabla 12. Medida 6: Control de velocidad 68
Tabla 13. Medida 7: Mejoras en la urbanización de calles y barrios 69
Tabla 14. Medida 8: Reducción del tráfico en el centro histórico 70
Tabla 15. Medida 9: Mejora de la información sobre el tráfico 71
Tabla 16. Medida 10: Impulso del transporte público 73
Tabla 17. Medida 11: Elaboración de un Plan Director de Bicicletas 74
Tabla 18. Medida 12: Fomento de los desplazamientos en bicicleta. 76
Tabla 19. Medida 13: Desarrollo de un registro municipal de bicicletas. 79
Tabla 20. Medida 14: Control de emisiones sonoras de vehículos municipales. 80
Tabla 21: Medida 15: Control y gestión de aparcamientos. 84
Tabla 22: Medida 16: Fomento del uso de neumáticos silenciosos. 85
Tabla 23: Medida 17: Reducción del ruido de las grandes infraestructuras viarias. 86
Tabla 24: Medida 18: Reducción del ruido de ferrocarril. 88
Tabla 25: Medida 19: Reducción del ruido de las actividades portuarias. 89
Tabla 26: Medida 20: Reducción del ruido por tráfico aéreo. 91
Tabla 27. Medida 21: Control de actividades industriales, comerciales y de servicio. 92
Tabla 28: Medida 22: Mejora acústica en los sistemas de recogida de residuos. 94
Tabla 29. Medida 23: Control de ruido de tareas de limpieza y recogida de residuos sólidos 95
Tabla 30. Medida 24: Control de ruido de las tareas de jardinería 96
Tabla 31. Medida 25: Definición y gestión de Zonas Acústicamente Saturadas (ZAS). 97
Tabla 32. Medida 26: Limitación de Actividades en zonas de uso residencial. 98
Tabla 33. Medida 27: Elaboración de un plan para zonas de ocio nocturno. 99
Tabla 34: Medida 28: Control de actividades mediante limitadores de potencia sonora. 101
Tabla 35: Medida 29: Control y gestión de festejos y celebraciones en la vía pública. 103
Tabla 36. Medida 30: Control de la emisión sonora de obras y maquinaria 104
Tabla 37. Medida 31: Instalación de pantallas acústicas 105
Tabla 38. Medida 32: Instalación de pantallas acústicas en colegios municipales. 106
Tabla 39. Medida 33: Insonorización de túneles 107
Tabla 40. Medida 34: Variable acústica en los nuevos desarrollos urbanísticos. 109
Tabla 41. Medida 35: Control de licencias urbanísticas 112
Tabla 42. Medida 36: Formación y sensibilización de profesionales 113
Tabla 43. Medida 37: Formación y sensibilización ciudadana. 114
Tabla 44. Medida 38: Concurso de ideas para la lucha contra el ruido 115
Tabla 45. Medida 39: Creación de una "Patrulla Verde" 116
Tabla 46: Listado de medidas de carácter general 122
Tabla 47: Listado de calles peatonalizadas en el periodo 2003-2008. 124
Tabla 48: Listado de futuras calles peatonales. 125
Tabla 49: Listado de calles reasfaltadas en el distrito de Ciutat Vella. 131
Tabla 50: Listado de calles que se tiene previsto reasfaltar en un futuro próximo. 132
Tabla 51: Ficha resumen distrito Ciutat Vella 146
Tabla 52: Listado de medidas de carácter general 151
Tabla 53: Listado de calles reasfaltadas en el distrio de L´Eixample en el pasado. 154
Tabla 54: Listado de calles sobre las que se va a actuar en el futuro. 154
Tabla 55. Ficha resumen del distrito de L´Eixample 168

Tabla 56: Listado de medidas de carácter general ____ 173
Tabla 57: Listado de calles reasfaltadas en el pasado. ____ 174
Tabla 58: Listado de calles que se tienen previsto reasfaltar en el futuro. ____ 175
Tabla 59. Ficha resumen para el distrito de Extramurs. ____ 188
Tabla 60. Listado de medidas de carácter general ____ 193
Tabla 61: Calles del distrito que han sido reasfaltadas en el pasado. ____ 194
Tabla 62. Ficha resumen del distrito del Plà del Real ____ 210
Tabla 63: Listado de medidas de carácter general ____ 214
Tabla 64: Listado de calles reasfaltadas en el distrito de Camins al Grau. ____ 215
Tabla 65: Listado de calles que se propone reasfaltar en el futuro. ____ 216
Tabla 66. Ficha resumen de las actuaciones previstas en el distrito. ____ 226
Tabla 67: Listado de medidas de carácter general aplicadas a Campanar ____ 230
Tabla 68: Listado de calles sobre las que se va a actuar en el futuro. ____ 231
Tabla 69. Ficha resumen del distrito de Campanar. ____ 238
Tabla 70: Listado de calles que se estima disminuyan los niveles de ruido (Lden) ____ 300
Tabla 71: Resumen del presupuesto de los proyectos con mayor relevancia acústica. ____ 313

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Localización del término municipal de Valencia. 11
Figura 2. División administrativa del término municipal de Valencia 14
Figura 3. Mapa de curvas isófonas para el período de día 31
Figura 4. Mapa de curva isófonas para el período de tarde 32
Figura 5. Mapa de curvas isófonas para el período de noche 33
Figura 6. Gráfico de la población expuesta según niveles de ruido en periodo día. 36
Figura 7. Gráfico de la población expuesta según niveles de ruido en periodo tarde. 37
Figura 8. Gráfico de la población expuesta según niveles de ruido en periodo noche. 38
Figura 9. Estructura de los Planes de Acción 50
Figura 10. Organigrama del Servicio de Contaminación Acústica 54
Figura 11. Esquema de las medidas creadas para los planes de acción. 59
Figura 12. Ubicación de los distintos distritos. 117
Figura 13: Ubicación de los distintos barrios del distrito de Ciutat Vella. 119
Figura 14: Distribución de las zonas peatonales actuales y futuras en el distrito. 126
Figura 15: Afección acústica actual en fachadas en periodo día. 127
Figura 16: Afección acústica futura en fachadas en periodo día. 128
Figura 17: Afección acústica actual en fachadas en periodo noche. 129
Figura 18: Afección acústica futura en fachadas en periodo noche. 130
Figura 19: Afección sonora en día antes del reasfaltado de calles en Ciutat Vella 133
Figura 20: Afección sonora en día tras el reasfaltado de calles en Ciutat Vella 134
Figura 21: Afección sonora en noche antes del reasfaltado de calles en Ciutat Vella 135
Figura 22: Afección sonora en noche tras el reasfaltado de calles en Ciutat Vella 136
Figura 23: Distribución del carril bici en el distrito de Ciutat Vella. 139
Figura 24: Ubicación del aparcamiento Vinatea-Hospital en el distrito de Ciutat Vella. 140
Figura 25: Ubicación de las zonas de ocio en el distrito de Ciutat Vella. 142
Figura 26: Ubicación de contenedores con carga lateral 144
Figura 27: Ubicación de los distintos barrios del distrito de L´Eixample. 148
Figura 28: Ubicación del barrio de Russafa dentro del distrito. 152
Figura 29: Ubicación de las calles afectadas por actuación en el Bº Russafa(L´Eixample) 153
Figura 30: Niveles de afección sonora (Ldía) en L'Eixample previos al reasfaltado de vías. 155
Figura 31: Niveles de afección sonora (Ldía) en L'Eixample tras el reasfaltado decalles. 156
Figura 32: Niveles de afección sonora (Lnoche) en L'Eixample previos al reasfaltado. 157
Figura 33: Niveles de afección sonora (Lnoche) en L'Eixample tras el reasfaltado de vías. 158
Figura 34: Delimitación de la actuación correspondiente al proyecto "Parque Central". 160
Figura 35: Distribución del carril bici por el distrito de L´Eixample. 163
Figura 36: Distribución de futuras ciclocalles en el distrito de L´Eixample. 164
Figura 37: ubicación de los aparcamientos en el distrito de L´Eixample. 165
Figura 38: Zonas de ocio en el distrito de L´Eixample. 167
Figura 39: Ubicación de los distintos barrios del distrito de Extramurs. 170
Figura 40: Localización de las calles que ya han sido reasfaltadas en el distrito. 175
Figura 41: Niveles de afección sonora en periodo día antes de la medida. 176
Figura 42: Niveles de afección sonora en periodo día después de la medida. 177
Figura 43: Niveles de afección sonora en periodo noche después de la medida. 178
Figura 44: Niveles de afección sonora en periodo noche después de la medida. 179
Figura 45: Límites de la actuación del proyecto " Valencia Parque Central" 181
Figura 46: Recorrido del carril bici por el distrito de Extramurs. 183
Figura 47: Localización de las ciclocalles propuestas en el distrito. 184
Figura 48: Localización de los aparcamientos en el distrito de Extramurs. 185
Figura 49: Barrios del distrito del Pla del Real 189
Figura 50: Ubicación de la avenida de Vicente Blasco Ibáñez 195
Figura 51: Ubicación de la avenida Primado Reig. 196
Figura 52: Niveles afección sonora previos a la adopción de la medida en periodo día. 197
Figura 53: Niveles afección sonora tras la adopción de la medida en periodo día. 198
Figura 54: Niveles afección sonora previos a la adopción de la medida en periodo noche. 199

Figura 55: Niveles afección sonora tras la adopción de la medida en periodo noche. 200
Figura 56: Distribución del carril bici por el distrito del Pla del Real 203
Figura 57. Señalización, tanto vertical como horizontal, de las ciclocalles. 204
Figura 58. Localización de la "ciclocalle" Sancho Tello. 204
Figura 59: Localización de las zonas de ocio en el distrito del Plà del Real. 206
Figura 60: Plano de las líneas de transporte existentes desde Estación Central 207
Figura 61: Vista general de la futura estación de cercanías de Aragón. 208
Figura 62: Vista general del centro educativo Primer Marqués del Turia. 209
Figura 63: Situación de la futura pantalla acústica en el centro educativo. 209
Figura 64: El distrito de Camins al Grau y sus barrios. 211
Figura 65: Afección sonora en período día previa al reasfaltado en Camins al Grau 217
Figura 66: Afección sonora (Ldía) tras el reasfaltado de calles en Camins al Grau. 218
Figura 67: Afección sonora en las vías de Camins al Frau antes del reasfaltado (Lnoche). 219
Figura 68: Afección sonora en las vías de Camins al Grau tras el reasfaltado (Lnoche). 220
Figura 69: Distribución del carril bici por el distrito de Camins al Grau. 222
Figura 70: Distribución de las futuras ciclocalles por el distrito de Camins al Grau. 224
Figura 71: Localización de los aparcamientos en fase de tramitación del distrito. 225
Figura 72: Ubicación de los distintos barrios del distrito de Campanar. 227
Figura 73: Cambio de los niveles afección sonora con el reasfaltado de calles en Campanar en periodo día. 232
Figura 74: Cambio en niveles afección sonora con reasfaltado de calles en Campanar en periodo noche. 233
Figura 75: Distribución de las infraestructuras ciclistas por el distrito de Campanar. 236
Figura 76: Ubicación de la futura pantalla acústica en el colegio Comunidad Valenciana. 237
Figura 77: Barrios del distrito de Benimaclet 239
Figura 78: Distribución de las infraestructuras para ciclistas en el distrito de Benimaclet. 242
Figura 79: Ubicación de la futura pantalla acústica en el colegio de Benimaclet. 243
Figura 80: Barrios del distrito de La Saidia 244
Figura 81: Distribución de las infraestructuras ciclistas en el distrito de La Saidia. 248
Figura 82: Barrios del distrito de Patraix 249
Figura 83: Infraestructuras ciclistas en el distrito de Patraix. 253
Figura 84: Barrios del distrito de Quatre Carreres. 254
Figura 85: Ubicación de la futura pantalla acústica en el colegio Fernando de los Ríos. 257
Figura 86: Barrios del distrito de Jesús. 258
Figura 87: Infraestructuras ciclistas en el distrito de Jesús. 262
Figura 88: Barrios que conforman el distrito de Poblats Maritims. 263
Figura 89: Barrios que conforman el distrito de Rascanya. 267
Figura 90: Infraestructuras ciclistas en el distrito de Rascanya. 272
Figura 91: Barrios que conforman el distrito de Poblats del Sud. 273
Figura 92: Ubicación de la futura pantalla acústica en el colegio Pinedo. 275
Figura 93: Localización de pantalla acústica que se va a instalar. 275
Figura 94: Barrios que conforman el distrito de Benicalap. 277
Figura 95: Infraestructuras ciclistas en el distrito de Benicalap. 280
Figura 96: Barrios que conforman el distrito de L´Olivereta. 281
Figura 97: Infraestructuras ciclistas en el distrito de L´Olivereta. 284
Figura 98: Barrios del distrito de Algirós. 285
Figura 99: Ubicación de la futura pantalla acústica en el colegio Santiago de Grisolia. 287
Figura 100: Diferencia de niveles de ruido estimados (Lden en dBA) en Valencia 298
Figura 101: Vista general del emplazamiento del proyecto "Valencia Parque Central". 301
Figura 102: Futura red de transporte de metro, tranvía y cercanías 305
Figura 103: Distritos afectados por la actuación "Valencia Parque Central". 306
Figura 104: Resumen de las actuaciones urbanísticas estructurales del proyecto. 307
Figura 105: Localización aproximada de las estaciones base. 309

GLOSARIO

A continuación se presenta un resumen de los términos más relevantes utilizados en la redacción de los presentes planes de acción en materia de contaminación acústica, con el fin de ayudar al lector a comprender mejor los significados de dichos términos:

- **Actividades**: cualquier instalación, establecimiento o actividad, públicos o privados, de naturaleza industrial, comercial, de servicios o de almacenamiento.
- **Aglomeración**: porción de un territorio, con más de 100.000 habitantes, delimitada por la administración competente que es considerada zona urbanizada por dicha administración.
- **Aparcamiento no permitido**: no esta permitido el aparcamiento en ninguna zona de la calle.
- **Aparcamiento en la vía pública**: Estacionamiento en vía pública en carriles acondicionados, ya sea en línea o en batería, sin ningún tipo de regulación.
- **Aparcamiento regulado por ORA o zona azul:** Estacionamiento permitido en determinadas zonas, reguladas generalmente mediante una limitación restrictiva en cuanto al tiempo de estacionamiento: zonas azules, zonas verdes, de una hora, etc...
- **Aparcamiento restringido**: Aparcamiento sólo permitido a determinados tipos de vehículos: centros oficiales, seguridad, etc. o con restricciones en cuanto al periodo en el cual está permitido el estacionamiento.
- **Área acústica**: ámbito territorial, delimitado por la Administración competente, que presenta el mismo objetivo de calidad acústica.
- **Área urbanizada**: superficie del territorio que reúna los requisitos establecidos en la legislación urbanística aplicable para ser clasificada como suelo urbano o urbanizado y siempre que se encuentre ya integrada, de manera legal y efectiva, en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población. Se entenderá que así ocurre cuando las parcelas, estando o no edificadas, cuenten con las dotaciones y los servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión a las instalaciones en funcionamiento.

- **Calidad acústica**: grado de adecuación de las características acústicas de un espacio a las actividades que se realizan en su ámbito.
- **Calle peatonal**: Calle dónde no está permitido el tráfico de vehículos, excepto aquellos de servicios o urgencias.
- **Calle de coexistencia**: Aquella en la que se ha eliminado la diferencia de nivel entre calzada y acera, permitiendo el paso de peatones y vehículos a velocidad moderada.
- **Carril-bici:** infraestructura pública destinada de forma exclusiva o compartida a la circulación de bicicletas.
- **Ciclocalles**: vías de un sólo carril en la que, además de tener prioridad los ciclistas, la velocidad máxima de circulación queda limitada a 30 kilómetros por hora mediante señales de tráfico verticales y horizontales, es decir, pintadas en la calzada.
- **Contaminación acústica**: presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que impliquen molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente.
- **Efectos nocivos**: los efectos negativos sobre la salud humana o sobre el medio ambiente.
- **Emisor acústico**: cualquier actividad, infraestructura, equipo, maquinaria o comportamiento que genere contaminación acústica.
- **Evaluación acústica**: el resultado de aplicar cualquier método que permita calcular, predecir, estimar o medir la calidad acústica y los efectos de la contaminación acústica.
- **Gran eje viario**: cualquier carretera con un tráfico superior a tres millones de vehículos por año.
- **Gran eje ferroviario**: cualquier vía férrea con un tráfico superior a 30.000 trenes al año.
- **Gran aeropuerto:** cualquier aeropuerto civil con más de 50.000 movimiento por año, considerando como movimientos tanto los despegues como los aterrizajes, con exclusión de los que se efectúen únicamente a efectos de formación en aeronaves ligeras.

- **IMD (Intensidad Media Diaria**): Número total de vehículos que pasan durante un año por una sección transversal de la carretera, dividido por el número de días del año
- **Índice acústico**: magnitud física para describir la contaminación acústica, que tiene relación con los efectos producidos por ésta.
- **Índice de emisión:** índice acústico relativo a la contaminación acústica generada por un emisor.
- **Índice de inmisión**: índice acústico relativo a la contaminación acústica existente en un lugar durante un tiempo determinado.
- **Lden (Índice de ruido día-tarde-noche):** el índice de ruido asociado a la molestia global.
- **Ld (Índice de ruido día):** el índice de ruido asociado a la molestia durante el período día, equivalente al Lday (Indicador de ruido diurno).
- **Le (Índice de ruido tarde):** el índice de ruido asociado a la molestia durante el período tarde, equivalente al Levening (Indicador de ruido en período vespertino).
- **Ln (Índice de ruido noche):** el índice de ruido correspondiente a la alteración del sueño, equivalente al Lnight (Indicador de ruido en periodo nocturno).
- **Mapa de ruido**: la presentación de datos sobre una situación acústica existente o pronosticada en función de un índice de ruido, en la que se indicará la superación de cualquier valor límite pertinente vigente, el número de personas afectadas en una zona específica o el número de viviendas expuestas a determinados valores de un índice de ruido en una zona específica.
- **Mobiliario urbano**: Conjunto de elementos que, integrados en el espacio urbano, son utilizados por los usuarios de distintos modos, contribuyendo a la mejora del confort urbano, y ofreciendo un servicio. Se indica la existencia de aquellos elementos que inciden en la mejora de la calidad urbana de los ejes comerciales analizados
- **Molestia:** el grado de perturbación que provoca el ruido o las vibraciones a la población, determinado mediante encuestas sobre el terreno.
- **Movilidad sostenible:** conjunto de procesos y acciones orientados a conseguir como objetivo final un uso racional de los medios de transporte por parte tanto de los particulares como de los profesionales.

- **Objetivo de calidad acústica**: conjunto de requisitos que, en relación con la contaminación acústica, deben cumplirse en un momento dado en un espacio determinado.
- **Pavimento fonoabsorbente**: asfalto que presenta características técnicas especiales que permiten reducir el impacto acústico asociado al tráfico rodado.
- **Planes de acción**: los planes encaminados a afrontar las cuestiones relativas a ruido y a sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuere necesario.
- **Planificación acústica**: el control del ruido futuro mediante medidas planificadas, como la ordenación territorial, la ingeniería de sistemas de gestión del tráfico, la ordenación de la circulación, la reducción del ruido con medidas de aislamiento acústico y la lucha contra el ruido en su origen.
- **Sistema de control de velocidad**: Sistema que permite descubrir la presencia y posición en el espacio de un cuerpo que no se ve mediante la emisión de ondas radioeléctricas que, al chocar con dicho objeto, vuelven al punto de observación, dónde son detectadas por un aparato de especiales características.
- **Relación dosis-efecto**: la relación entre el valor de un índice de ruido y un efecto nocivo.
- **Ruido ambiental**: el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por emplazamientos de actividades industriales como los descritos en el anexo I de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.
- **Transporte público**: transporte que se realiza por cuenta ajena generalmente mediante contraprestación económica.
- **Transporte privado**: transporte que se lleva a cabo por cuenta propia para satisfacer necesidades particulares o como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas de la misma persona física o jurídica directamente vinculada al desarrollo de sus actividades.
- **Valor límite de emisión**: un valor de Lden o Ln, o en su caso Ld y Le, que no deber ser sobrepasado y que, de superarse, obliga a las autoridades competentes a prever o a aplicar medidas tendentes a evitar tal superación. Los valores límite pueden variar en función de la fuente emisora de ruido

(ruido del tráfico rodado, ferroviario o aéreo, ruido industrial, etc.), del entorno o de la distinta vulnerabilidad al ruido de los grupos de población; pueden ser distintos de una situación existente a una nueva situación (cuando cambia la fuente de ruido o el uso dado al entorno)..

- **Valor límite de inmisión**: valor del índice de inmisión que no debe ser sobrepasado en un lugar durante un determinado período de tiempo, medido con arreglo a unas condiciones establecidas.
- **Vehículo eléctrico híbrido**: es un vehículo de propulsión alternativa movido por energía eléctrica proveniente de baterías y, alternativamente, de un motor de combustión interna que mueve un generador. Normalmente, el motor también puede impulsar las ruedas en forma directa. En el diseño de un automóvil híbrido, el motor térmico es la fuente de energía que se utiliza como última opción, y se dispone un sistema electrónico para determinar qué motor usar y cuándo hacerlo.
- **Vehículo a motor**: vehículo provisto de motor para su propulsión.
- **Zonas de servidumbre acústica**: sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquellos.
- **Zona tranquila en una aglomeración**: un espacio, delimitado por la autoridad competente, que no está expuesto a un valor de Lden, o de otro índice de ruido apropiado, con respecto a cualquier fuente emisora de ruido, superior a un determinado valor que deberá ser fijado por el Gobierno.
- **Zonas tranquilas en campo abierto**: los espacios no perturbados por ruido procedente del tráfico, las actividades industriales o las actividades deportivo-recreativas.

BIBLIOGRAFÍA

1. Sandberg, U.; Ejsmont, J.A.: "Tyre/Road Noise Reference Book" Ed. INFORMEX (Kisa, Sweden, 2002)

2. Muñoz Sanz, J.: Evaluación del Ruido de Rodadura en Carreteras. Informe del CEDEX. abril de 2006

3. Environmental Protection Department of Hong Kong: "A draft comprehensive plan to tackle road traffic noise in Hong Kong". 2006

4. Greater London Authority: "The Mayor's Ambient Noise Strategy". 2004

5. Vancluysen, K. (Silence-ip.org): "Noise Abatement Tools for Local Authorities". 2007

6. Código Técnico de Edificación: Documento Básico HR. Protección frente al ruido. BOE 25/1/2008

7. Matas López, R.M. y Pérez del Campo, J.: "El ruido en las líneas ferroviarias" RENFE

8. "Guidelines for Road Traffic NoiseAbatement" SMILE Workshop 2003

9. Rubio Alférez, J. y Segués Echazarreta, F.: "Desarrollo de los Planes de Protección frente al ruido" XI Jornadas de conservación de carreteras. Tarragona, 25/06/08

10. P. Donavan et al.: "Reductión of Traffic and Tire/Pavement Noise: Initial Results of the Arizona Quiet Pavement Program". Proceedings Inter-noise 2005

11. Allen, J., Thorne, G. y Browne, M.: "Guía de Buenas Prácticas sobre el Transporte Urbano de Mercancías" BESTUFS

12. Environmental Protection Department of Hong Kong: “Guidelines on Design of Noise Barriers”. 2003

13. “Plan de lutte contre le bruit présenté par la Mairie de Paris”. 2006

14. http://www.ruidos.org Portal web especializado en normativa y noticias referentes a la lucha contra el ruido.

15. http://www.silence-ip.org Página oficial del proyecto europeo Silence para la lucha contra el ruido.

16. http://ec.europa.eu/environment/noise/action_plans.htm Sección del portal de Medio Ambiente en Europa dedicado a la lucha contra el ruido.

17. http://www.sea-acustica.es/ Portal de la Sociedad Española de Acústica

18. http://sicaweb.cedex.es Página del Sistema de Información sobre Contaminación Acústica.

19. http://www.valencia.es/ Web oficial del Ayuntamiento de Valencia

20. http://www.valenciaparquecentral.es Web sobre la actuación “Valencia Parque Central”.

ANEXO I: PLANO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTAS.

POBLATS DEL NORD
POBLATS DE L'OEST
BENICALAP
RASCANYA
CAMPANAR
LA SAIDIA
BENIMACLET
ALGIROS
CIUTAT VELLA
EL PLA DEL REAL
EXTRAMURS
L'OLIVERETA
L'EIXAMPLE
CAMINS AL GRAU
PATRAIX
POBLATS MARITIMS
JESUS
QUATRE CARRERES

LEYENDA TEMÁTICA

CARRIL BICI

- Futura construcción
- En servicio

CICLOCALLES

- En servicio
- Futura construcción

N

TÍTULO:

PLANES DE ACCION CONTRA LA CONTAMINACION ACUSTICA DEL TERMINO MUNICIPAL DE VALENCIA

ESCALA:

500 250 0 500 m

1:35.000

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

PLANO DE INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS

FECHA:

OCTUBRE DE 2009

PETICIONARIO

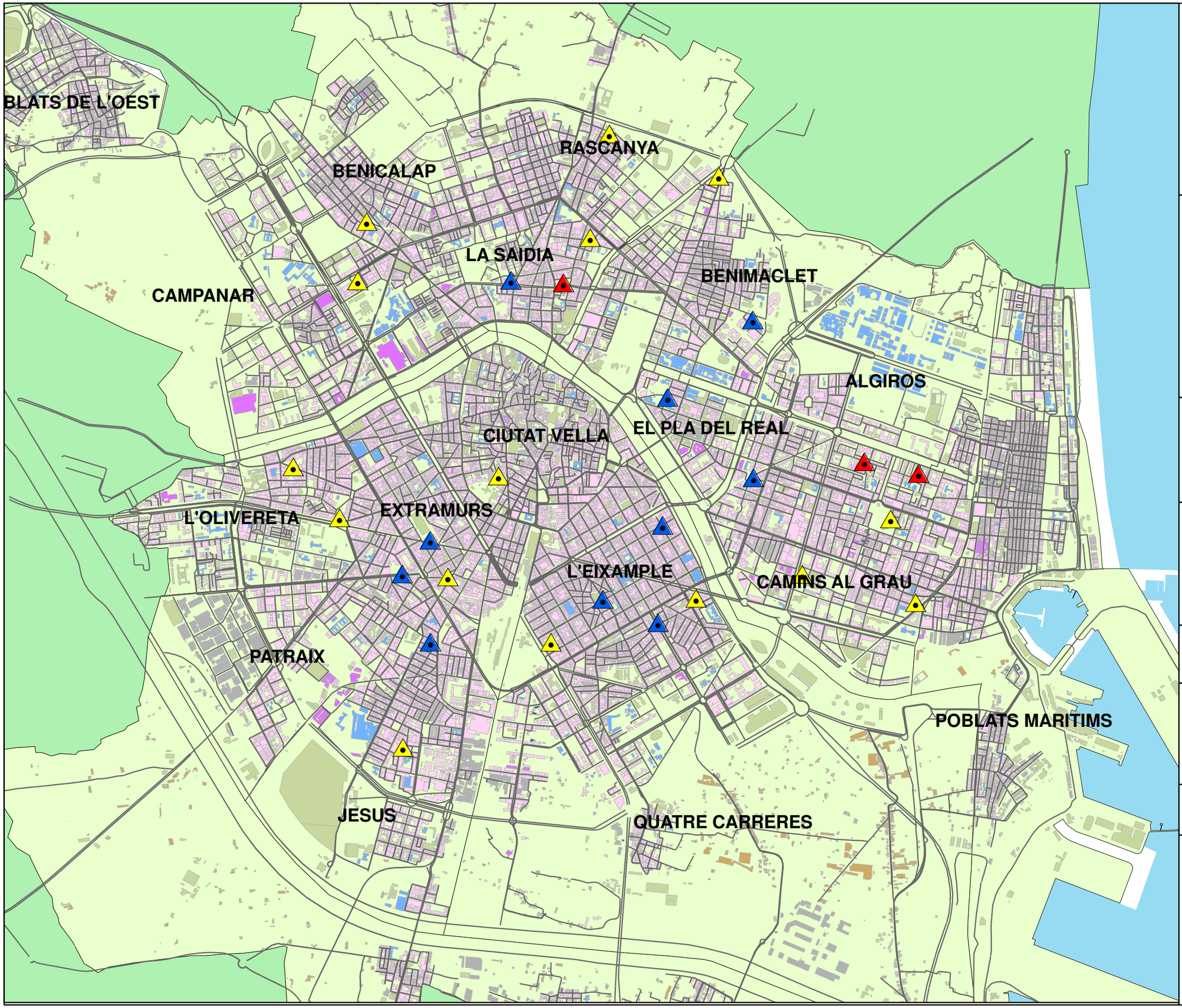
AJUNTAMENT DE VALENCIA

CONSULTORA

Centro Tecnológico Acústica

Audiotec
Ingeniería y Control del Ruido | Centro Tecnológico de Acústica

ANEXO II: PLANO DE APARCAMIENTOS Y SU ESTADO ACTUAL.



LEYENDA

- En construccion
- En servicio
- En tramite

N

TÍTULO:

PLANES DE ACCION CONTRA LA CONTAMINACION ACUSTICA DEL TERMINO MUNICIPAL DE VALENCIA

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

ESTADO ACTUAL Y UBICACIÓN DE LOS APARCAMIENTOS PÚBLICOS EN EL MUNICIPIO DE VALENCIA

FECHA:

JUNIO 2009

PETICIONARIO

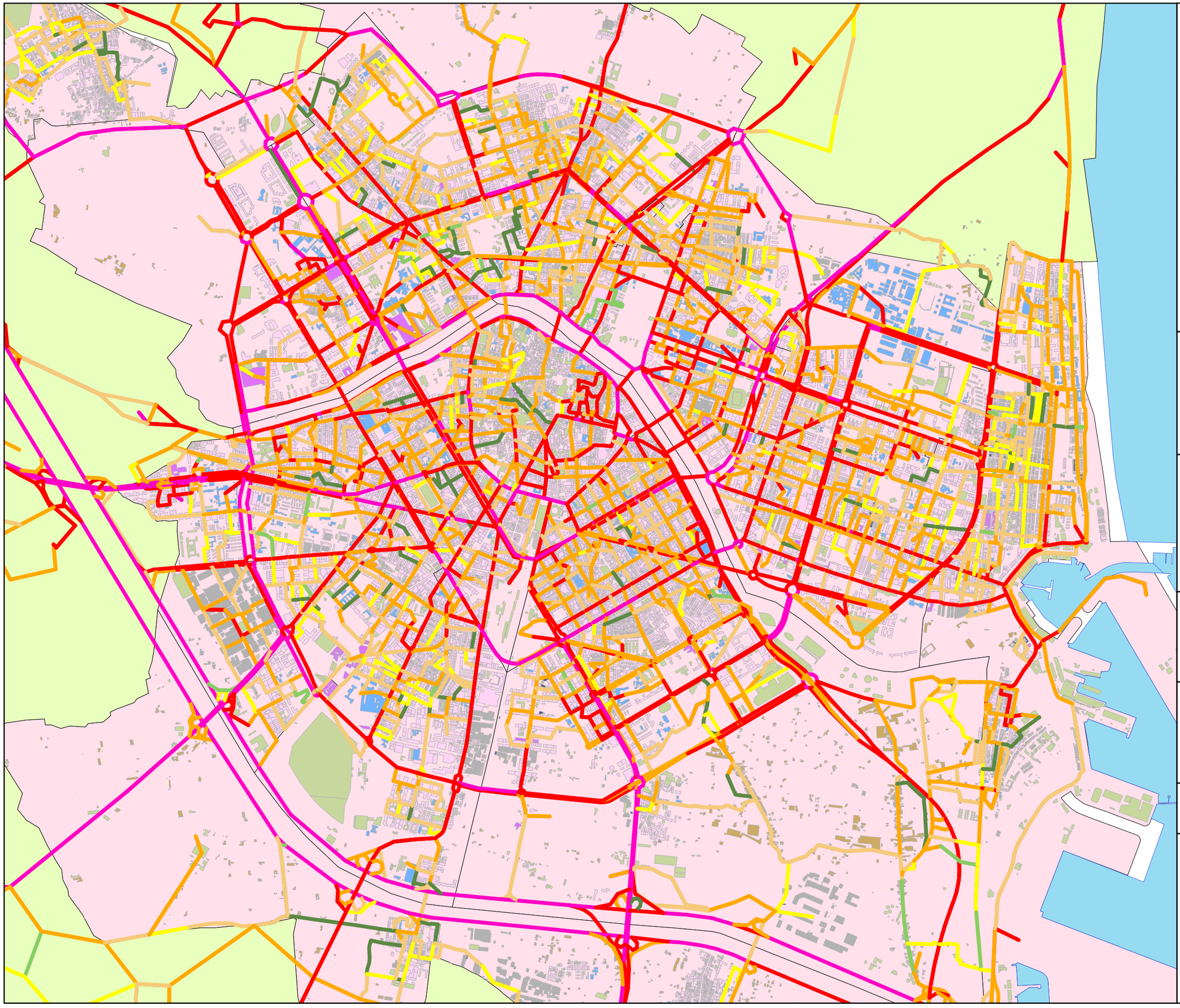
AJUNTAMENT DE VALENCIA

CONSULTORA

Centro Tecnológico Acústica

Audiotec
Ingeniería y Control del Ruido | Centro Tecnológico de Acústica

ANEXO III: PLANOS DE LOS NIVELES DE RUIDO ESTIMADOS (LDEN) EN EL MUNICIPIO DE VALENCIA TRAS LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO A LA CIUDAD



LEYENDA TEMÁTICA

Nivel sonoro (dB(A))

45-50	60-65
50-55	65-70
55-60	70-75
	>75

N

TÍTULO:

PLANES DE ACCION CONTRA LA CONTAMINACION ACUSTICA DEL TERMINO MUNICIPAL DE VALENCIA

ESCALA:

500 250 0 500 m

1:30.000

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

NIVELES DE RUIDO ESTIMADOS (LDEN EN dBA) EN EL MUNICIPIO DE VALENCIA PARA LA SITUACION ACTUAL

FECHA:

AGOSTO 2009

PETICIONARIO

AJUNTAMENT DE VALENCIA

CONSULTORA

Centro Tecnológico Acústica

Audiotec
Ingeniería y Control del Ruido | Centro Tecnológico de Acústica

LEYENDA TEMÁTICA

Nivel sonoro (dB(A))

45-50	60-65
50-55	65-70
55-60	70-75
	>75

N

TÍTULO:

PLANES DE ACCION CONTRA LA CONTAMINACION ACUSTICA DEL TERMINO MUNICIPAL DE VALENCIA

ESCALA:

500 250 0 500 m

1:30.000

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

NIVELES DE RUIDO ESTIMADOS (LDEN EN dBA) EN EL MUNICIPIO DE VALENCIA PARA LA SITUACIÓN FUTURA

FECHA:

AGOSTO 2009

PETICIONARIO

AJUNTAMENT DE VALENCIA

CONSULTORA

Centro Tecnológico Acústica

Audiotec
Ingeniería y Control del Ruido | Centro Tecnológico de Acústica

LEYENDA TEMÁTICA

- Mejora hasta en 5 dBA
- Mejora de 5 a 10 dBA
- Mejora más de 10 dBA
- Empeora más de 10dBA
- Empeora de 5 a 10 dBA
- Empeora de 0 a 5 dBA

N

TÍTULO:

PLANES DE ACCION
CONTRA LA
CONTAMINACION ACUSTICA
DEL TERMINO MUNICIPAL
DE VALENCIA

ESCALA:

500 250 0 500 m

1:30.000

DESIGNACIÓN DEL PLANO:

DIFERENCIA DE NIVELES
DE RUIDO ESTIMADOS
(LDEN EN dBA) EN EL
MUNICIPIO DE VALENCIA

FECHA:

AGOSTO 2009

PETICIONARIO

AJUNTAMENT DE VALENCIA

CONSULTORA

Centro Tecnológico Acústica

Audiotec
Ingeniería y Control del Ruido | Centro Tecnológico de Acústica

ANEXO IV: LISTADO DE LAS PRINCIPALES CALLES EN LAS QUE LA SITUACIÓN ACÚSTICA MEJORA

VÍA	REDUCCIÓN Lden (dBA)
ABASTOS	5-10 dBA
ACEQUIA DE LA CADENA	0-5 dBA
ACORAZADO	5-10 dBA
ACTOR LLORENS	5-10 dBA
ALBORAYA	5-10 dBA
ALCALDE REIG	0-5 dBA
ALCALDE REIG	0-5 dBA
ALFAHUIR	0-5 dBA
ALFAMBRA	5-10 dBA
ALFONSO EL MAGNANIMO	0-5 dBA
ALGUER, L-	5-10 dBA
ALMAZORA	0-5 dBA
ALMIRANTE	5-10 dBA
ALMOINES	5-10 dBA
ALTA	5-10 dBA
ALZINES	5-10 dBA
AMADEO DE SABOYA	0-5 dBA
AMERICA	0-5 dBA
ANTONIO SUAREZ	5-10 dBA
APARICIO ALBIÑANA	0-5 dBA
ARAGON	0-5 dBA
ARCHIDUQUE CARLOS	0-5 dBA
ARGENTERS, DELS	5-10 dBA
ARMADA ESPAÑOLA	0-5 dBA
ARTES GRAFICAS	5-10 dBA
ARTURO PIERA	0-5 dBA
AVELLANAS	5-10 dBA
AYORA	0-5 dBA
AYUNTAMIENTO	0-5 dBA
BACHILLER, EL	0-5 dBA
BADAJOZ	0-5 dBA
BAJA DEL MAR	5-10 dBA
BAJADA DE SAN MIGUEL	5-10 dBA
BALEARES	0-5 dBA
BARCAS	0-5 dBA
BARCO	5-10 dBA
BARON DE CARCER	0-5 dBA
BARON DE CORTES	5-10 dBA
BEATA INES	5-10 dBA
BEATO NICOLAS FACTOR	5-10 dBA
BENAVITES	5-10 dBA
BENIDORM	5-10 dBA
BENIFARAIG A MONCADA	5-10 dBA
BENIFAYO	5-10 dBA
BENISA	5-10 dBA

VÍA	REDUCCIÓN Lden (dBA)
BERNAT DESCOLL	5-10 dBA
BERNI Y CATALA	5-10 dBA
BERNIA	5-10 dBA
BLANQUERIAS	0-5 dBA
BLASCO IBAÑEZ	0-5 dBA
BOMBERO RAMON DUART	0-5 dBA
BOTELLAS	5-10 dBA
BRASIL	0-5 dBA
BRETON DE LOS HERREROS	0-5 dBA
BRONCHALES	5-10 dBA
BUEN ORDEN	0-5 dBA
BURGOS	0-5 dBA
BURJASOT	0-5 dBA
BURRIANA	5-10 dBA
CABALLEROS	5-10 dBA
CABILLERS	5-10 dBA
CADIZ	5-10 dBA
CALIXTO III	5-10 dBA
CAMP DE TURIA	0-5 dBA
CAMPAMENTO	5-10 dBA
CAMPANAR	0-5 dBA
CARCAGENTE	0-5 dBA
CARDENAL BENLLOCH	0-5 dBA
CARDENAL VICENTE ENRIQUE Y TARANCON	0-5 dBA
CARLOS CERVERA	5-10 dBA
CARLOS RUANO LLOPIS (PINTOR)	5-10 dBA
CARNICEROS	5-10 dBA
CARRICOLA	5-10 dBA
CARTAGENA	5-10 dBA
CASTAN TOBEÑAS	0-5 dBA
CASTILLO DE BENISANO	5-10 dBA
CAVANILLES	0-5 dBA
CAVITE	5-10 dBA
CENTELLES, LOS	0-5 dBA
CHIRIVELLA	5-10 dBA
CISCAR	0-5 dBA
CIUDAD DE BRUJAS	0-5 dBA
CIUDADELA	0-5 dBA
CIUTAT DE MISLATA	5-10 dBA
CLARIANO	5-10 dBA
COLL DE RATES	5-10 dBA
COLON	0-5 dBA
COMEDIAS	5-10 dBA
COMUNION DE SAN ESTEBAN	0-5 dBA
COMUNION DE SAN JUAN	5-10 dBA
CONDE DE LUMIARES	0-5 dBA
CONDE DE MONTORNES	5-10 dBA
CONDE DE TORREFIEL	5-10 dBA
CONDE DE TRENOR	0-5 dBA
CONSTITUCION	0-5 dBA
CONVENTO DE JERUSALEN	5-10 dBA
CORREOS	0-5 dBA
CORTS VALENCIANES, DE LES	0-5 dBA

VÍA	REDUCCIÓN Lden (dBA)
CRISTO DEL GRAO	5-10 dBA
CRONISTA ALMELA Y VIVES	5-10 dBA
CRONISTA RIVELLES	0-5 dBA
CUBA	5-10 dBA
CUENCA	0-5 dBA
DAMA DE ELCHE	5-10 dBA
DENIA	5-10 dBA
DIPUTADO ISIDRO ESCANDELL	5-10 dBA
DOCTOR BELTRAN BIGORRA	5-10 dBA
DOCTOR DOMAGK	5-10 dBA
DOCTOR GARCIA BRUSTENGA	5-10 dBA
DOCTOR GOMEZ FERRER	0-5 dBA
DOCTOR J.J. DOMINE	0-5 dBA
DOCTOR LLUCH	0-5 dBA
DOCTOR MANUEL CANDELA	0-5 dBA
DOCTOR MARCOS SOPENA	0-5 dBA
DOCTOR MOLINER	0-5 dBA
DOCTOR NICASIO BENLLOCH	0-5 dBA
DOCTOR PESET ALEIXANDRE	0-5 dBA
DOCTOR WAKSMAN	0-5 dBA
DOCTOR ZAMENHOF	5-10 dBA
DOLORES MARQUES	0-5 dBA
DON ARMANDO PALACIO VALDES	0-5 dBA
DON BOSCO (SALESIANO)	0-5 dBA
DON JOSE MELIA SINISTERRA	5-10 dBA
EBANISTA CASELLES	0-5 dBA
EDUARDO BOSCA	0-5 dBA
EMILIO ATTARD	0-5 dBA
EMILIO BARO	0-5 dBA
EMILIO MARI	5-10 dBA
ENCARNACION	5-10 dBA
ENGUERA	5-10 dBA
ENRIQUE NAVARRO	0-5 dBA
EOLO	5-10 dBA
EP AUTOPISTA DEL SALER 16	0-5 dBA
EP BLASCO IBAÑEZ 35	5-10 dBA
EP CMNO PUNTA AL MAR 73 (FRENTE)	5-10 dBA
EP HERMANOS MARISTAS	5-10 dBA
ERNESTO FERRER	0-5 dBA
ERUDITO ORELLANA	0-5 dBA
ESCRITOR RAFAEL FERRERES	0-5 dBA
ESCULTOR GARCIA MAS	5-10 dBA
ESCULTOR JOSE CAPUZ	0-5 dBA
ESCULTOR VICENTE RODILLA	5-10 dBA
ESPAÑA	0-5 dBA
ESPINOSA	0-5 dBA
EUGENIA VIÑES	0-5 dBA
EUROPA (PLAÃA)	0-5 dBA
FARINOS	5-10 dBA
FELIP MARIA GARIN	5-10 dBA
FELIX PIZCUETA	0-5 dBA
FERNANDO EL CATOLICO	0-5 dBA
FERRER Y BIGNE	5-10 dBA

VÍA	REDUCCIÓN Lden (dBA)
FERRERS, DELS	5-10 dBA
FINLANDIA	0-5 dBA
FLORESTA	5-10 dBA
FONTILLES	0-5 dBA
FORNOLES	5-10 dBA
FRANCISCO MARTINEZ	5-10 dBA
FRANCO TORMO	5-10 dBA
FUENTE DE SAN LUIS	0-5 dBA
FUEROS	5-10 dBA
FUSTERS, DELS	5-10 dBA
GABARDA	5-10 dBA
GARBI	5-10 dBA
GARRIGUES, LES	5-10 dBA
GASCO OLIAG	0-5 dBA
GASPAR AGUILAR	0-5 dBA
GENERAL AVILES	0-5 dBA
GENERAL ELIO	0-5 dBA
GENERAL GIL DOLZ	0-5 dBA
GENERAL PALANCA	0-5 dBA
GENERAL TOVAR	0-5 dBA
GENERAL URRUTIA	0-5 dBA
GERMANIAS	0-5 dBA
GIL ROGER	0-5 dBA
GIORGETA	0-5 dBA
GOBERNADOR VIEJO	0-5 dBA
GORGOS	5-10 dBA
GRABADOR ENGUIDANOS	5-10 dBA
GRABADOR ESTEVE	0-5 dBA
GREGORIO GEA	0-5 dBA
GUADALAVIAR	0-5 dBA
GUADALAVIAR	0-5 dBA
GUILLEM DE CASTRO	0-5 dBA
GUILLEN SOROLLA	0-5 dBA
HERMANOS MACHADO	0-5 dBA
HERMANOS MARISTAS	0-5 dBA
HERMANOS RIVAS	5-10 dBA
HERNAN CORTES	0-5 dBA
HERNANDEZ LAZARO	0-5 dBA
HONDURAS	5-10 dBA
HONORATO JUAN	5-10 dBA
HOSPITAL	5-10 dBA
IGLESIA	5-10 dBA
IMPRESOR LAMBERT PALMART	0-5 dBA
INGENIERO FAUSTO ELIO	0-5 dBA
INGENIERO VICENTE PICHO	5-10 dBA
INSTITUTO OBRERO DE VALENCIA	0-5 dBA
ISABEL DE VILLENA	5-10 dBA
ISABEL LA CATOLICA	0-5 dBA
ISIDROS, LOS	5-10 dBA
ISLA CABRERA	0-5 dBA
ISLAS CANARIAS	0-5 dBA
ISMAEL MERLO (ACTOR)	5-10 dBA
JABONERIA	5-10 dBA
JACA	0-5 dBA

VÍA	REDUCCIÓN Lden (dBA)
JACINTO BENAVENTE	0-5 dBA
JACINTO LABAILA	5-10 dBA
JACOMART	5-10 dBA
JAIME BELTRAN	0-5 dBA
JAIME ESTEVE CUBELLS	5-10 dBA
JAIME ROIG	5-10 dBA
JERONIMO MUÑOZ	0-5 dBA
JESUS	0-5 dBA
JOAQUIN BALLESTER	0-5 dBA
JOAQUIN BENLLOCH	0-5 dBA
JOSE AGUILAR	5-10 dBA
JOSE AGUIRRE	5-10 dBA
JOSE MARIA BAYARRI	5-10 dBA
JOSEP SOLER CARNICER (ESCRIPTOR)	5-10 dBA
JUAN DE MENA	5-10 dBA
JUAN LLORENS	5-10 dBA
JUAN MARTORELL	5-10 dBA
JUAN RAMON JIMENEZ	5-10 dBA
JUAN VERDEGUER	5-10 dBA
JUAN XXIII	0-5 dBA
JUSTICIA, DEL	0-5 dBA
LANZAROTE	5-10 dBA
LEGION ESPAÑOLA	5-10 dBA
LERIDA	5-10 dBA
LEVANTE U.D.	5-10 dBA
LINARES	0-5 dBA
LIRIA	5-10 dBA
LITERATO AZORIN	5-10 dBA
LITERATO GABRIEL MIRO	0-5 dBA
LLANO DE LA ZAIDIA	0-5 dBA
LLANO DEL REAL	0-5 dBA
LORCA	0-5 dBA
LORCA	0-5 dBA
LUIS LAMARCA	5-10 dBA
LUIS PEIXO	0-5 dBA
MAESTRES, LOS	5-10 dBA
MAESTRO BAGANT	5-10 dBA
MAESTRO BELLVER	5-10 dBA
MAESTRO GUERRERO	0-5 dBA
MAESTRO SOSA	5-10 dBA
MALILLA	0-5 dBA
MALVARROSA	0-5 dBA
MANISES	5-10 dBA
MANUEL ANDRES	5-10 dBA
MANUEL DE FALLA	0-5 dBA
MANUEL MARTI	0-5 dBA
MANUEL SANCHIS GUARNER	0-5 dBA
MANUEL SIMO	5-10 dBA
MANUEL SOTO (INGENIERO)	0-5 dBA
MANUELA ESTELLES	0-5 dBA
MAR	5-10 dBA
MARCONI	5-10 dBA
MARIANO DE CAVIA	5-10 dBA

VÍA	REDUCCIÓN Lden (dBA)
MARINES	5-10 dBA
MARINO BLAS DE LEZO	0-5 dBA
MARQUES DE DOS AGUAS	0-5 dBA
MARQUES DE SAN JUAN	0-5 dBA
MARQUES DE SOTELO	0-5 dBA
MARQUES DEL TURIA	0-5 dBA
MARTI DOMINGUEZ BARBERA (PERIODISTA)	5-10 dBA
MARTI GRAJALES	0-5 dBA
MARTIN EL HUMANO	5-10 dBA
MARVA	5-10 dBA
MATIAS PERELLO	0-5 dBA
MAURO GUILLEN	0-5 dBA
MAXIMILIANO THOUS	5-10 dBA
MAYOR DE NAZARET	5-10 dBA
MEDICO VICENTE TORRENT	5-10 dBA
MENENDEZ PIDAL	0-5 dBA
MENENDEZ Y PELAYO	5-10 dBA
MERCADO NUEVO	5-10 dBA
MESTRE RACIONAL	0-5 dBA
MICER MASCO	0-5 dBA
MILAGRO	5-10 dBA
MOLI DE BONJOCH	0-5 dBA
MOLINELL	5-10 dBA
MOLINO DE LAS FUENTES	0-5 dBA
MONCADA	5-10 dBA
MONFORTE	0-5 dBA
MORAIRA	5-10 dBA
MORERAS	0-5 dBA
MOSSEN MILA	5-10 dBA
MOTILLA DEL PALANCAR	0-5 dBA
MUELLES	5-10 dBA
MUÑIZ Y H. DE ALBA	5-10 dBA
MUÑOZ DEGRAIN	5-10 dBA
MUÑOZ SECA	0-5 dBA
MUSICO GINES	0-5 dBA
MUSICO JOSE ITURBI	0-5 dBA
MUSICO PENELLA	5-10 dBA
NA ROBELLA	5-10 dBA
NAPOLES Y SICILIA	5-10 dBA
NARANJOS, LOS	0-5 dBA
NAVARRO REVERTER	0-5 dBA
NIÑOS DE SAN VICENTE	5-10 dBA
NUEVE DE OCTUBRE	0-5 dBA
OBISPO AMIGO	0-5 dBA
OBISPO JAIME PEREZ	5-10 dBA
PADILLA	0-5 dBA
PADRE BARRANCO	5-10 dBA
PADRE FERRIS	0-5 dBA
PADRE MUEDRA	5-10 dBA
PADRE TOMAS MONTAÑANA	0-5 dBA
PALACIO DE JUSTICIA	0-5 dBA
PARQUE NAZARET	5-10 dBA
PARRA	0-5 dBA
PASCUAL Y GENIS	0-5 dBA

VÍA	REDUCCIÓN Lden (dBA)
PATERNA	5-10 dBA
PAVIA	0-5 dBA
PAZ	0-5 dBA
PECHINA	0-5 dBA
PEDRAPIQUERS, DELS	5-10 dBA
PEDRO ALEIXANDRE	0-5 dBA
PEDRO CABANES	0-5 dBA
PEDRO III EL GRANDE	5-10 dBA
PEÑARROCHA	5-10 dBA
PEPE ALBA	5-10 dBA
PEREZ BAYER	5-10 dBA
PEREZ GALDOS	0-5 dBA
PERIODISTA AZZATI	0-5 dBA
PERIODISTA BADIA	5-10 dBA
PERIODISTA ROS BELDA	5-10 dBA
PERIS Y VALERO	0-5 dBA
PIANISTA AMPARO ITURBI	0-5 dBA
PIE DE LA CRUZ	5-10 dBA
PINEDO AL MAR	5-10 dBA
PINTOR BENEDITO	0-5 dBA
PINTOR DOMINGO	5-10 dBA
PINTOR LOPEZ	0-5 dBA
PINTOR MAELLA	5-10 dBA
PINTOR SEGRELLES	5-10 dBA
PINTOR SOROLLA	0-5 dBA
PIO BAROJA (ESCRITOR)	0-5 dBA
PIO XII	0-5 dBA
PLATA	0-5 dBA
PLATERO SUAREZ	0-5 dBA
POETA ANDRES CABRELLES	5-10 dBA
POETA ARTOLA	5-10 dBA
POETA LIERN	0-5 dBA
POETA LLORENTE	0-5 dBA
POETA QUEROL	0-5 dBA
POETA RICARD SANMARTI	5-10 dBA
POETA VICENTE GAOS	5-10 dBA
PONCE	5-10 dBA
PORTA DE LA MAR	0-5 dBA
PORTAL NUEVO	0-5 dBA
PRIMADO REIG	0-5 dBA
PROFESOR DOCTOR SEVERO OCHOA	5-10 dBA
PUENTE DE ARAGON	0-5 dBA
PUENTE DE ASTILLEROS	0-5 dBA
PUENTE DE CAMPANAR	0-5 dBA
PUENTE DE LA EXPOSICION	0-5 dBA
PUENTE DE LA TRINIDAD	0-5 dBA
PUENTE DE LAS ARTES	0-5 dBA
PUENTE DE LAS FLORES	0-5 dBA
PUENTE DE LAS GLORIAS VALENCIANAS	0-5 dBA
PUENTE DE LOS ASTILLEROS	0-5 dBA
PUENTE DE MONTEOLIVETE	0-5 dBA
PUENTE DE SAN JOSE	0-5 dBA
PUENTE DE SERRANOS	0-5 dBA

VÍA	REDUCCIÓN Lden (dBA)
PUENTE DEL ANGEL CUSTODIO	0-5 dBA
PUENTE DEL REAL	0-5 dBA
PUENTE DEL REINO	0-5 dBA
PUENTE NUEVE DE OCTUBRE	0-5 dBA
PUERTO	0-5 dBA
PUERTO RICO	0-5 dBA
PUNTA AL MAR, LA	5-10 dBA
QUART	0-5 dBA
QUEVEDO	0-5 dBA
RAMIRO DE MAEZTU	0-5 dBA
RAMON LLULL	5-10 dBA
RAMON Y CAJAL	0-5 dBA
REGNE DE VALENCIA	0-5 dBA
REIG GENOVES	5-10 dBA
REINA	5-10 dBA
REINA DOÑA GERMANA	5-10 dBA
REINA DOÑA MARIA	5-10 dBA
REPUBLICA ARGENTINA	0-5 dBA
REUS	0-5 dBA
REYES PROSPER	0-5 dBA
RIBARROJA	5-10 dBA
RIO DUERO	5-10 dBA
RIO ESCALONA	0-5 dBA
RIO NERVION	5-10 dBA
RODRIGUEZ DE CEPEDA	0-5 dBA
ROGER DE LAURIA	0-5 dBA
ROJAS CLEMENTE	5-10 dBA
RONDA DE NAZARET	5-10 dBA
RUAYA	0-5 dBA
RUBIOLS	5-10 dBA
RUIZ DE LIHORY	5-10 dBA
RUZAFA	0-5 dBA
SAFOR, DE LA	0-5 dBA
SAGASTA	5-10 dBA
SAGUNTO	0-5 dBA
SALABERT	5-10 dBA
SALAMANCA	0-5 dBA
SALVADOR	5-10 dBA
SALVADOR FERRANDIS LUNA	0-5 dBA
SALVADOR GINER	5-10 dBA
SAN AGUSTIN	5-10 dBA
SAN CRISTOBAL	5-10 dBA
SAN DIONISIO	5-10 dBA
SAN ESTEBAN	5-10 dBA
SAN IGNACIO DE LOYOLA	0-5 dBA
SAN JOSE DE CALASANZ	0-5 dBA
SAN JOSE DE LA MONTAÑA	0-5 dBA
SAN PABLO	0-5 dBA
SAN PEDRO PASCUAL	5-10 dBA
SAN PIO V	0-5 dBA
SAN VALERO	5-10 dBA
SAN VICENTE DE PAUL	0-5 dBA
SAN VICENTE FERRER	5-10 dBA
SAN VICENTE MARTIR	0-5 dBA

VÍA	REDUCCIÓN Lden (dBA)
SANGRE	0-5 dBA
SANTA AMALIA	5-10 dBA
SANTA RITA	5-10 dBA
SANTA TERESA	5-10 dBA
SANTIAGO DE LES	5-10 dBA
SANTOS JUSTO Y PASTOR	0-5 dBA
SERPIS	5-10 dBA
SERRANOS	5-10 dBA
SERRERIA	0-5 dBA
SIMON ORTIZ	5-10 dBA
SOGUEROS	5-10 dBA
SOLLANA	5-10 dBA
SORNI	5-10 dBA
SUAY O SAN JUAN DE LA RIBERA	5-10 dBA
SUECA	0-5 dBA
SUECIA	0-5 dBA
SURERES	5-10 dBA
TEMPLE	0-5 dBA
TENOR GARCIA ROMERO	0-5 dBA
TERUEL	0-5 dBA
TETUAN	0-5 dBA
TIRSO DE MOLINA	0-5 dBA
TORRES-TORRES	5-10 dBA
TOSSAL	5-10 dBA
TOTANA	0-5 dBA
TRAMOYERES	5-10 dBA
TRINIDAD, LA	0-5 dBA
TRINITARIOS	5-10 dBA
TRINQUETE DE CABALLEROS	5-10 dBA
UNIVERSIDAD	5-10 dBA
URUGUAY	0-5 dBA
VALENCIA CLUB DE FUTBOL	0-5 dBA
VALERIOLA	5-10 dBA
VALLADOLID	5-10 dBA
VALLE DE LA BALLESTERA	0-5 dBA
VANNES	5-10 dBA
VAZQUEZ	5-10 dBA
VENERABLE AGNESIO	5-10 dBA
VENERABLES, LOS	5-10 dBA
VICENTE BARRERA CAMBRA	5-10 dBA
VICENTE SANCHO TELLO	5-10 dBA
VILANOVA Y PIERA	5-10 dBA
VILLAMARCHANTE	5-10 dBA
VINALOPO	5-10 dBA
VIRGEN DEL SUFRAGIO	5-10 dBA
XATIVA	0-5 dBA
XUQUER	5-10 dBA
YECLA	0-5 dBA
ZAPADORES	0-5 dBA
ZARAGOZA	0-5 dBA
ZUMALACARREGUI	5-10 dBA

AJUNTAMENT DE VALENCIA

Memoria Resumen de los Planes de Acción contra la Contaminación Acústica del término municipal de Valencia.

Marzo de 2010

INDICE

1. **INTRODUCCIÓN**
2. **DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN**
3. **AUTORIDAD RESPONSABLE**
4. **CONTEXTO JURÍDICO**
5. **VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS**
6. **RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DEL RUIDO**
7. **EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE PERSONAS EXPUESTAS AL RUIDO**
8. **MEDIDAS QUE YA SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO Y PROYECTOS EN PREPARACIÓN**
9. **ACTUACIONES PREVISTAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES PARA LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS**
10. **ESTRATEGIA A LARGO PLAZO**
11. **INFORMACIÓN ECONÓMICA**
12. **DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN**
13. **RELACIÓN DE ALEGACIONES RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA**

1. INTRODUCCIÓN.

Tras haberse completado la elaboración del mapa estratégico de ruido de la aglomeración de Valencia, con la memoria y los mapas facilitados por las autoridades competentes de las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias, se ha procedido a realizar la segunda fase del proyecto, correspondiente a los planes de acción en materia de contaminación acústica.

En la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y especialmente en el RD 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley anteriormente mencionada, en lo referente a la evaluación y gestión del Ruido Ambiental, se expresa la necesidad de elaborar planes de acción dirigidos a solucionar las cuestiones relativas al ruido y sus efectos, y en su caso, su reducción, para:

- Los lugares próximos a grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los seis millones de vehículos al año, ferroviarios cuyo tráfico supere los 60.000 trenes al año y a grandes aeropuertos.
- Las aglomeraciones con más de 250.000 habitantes, cuyos planes tendrán también por objeto proteger las zonas tranquilas contra el ruido.

En consecuencia, el municipio de Valencia, con una población de más de 800.000 habitantes, se encuentra entre las aglomeraciones que deben elaborar planes de acción.

El Ayuntamiento de Valencia ha abordado los planes de acción, no solamente desde el punto de vista de dar cumplimiento a la legislación vigente, sino que ha pretendido ir más allá de los requisitos mínimos de los planes de acción expuestos en el Anexo V del R.D. 1513/2005, por el que se desarrolla la Ley del Ruido en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. En este sentido el presente plan se pretende enmarcar dentro de un proceso de **Gestión Integral del Ruido Urbano**, con actuaciones razonables y continuas, con el objeto de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, mediante la respuesta a los problemas de exposición al ruido ambiental de la población.

La elaboración de los planes de acción se ha realizado de forma específica para los siguientes emisores acústicos:

- Tráfico rodado.
- Tráfico ferroviario.
- Tráfico aéreo.
- Industria.
- Edificación.
- Obras y reformas.
- Actividades de recogida de residuos y jardinería.
- Actividades de ocio.

1.1. Metodología a aplicar en la elaboración de los planes de acción del municipio de Valencia.

La metodología empleada en la elaboración de los planes de acción consta de las siguientes fases:

a) Diagnóstico de la situación acústica actual del municipio de Valencia.

b) Establecimiento de las directrices generales para el desarrollo de los planes de acción en el término municipal de Valencia.

c) Elaboración del proyecto de los planes de acción en el término municipal de Valencia.

2. DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN.

2.1. Situación del término municipal de Valencia.

El término municipal de Valencia está situado en la costa este de la Península Ibérica, en la parte central del litoral mediterráneo, muy próxima a la desembocadura del río Turia. El municipio se eleva 15 metros por encima del nivel del mar, tomando como punto de referencia el punto base del Miguelete.

La comarca coincide con el término municipal de Valencia, que engloba tanto a la ciudad como a sus pedanías, extendiéndose por el sur hasta el Parque Natural de la Albufera, cuya superficie queda incluida, en parte, en esta comarca.

2.2. Superficie.

El municipio de Valencia cuenta con una superficie total de 134.65 Km2, incluyendo los núcleos que se ubican dentro del área protegida del Parque Natural de la Albufera. Estos núcleos, que pertenecen al distrito de *Poblesdel Sud* son los siguientes*: Pinedo, El Saler, El Palmar y Perellonet.*

2.3. Medio Físico.

El término municipal de Valencia se encuentra situado sobre una llanura litoral; esta llanura litoral, que está rodeada de montañas que no sobrepasan los 100m de altitud, corresponde a una antigua zona deprimida bajo el nivel del mar, que los aluviones cuaternarios, depositados por el río Turia y por los barrancos de la Sierra Calderona, Carraixet y Torrent, han cubierto con una capa densa de sedimentos, que sobre la vertical de la ciudad, adquiere un espesor de 200 metros.

El litoral está formado por una zona de marismas y lagunas, que está separada del mar por la franja litoral. Al norte del río Turia, la franja litoral se encuentra fuertemente alterada como consecuencia de la actuación humana (puertos y diques), mientras que la zona pantanosa del interior, denominada marjal, ha sido desecada y se aprovecha para cultivos, suelos industriales y urbanizaciones turísticas.

Al sur del río Turia, la franja litoral está recubierta de una espesa masa vegetal (la Devesa), que queda separada del mar por la Albufera y los arrozales.

2.4. Climatología.

El tipo de clima existente en toda la Comunidad Valenciana es el clima mediterráneo, que se caracteriza por tener inviernos relativamente húmedos y veranos secos, resultado de las variaciones del frente polar y las altas presiones subtropicales.

La humedad relativa en Valencia presenta su máximo en octubre, llegando a alcanzar el 72%. En verano la humedad ambiental también se mantiene elevada como consecuencia de las brisas marinas que suavizan las temperaturas pero aumentan la humedad.

2.5. División administrativa

En relación con su división administrativa, el término municipal de Valencia está estructurado en 19 distritos, cada uno de los cuales está, a su vez, conformado por barrios.

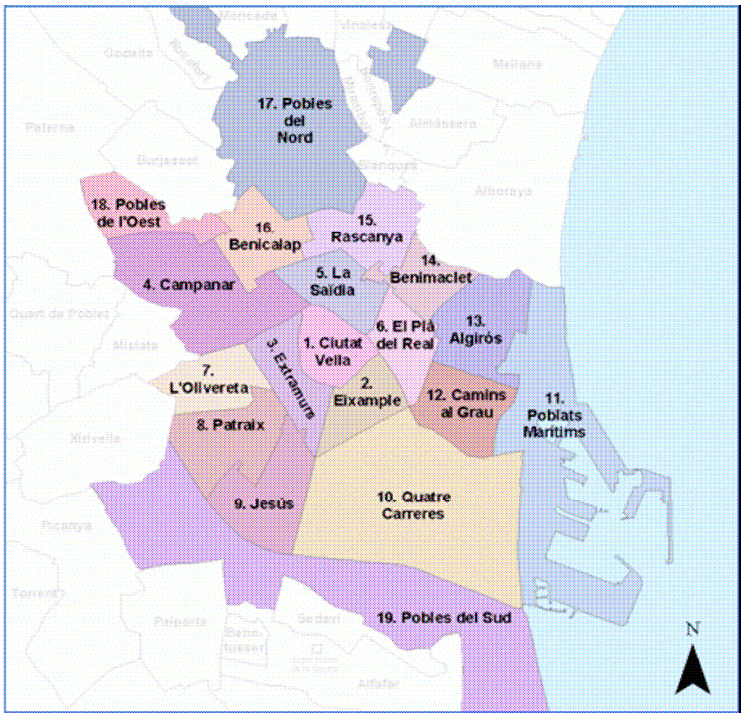


Figura 1. Distritos de la ciudad de Valencia

3. AUTORIDAD RESPONSABLE

La autoridad competente en la elaboración de planes de acción contra el ruido en el término municipal de Valencia es el Ayuntamiento de Valencia, con dirección en Plaza del Ayuntamiento, nº1- Valencia, y su gestión es competencia de la Concejala Delegada de Sanidad, Contaminación Acústica y Laboratorio Municipal: Doña Lourdes Bernal Sanchís, con dirección postal en la calle Amadeo de Saboya, nº11, 46010, Valencia y correo electrónico: consanidad@valencia.es.

4. CONTEXTO JURÍDICO.

Con carácter general, la legislación de referencia tiene como objeto principal, establecer una serie de medidas para la regulación del ruido ambiental, que contribuyan a proteger la salud humana así como a mejorar la calidad del medio ambiente global.

A continuación se indican las normativas de referencia para la elaboración de los planes de acción, las cuales han sido tenidas en cuenta tanto en su elaboración como en su redacción:

- **Directiva 2002/49/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.
- **Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.**
- **Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre,** por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- **Real Decreto 1367/2007**, **de 19 de octubre** por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- **Ley 7/2002, de 3 de diciembre,** de protección contra la contaminación acústica de la Generalitat Valenciana.
- **Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell,** de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.
- **Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica.**

5. VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS

El artículo 5 de la Directiva 2002/49/CE establece la necesidad de facilitar información de cualesquiera valores límite pertinentes vigentes en el territorio o en preparación, expresados en Lden y Lnoche y, en su caso, Ldía y Ltarde, correspondientes al ruido del tráfico rodado, ferroviario y aéreo y al ruido en los alrededores de los aeropuertos, así como al ruido existente en los lugares dedicados a actividades industriales, junto con explicaciones acerca de la aplicación de dichos valores límite.

Los valores límite u objetivos de calidad acústica en vigor para ruido aplicables a áreas acústicas se establecen en el **anexo II del Real Decreto 1367/2007**, y son los siguientes**:**

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	Ldía	Ltarde	Lnoche
a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55
b) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
c) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
d) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el párrafo anterior	70	70	65
e) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente, y cultural que requiera de especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
f) Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar
g) Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

Tabla 1. Valores de ruido permitido según zona la acústica.

6. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DEL RUIDO

El mapa de ruido del municipio de Valencia incluye, entre otras informaciones, los siguientes contenidos:

- Mapas sonoros de curvas isófonas para los distintos focos sonoros y para el ruido total.
- Mapas de exposición al ruido en fachada.
- Mapas de zonas de conflicto, de superación de los valores límite.
- Estadísticas de población afectada, colegios y hospitales afectados y focos sonoros influyentes.

Toda esa información, que se puede consultar en el correspondiente mapa estratégico de ruido, se resume desde el punto de vista estadístico en las cifras de población afectada que está expuesta a niveles de ruido sobre los objetivos de calidad acústica, para los tres períodos:

Superación en dBA	Población expuesta en período día (centenas)	Población expuesta en período tarde (centenas)	Población expuesta en período noche (centenas)
1-5	1291	1248	2440
6-10	292	278	753
11-15	2	3	120

Tabla 2. Población afectada según rango de superación de los niveles permitidos por periodo

7. EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE PERSONAS EXPUESTAS AL RUIDO

7.1. Resumen de la población expuesta al ruido

Los cálculos de exposición al ruido realizados durante la fase de ejecución del mapa estratégico de ruido se han efectuado considerando como población total del municipio de Valencia 807.396 habitantes, en base a los datos censales disponibles en el momento de realización del estudio.

A continuación, a modo de resumen, se presentan los resultados correspondientes a la población expuesta al nivel de ruido debidos al ruido total, para los distintos indicadores:

RUIDO TOTAL PERÍODO DÍA		
NIVELES SONOROS dB(A)	POBLACIÓN EXPUESTA (CENTENAS)	POBLACIÓN EXPUESTA (%)
<55	1177	15
55-60	2674	32
60-65	2638	33
65-70	1291	16
70-75	292	4
>75	2	0

Tabla 3: Población expuesta según niveles de ruido en periodo día (Ldia).

RUIDO TOTAL PERÍODO TARDE		
NIVELES SONOROS dB(A)	POBLACIÓN EXPUESTA (CENTENAS)	POBLACIÓN EXPUESTA (%)
<55	1156	14
55-60	2679	33
60-65	2710	35
65-70	1248	15
70-75	278	3
>75	3	0

Tabla 4. Población expuesta según niveles de ruido en periodo tarde (Ltarde).

RUIDO TOTAL PERÍODO NOCHE		
NIVELES SONOROS dB(A)	POBLACIÓN EXPUESTA (CENTENAS)	POBLACIÓN EXPUESTA (%)
<50	1648	20
50-55	3113	40
55-60	2440	30
60-65	753	9
65-70	120	1
>70	0	0

Tabla 5. Población expuesta según niveles de ruido en periodo noche (Lnoche).

RUIDO TOTAL PERÍODO 24H		
NIVELES SONOROS dB(A)	POBLACIÓN EXPUESTA (CENTENAS)	POBLACIÓN EXPUESTA (%)
<55	616	8
55-60	1479	18
60-65	3264	40
65-70	2008	25
70-75	644	8
>75	63	1

Tabla 6. Población expuesta según niveles de ruido en periodo 24h (Lden)

Los problemas detectados a partir del análisis de los resultados del mapa de ruido y las situaciones que, como consecuencia, deben mejorar, son los siguientes:

- La principal fuente de contaminación acústica en término municipal de Valencia es, sin duda alguna, el tráfico rodado.
- El ruido generado por el tráfico ferroviario es relevante en áreas puntuales, en donde se superan los objetivos de calidad acústica.
- La actividad industrial con mayor contaminación acústica asociada se localiza en la zona portuaria. El resto de los polígonos presentan niveles de ruido muy inferiores. En todo caso, la población afectada por el ruido debido a la industria es mínima.
- Los mapas de conflicto muestran que, como consecuencia directa del tráfico rodado en las calles de la ciudad, se superan los objetivos de calidad acústica en distintas áreas del municipio.

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

El Ayuntamiento de Valencia está comprometido con sus ciudadanos en materia de reducción del impacto acústico existente, y es uno de los municipios precursores en aplicar medidas en este ámbito. Prueba de ello es que ya en 1.993 se realizó un estudio de los niveles de ruido diurnos y nocturnos producidos por el tráfico en siete zonas de la ciudad de Valencia, el cual fue elaborado por la administración municipal en colaboración con la Universidad Politécnica de Valencia.

Otras medidas que se han llevado a cabo en el municipio de Valencia, con el objeto de minimizar el impacto acústico existente, son posteriores a 1.996, año en el que entró en vigor la Ordenanza Municipal de Ruido y Vibraciones, aprobada por acuerdo plenario de 28/06/1.996 (BOPV de 23/07/1.996), en donde se establecían medidas de carácter administrativo, pioneras en su tiempo, de control y vigilancia de niveles sonoros en el medio exterior.

Gran parte de las medidas y programas que se han ejecutado en el municipio tienen como objeto conseguir la disminución de los efectos de la contaminación acústica que se produce por la principal fuente contaminante, el tráfico rodado.

Las principales actuaciones que se ya se aplican en infraestructuras viarias son las siguientes:

- Instalación de pavimentos fonoabsorbentes en vías con alta densidad de tráfico de la ciudad.
- Utilización de paneles fonoabsorbentes en pasos subterráneos.
- Potenciar la peatonalización de calles en el centro histórico.
- Pavimentación de calles peatonales y de coexistencia con mejoras en el tipo de pavimento.
- Mejoras en calles adoquinadas del centro histórico.

En cuanto a las medidas ejecutadas para reducir el ruido provocado por los vehículos automóviles, se han realizado con periodicidad campañas sonométricas de comprobación del ruido emitido por ciclomotores y motocicletas, así como inspecciones periódicas y por sorpresa de la documentación acreditativa de haber superado la ITV, y en especial de la comprobación del nivel sonoro del vehículo.

Asimismo también se realizan actuaciones en los edificios para atenuar el impacto acústico del ruido exterior, tales como:

- Exigencia por parte del ayuntamiento en el momento de la concesión de la licencia de obras de edificación de que en el proyecto arquitectónico se cumple con lo contemplado en la Ordenanza Municipal. Además se realiza una verificación, previa la obtención de la licencia de ocupación, del aislamiento efectivo en los edificios mediante la aportación de certificados técnicos pertinentes efectuados en base a ensayos normalizados “in situ”.

Las medidas adoptadas para mejorar la gestión del tráfico en la ciudad de Valencia y reducir así la contaminación acústica generada se detallan a continuación:

- Mejoras en la ordenación de la circulación en las vías urbanas.
- Creación de nuevas infraestructuras viarias, como pasos inferiores y cinturones de ronda, alejando el tráfico existente y el ruido generado del núcleo residencial.
- Control de la circulación de los vehículos pesados por el municipio de Valencia, así como sus horarios de carga y descarga en la vía pública.

De manera conjunta con estas actuaciones, en el municipio de Valencia se han realizado otras que persiguen los mismos objetivos. En el año 1.997 se declaró ZAS (Zona Acústicamente Saturada) los barrios de San José y Les Alqueries; en 2.007 se declaró como ZAS la zona Woody; en la actualidad se encuentra en fase de alegaciones la zona de Juan Llorens. Igualmente se encuentra en fase de estudio sonométrico previo la zona de El Carmen, en el distrito de Ciutat Vella.

En 1.998 se realizó un estudio experimental de la atenuación del ruido del tráfico en túneles urbanos por el Departamento de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes de la Universidad de Valencia.

En el periodo de 1.999-2.001 se hicieron mediciones del grado de aislamiento acústico a ruido aéreo en diferentes tipos de edificaciones en zonas de diferente uso: residencial, docente, sanitario, etc. Junto con esta actuación, durante este periodo también se amplió la Red de Vigilancia y Prevención de la Contaminación Acústica de la ciudad de Valencia, con los primeros paneles informativos.

Durante los años 2.000-2.001 se elaboró el mapa de ruido de la ciudad de Valencia dónde se midieron más de 450 puntos incluyendo zonas verdes, el viejo cauce del río Turia, diversos túneles de la ciudad... La realización de dicho mapa acústico se realizó con fondos propios del Ayuntamiento de Valencia.

En el año 2002 se realizó una campaña de educación ambiental con temática acústica bajo el lema *"Valencia: sonando bien*". Desde este año, se están impartiendo cursos de formación técnica en mediciones acústicas para los agentes de la Policía Local.

Durante el periodo 2003-2005 se han realizado diversos estudios acústicos y de vibraciones sobre distintos focos de ruido, en particular se ha analizado el efecto del paso del tranvía y el transporte metropolitano en distintas zonas del municipio.

En el año 2.004 se ejecutaron mediciones durante las "mascletás" para valorar su incidencia acústica, las cuales han tenido continuidad en años posteriores.

Durante el año 2.005 se realizó un estudio pormenorizado de la problemática acústica en la zona del barrio del Carmen con 5 estaciones simultáneas y 19 puntos de medición.

A finales de 2006 comenzaron las mediciones acústicas para la realización del mapa estratégico de ruido de la ciudad de Valencia, incluyendo la zona del puerto.

En año 2.007 el municipio de Valencia ha participado en el Proyecto Life "SIMPYC" (Sistema de Integración Medioambiental Puerto y Ciudad).

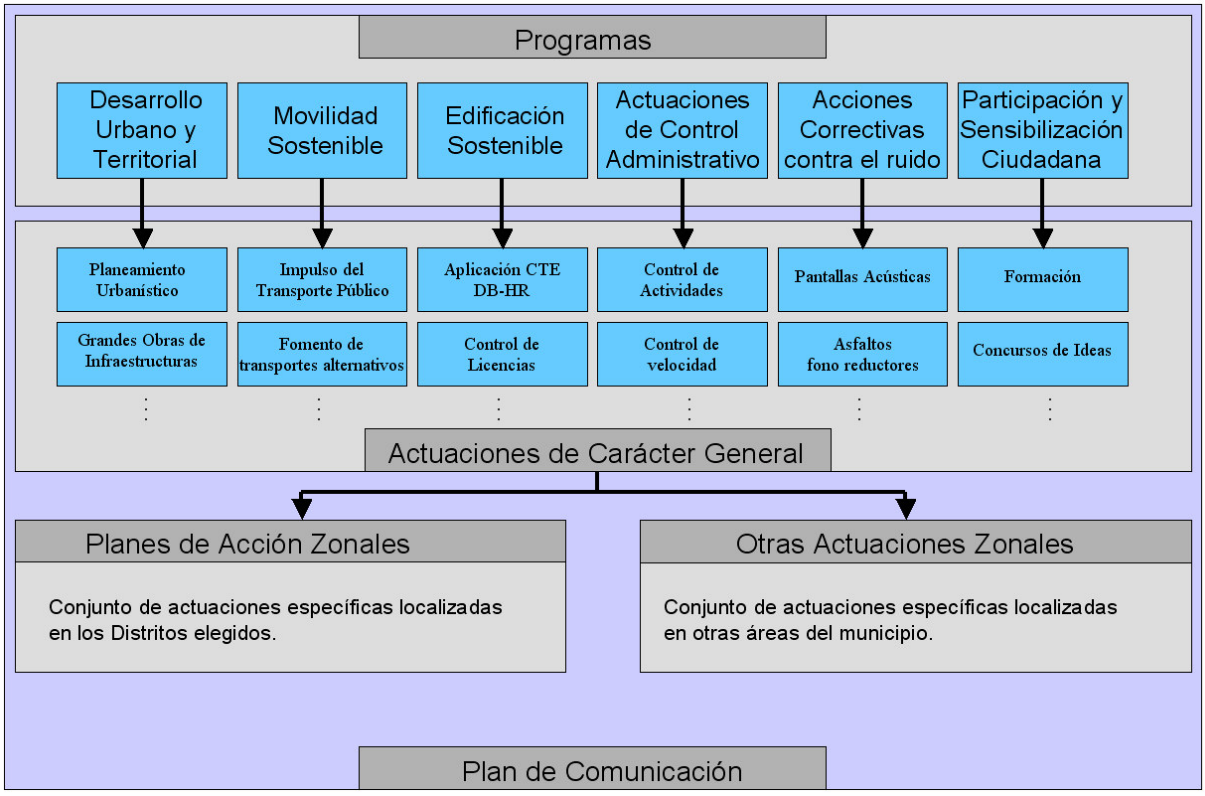
Por último, recientemente se ha aprobado y entrado en vigor una nueva Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica (texto definitivo aprobado en Pleno 30/05/08; publicado en BOP de fecha 26 de junio de 2008), ya adaptada a los nuevos cambios legislativos y normativos, que garantiza el normal desarrollo de la actividad profesional, cultural, lúdica y festiva de la ciudad haciéndola compatible con el descanso y la tranquilidad de los vecinos.

9. ACTUACIONES PREVISTAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES PARA LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS

El Ayuntamiento de Valencia, para hacer frente a la contaminación acústica, no sólo detalla actuaciones para minimizar el impacto acústico generado por el tráfico vehicular en la población, sino que plantea una serie de medidas que engloban todas las fuentes de ruido presentes en el municipio, desarrollando así una **Gestión Integral del Ruido Urbano**.

En el orden formal, el contenido de este plan se desarrolla de acuerdo con la estructura de la planificación estratégica clásica. Está compuesto por un conjunto reducido de programas o ejes estratégicos, con el objeto de simplificar su contenido, seguimiento y evaluación. Cada programa se compone de una colección de actuaciones de carácter general cuya ejecución se propone con la referencia temporal del periodo de vigencia de los planes. Una gran parte de estas actuaciones generales -fundamentalmente las medidas de control administrativo- detallan por completo la estrategia, los contenidos y el desarrollo de la acción en sí. En otros casos, las medidas de carácter genérico se concretan en acciones específicas. Según el ámbito de aplicación de estas actuaciones específicas, se definirán los planes de acción zonales y otras actuaciones zonales de interés, que particularizarán las medidas a áreas geográficas concretas y a las circunstancias específicas de cada zona.

A continuación, a modo de resumen, se presenta un esquema con la estructura definida para los planes de acción.



La colección de actuaciones de carácter general contenidas en los 6 programas o ejes estratégicos citados anteriormente se resumen en las siguientes líneas:

- Elaboración de un plan integral de movilidad urbana en el municipio de Valencia.
- Incremento de los controles sobre emisiones sonoras de vehículos y motocicletas.
- Promoción del uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos.
- Fomento de la mejora acústica de pavimentos.
- Reducción de la velocidad de circulación.
- Control de la velocidad de circulación.

- Mejoras en la urbanización de calles y barrios.
- Restricción del tráfico rodado en el centro histórico.
- Mejora de la información del estado de la circulación.
- Impulso del transporte público.
- Elaboración de un plan director de bicicletas.
- Fomento de los desplazamientos en bicicleta.
- Desarrollo de un registro municipal de bicicletas.
- Control de emisiones sonoras de vehículos municipales.
- Control y gestión de aparcamientos.
- Fomento del uso de neumáticos silenciosos.
- Reducción del ruido de las grandes infraestructuras viarias.
- Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril.
- Reducción del impacto acústico originado por las actividades portuarias.
- Reducción del impacto acústico originado por el tráfico aéreo
- Control de actividades industriales, comerciales y de servicio.
- Mejora acústica en los sistemas de recogida de residuos.
- Control del ruido de las tareas de limpieza y de recogida de residuos.
- Control de ruido de las tareas de jardinería
- Definición y gestión de ZAS (Zonas Acústicamente Saturadas).
- Limitación de actividades en zonas de uso residencial.
- Elaboración de un plan para zonas de ocio nocturno.
- Control de actividades mediante limitadores de potencia sonora.
- Control y gestión de festejos y celebraciones en la vía pública.
- Control de la emisión sonora de obras y maquinaria.
- Instalación de pantallas acústicas.
- Protección acústica de los colegios mediante pantallas acústicas.
- Insonorización de túneles.
- Consideración de la variable acústica en los nuevos planeamientos urbanísticos.
- Control de licencias urbanísticas.
- Formación y sensibilización enfocada al ámbito profesional.
- Formación y sensibilización ciudadana.
- Concurso de ideas para la lucha contra el ruido.
- Creación de un grupo de agentes especializados en materia ambiental “Patrulla Verde”.

Desde el punto de vista de su ámbito de aplicación, las medidas definidas anteriormente se catalogan como **medidas de carácter general**, ya que son aplicables a todo el municipio de Valencia. Sin embargo, tras el análisis del mapa de ruido se detectan una serie de zonas en la ciudad en las que se debe actuar de forma específica y con prioridad. En base a esta necesidad se definen los **planes zonales**, planes consistentes en un conjunto de **medidas de carácter específico** cuya finalidad es priorizar las actuaciones contenidas en los presentes planes de acción para las zonas que presentan un mayor índice de afección acústica. Así, se definen 6 planes zonales de carácter prioritario y otros 11 para completar el carácter zonal de los planes de acción. Los 6 primeros se corresponden con los siguientes distritos:

- Ciutat Vella
- L´Eixample
- Extramurs
- Plà del Real
- Camins al Grau
- Campanar

El resto de actuaciones zonales se distribuye en los siguientes distritos:

- Benimaclet
- La Saidia
- Patraix
- Quatre Carreres
- Jesús
- Poblats Maritims
- Rascanya
- Pobles del Sud
- Benicalap
- L’Olivereta
- Algirós

10. ESTRATEGIA A LARGO PLAZO

Las líneas estratégicas que se establecen desde el Ayuntamiento de Valencia para cumplir con el objetivo de minimizar el efecto de la contaminación acústica y proteger las zonas tranquilas frente al ruido son las siguientes:

- Fomentar la incorporación de la variable acústica en la toma de decisiones de las políticas de ordenación del territorio, de la definición de las políticas e infraestructuras de transporte en el municipio y, en general, de todas aquellas decisiones municipales que supongan la prevención de la contaminación acústica en la ciudad de Valencia.
- Promover la movilidad sostenible en el municipio de Valencia, esto es, potenciar el conjunto de procesos y acciones orientados para conseguir como objetivo final un uso racional de los medios de transporte por parte tanto de los particulares como de los profesionales.
- Velar por el cumplimiento de las distintas normativas, ordenanzas y legislación aplicable que tengan repercusión acústica.
- Potenciar las políticas de formación, sensibilización, concienciación y participación ciudadana frente a la contaminación acústica.

11. INFORMACIÓN ECONÓMICA

Las actuaciones previstas en los planes de acción no son solo competencia del Servicio de Contaminación Acústica, sino que están involucrados un importante número de Servicios del Ayuntamiento de Valencia. Para el periodo de vigencia de los planes de acción, el presupuesto destinado al conjunto de actuaciones enumeradas en el apartado 9 superan los 70 millones de euros, siendo los servicios de mantenimiento de infraestructuras, de obras de infraestructuras, de circulación y transporte y de contaminación acústica los que cuentan con un mayor número de actuaciones.

12. DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN

Actualmente existe un Órgano Gestor de Contaminación Acústica en el Ayuntamiento de Valencia, en el que participan todos los departamentos y servicios que pueden contribuir positivamente en la lucha contra el ruido, y que tiene, entre otras, las siguientes funciones:

- La difusión de los resultados del mapa acústico y de los demás estudios realizados, a las distintas delegaciones.
- Elaborar las líneas generales y las directrices relativas a la elaboración de los planes de acción contra la contaminación acústica en la ciudad de Valencia.
- Impulsar la realización de estudios y emitir informes y propuestas sobre la contaminación acústica.
- Poner en común todas las acciones que se estén realizando o se tenga previsto realizar por los distintos servicios municipales.
- Analizar la repercusión de una acción propuesta, o realizada por un servicio, en la gestión del ruido.
- Debatir y dirigir las líneas de elaboración y posterior ejecución de los planes de acción contra la contaminación acústica.
- Ejecución y seguimiento de la aplicación y desarrollo de los planes de acción contra la contaminación acústica en la ciudad de Valencia.
- Programas de sensibilización ciudadana y de formación de la población.

13. RELACIÓN DE ALEGACIONES RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE EXPOSICIÓN PÚBLICA

Tras el período de exposición pública de los planes de acción, que comenzó el 30 de diciembre de 2009 y tuvo una duración de 30 días, se recibieron 3 alegaciones. Dos de ellas haciendo referencia a la solicitud de actuaciones concretas sobre una calle del municipio, mientras que en la tercera se solicita incluir como integrantes del Órgano Gestor de la contaminación acústica a distintos agentes, instituciones y asociaciones.