



PLAN DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE VALÈNCIA 2018-2022

ÍNDICE

MEMORIA

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA	4
2.1.	Normativa aplicable.....	4
3.	DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN: EL MUNICIPIO DE VALÈNCIA	8
3.1.	Término municipal.....	8
3.2.	Área de estudio.....	9
3.5.	División administrativa	10
3.6.	Población	15
3.7.	Centros sensibles a la contaminación acústica.....	16
3.8.	Focos de ruido	18
4.	AUTORIDAD RESPONSABLE.....	23
5.	VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS	23
6.	DIAGNÓSTICO DEL GRADO DE EXPOSICIÓN AL RUIDO AMBIENTAL.....	24
6.1.	Indicadores contemplados	24
6.2.	Valores límite de niveles sonoros ambientales	25
6.3.	Análisis del suelo expuesto.....	26
6.4.	Análisis de la población expuesta.....	31
7.	PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO Y MEDIDAS VIGENTES	37
8.	OBJETIVOS GENERALES DE LOS PLANES DE ACCIÓN.....	40
8.1.	Marco general de medidas propuestas contra el ruido	40
8.2.	Ejes estratégicos sectoriales	41
9.	MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS Y PLANES ZONALES	43
9.1.	Medidas de actuación.....	43
9.2.	Planes zonales.....	133
10.	FINANCIACIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN	193
11.	DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN.....	196

1. INTRODUCCIÓN

Los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y Planes de Acción en materia de contaminación acústica son instrumentos para la evaluación y gestión del ruido ambiental que deben de ser revisados y actualizados cada cinco años.

Desde la última actualización del MER en el año 2017, se han venido realizando un conjunto de actuaciones que se reflejan en el presente documento, dando de este modo cumplimiento a las exigencias que impone la legislación vigente en esta materia.

En los Planes de Acción se plantean medidas para la lucha contra el ruido que pueden prever las autoridades, dentro de sus competencias, entre las que se encuentran:

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

2. MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Para la realización de la propuesta del plan de acción se han tenido en cuenta tanto las disposiciones como las normas de carácter reglamentario y técnico existentes a nivel municipal, autonómico, estatal y europeo.

2.1. NORMATIVA APLICABLE

Se muestra a continuación la normativa aplicable en los respectivos ámbitos europeo, estatal, autonómico y municipal:

2.1.1. NORMATIVA EUROPEA

- **Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.**

En dicha directiva se establece que los Estados miembros tienen la obligación de designar las autoridades y entidades competentes para elaborar los mapas de ruido y planes de acción, así como para recopilar la información que se genere, la cual, a su vez, deberá ser transmitida por los Estados miembros a la Comisión y puesta a disposición de la población. En ella se definen varios conceptos de aplicación que posteriormente han sido transcritos y desarrollados en la trasposición de la Directiva Europea a la normativa estatal.

2.1.2. NORMATIVA ESTATAL

- **Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.**

La Ley estipula que los planes de acción deben corresponder, en cuanto a su alcance, a los ámbitos territoriales de los mapas de ruido, y tienen por objeto afrontar globalmente las cuestiones relativas a contaminación acústica, fijar acciones prioritarias para el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica y prevenir el aumento de contaminación acústica en zonas que la padezcan en escasa medida.

En la Ley se establecen las directrices generales para, entre otras cosas:

- Atribuir competencias para la elaboración, aprobación y revisión de los planes de acción en materia de contaminación acústica y la correspondiente información al público.
- Determinación de los casos en que se deben elaborar planes de acción. En el caso de las aglomeraciones, se establece un calendario con una primera fase para la elaboración de los mapas de los municipios de más de 250.000 habitantes, y una segunda fase para la elaboración de los mapas de los municipios de más de 100.000 habitantes.
- Definir los fines y contenidos de los planes de acción.
- Revisar y, en su caso, modificar previo trámite de información pública los planes de acción.

- **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.**

Este Real Decreto establece que antes del 18 de julio de 2008, las administraciones competentes tenían que haber elaborado, de acuerdo con unos requisitos mínimos, planes de acción dirigidos a solucionar en su territorio las cuestiones relativas al ruido y sus efectos, y en su caso, a su reducción, para:

a) los lugares próximos a grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los seis millones de vehículos al año, a grandes ejes ferroviarios cuyo tráfico supere los 60.000 trenes al año, y a grandes aeropuertos.

b) las aglomeraciones con más de 250.000 habitantes, cuyos planes tendrán también por objeto proteger las zonas tranquilas contra el aumento del ruido.

Las administraciones competentes establecen en los planes de acción las medidas concretas que consideren oportunas, que determinan las acciones prioritarias que se deban realizar en caso de superación de los valores límite, o de aquellos otros criterios elegidos por dichas administraciones. Estas medidas deben aplicarse, en todo caso, a las zonas relevantes establecidas por los mapas estratégicos de ruido

- **Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del R.D. 1513/2015 en cuanto a los métodos de evaluación para los indicadores de 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.**

Esta normativa tiene como principal finalidad completar el desarrollo de la Ley del Ruido, estableciendo entre otros aspectos:

- Los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas acústicas.
- Los índices de evaluación acústica aplicables.
- Los valores límite de emisión e inmisión de emisores acústicos.
- Los procedimientos y métodos de evaluación de la contaminación acústica.
- Los criterios para determinar la inclusión de un sector del territorio en un tipo de área acústica.

2.1.3. NORMATIVA AUTONÓMICA

Respecto a la normativa autonómica a tener en cuenta, se enumera a continuación:

- Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valènciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.
- Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat, 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 Julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.
- la Ley 9/2019, de 23 de diciembre, de la Generalitat, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat.

2.1.4. ORDENANZA MUNICIPAL DE PROTECCIÓN DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE VALÈNCIA

En materia acústica, el municipio de València tiene su propia Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica que desarrolla la normativa anterior, que tiene carácter estatal y autonómico, y fue aprobada por el Ayuntamiento en Pleno de 30/05/08, publicado en BOP de fecha 26 de junio de 2008, y modificada por la sentencia nº 39/2011, 21 de enero 2011 de Secc. 1ª, Sala C-A, TSJCV.

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 València, 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 los artículos 8 y 9 de dicha ordenanza se define la necesidad de elaborar mapas de ruido para el municipio de València así como el contenido de los mismos con el objeto de obtener información acústica de la ciudad y analizarla. Asimismo se indicarán las zonas de las diferentes áreas en que se superen los límites permitidos. La revisión de los mismos se realizará con una periodicidad de cinco años.

La Ordenanza municipal de protección contra la contaminación acústica de València está en proceso de revisión y se estima que durante el plazo de vigencia del Plan de Acción se apruebe la nueva Ordenanza.

3. DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN: EL MUNICIPIO DE VALÈNCIA

3.1. TÉRMINO MUNICIPAL

El Término Municipal de València 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. Dichos núcleos están incluidos dentro del distrito denominado “Pobles del Sud”, y son: “Pinedo”, “El Saler”, “El Palmar” y “Perellonet”



Figura 1. Término Municipal de València

El Término Municipal de València se encuentra sobre una llanura litoral, rodeada de montañas que rara vez sobrepasan los 100 metros de altitud.

Dicha llanura litoral 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 ido cubriendo con una densa capa de sedimentos que, sobre la vertical de la ciudad, adquiere un espesor de 200 metros.

Por la parte interior, esta llanura termina a los pies de unas pequeñas elevaciones, formadas por rocas sedimentarias de la época miocénica que la erosión posterior ha modelado, dándoles forma de colinas alargadas, en sentido perpendicular a la línea de la costa.

Por la parte 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 queda separada del mar por una franja litoral. Al norte del río Turia, la franja litoral es más débil y se encuentra profundamente alterada como consecuencia de la acción humana (puertos y diques), mientras que la zona pantanosa del interior (el marjal) ha sido desecada y aprovechada para cultivos suelos industriales y urbanizaciones turísticas. Al sur del Turia, la franja litoral es progresivamente más ancha, encontrándose está cubierta por una espesa masa vegetal (la Devesa), que queda separada del mar por la Albufera y los arrozales.

El clima se define generalmente como el conjunto de condiciones atmosféricas que se presentan típicamente en una región a lo largo de los años.

En el caso concreto del Término Municipal de València, las precipitaciones son de unos 450 mm, alcanzándose las máximas en otoño y en primavera. En otoño es fácil que se generen gotas frías, que provocan grandes precipitaciones de tipo torrencial, sobre todo en el mes de Octubre, mes que concentra el máximo anual.

La temperatura media anual es de 17,8° C, estando en Enero en torno a los 11,5° C y, entre los meses de Julio y Agosto, rondando los 25° C, aunque en ocasiones, los termómetros en esta época han llegado a rondar los 40° C.

En cuanto a la humedad ambiental, esta presenta su máximo relativo anual en el mes de Octubre, llegando a alcanzar en ésta época el 72%. En verano es, asimismo, alta, como consecuencia de las frecuentes brisas marinas que suavizan la temperatura, pero aumentan la humedad del aire.

3.2. ÁREA DE ESTUDIO

El anexo VII del Real Decreto 1513/2005, que establece los criterios para la delimitación de una aglomeración, indica que la entidad territorial básica sobre la que se definirá una aglomeración será el municipio. No obstante, el ámbito territorial de la aglomeración podrá ser inferior al del municipio, ya que se deben considerar aquellos sectores del territorio cuya densidad de población sea igual o superior a 3.000 habitantes por km², estimando la densidad de población preferentemente a partir de los datos de las correspondientes secciones censales. Además, si existen dos o más sectores del territorio en los que, además de verificarse lo anterior, se verifica que la distancia entre sus dos puntos más próximos sea igual o inferior a 500m, también deberán considerarse como parte de la aglomeración.

Para la delimitación del ámbito territorial de la aglomeración se debe trazar, tal como recoge el anexo VII, la línea poligonal cerrada que comprende todos los sectores del territorio que conforman la aglomeración en función de su densidad de población.

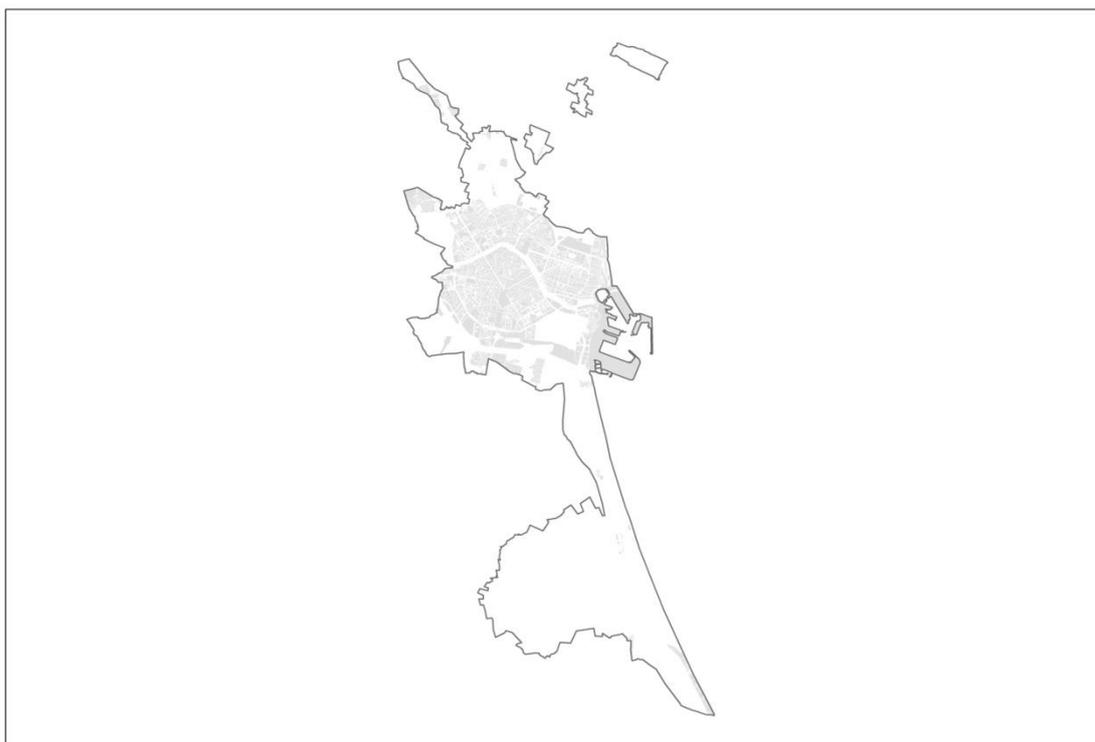


Figura 2. Área de estudio

En la realización del Mapa Estratégico de Ruido de València se ha considerado como área de estudio, es decir, como delimitación de la aglomeración, todo el término municipal, ya que conforma la mayor parte de las zonas habitadas. De esta forma, el área de estudio considerada en la realización del Mapa Estratégico de Ruido de València cumple y supera los requisitos establecido en el anexo VII del Real Decreto 1513/2005.

3.5. DIVISIÓN ADMINISTRATIVA

El Término Municipal de València está estructurado en 19 zonas o Distritos Municipales, cada uno de los cuales está, a su vez, conformado por subzonas o barrios. Los distritos, límites y barrios que los forman, son los siguientes:



Figura 3. Distritos del Término Municipal de València

Distrito Nº.1: CIUTAT VELLA

Comprende lo que actualmente se conoce por la ronda de circunvalación, o ronda interior, que abarca los barrios de “La Seu”, “La Xerea”, “El Carme”, “El Pilar”, “El Mercat” y “Sant Francesc”.

Distrito Nº.2: EIXAMPLE

Viene delimitado por el Cauce Viejo del Turia, al este; Avenida Peris y Valero, al Sur; la Estación de RENFE, al oeste y la Calle Colón, al norte. Comprende los barrios de “Russafa”, “El Pla del Remei” y “La Gran Vía”.

Distrito Nº.3: EXTRAMURS

Delimitado por la Estación de RENFE, Ronda de circunvalación, Tránsitos y el Jardín del Turia. Comprende los barrios: “El Botànic”, “La Roqueta”, “La Petxina” y “Arrancapins”.

Distrito Nº.4: CAMPANAR

Viene delimitado por el presunto trazado del tercer cinturón de ronda, el término de Mislata, el Antiguo Cauce del Turia, Camino de Burjassot, General Avilés y Avenida de Les Corts Valencianes. Comprende los barrios de “Campanar”, “Les Tendetes”, “El Calvari” y “Sant Pau”.

Distrito Nº.5: LA SAÏDIA

Delimita con la Avenida Burjassot, Dr. Peset Aleixandre, Primado Reig, Calle General Elio, Cavanilles y el Viejo Cauce del Río Turia. Comprende los barrios de “Marxalenes”, “Morvedre”, “Trinitat”, “Tormos” y “Sant Antoni”.

Distrito Nº.6: EL PLA DEL REAL

Delimitado por la Avenida Primado Reig, acceso de Barcelona, Cardenal Benlloch, La Alameda y Calle Botánico Cavanilles. Comprende los barrios de “Exposició”, “Mestalla”, “Jaume Roig” y “Ciutat Universitària”.

Distrito Nº.7: OLIVERETA

Delimita al norte con el Viejo Cauce del Río Turia; al oeste con los términos municipales de Mislata y Xirivella; al sur, por la calle Tres Forques y al este por la Avda. Perez Galdós, Avenida del Cid, Calle Enguera y Archiduque Carlos. Comprende los barrios de “Nou Moles”, “Soternes”, “Tres Forques”, “Fontsanta” y “La Llum”.

Distrito Nº.8: PATRAIX

Viene delimitado por la Avenida Pérez Galdós, Avenida del Cid, Calle Tres Forques y Calle Campos Crespo. Comprende los barrios de “Patraix”, “Sant Isidre”, “Vara de Quart”, “Safranar” y “Favara”.

Distrito Nº.9: JESÚS

Se encuentra limitado por las líneas férreas de la Estación del Norte (Avenida Poeta Federico García Lorca) y la Calle Campos Crespo, estando delimitado, de norte a sur por la Avenida Giorgeta y el Cauce del Río Turia. Comprende los barrios de “La Raiosa”, “L’Hort de Senabre”, “La Creu Coberta”, “Sant Marcel·lí” y “Camí Real”.

Distrito Nº.10: QUATRE CARRERES

Viene delimitado por la Avenida Peris y Valero, Poeta Federico García Lorca, la Autovía al Saler y el Cauce del Turia. Comprende los barrios de “Mont-Olivet”, “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

Abarca el área delimitada por el mar Mediterráneo, el término municipal de Alboraya, el bulevar de Serrería, el Jardín del Turia, el segundo cinturón de ronda, la Autopista del Saler y el Cauce del Río Turia. Comprende los barrios de “El Grau”, “Cabanyal-Canyamelar”, “La Malva-rosa”, “Beteró” y “Natzaret”.

Distrito Nº. 12: CAMINS AL GRAU

Los límites de este distrito son la Avenida del Puerto, el bulevar de Serrería, el Jardín del Turia y Cardenal Benlloch. Comprende los barrios de “Aiora”, “Albors”, “La Creu del Grau”, “Camí Fondo” y “Penya-roja”.

Distrito Nº.13: ALGIROS

Este distrito viene delimitado por la Autopista de Barcelona, el término municipal de Alboraya, el bulevar de Serrería, Justo y Pastor, Cardenal Benlloch y Paseo Blasco Ibáñez. Comprende los barrios de “L’Illa Perduda”, “Ciutat Jardí”, “L’Amistat”, “La Bega Baixa” y “La Carrasca”.

Distrito Nº.14: BENIMACLET

Este distrito viene delimitado por el término de Alboraya, la vía de FGV a Rafelbuñol, Primado Reig y la Autopista de Barcelona. Comprende los barrios de “Benimaclet” y “Camí de Vera”.

Distrito Nº.15: RASCANYA

Viene delimitado por el término de Alboraya y el trazado del tercer cinturón de ronda por el norte, Primado Reig y Dr. Peset Aleixandre por el sur, el tren a Rafelbuñol por el este y Juan XXIII, por el oeste. Comprende los barrios “Els Orriols”, “Torrefiel” y “Sant Llorenç”.

Distrito Nº.16: BENICALAP

Viene delimitado por Juan XXIII, el término municipal de Burjassot, Avenida Corts Valencianes, General Avilés y Hermanos Machado. Comprende los barrios de “Benicalap” y “Ciutat Fallera”.

Distrito Nº.17: POBLES DEL NORD

Comprende los antiguos pueblos de “Benifaraig”, “Poble Nou”, “Carpesa”, “Cases de Bàrcena”, “Massarrojos”, “Borbotó” y “Mauella”.

Distrito Nº.18: POBLES DE L’OEST

Comprende los antiguos barrios de “Benimàmet” y “Beniferri”.

Distrito Nº.19: POBLES DEL SUD

Comprende los antiguos pueblos de “El Forn d’Alcedo”, “El Castellar-L’Oliveral”, “Pinedo”, “El Saler”, “El Palmar”, “El Perellonet”, “La Torre” y “Faitanar”.

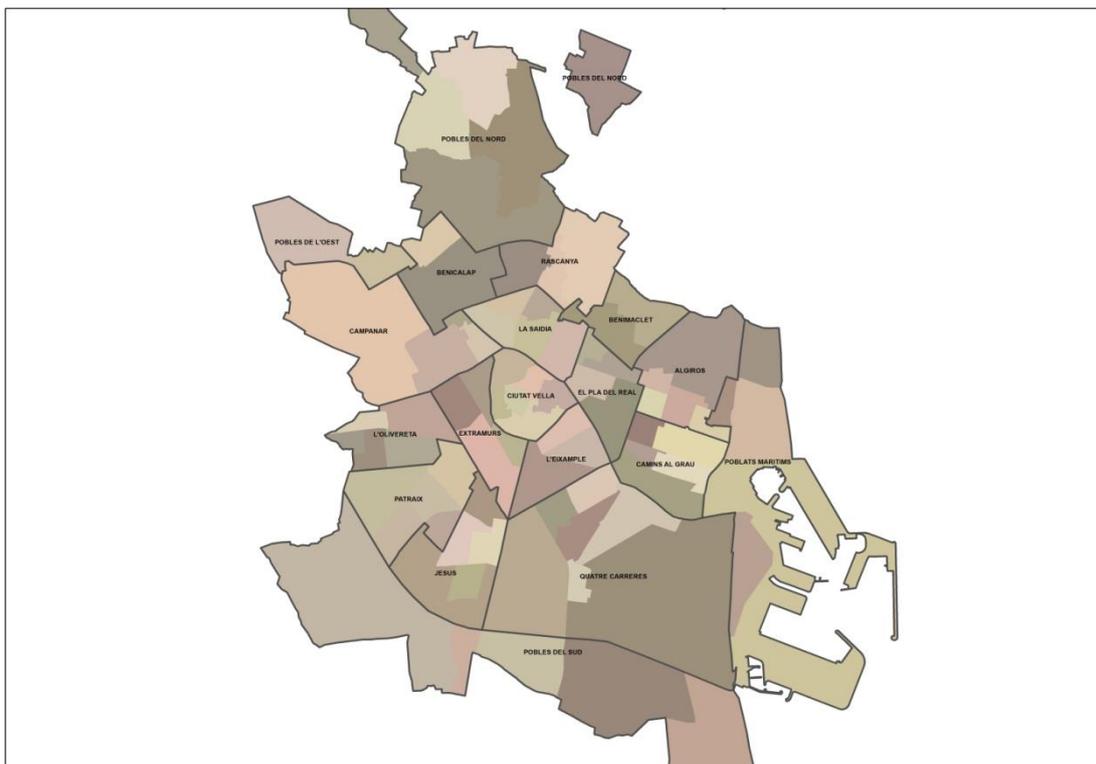


Figura 4. Barrios del Término Municipal de València

3.6. POBLACIÓN

La población del municipio de València es de 801.545 habitantes, según datos del Padrón municipal actual.

DISTRITO	POBLACIÓN	SUPERFICIE (km ²)	DENSIDAD POBLACIÓN (hab/km ²)
Ciutat Vella	27.418	1,69	16224
L'Eixample	42.826	1,73	24755
Extramurs	48.877	1,97	24811
Campanar	38.736	5,23	7407
La Saïdia	47.491	1,94	24480
El Pla del Real	30.644	1,69	18133
L'Olivereta	49.250	1,98	24874
Patraix	58.053	2,87	20228
Jesús	52.917	2,98	17757
Quatre Carreres	74.518	11,32	6583
Poblats Marítims	55.725	9,78	5698
Camins al Grau	65.890	2,36	27919
Algirós	36.657	2,95	12426
Benimaclet	28.686	1,57	18271
Rascanya	54.233	2,62	20700
Benicalap	47.421	2,21	21457
Pobles del Nord	6.582	15,19	433
Pobles de l'Oest	14.581	2,01	7254
Pobles del Sud	21.040	66,17	318
TOTAL Término Municipal de València	801.545	138,26	5797

Tabla 1. Población por distritos del término municipal de València

Es Quatre Carreres el distrito que contiene un mayor número de habitantes, al que le sigue Camins al Grau. Destacan distritos como Campanar por haber sido uno de los distritos que más ha aumentado su población, seguido del distrito de Benicalap, y lleva una tendencia de crecimiento en los últimos años estudiados. Sin embargo, la tendencia en la mayoría de los distritos es a la baja, siendo el distrito que más ha disminuido en lo que a residentes se refiere es los Poblatos Marítims, desde el año 2012.

3.7. CENTROS SENSIBLES A LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Los hospitales y centros educativos son edificios especialmente vulnerables al ruido por el uso al que están destinados y requieren un estudio detallado de su situación acústica.

3.7.1. HOSPITALES

València cuenta con 13 hospitales que suman un total de 4093 camas instaladas. A continuación se detalla la relación de dichos centros con el número de camas ubicadas en cada uno de ellos y el distrito en el que se ubican.

HOSPITAL	Nº CAMAS	DISTRITO
Hospital Universitari i Politècnic La Fe	1.000	Quatre Carreres
Hospital Universitario Dr. Peset	539	Patraix
Hospital Arnau de Vilanova	302	Campanar
Hospital Clínico Universitario	582	El Pla del Real
Hospital La Malva-Rosa	33	Poblats Marítims
Consortio Hospital General Universitario de València	546	L'Olivereta
Hospital Casa de la Salud	192	Camins al Grau
Hospital Nisa de València al Mar	70	Poblats Marítims
Fundación Instituto Valenciano de Oncología	160	Campanar
Clínica Virgen del Consuelo	156	Jesús
Clínica Quirón de València, S.A	88	El Pla del Real
Hospital 9 de Octubre	300	Campanar
Hospital Pare Jofre	125	Patraix
TOTAL	4.093	

Tabla 2. Relaciones de centros hospitalarios por distritos del término municipal de València

3.7.2. CENTROS EDUCATIVOS

Según datos de la Oficina de Estadística del Ayuntamiento de València, actualizados en el último curso, la totalidad de los centros de educación no universitaria en los que se incluye educación preescolar/infantil, educación primaria, educación secundaria obligatoria, bachillerato, ciclos formativos de grado medio y de grado superior, es de 605, utilizados por un total de 97.361 alumnos.

La siguiente tabla distribuye los centros educativos y los alumnos en los 19 distritos en los que se divide el municipio de València:

DISTRITO	CENTROS EDUCATIVOS	ALUMNOS
1.Ciutat Vella	20	3.218
2.Eixample	36	6.130
3.Extramurs	41	7.988
4.Campanar	40	6.480
5.La Saïdia	47	8.580
6.El Pla del Real	26	5.164
7.L'Olivereta	50	7.424
8.Patraix	34	5.432
9.Jesús	36	5.025
10.Quatre Carreres	46	7.454
11.Poblats Marítims	44	6.780
12.Camins al Grau	47	8.098
13.Algirós	26	3.368
14.Benimaclet	19	2.806
15.Rascanya	30	4.072
16.Benicalap	29	4.126
17.Pobles del Nord	5	561
18.Pobles de L'Oest	11	1.965
19.Pobles del Sud	18	2.690
TOTAL	605	97.361

Tabla 3. Relación de centros educativos por distritos del término municipal de València

3.8. FOCOS DE RUIDO

Los focos de ruido considerados en la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido de València son aquellos que son origen del ruido ambiental, que el Real Decreto 1513/2005 recoge en el Anexo IV, relativo a los requisitos mínimos sobre el cartografiado estratégico del ruido. Así, se establece que los mapas estratégicos de ruido para aglomeraciones harán especial hincapié en el ruido procedente de:

- El tráfico rodado,
- El tráfico ferroviario,
- Los aeropuertos,
- Lugares de actividad industrial, incluidos los puertos.

En el caso particular de la aglomeración de València, los focos de ruido considerados, que se describen con mayor detalle a continuación, son el tráfico rodado, el tráfico ferroviario, las actividades industriales, entre las que se incluye la actividad portuaria y las actividades aeroportuarias.

3.8.1. TRÁFICO RODADO

El Mapa Estratégico de Ruido del Término Municipal de València muestra como principal foco de ruido el que se debe al tráfico rodado en la ciudad.

Por ello, es en la trama formada por la red principal de calles, en las que se hace mayor hincapié, siendo estas vías las que se corresponden con los principales cinturones de circulación de la ciudad, junto con los tramos de carreteras que transcurren dentro del Término Municipal.



Figura 5. Tejido formado por las vías principales

La mayor parte de la trama principal de la ciudad está formada por vías pertenecientes al Ayuntamiento de València. Avenidas como la de Ausias March, Blasco Ibañez, Cardenal Benlloch, Cataluña, De les Corts Valencianes, Doctor Peset Aleixandre, Los Naranjos, Pérez

Galdós, Peris y Valero, Primado Reig, Puerto, Tres Cruces o la del Cid están dentro de la trama anteriormente mencionada. Junto a estas avenidas se destacan, entre otras, la calle Barcas, Blanquerías, Botánico Cavanilles, Doctor J.J. Domine, Doctor Nicasio Benlloch, Guillem de Castro, Islas Canarias, Llano de la Zaidia, Lorca, Nueve de Octubre, Padre Tomás Montañana, Pintor Sorolla, San José de Calasanz o Tres Forques. El camino de Moncada y el de Moreras, la Gran Vía de Fernando el Católico y la del Marqués del Turia, la calle Pintor López y la Plaza de Tetuán, el Paseo Alameda y el Paseo Pechina, todos ellos se encuentran entre las vías principales.



Figura 6. Plaza del Ayuntamiento, zona sur de Ciutat Vella

3.8.2. TRÁFICO FERROVIARIO

La principal característica del tráfico ferroviario, entendiendo este como circulación de trenes y tranvías es la baja frecuencia con la que circulan, es decir, que el número de trenes y tranvías que circulan en un período de tiempo determinado es bajo en comparación con las intensidades de vehículos automóviles que transitan por la red viaria del municipio. Por otro lado se destaca también la baja velocidad del ferrocarril en los tramos urbanos.

En la figura siguiente se representa el trazado de la red del ferrocarril y del tranvía:



Figura 7. Trazado del ferrocarril y del tranvía

La huella acústica que genera el tráfico ferroviario afecta en mayor o menor medida a los distritos de L'Eixample, Extramurs, Quatre Carreres, Jesús, Pobles del Sud, Patraix, Pobles de l'Oest, Benicalap, La Saïdia, Rascanya, Benimaclet, Algirós, Poblats Marítims y Camins al Grau.

3.8.3. FUENTES INDUSTRIALES Y PORTUARIAS

Los focos industriales presentes en València se centran fundamentalmente en cuatro zonas muy delimitadas: Polígono Industrial Vara de Quart, Polígono Horno Alcedo, MercaValència y el recinto portuario.

Los niveles sonoros producidos en dichos centros industriales no contribuyen de manera significativa a los niveles sonoros presentes en su entorno, pues en gran medida el tráfico rodado, tanto asociado a las propias actividades, como a la movilidad urbana, prevalece sobre el ruido que generan las industrias.

La ubicación de estos entornos industriales, situados a cierta distancia de las zonas de viviendas, hace que la exposición de la población a niveles sonoros de origen industrial sea reducida.

No obstante; en las áreas industriales pueden surgir problemas específicos por la actividad de industrias concretas que deben ser comunicados o puestas en conocimiento de la autoridad competente.



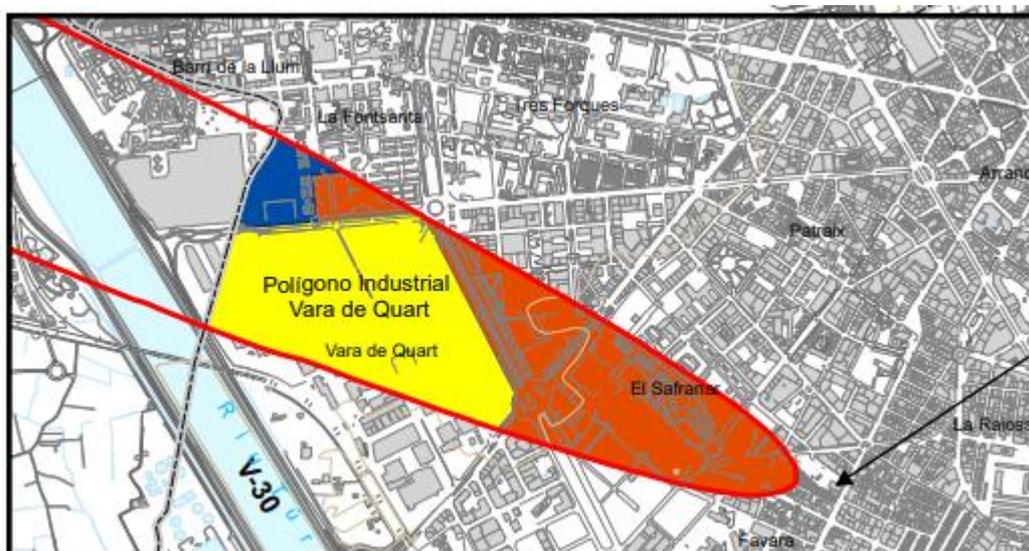
Figura 8. Vista aérea del Puerto de València

3.8.4. ACTIVIDAD AEROPORTUARIA

El aeropuerto de València, conocido también como aeropuerto de Manises, se encuentra ubicado entre los términos municipales de Manises y Quart de Poblet, a 9 km de la ciudad de València. Es un importante aeropuerto en cuanto a tráfico aéreo y de pasajeros, debido, en gran parte, por contar con un amplio número de vuelos de bajo coste a diversos puntos de Europa.

Actualmente está elaborado y aprobado el Mapa Estratégico de Ruido de la tercera fase del aeropuerto de València de Aena, en donde se ha realizado el cartografiado del ruido de las actividades aeroportuarias de dicha infraestructura y se han identificado e inventariado las zonas de conflicto. También está aprobado y en vigor el correspondiente Plan de Acción y delimitada la servidumbre acústica.

El Real Decreto 54/2018, de 2 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de Valencia recoge la zona de servidumbre acústica, que comprende el territorio del entorno del aeropuerto delimitado exteriormente por las curvas de nivel correspondientes a los índices acústicos $L_d \geq 60$ dB(A), $L_e \geq 60$ dB(A) y $L_n \geq 50$ dB(A) que representan el nivel de ruido generado por el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria, y que comprende territorio del término municipal de València.



En el interior del perímetro de la zona de servidumbres acústica las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicable a las correspondientes áreas acústicas, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 48/1960, 21 de julio y el artículo 7.3 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

A partir de la delimitación de la servidumbre acústica y de los resultados obtenidos del cartografiado del ruido se prevé el desarrollo de un Plan Director que despliegue la programación de las actuaciones para la lucha contra la contaminación acústica.

4. AUTORIDAD RESPONSABLE

El Excmo. Ayuntamiento de València es la autoridad responsable de la elaboración, revisión y aprobación de los Planes de Acción contra el ruido y la correspondiente información al público, en los términos y plazos establecidos en la normativa básica estatal, así como su remisión al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente. También es competencia del mismo la presentación de la actualización de los planes de acción cada cinco años, todo ello en conformidad con las atribuciones competenciales que se establece en el artículo 4 del Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

5. VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS

El Real Decreto 1367/2007, en su anexo II, fija los objetivos de calidad acústica para cada tipo de área acústica. Estos objetivos de calidad se refieren a áreas urbanizadas existentes, y para el resto de áreas urbanizadas se fijan los mismos valores objetivo disminuidos en 5 dBA.

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

Tabla 4. Objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes. RD 1367/2007

Siguiendo la definición del Real Decreto 1367/2007, una área urbanizada existente es “la superficie del territorio que sea área urbanizada antes de la entrada en vigor de este real decreto”; y un área urbanizada es “la 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; entendiéndose 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”.

Por último, un nuevo desarrollo urbanístico es “la superficie del territorio en situación de suelo rural para la que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevén o permiten su paso a la situación de suelo urbanizado, mediante las correspondientes actuaciones de urbanización, así como la de suelo ya urbanizado que esté sometido a actuaciones de reforma o renovación de la urbanización”.

6. DIAGNÓSTICO DEL GRADO DE EXPOSICIÓN AL RUIDO AMBIENTAL

La evaluación de la exposición a la contaminación acústica del municipio de València se realiza a partir de la información contenida en la zonificación acústica del territorio, que permite conocer cuáles son los valores límite de niveles sonoros de ruido ambiental a aplicar a cada una de las áreas acústicas en que está dividido el municipio, y de la información contenida en las colecciones de mapas elaboradas en el Mapa Estratégico de Ruido de València.

6.1. INDICADORES CONTEMPLADOS

La Directiva 2002/49/CE (END) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, establece en su Artículo 5, referente a indicadores de ruido y su aplicación, que los Estados miembros aplicarán los indicadores de ruido L_{den} y L_n , en la preparación y la revisión de los mapas estratégicos de ruido. También dicta que para la planificación acústica y la determinación de zonas de ruido, los Estados miembros podrán utilizar indicadores distintos a L_{den} y L_n .

Tanto la Directiva 2002/49/CE como 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, definen los índices de ruido siguientes:

- L_{day} (**Ld**) es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos día de un año.
- $L_{evening}$ (**Le**) es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos tarde de un año.
- L_{night} (**Ln**) es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos noche de un año.
- L_{den} (Indicador de ruido día-tarde-noche) es el indicador de ruido asociado a la molestia global, expresado en decibelios, el cual se determina aplicando esta fórmula:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right)$$

Donde:

- Al día le corresponden 12 horas, a la tarde 4 horas y a la noche 8 horas.

- Los valores horarios de comienzo y fin de los distintos períodos son 7.00-19.00 para Ld, 19.00-23.00 para Le y 23.00-7.00 para Ln, hora local.
- Un año corresponde al año considerado para la emisión de sonido y a un año medio en lo que se refiere a las circunstancias meteorológicas.
- Y donde el sonido que se tiene en cuenta es el sonido incidente, es decir, no se considera el sonido reflejado en la fachada de una determinada vivienda.

6.2. VALORES LÍMITE DE NIVELES SONOROS AMBIENTALES

La legislación de aplicación con relación a la realización de mapas de ruido establece que dichos mapas contendrán información, entre otros, de los valores límite y de los objetivos de calidad acústica aplicables a cada una de las áreas acústicas afectadas.

En el caso del mapa estratégico de ruido correspondiente al término municipal de València, para el análisis de la superación o no de los valores existentes de los índices acústicos respecto de los valores límite aplicables se han considerado los valores objetivo de calidad acústica indicados en el RD 1038/2012 que actualiza el Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de ruido donde se establecen los siguientes valores objetivo para el ruido ambiental en áreas urbanizadas existentes:

TIPO DE ÁREA ACÚSTICA (ÁREAS URBANIZADAS EXISTENTES)		ÍNDICES DE RUIDO		
		Ld	Le	Ln
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
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1): En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2): En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 m.

Tabla 5. Valores objetivo para el ruido ambiental en áreas urbanizadas existentes

6.3. ANÁLISIS DEL SUELO EXPUESTO

En este apartado se resumen los resultados de la superficie afectada por el ruido ambiental en el municipio de València. Para ello se dispone de la información presentada en las colecciones de mapas de niveles sonoros del mapa estratégico de ruido, en donde se representa para cada uno de los focos de ruido considerados y para el ruido total las curvas isófonas, a cuatro metros sobre el nivel del suelo, para los cuatro indicadores de ruido contemplados (Ld, Le, Ln y Lden).

El término municipal de València tiene una superficie total de aproximadamente 138,26km².

Sobre la superficie de suelo urbano y urbanizable se han calculado las estadísticas de suelo expuesto para cada foco de ruido y para los cuatro indicadores. Los datos obtenidos se representan en forma de tabla, en rangos de cinco decibelios, según establece la tabla de valores objetivo para el ruido ambiental.

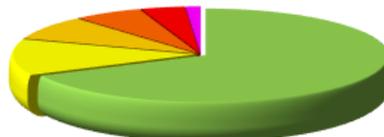
Los resultados obtenidos para el ruido debido al **tráfico rodado** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Superficie total: 134,65 km²

DIA (Ld)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	91,28	67,79
55 - 60	16,84	12,51
60 - 65	11,15	8,28
65 - 70	8,3	6,16
70 - 75	5,29	3,93
> 75	1,79	1,33

Distribucion de la superficie expuesta



TARDE (Le)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	89,8	66,69
55 - 60	17,46	12,97
60 - 65	11,84	8,79
65 - 70	8,5	6,31
70 - 75	5,27	3,91
> 75	1,78	1,32

Distribucion de la superficie expuesta



NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 50	90,45	67,17
50 - 55	17,23	12,8
55 - 60	12,01	8,92
60 - 65	8,4	6,24
65 - 70	5,15	3,82
> 70	1,41	1,05

Distribucion de la superficie expuesta



Lden

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	80,11	59,49
55 - 60	16,48	12,24
60 - 65	15,82	11,75
65 - 70	10,18	7,56
70 - 75	7,53	5,59
> 75	4,53	3,36

Distribucion de la superficie expuesta



Los resultados obtenidos para el ruido debido al **tráfico ferroviario** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Superficie total: 134,65 km²

DIA (Ld)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	128,84	95,69
55 - 60	3,31	2,46
60 - 65	1,75	1,3
65 - 70	0,68	0,51
70 - 75	0,07	0,05
> 75	0	0

Distribucion de la superficie expuesta



TARDE (Le)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	129,53	96,2
55 - 60	3,05	2,27
60 - 65	1,49	1,11
65 - 70	0,54	0,4
70 - 75	0,04	0,03
> 75	0	0

Distribucion de la superficie expuesta



NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 50	131,62	97,75
50 - 55	2,01	1,49
55 - 60	0,89	0,66
60 - 65	0,12	0,09
65 - 70	0,01	0,01
> 70	0	0

Distribucion de la superficie expuesta



Lden

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	127,64	94,79
55 - 60	3,76	2,79
60 - 65	2,14	1,59
65 - 70	0,97	0,72
70 - 75	0,13	0,1
> 75	0,01	0,01

Distribucion de la superficie expuesta



Los resultados obtenidos para el ruido debido a las **actividades industriales** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Superficie total: 134,65 km²

DIA (Ld)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	128,81	95,66
55 - 60	2,23	1,66
60 - 65	1,21	0,9
65 - 70	1,6	1,19
70 - 75	0,8	0,59
> 75	0	0

Distribucion de la superficie expuesta



TARDE (Le)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	130,2	96,7
55 - 60	1,3	0,97
60 - 65	1,27	0,94
65 - 70	1,4	1,04
70 - 75	0,48	0,36
> 75	0	0

Distribucion de la superficie expuesta



NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 50	130,01	96,55
50 - 55	2,27	1,69
55 - 60	1,23	0,91
60 - 65	0,94	0,7
65 - 70	0,17	0,13
> 70	0,03	0,02

Distribucion de la superficie expuesta



Lden

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	128,12	95,15
55 - 60	1,98	1,47
60 - 65	1,86	1,38
65 - 70	1,36	1,01
70 - 75	1,15	0,85
> 75	0,18	0,13

Distribucion de la superficie expuesta



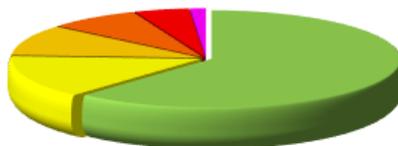
Los resultados obtenidos para el **ruido total** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Superficie total: 134,65 km²

DIA (Ld)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	83,03	61,66
55 - 60	19,16	14,23
60 -65	13,72	10,19
65 - 70	10,59	7,86
70 - 75	6,34	4,71
> 75	1,81	1,34

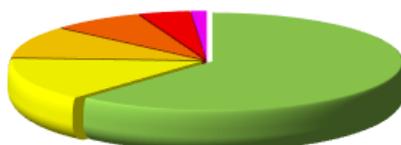
Distribucion de la superficie expuesta



TARDE (Le)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	82,91	61,57
55 - 60	19,31	14,34
60 -65	14,16	10,52
65 - 70	10,55	7,84
70 - 75	5,92	4,4
> 75	1,8	1,34

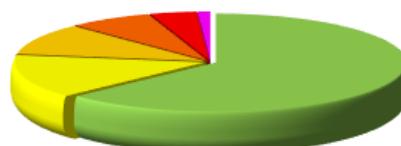
Distribucion de la superficie expuesta



NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 50	84,81	62,99
50 - 55	19,36	14,38
55 -60	14	10,4
60 - 65	9,64	7,16
65 - 70	5,39	4
> 70	1,45	1,08

Distribucion de la superficie expuesta



Lden

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	72,47	53,82
55 - 60	17,47	12,97
60 -65	18,42	13,68
65 - 70	12,51	9,29
70 - 75	9	6,68
> 75	4,78	3,55

Distribucion de la superficie expuesta



6.4. ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN EXPUESTA

A continuación se estudia la población expuesta al ruido ambiental en el municipio de València. Para ello, al igual que para el análisis realizado en el apartado anterior, se dispone de la información presentada en las colecciones de mapas de niveles sonoros, en donde se representa para cada uno de los focos de ruido considerados y para el ruido total las curvas isófonas, suponiendo que la población se concentra a cuatro metros sobre el nivel del suelo, para los cuatro indicadores de ruido contemplados (Ld, Le, Ln y Lden).

En una primera etapa se presentan los resultados del análisis de población expuesta para todo el municipio.

El municipio de València tiene una población de 801.545 habitantes, según datos del Padrón municipal actual, repartida en 19 distritos, siendo la densidad de población aproximada de 5.797 habitantes por kilómetro cuadrado. El número estimado de viviendas en el municipio, obtenido a partir de la Oficina de Estadística del Ayto. de València, se cifra alrededor de las 410.518 viviendas.

En la figura siguiente se muestra una representación gráfica con la densidad de población según el distrito:

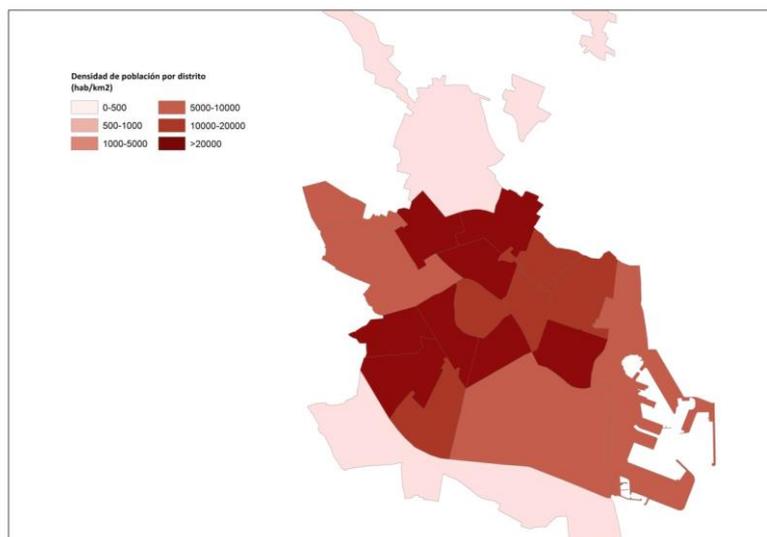


Figura 9. Densidad de población por distrito

Sobre el total de habitantes del municipio, distribuidos sobre la superficie residencial de los distintos distritos que forman la aglomeración, se han calculado las estadísticas de población expuesta para cada foco de ruido y para los cuatro indicadores. Los datos obtenidos se representan en forma de tabla, por rangos, según establece la tabla de valores objetivo para el ruido ambiental.

Los resultados obtenidos para el ruido debido al **tráfico rodado** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Población total: 791632

DIA (Ld)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	3635	45,92
55 - 60	2030	25,64
60 -65	1246	15,74
65 - 70	820	10,36
70 - 75	184	2,32
> 75	1	0,01

Distribucion de la población expuesta



TARDE (Le)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	3665	46,3
55 - 60	2029	25,63
60 -65	1241	15,68
65 - 70	814	10,28
70 - 75	166	2,1
> 75	1	0,01

Distribucion de la población expuesta



NOCHE (Ln)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 50	4097	51,76
50 - 55	1810	22,87
55 -60	1182	14,93
60 - 65	736	9,3
65 - 70	91	1,15
> 70	0	0

Distribucion de la población expuesta



Lden

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	2528	31,94
55 - 60	2281	28,82
60 -65	1454	18,37
65 - 70	1109	14,01
70 - 75	521	6,58
> 75	23	0,29

Distribucion de la población expuesta



Los resultados obtenidos para el ruido debido al **tráfico ferroviario** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Población total: 791632

DIA (Ld)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7733	97,69
55 - 60	109	1,38
60 - 65	70	0,88
65 - 70	4	0,05
70 - 75	0	0
> 75	0	0

Distribucion de la población expuesta



TARDE (Le)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7804	98,59
55 - 60	86	1,09
60 - 65	26	0,33
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0

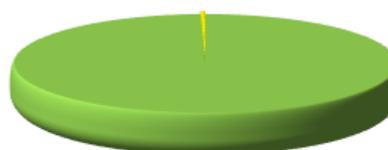
Distribucion de la población expuesta



NOCHE (Ln)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 50	7884	99,6
50 - 55	29	0,37
55 - 60	3	0,04
60 - 65	0	0
65 - 70	0	0
> 70	0	0

Distribucion de la población expuesta



Lden

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7725	97,59
55 - 60	126	1,59
60 - 65	63	0,8
65 - 70	2	0,03
70 - 75	0	0
> 75	0	0

Distribucion de la población expuesta



El ruido debido a las actividades industriales, en el caso de València, se centra en los polígonos del término municipal y en la actividad portuaria.

La estimación de los niveles sonoros en los ámbitos industriales y la información recopilada del Mapa de Ruido del Puerto de València, facilitado por el Ministerio de Fomento, evidencia que los niveles sonoros obtenidos para los parámetros Ld, Le, Ln y Lden no producen afección sobre la población. Por consiguiente, no procede su representación.

Los resultados obtenidos para el **ruido total** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Población total: 791632

DIA (Ld)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	3522	44,49
55 - 60	2091	26,41
60 -65	1266	15,99
65 - 70	845	10,67
70 - 75	191	2,41
> 75	1	0,01

Distribucion de la población expuesta



TARDE (Le)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	3730	47,12
55 - 60	2056	25,97
60 -65	1143	14,44
65 - 70	807	10,19
70 - 75	179	2,26
> 75	1	0,01

Distribucion de la población expuesta



NOCHE (Ln)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 50	4216	53,26
50 - 55	1659	20,96
55 -60	1194	15,08
60 - 65	740	9,35
65 - 70	107	1,35
> 70	0	0

Distribucion de la población expuesta



Lden

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	2337	29,52
55 - 60	1769	22,35
60 -65	1961	24,77
65 - 70	1168	14,75
70 - 75	611	7,72
> 75	70	0,88

Distribucion de la población expuesta



Los datos estadísticos correspondientes al número estimado de viviendas expuestas a la contaminación acústica en el municipio se presentan a continuación, en forma de tabla resumen:

Número estimado del total de viviendas	Número de Viviendas expuesta a Ld>65dBA	Número de Viviendas expuesta a Le>65dBA	Número de Viviendas expuesta a Ln>55dBA	Número de Viviendas expuesta a Lden>65dBA
410.518	40.830	39.320	81.480	73.720
%	9,95	9,58	19,85	17,96

Tabla 6. Número estimado de viviendas expuestas a la contaminación acústica en el término municipal de València

7. PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO Y MEDIDAS VIGENTES

El Ayuntamiento de València está comprometido con sus ciudadanos en materia de reducción del impacto acústico existente, es uno de los municipios precursores en aplicar medidas en este ámbito. 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 València, el cual fue elaborado por la administración municipal en colaboración con la Universidad Politécnica de València.

Otras medidas que se han llevado a cabo en el municipio de València 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.

Además de todas estas actuaciones, en los últimos años, en el municipio de València 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. Posteriormente a estos barrios, fueron la zona Woody y la de Juan Llorens las que se declararon como ZAS.

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 València en colaboración con el Ayuntamiento de València.

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 València.

Durante los años 2.000-2.001 se elaboró un mapa de ruido de la ciudad de València donde 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 València.

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 2.002 se realizó una campaña de educación ambiental con temática acústica bajo el lema "València: 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.

En el año 2.007 el municipio de València participó en el Proyecto Life “SIMPYC” (Sistema de Integración Medioambiental Puerto y Ciudad).

Durante el año 2007 se elaboró el mapa estratégico de ruido de la ciudad de València. Para este proyecto se realizó una exhaustiva campaña de mediciones acústicas a lo largo del 2006 en toda la ciudad, incluyendo la zona del puerto.

En el año 2008, entro 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 fué 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.

En el año 2010 fueron aprobados los Planes de Acción en materia de Contaminación Acústica del término Municipal de València, en ellos se proponen actuaciones que se centran en la fuente emisora de impacto acústico, en el medio de propagación y en el receptor del impacto acústico creando para ello medidas especiales. Estos Planes de Acción fueron prorrogados en 2016 (Aprobado por JGL de 27/01/2017).

Durante los años sucesivos se realizan acciones para la mejora de la contaminación acústica de la ciudad. Acciones como: acondicionamiento de pavimentos, renovación de aceras y calzadas, peatonalizaciones, construcción de nuevas infraestructuras ciclistas, aplicación de medidas correctoras en colegios y promociones de viviendas, así como la mejora de algunas infraestructuras.

En el año 2017, se aprueba la tercera actualización del Mapa Estratégico de Ruido de València, en él se han actualizado los niveles de contaminación acústica de la ciudad, así como la incorporación de los nuevos viales o cambios que se hayan producido en los últimos años en la ciudad de València, siendo el mapa que a fecha de hoy está actualmente vigente.

En el año 2019 fueron redactadas las líneas generales de los nuevos Planes que ahora se someten a aprobación, en los que además de las líneas principales de trabajo seguidas desde el inicio, se han incorporado otras que incluyen las nuevas tecnologías y la participación ciudadana.

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 ya se aplican en infraestructuras viarias son las siguientes:

- Instalación de pavimentos fonoabsorbentes en todas vías en las que se renueva el pavimento.
- 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 en cuanto a comprobación del nivel sonoro del vehículo según Decreto 19/2004 de la Generalitat Valènciana.

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, que en el proyecto arquitectónico se cumple con lo contemplado en la Ordenanza Municipal. Además una vez finalizada la obra se debe realizar 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 València 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 València, así como sus horarios de carga y descarga en la vía pública.

Se ha llevado a cabo la instalación de varias pantallas acústicas en el entorno de la V30 y en diferentes centros educativos de la ciudad, con el fin de disminuir el impacto acústico.

Se ha procedido a la peatonalización de múltiples tramos de la ciudad y al reasfaltado de diferentes vías con pavimento fonoabsorbente. La velocidad de tránsito, en gran parte de la ciudad, ha sido delimitada a 30km/h.

Se ha realizado obras de ampliación y mejora de la red de carril bici y ciclo-calles en toda la ciudad así como la creación de un sistema de préstamo de bicicletas, Valenbisi, con estaciones.

En el año 2012, se aprueba la segunda actualización del Mapa Estratégico de Ruido de València, en él se actualizaron los niveles de contaminación acústica de la ciudad de València, no solo dando respuesta la normativa vigente, sino que permite conocer la situación acústica de la ciudad.

8. OBJETIVOS GENERALES DE LOS PLANES DE ACCIÓN

Los objetivos generales de los 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 València, 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, 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.

8.1. MARCO GENERAL DE MEDIDAS PROPUESTAS CONTRA EL RUIDO

El esquema seguido para la redacción de la propuesta se ha adaptado al contenido mínimo de los planes de acción que establece el Anexo V del 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. En dicho anexo se detalla que los planes de acción incluirán, como mínimo, los contenidos siguientes:

- Descripción de la aglomeración, los principales ejes viarios, los principales ejes ferroviarios o principales aeropuertos y otras fuentes de ruido consideradas,
- Autoridad responsable,
- Valores límite establecidos,
- Resumen de la labor de cartografiado del ruido en el caso de que se haya llevado a cabo,
- Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar,
- Relación de las consultas públicas realizadas,
- 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-beneficio,
- Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del Plan de Acción.

8.2. 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 afecciones de los emisores acústicos a partir de la información que aporta el Mapa Estratégico de Ruido y otra documentación disponible, se han definido ocho ejes estratégicos sectoriales que se consideran claves para el cumplimiento de los objetivos de los Planes de Acción:

- **Movilidad urbana:** El tráfico rodado es el principal foco de ruido en el municipio de València. Es, por lo tanto, muy importante establecer un programa de medidas preventivas y correctivas para disminuir los niveles de ruido asociados a este emisor acústico.
- **Desarrollo urbano, obras y edificación:** La incorporación de criterios acústicos en la planificación urbana, creando un modelo de ciudad sostenible, definiendo usos de

suelo racionales y una infraestructura viaria coherente, supone grandes mejoras acústicas, tanto para los nuevos desarrollos, como para los suelos ya urbanizados.

Por otra parte, en las obras y trabajos de construcción se emplean equipos y maquinaria susceptibles a producir ruidos y vibraciones, por lo que los responsables de las obras deberán adoptar las medidas adecuadas para evitar que se excedan los límites del área acústica en la que se realicen.

También es necesario impulsar políticas de control y fomento de edificaciones acústicamente eficientes. La promoción de inmuebles con un aislamiento adecuado es la mejor manera de asegurar el confort acústico de los ciudadanos.

- **Actividades de ocio:** El ruido generado por las actividades de ocio nocturno es un asunto origen de controversia y debate por las molestias que puede producir sobre los vecinos. El ruido de ocio, a pesar de no ser objetivo del cartografiado del ruido, se contempla en los planes de acción en materia de contaminación acústica, y se proponen actuaciones para la prevención y control del ruido asociado a estas actividades.
- **Actividades industriales y comerciales:** Las reclamaciones por parte de la ciudadanía por la contaminación acústica provocada por las actividades industriales y comerciales es frecuente en la mayoría de las ciudades. Por eso, en este plan de acción se proponen medidas para disminuir los niveles de contaminación acústica generada por estas actividades.
- **Zonas tranquilas:** El fin de las zonas tranquilas urbanas es ofrecer a los habitantes de la ciudad espacios donde puedan evadirse del estrés diario que pueda generar el ruido, garantizando el confort acústico de los usuarios. En los planes de acción se proponen medidas para la selección, análisis y gestión de zonas tranquilas urbanas.
- **Concienciación ciudadana y formación para trabajadores:** Las tareas de concienciación ciudadana y de formación de profesionales son imprescindibles como complemento a la propuesta de medidas para la prevención y corrección de la contaminación acústica.
- **Otros servicios de gestión municipal:** Este programa comprende aquellas otras medidas de mejora de los procesos de control y gestión municipal 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 de los servicios de recogida de residuos sólidos urbanos, actividades de limpieza viaria, labores de jardinería, etc.
- **Estrategias Smart City:** La mejora continua en las áreas claves de las ciudades inteligentes: Economía, Gobernanza, Medioambiente, Movilidad y Bienestar Ciudadano, tanto desde el punto de vista de la gestión por parte de la Administración, como desde la información puesta a disposición del ciudadano, es una de las claves de los planes de acción contra el ruido.

9. MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS Y PLANES ZONALES

9.1. MEDIDAS DE ACTUACIÓN

El esquema general de medidas de actuación propuestas para la lucha contra el ruido se articula según los ocho ejes estratégicos ya descritos.

Cada uno de los ejes estratégicos se estructura en torno a un conjunto de programas, que despliegan y ordenan los campos concretos de actuación dentro de cada línea estratégica.

En un tercer nivel están las propuestas, que desgranar los programas de actuación en acciones prácticas.



Figura 10. Esquema de los planes de acción

Con respecto al alcance de las actuaciones propuestas, se plantean, por una parte, acciones de carácter general, que son de aplicación al conjunto del municipio y, por otra parte, acciones de carácter zonal, cuyo ámbito de aplicación se centra en un área específica de la ciudad.

Las actuaciones de carácter general se despliegan, según el esquema descrito, en un conjunto de fichas. Cada ficha consta de una introducción, el desarrollo de la medida, su objetivo y los resultados esperados de la implantación de la medida desde el punto de vista acústico.

Las actuaciones de carácter zonal se han agrupado por distritos, de manera que cada plan zonal de distrito consta de un conjunto de actuaciones localizadas en su territorio.

Seguidamente se enumeran los ejes estratégicos y los programas de actuación que lo componen:

E1. ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD

- E1.1. Programa de actuaciones para un uso del vehículo privado de manera sostenible
- E1.2. Programa de actuaciones para la potenciación del transporte público
- E1.3. Programa de actuaciones peatonales
- E1.4. Programa de actuaciones para favorecer el transporte en bicicleta
- E1.5. Programa de actuaciones de gestión de movilidad sostenible

E2. ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANÍSTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN

- E2.1. Integración del ruido ambiental y las infraestructuras de transporte
- E2.2. Estudios acústicos asociados a planeamiento
- E2.3. Gestión de proyectos acústicos y ensayos
- E2.4. Control de obras

E3. ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES DE OCIO

- E3.1. Gestión de Zonas Acústicamente Saturadas
- E3.2. Control de actividades de ocio

E4. ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y COMERCIALES

- E4.1. Control de actividades industriales y comerciales y de servicios
- E4.2. Gestión de estudios acústicos para la mejora de las actividades industriales y comerciales

E5. ESTRATEGIAS PARA LA PROTECCIÓN DE ZONAS TRANQUILAS

- E5.1. Actuaciones para la selección de las zonas tranquilas urbanas potenciales
- E5.2. Análisis de las zonas tranquilas urbanas
- E5.3. Gestión de las zonas tranquilas urbanas

E6. ESTRATEGIAS DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUIDO

- E6.1. Fomento de las campañas de concienciación ciudadana para una movilidad sostenible
- E6.2. Campañas escolares
- E6.3. Campañas en zonas de ocio nocturno
- E6.4. Formación a profesionales

E7. ESTRATEGIAS EN OTROS SERVICIOS DE GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA MEJORA FRENTE AL RUIDO

- E7.1. Actuaciones para la mejora acústica del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos, limpieza viaria y servicios de jardinería

E8. ESTRATEGIAS SMART CITIES

- E8.1. Actuaciones de València como Ciudad Inteligente
- E8.2. Fomento de iniciativas de comunicación, participación y concienciación ciudadana para la prevención del ruido con el apoyo de tecnologías innovadoras
- E8.3. Medidas para la mejora de los servicios digitales en la gestión del ruido ambiental

A continuación se presenta, para cada uno de los programas, las fichas con las actuaciones propuestas.

E1. ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD

- E1.1. Programa de actuaciones para un uso del vehículo privado de manera sostenible
- E1.2. Programa de actuaciones para la potenciación del transporte público
- E1.3. Programa de actuaciones peatonales
- E1.4. Programa de actuaciones para favorecer el transporte en bicicleta
- E1.5. Programa de actuaciones de gestión de movilidad sostenible

FICHA Nº:	01	CÓDIGO:	RM-VP-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones para un uso del vehículo privado de manera sostenible.		
PROPUESTA:	Reordenación del viario de la ciudad		

- INTRODUCCIÓN

A través del establecimiento de una jerarquía viaria, en función de la mayor o menor importancia de cada vía en la distribución del tráfico, y de la reordenación del tráfico en el centro, se puede desarrollar una adecuada planificación de la movilidad urbana de la ciudad.

Sobre esta base se plantea un cierto orden metodológico de asignación de modos, flujos y de ordenación de la calle según su capacidad de admisión del tráfico de paso y la compatibilidad con el resto de funciones urbanas presentes.

De esta manera, se define una tipología de viales y la función que cada clase cumple con el conjunto del entramado urbano:

- Vial primario o de acceso: aquellos que más tráfico soportan y que conectan la entrada con los viales secundarios.
- Vial secundario: aquellos que distribuyen los tráficos interiores, especialmente los residenciales o entradas al casco urbano que no sean vías de alta capacidad.
- Vial terciario: aquel que reparte el tráfico del vial secundario hasta las casas y edificios situados en el interior. Se sitúan en las entradas y salidas de viviendas y garajes. La velocidad media de los vehículos es baja. También se incluyen en este bloque los viales no incluidos en las tablas anteriores.

La reordenación del tráfico se plantea sobre tres elementos básicos:

- La necesidad de recuperar el máximo de área de espacios públicos libres de tráfico, para lo que se reordena el sentido y las direcciones del viario.
- La necesidad de modificar la costumbre de usos del viario del Centro Histórico de manera que éste sea un lugar accesible, pero no se utilice como lugar de paso, con posibilidades de circulación en anillo que aproximen al centro y den salidas laterales.
- La oportunidad de facilitar y promover un área comercial abierta en la zona central del centro histórico.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Con la jerarquización del viario se pretende escalonar los flujos de tráfico en la ciudad a medida que se accede al centro, con la consiguiente reducción de la presión del automóvil.

Se propone actuar en el centro de la ciudad con acciones sobre el viario de acceso, de modo que se disponga de aceras más amplias, reduciendo el espacio disponible para el vehículo privado, y con acciones sobre la reordenación de los sentidos de circulación.

Uno de los trabajos a los que el Ayuntamiento de València ha dado luz verde es la reurbanización integral de la calle Isabel la Católica, que supondrá la ampliación de las aceras y

el estrechamiento de la calzada, además de la mejora que eso conllevará en cuanto a los itinerarios peatonales.

Los ejes de acceso al centro de la ciudad estarán dispuestos de forma que se garantice la accesibilidad a los residentes y a las diferentes actividades, pero desincentivando el flujo por estos mismos. Además se puede valorar el empleo del control semafórico para redirigir el tráfico a los viales principales, eliminando las llamadas “olas verdes” de los ejes de acceso al centro de la ciudad.

Con este tipo de actuaciones, que deben ser compatibles con la funcionalidad actual del viario y con el planeamiento en vigor, se propone, en la medida de lo posible, facilitar el acceso y distribución del tráfico por ejes poco contaminados acústicamente, potenciando la fluidez, con la consiguiente reducción del tráfico en otros ejes en donde el mapa estratégico de ruido evidencia un mayor grado de contaminación, siempre garantizando la accesibilidad y conectividad entre las zonas de la ciudad.

- OBJETIVOS

El centro constituye el tejido urbano vivo de representación simbólica de la ciudad y preservarlo debe ser una de las estrategias fundamentales de la lucha contra el ruido en el municipio.

Las estrategias y actuaciones en materia de movilidad y transporte en el centro y otras áreas sensibles deben situarse dentro de una perspectiva amplia que considere que, por una parte, el transporte constituye una condición necesaria para el desarrollo de las actividades de la población y, por otra, que las actuaciones que se puedan abordar en la zona tanto de revitalización de la actividad económica como de fijación de población residente, incidirán de forma directa sobre la demanda de transporte.

Lo que se pretende es desincentivar el uso del vehículo privado, potenciando otras formas de movilidad. Las propuestas de reordenación y jerarquización del tráfico buscan distribuir o eliminar el flujo de vehículos y facilitar el acceso al centro en modos de transporte más sostenibles con la consiguiente mejora sobre los niveles de contaminación acústica asociada a la movilidad.

- RESULTADOS ESPERADOS

Este conjunto de actuaciones tienen desde el punto de vista de la contaminación acústica consecuencias que en su globalidad se estiman positivas, ya que pese a que algunas vías podrán verse penalizadas por el incremento de tráfico, muchas otras verán reducidas sus intensidades de tráfico con la consiguiente reducción de los niveles sonoros y de la población afectada, ya que el tráfico se mantendría alejado de las zonas más céntricas.

FICHA Nº:	02	CÓDIGO:	RM-VP-2
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones para un uso del vehículo privado de manera sostenible.		
PROPUESTA:	Reducción y calmado del tráfico.		

- INTRODUCCIÓN

Actualmente, los Ayuntamientos recomiendan la utilización de medidas de reducción y calmado de tráfico en todo el viario local y, previa justificación, en el viario principal.

Existe una gran variedad de medidas para adecuar el tráfico a las condiciones del entorno. Estas medidas se basan principalmente en actuaciones sobre el trazado, las intersecciones, la anchura de calzada y carriles, la pavimentación, incorporación de pantallas vegetales, etc. Por otro lado están las acciones que actúan sobre los vehículos, como medidas de limitación y control de las velocidades de paso o las restricciones del uso del vehículo privado.

La forma más eficaz de llevar a cabo el calmado de tráfico es incorporar los objetivos funcionales en el proyecto de actuación para controlar así la composición, la organización de la red, las conexiones y la ordenación del tráfico en las diferentes áreas de la ciudad.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

A continuación se enumeran algunas de las acciones propuestas para la reducción y calmado del tráfico:

- **Zonas 30:** La implementación de Zonas 30 tiene como objetivo no solo el de reducir la contaminación acústica asociada al uso del automóvil en las vías intervenidas, sino también evitar el tráfico de paso, dando más protagonismo a los peatones e incrementando la seguridad vial.

Actualmente València cuenta con una zona de límite 30 amplia, en total 2.379 calles o 700 km, sobre todo en el centro de la ciudad, como muestra el plano siguiente de la ciudad. Esta medida está regulada a través de la nueva Ordenanza de Movilidad de València, que entró en vigor el 8 de junio de 2019 y que sustituye a la antigua Ordenanza de Circulación, vigente desde 2010.

Con la implantación de las Zonas 30 se consigue un evidente beneficio en la reducción de ruido ambiental como consecuencia, por una parte, de la reducción de las velocidades de paso del tráfico rodado y, por otra, de la disminución de la intensidad media diaria de vehículos automóviles que lleva asociada la medida.

- **Restricciones del vehículo privado:** como medida general para reducir los niveles de ruido se propone el estudio para la limitación total o parcial del tráfico rodado en zonas del centro y en áreas sensibles contaminadas por ruido ambiental. Un ejemplo de esta medida es el proyecto que tiene València sobre la mesa para la reforma y peatonalización de la Plaza del Ayuntamiento, que se describe con mayor detalle en el apartado de planes zonales.

- **Medidas de templado del tráfico:** Se entiende por templado de tráfico el conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

La elección del tipo de medida a utilizar en cada caso depende de diversos factores, como la localización de la vía, el tipo de entorno, la topografía, el espacio disponible, el presupuesto, etc.

Existe una gran variedad de medidas para adecuar el tráfico a las condiciones del entorno. En general, las que suelen considerarse propiamente de templado de tráfico consisten en actuaciones sobre el trazado (cambios de alineación), la sección transversal (estrechamientos o introducción de isletas), el perfil longitudinal (badenes, elevaciones de la calzada), las intersecciones (obstáculos que impiden ciertos movimientos), la anchura de calzada y carriles, la pavimentación (cambios de materiales, color), la incorporación de hitos, pantallas vegetales, etc.

No obstante, la forma más eficaz de garantizar que en un área o elemento viario no se superarán determinados umbrales de intensidad o velocidad de circulación, es introducir éstos como objetivos funcionales en el proyecto.

Hay ensayadas e implantadas una gran variedad de medidas para el templado del tráfico efectivas desde el punto de vista acústico. Las más comunes son las siguientes:

- o Reductores de velocidad: Son dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía. Su efectividad reside en el hecho de crear una aceleración vertical en los vehículos al atravesar los dispositivos, que transmite incomodidad a los conductores y ocupantes cuando se circula a velocidades superiores a las establecidas.

Se utilizan en general para marcar la entrada a un área o calle de velocidad reducida, proteger un paso de peatones, una intersección o un tramo de calle con especial afluencia peatonal. Algunos de los más utilizados, son los siguientes:

- Pasos de peatones sobreelevados.
- Reductores de velocidad de lomo de asno.
- Reductores de velocidad de tipo cojín (cojines berlineses). Son dispositivos de superficie abombada que no cubren la totalidad de la anchura del carril. Son indicadas para calles con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas y vehículos a los que la travesía de un badén resulta especialmente molesta.
- Dispositivos prefabricados (rampas, reductores de velocidad lenticulares, etc.), que en general no se recomienda su uso desde el punto de vista acústico por su mal comportamiento frente al ruido.

En València encontramos ejemplos en las proximidades de colegios como el colegio CEIP Arquitecto Santiago Calatrava o el colegio de Educación Infantil Y Primaria Villar Palasí o en el entorno del IES El Cabanyal. En un futuro se ubicarán cojines Berlín y lomos de asno delante de los pasos de peatones en Benimàmet, Massarrojos y Carpesa.

Es fundamental que el diseño y ejecución de estos dispositivos sea el adecuado, pues un mal diseño puede tener como consecuencia que sea incluso perjudicial para la reducción del ruido ambiental.

- o Estrechamientos: Consiste en reducciones puntuales de la anchura de la calzada, con objeto de reducir simultáneamente la velocidad e intensidad del tráfico que

- circula por ella, con el consiguiente beneficio acústico.
- Cambios de alineación: Consisten en reducir artificialmente la longitud de los tramos rectos del viario introduciendo cambios en la alineación de la calzada, mediante dos curvas enlazadas que trasladan el eje de la misma paralelamente al tramo anterior.
- Obstáculos en intersecciones: Consisten en la introducción de elementos en intersecciones convencionales para moderar la velocidad o restringir los movimientos posibles.
Algunas de las medidas que se pueden tomar son las siguientes:
 - Elevación del conjunto de la intersección al nivel de los pasos de peatones,
 - Diseño de "orejas" en las esquinas de las aceras,
 - Introducción de obstáculos tipo isleta en la intersección,
 - Introducción de un obstáculo central que obliga a una circulación giratoria.
- Puertas: Consisten en subrayar los puntos de entrada a un recinto o calle en los que desea mantenerse un cierto régimen y velocidad de circulación, como las zonas 30, mediante diversos procedimientos de diseño viario y medidas de templado.
- Cambios en el pavimento: Se clasifican según el cambio sea en la textura o en el color del pavimento. El primer tipo se caracteriza por alternar distintos tipos de pavimentos con rugosidades distintas, de manera que se alerta al conductor. Desde el punto de vista acústico esta medida es indeseable, y siempre que sea posible se optará preferentemente por cambios en el color del pavimento como solución para enfatizar la acción de otros reductores de velocidad.
- Introducción de vegetación: La vegetación se utiliza como elemento complementario a otras medidas de templado de tráfico, con el objetivo principal de subrayarlas visualmente. Se comporta como un elemento con buen comportamiento absorbente del sonido y, además, en función de su frondosidad, tiene propiedades aislantes. Con relación a la variable acústica, se recomienda el empleo de especies arbóreas que permitan formar barreras de protección frente al ruido.
- **Control de la velocidad de circulación mediante la instalación de cinemómetros**: La velocidad de circulación de los vehículos automóviles es una de las variables más importantes en el ruido. Se propone como medida de control de la velocidad de circulación la instalación de radares fijos que controlen la velocidad de los vehículos, con el fin de reducir de manera global la velocidad de tránsito por las vías urbanas. También se pueden instalar cinemómetros que simplemente informen de la velocidad a la que va el conductor, generando un efecto disuasorio.

- OBJETIVOS

Los objetivos que se pretenden conseguir con estas medidas son los siguientes:

- Reducir globalmente los niveles de ruido ambiental con la consiguiente mejora de la calidad de vida de los vecinos de las áreas residenciales.

Además del beneficio acústico, estas medidas se estima que proporcionen las siguientes mejoras:

- Mejoras de otros parámetros ambientales en el entorno.
- Conseguir una circulación más ordenada y estructurada en la ciudad.
- Fomentar el uso del transporte público en superficie.

- RESULTADOS ESPERADOS

La reducción de la velocidad de circulación mediante la adopción de medidas de templado de tráfico puede suponer mejoras acústicas de entre 2-3 dBA según los casos.

En el caso de la aplicación de medidas sobre el control de velocidad para evitar la circulación de los vehículos por encima de lo permitido, los resultados en otros ejemplos son de una reducción de hasta 5 dBA.

FICHA Nº:	03	CÓDIGO:	RM-VP-3
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones para un uso del vehículo privado de manera sostenible.		
PROPUESTA:	Reorganización de las zonas de estacionamiento.		

- INTRODUCCIÓN

El estacionamiento urbano afecta de forma considerable a la movilidad y al uso del suelo público. Por ello en el plan de acción hay que hacer especial hincapié en las estrategias de planificación urbana, diseño arquitectónico y análisis del espacio público disponible para el aparcamiento, pues estas acciones tendrán un impacto evidente sobre la contaminación acústica del municipio.

La mejor forma de solucionar el problema del aparcamiento urbano es disminuir o eliminar la demanda. Las soluciones que se plantean en las ciudades para lograr este objetivo pasan por conseguir un transporte público accesible, potenciar la movilidad compartida y el transporte a pie o en bicicleta, así como medidas de gestión para la mejora del aparcamiento.

Para potenciar la movilidad urbana sostenible en el municipio de València 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.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

La localización y naturaleza de los aparcamientos producen efectos directos sobre la circulación y, en consecuencia, sobre el ruido ambiental asociado. Por eso se plantea seguir apostando por la aplicación de medidas como las que se detallan a continuación:

- **Medidas para la mejora del estacionamiento para residentes:** Algunas de las medidas que se pueden tomar para mejorar el estacionamiento para residentes son las siguientes:
 - Aumentar el espacio dedicado al estacionamiento para residentes, de forma que se pueda garantizar espacio para los mismos, sobre todo en la zona centro de la ciudad. De esta manera también se desincentiva el uso del vehículo privado.
 - Gestionar de manera adecuada las plazas de estacionamiento en los barrios de forma que se potencie y se coordine con otros medios de transporte alternativos.
 - Medidas de control para evitar el estacionamiento en doble fila.
- **Potenciación de formas de aparcamiento alternativo como iniciativas de parking compartido.** Con ayuda de las nuevas tecnologías esta tarea es más sencilla, ya que se pueden poner en funcionamiento aplicaciones móviles que facilitan al usuario compartir su plaza de aparcamiento.
- **Reducir el número de plazas de aparcamiento:** La reducción de plazas de aparcamiento en el centro de la ciudad va en la línea de desincentivar el uso del vehículo privado y aumentar el uso de otras formas de transporte alternativas.
- **Creación de aparcamientos disuasorios:** En las áreas exteriores se propone valorar la

creación de aparcamientos disuasorios. Estos aparcamientos fomentan cambios en el patrón de uso del vehículo privado, permitiendo el acceso a pie desde el aparcamiento hasta el destino final o su combinación con otros tipos de transporte (intermodalidad).

- **Mejora de la organización del estacionamiento de motocicletas:** La creación de aparcamientos para motocicletas en las zonas en las que exista demanda evitara que se invadan las aceras. Este tipo de medidas fomenta el transporte a pie ya que las motocicletas en la acera dificultan el paso de peatones.
- **Apuesta por las apps innovadoras de ayuda al aparcamiento:** Hay startups que facilitan la labor de buscar aparcamiento en València, con aplicaciones como *WazyPark*, que a través de una economía colaborativa, los miembros de la comunidad se encargan de informar de las plazas que van quedando libres en la vía pública a tiempo real; *Parkapp*, app para saber cuál es el parking más cercano o *Telpark*, para obtener y renovar un ticket de la hora sin obligación de acercarse a los parquímetros.



Figura 11. Logotipos de las aplicaciones para buscar aparcamiento en València

- OBJETIVOS

Las medidas planteadas de mejora y reorganización del aparcamiento en el municipio tienen como consecuencia indirecta la reducción de los niveles de contaminación acústica, ya que si estas medidas están bien diseñadas tienen como consecuencia una disminución global del tráfico rodado y de su ruido asociado.

- RESULTADOS ESPERADOS

Los estudios de tráfico y de movilidad en actuaciones similares a las planteadas ya en funcionamiento demuestran que éstas aportan una mejora acústica indudable, si bien la reducción del ruido ambiental es difícil de cuantificar a priori. Futuras actualizaciones del mapa de ruido podrán proporcionar información de la efectividad de las medidas.

FICHA Nº:	04	CÓDIGO:	RM-VP-4
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones para un uso del vehículo privado de manera sostenible.		
PROPUESTA:	Mejorar las tareas de carga y descarga en la ciudad.		

- INTRODUCCIÓN

Los vehículos pesados, por las características de sus motores y sistemas de transmisión, generan niveles de ruido muy elevados y contribuyen notablemente a la contaminación acústica de las ciudades. En este sentido, muchos de los impactos que la distribución urbana de mercancías genera están provocados o agravados por los singulares condicionantes que impone el entramado urbano en el que se desarrolla, en contraposición con el resto de las etapas de la cadena logística. La actividad de reparto en el último kilómetro, como parte final de las operaciones de la cadena de suministro, ha de ejecutarse en un escenario caracterizado por las siguientes restricciones:

- Estrechez de calles y carreteras.
- Sobrecarga de los ejes viarios.
- Regulaciones especiales de tráfico.
- Escasez de infraestructuras y equipamientos logísticos.
- Confluencia con peatones, terceros usuarios de la vía y otros servicios urbanos.

Este conjunto de factores coartan el desarrollo ágil y ordenado de la logística urbana de mercancías, multiplicando los efectos colaterales no deseados que de por sí ya caracterizan a la actividad urbana:

- Ruido y vibraciones,
- Congestión vial,
- Contaminación atmosférica,
- Ocupación del suelo,
- Siniestralidad vial.

Por estas razones, resulta necesario trabajar en la búsqueda de las mejores soluciones logísticas que garanticen un eficaz suministro diario de productos a las áreas urbanas, sin comprometer el entorno, la habitabilidad, y la calidad de vida de los residentes de estas zonas.

El auge del comercio electrónico ha aumentado exponencialmente el número de los vehículos de mercancías en las ciudades, lo que desencadena una mayor congestión y la necesidad de actualizar las ordenanzas para regular la movilidad urbana. Una de las preocupaciones del sector logístico dentro de estas nuevas reglamentaciones y restricciones al tráfico es el uso inadecuado o la falta de las zonas de carga y descarga en las ciudades, que dificulta la tarea cotidiana de reparto.

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Para que la planificación de la distribución urbana de mercancías sea adecuada desde el punto de vista acústico es importante tener en cuenta factores como el uso del espacio público durante las operaciones de carga y descarga, la velocidad media de circulación de los vehículos, el nivel de las vibraciones producidas por los camiones y también los niveles de ruido generados por la actividad.

Con el objeto de regular y controlar las actividades de distribución urbana de mercancías, y minimizar el ruido ambiental asociado, se plantea actuar en las siguientes líneas:

- **Control de accesos a zonas sensibles al ruido:** En las zonas más sensibles a la distribución de mercancías (cascos históricos, zonas peatonales, áreas comerciales, etc.) sería adecuada la implantación de un sistema de control de acceso de vehículos. Se podrían emplear los siguientes controles:
 - Restricciones genéricas de tipo horario (ventanas operativas) y dimensional (tipología de vehículos).
 - Restricciones de carácter medioambiental (nivel de emisiones contaminantes del vehículo, entre las que se incluye el ruido ambiental).
 - Restricciones de carácter tarifario (tasa por acceso al centro/peaje urbano).

La regulación de accesos, en cualquiera de sus vertientes, permite controlar el flujo de vehículos, de mercancías y particulares, en determinadas zonas sensibles de la ciudad, favoreciendo la actividad comercial, y la calidad de vida de los residentes y visitantes.

- **Vigilancia de las zonas de estacionamiento de carga y descarga:** Con esta medida se pretende evitar el estacionamiento prolongado en las áreas de carga y descarga de los vehículos de reparto e impedir el aparcamiento de vehículos particulares en estas zonas en horario no habilitado. El objetivo es asegurar una adecuada rotación de las plazas que facilite el desarrollo de las operaciones. Para ello, se propone establecer un tiempo límite de utilización del espacio de carga y descarga en combinación con un incremento de los efectivos destinados a las labores de vigilancia.
- **Gestión de horarios de reparto de mercancías:** La iniciativa consiste en contemplar las tareas de reparto de mercancías durante las horas valle (de menor tráfico) del día, de manera que se establezca la regulación oportuna para evitar problemas de ruido. Para compatibilizar la eficiencia en las labores de distribución en horas valle con el ruido generado por la actividad se recomienda tanto el fomento del empleo de vehículos y maquinaria eléctrica como el adecuado control de la actividad. Asimismo se propone analizar la viabilidad de la logística nocturna y someterla a las restricciones ambientales oportunas por el ruido que pudiera implicar.

Entre las medidas propuestas en València está el implantar un intervalo temporal vespertino a la vez que se amplía el horario matutino; la eliminación de la ventana temporal de mediodía para que cualquier usuario pueda utilizar el estacionamiento o la ampliación del tiempo máximo de permanencia en la zona de carga y descarga de 20 minutos a 30 pudiéndose aumentar en caso de que los vehículos tengan el distintivo de la DGT, al ser menos contaminantes.

- **Ampliar zonas de carga y descarga:** Se propone un incremento de dotación de plazas de carga y descarga en aquellas zonas donde no se llega al ratio de dotación mínimo

recomendado, así como hacer un mejor control y acotar adecuadamente las zonas donde se realizan carga y descarga de mercancías en la ciudad.

- **OBJETIVOS**

El objetivo de esta medida es poner en práctica las actuaciones de gestión y control descritas anteriormente, las cuales se estima tendrán un impacto positivo sobre los niveles de ruido generados por las actividades de reparto de mercancías en el municipio.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Estudios acústicos específicos realizados en otros municipios sobre áreas de actividad comercial en donde se han llevado a cabo mejoras en la distribución de mercancías dan como resultado reducciones medias de más de 2 dBA en el entorno de las zonas de carga y descarga, consecuencia principalmente de la reducción del tráfico de vehículos pesados, de la mayor concienciación de los trabajadores encargados de estos trabajos y del empleo de vehículos y equipos de carga y descarga más silenciosos.

FICHA Nº:	05	CÓDIGO:	RM-TP-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones para la potenciación del transporte público.		
PROPUESTA:	Mejorar la red de autobuses		

- INTRODUCCIÓN

El transporte urbano es un factor clave dentro de la movilidad de una ciudad. Los problemas de congestión del tráfico apuntan al uso del transporte público como la principal solución sostenible para realizar los desplazamientos dentro de la ciudad, por lo que se debe potenciar su uso.

En este sentido, se debe avanzar en la búsqueda de un nuevo diseño de red de transporte, planteando una metodología para la creación de una red de autobuses locales eficiente que dé servicio a la demanda de la población y con unas prestaciones adecuadas, que deben ser compatibles con la funcionalidad actual del viario y con el planeamiento en vigor.

Se plantea, en la medida de lo posible, facilitar el acceso y distribución del tráfico por ejes poco contaminados acústicamente, potenciando la fluidez, con la consiguiente reducción del tráfico en otros ejes en donde el mapa estratégico de ruido evidencia un mayor grado de contaminación, siempre garantizando la accesibilidad y conectividad entre las zonas de la ciudad.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Algunas de las medidas a aplicar en este ámbito son las detalladas a continuación:

- **Reordenación y diseño de la red de autobuses:** La reordenación se debe hacer de tal manera que haya un equilibrio entre peatones, vehículo privado y transporte público, que favorezca la convivencia entre todos y el paso ágil de los autobuses de la EMT, así como la creación de nodos que actúen como intercambiadores entre los diferentes medios de transporte.
Estos intercambiadores deben actuar como complemento a otros métodos de transporte como el metro o el tranvía, de forma que la red se adapte a las necesidades de movilidad de la población.
La red debe ser clara y sencilla, fácilmente memorizable por los usuarios. Además se puede valorar la eliminación de las líneas que sean ineficaces haciendo que los recorridos sean ágiles y no se realicen bucles innecesarios. Para un mejor desarrollo del servicio de autobuses se podría crear una red troncal de autobuses, en un segundo nivel, una red básica y por otro lado establecerse servicios especiales.
La EMT aborda la remodelación del viario en el entorno de la plaza del Ayuntamiento y las actuaciones para el intercambiador de la calle Xàtiva, para convertirse en un nexo de comunicación que facilitará la intermodalidad, complementando al que ya existe en Tetuán - Porta de la mar y que facilite la operatividad de la red de buses municipal. En este proyecto se contempla también la creación de una nueva parada en la zona central de la plaza, la construcción de nuevos pasos peatonales y una nueva señalización para las paradas de buses.

Otra medida positiva para la reordenación de la red de autobuses sería la implantación de más autobuses articulados, ya que tienen mucha más capacidad que un autobús normal. Los autobuses articulados son adecuados para el uso en líneas de autobuses de alta frecuencia, pues evitan tener que aumentar la frecuencia. Además la reducción del número de autobuses para transportar al mismo número de personas, supone una reducción de los niveles de ruido en las vías por las que transitan.

Los autobuses son vehículos pesados y emiten niveles sonoros más altos que otros vehículos automóviles. Sus motores al ralentí en las paradas generan niveles de ruido molestos para las personas que viven cerca de ellas. El plan de acción plantea poner el foco para conseguir mejoras en los tiempos de parada de los autobuses y en la concienciación de los conductores para reducir el ruido del motor durante los intervalos de parada. Así se logrará bajar el consumo de combustible y disminuir las emisiones sonoras.

- **Mejora de los niveles de accesibilidad de la red de autobuses:** El objetivo de esta medida es mejorar los niveles de accesibilidad a la red de autobuses, de forma que todas las personas puedan acceder a este servicio, fomentando así el uso de este servicio de transporte.

Entre las mejoras a adoptar se plantea:

- Mejorar las condiciones de la flota de autobuses y que todos los autobuses dispongan de rampas para personas de movilidad reducida.
- Eliminar los vehículos en doble fila en los entornos de las paradas, ya que dificultan la subida y bajada de los pasajeros al autobús.
- Mejorar la accesibilidad, sobre todo en las paradas de autobús, pues no solo representa un beneficio para usuarios con problemas motores, sino para el resto de los usuarios, ya que al mejorar el acceso se reducen los tiempos de subida y bajada de las paradas y, consecuentemente, el tiempo de viaje.

- **OBJETIVOS**

Se pretende fomentar que la red de autobuses sea más funcional, rápida y práctica, de modo que se logre reducir el número de vehículos privados que transitan por las calles y disminuya, en proporción, el ruido ambiental.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

La apuesta por un transporte en autobús eficaz y de calidad tiene como valor añadido la reducción de los niveles de ruido ambiental en la ciudad al disminuir el tráfico de vehículos de uso privado. El beneficio acústico de las propuestas es difícil de cuantificar aisladamente, si bien el impacto de las medidas de fomento del transporte en autobús que se lleven a cabo durante los próximos 5 años se podrá evaluar junto con el resto de actuaciones de movilidad en próximas revisiones del mapa de ruido.

FICHA Nº:	06	CÓDIGO:	RM-TP-2
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones para la potenciación del transporte público.		
PROPUESTA:	Fomentar la intermodalidad y mejorar la coordinación del transporte urbano e interurbano.		

- INTRODUCCIÓN

La intermodalidad facilita la integración de varios medios de transporte, por ejemplo el autobús, tren, bicicleta o metro. Así, los usuarios eligen, según sus necesidades, cómo hacer cada recorrido. La integración en una sola red permite viajar de manera segura, cómoda, y eficiente, para lo cual es necesaria una buena coordinación del transporte en todos sus modos.

En València se lleva apostando desde hace años por la intermodalidad en el transporte. Por ejemplo, desde 2017 se han empezado a instalar estaciones intermodales para bicicletas al lado de estaciones de otros medios de transporte como metro o autobuses, con el objetivo de mejorar la accesibilidad y la eficiencia del transporte alternativo para así estimular el uso del transporte público para trayectos urbanos.

Durante el plazo de vigencia de los planes de acción se seguirá fomentando la intermodalidad en el transporte y la mejora en la coordinación del transporte urbano e interurbano, con el consecuente beneficio a largo plazo sobre el ruido ambiental en el municipio.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

El transporte metropolitano supone un porcentaje importante de los desplazamientos que se producen en la ciudad. La mayoría de estos desplazamientos se realizan en vehículos privados, por lo que es aconsejable mejorar la coordinación entre entidades para una mayor eficacia del transporte público metropolitano, y que por tanto tenga una mayor acogida por parte de los posibles usuarios.

Para que los usuarios decidan utilizar el transporte público en vez de su vehículo privado el servicio tiene que ser amplio, de calidad y de fácil manejo. La disminución de los tiempos de viaje y de espera entre transbordos es la clave para fomentar el transporte metropolitano. Por ello, es necesario coordinar los horarios con los diferentes transportes (metro, EMT, renfe...) para que los desplazamientos dentro del área metropolitana se realicen en el menor tiempo posible.

Alguna de las acciones que pueden ser objeto de coordinación para conseguir mejoras son las siguientes:

- Disminución de los tiempos de viaje y de espera entre transbordos de diferentes formas de transporte.
- Coordinación de los horarios con los diferentes transportes.
- Integración tarifaria.
- Creación de paradas de autobús de ambos sistemas de transporte: urbano e interurbano.
- Creación de algún soporte que permita consultar de manera integral los horarios de todos los servicios públicos del área.

- Creación de intercambiadores de transporte.

En cuanto a la integración tarifaria en València, las tarifas de los diferentes modos de transporte se integrarán durante los próximos 4 años en dos fases. La primera contemplará el lanzamiento de un soporte único, es decir, el uso de una sola tarjeta en la que poder cargar todos los títulos de viaje, independientemente de que se trate de los autobuses de la EMT, Metro València e incluso trenes de Cercanías de Renfe. En una segunda fase, se abordará la homologación de las tarifas para que los distintos operadores no compitan entre ellos y sea más fácil para los usuarios desplazarse por la ciudad y su área metropolitana con una misma tarjeta y título de viaje.

- **OBJETIVOS**

El fomento de la intermodalidad y la apuesta por la mejora en la coordinación del transporte urbano e interurbano tendrá como resultado la reducción del número de desplazamientos en vehículo privado y, por tanto, de los niveles de ruido asociados a los mismos.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Cuantificar a priori la disminución en los niveles de ruido ambiental por el efecto del incremento del uso del transporte público en detrimento del uso del vehículo privado es complejo. Sin duda será proporcional a la disminución del tráfico rodado en los ejes viarios, y se podrá evaluar con precisión en próximas actualizaciones del mapa estratégico de ruido del municipio o en estudios acústicos específicos que se realicen con anterioridad.

ICHA Nº:	07	CÓDIGO:	RM-TP-3
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones para la potenciación del transporte público.		
PROPUESTA:	Acciones para fomentar la competitividad del servicio de transporte público.		

- INTRODUCCIÓN

En el ámbito de la movilidad se aspira a una integración de las políticas de movilidad en las que se tenga en consideración la planificación territorial, la gestión del transporte, los niveles de accesibilidad, el desarrollo económico, la mejorar la calidad del aire, el fomento de la salud y la mejora de la competitividad basándose en una movilidad sostenible y en la reducción de los niveles de ruido, entre otros factores.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Algunas de las acciones a tener en cuenta para fomentar un transporte urbano más competitivo son las siguientes:

- **Medidas para mejorar la circulación del transporte público en la ciudad:** Los autobuses suelen pasar mucho tiempo en las paradas y semáforos. En muchos casos la circulación es lenta y, como hemos visto en apartados anteriores, la fluidez es esencial para la eficacia de los desplazamientos en transporte público. Algunas de las medidas que se podrían aplicar para mejorar la circulación del transporte público son:
 - **Ondas verdes semafóricas:** Creación de ondas verdes semafóricas que dieran preferencia al transporte público para la reducción de los tiempos de desplazamiento. En zonas donde fuera posible se podrían instalar semáforos específicos para autobuses.
 - **Revisión de las fases semafóricas:** Al punto anterior se le podría sumar la revisión de las fases semafóricas de acuerdo a la velocidad de circulación del bus y, de esta manera, reducir los tiempos de los viajes.
 - **Espaciamiento entre las paradas de autobús en un mismo vial:** La situación de muchas paradas, unas cerca de otras, no mejora la accesibilidad al servicio sino que reduce la velocidad, el aumento de los tiempos de transporte y el ruido asociado a este medio de transporte.
 - **Creación de paradas más amplias:** En las paradas donde se concentran muchas líneas de autobús sería necesario crear paradas más amplias para que pudieran estacionar varios autobuses a la vez. De esta manera se evitan concentraciones de varios autobuses en un mismo punto, incluso invadiendo los carriles de circulación, y se reduciría la contaminación acústica asociada.
 - **Aumento del número de carriles de bus:** Los carriles bus mejoran la calidad del servicio y provocan la reducción del ruido asociado al tráfico rodado.
- **Mejora de la información sobre la red de transportes:** La información es esencial para que los usuarios tengan conocimiento de las diferentes opciones de desplazamiento que existen. Por ello, se propone fomentar ese acceso a la información mediante paneles de información en las paradas y otras técnicas de información.
- **Proyecto de conducción eficiente y silenciosa:** El objetivo de esta medida es crear un

proyecto para dar formación a los conductores de autobuses de la EMT para que pongan en práctica una serie de medidas que les ayude a una conducción más eficiente de los vehículos, lo cual redundará positivamente sobre el ruido. Estas pueden ser algunas de las medidas y técnicas a aplicar para una conducción más eficiente y menos ruidosa:

- No dejar el vehículo en marcha (en ralentí) antes de iniciar la marcha.
- No presionar a fondo el acelerador, ya que puede forzar al motor de manera innecesaria.
- No frenar bruscamente o en el último momento, es mejor frenar suavemente e ir reduciendo la velocidad progresivamente ya que esta es una de las cosas que más incomodidad produce a los usuarios del autobús.
- Mantener una velocidad constante y adecuada al tráfico. Muchas veces no se debe ir conduciendo a la velocidad máxima por lo que es mejor adecuar la velocidad al tráfico de la vía, en vez de ir acelerando y frenando bruscamente.
- Apagar el motor cuando no sea necesario, cuando se termina el turno o se está en un final de trayecto durante bastante tiempo.

Este proyecto y las técnicas que se proponen son exportables a conductores de cualquier servicio municipal y extra municipal que opere con vehículos pesados.

- **OBJETIVOS**

El objetivo de esta medida es mejorar los niveles de ruido ambiental en el municipio de València mediante el fomento de un transporte urbano más competitivo, necesario para reducir el número de desplazamientos en vehículo privado.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Una estimación de la reducción de los niveles de ruido ambiental que pueda generar la implantación de esta medida es difícil de acotar, si bien es indudable que la baja del tráfico rodado debido a la disminución del uso del vehículo privado tendrá consecuencias beneficiosas sobre la contaminación acústica, que se podrán evidenciar en próximas actualizaciones del mapa de ruido.

FICHA Nº:	08	CÓDIGO:	RM-AP-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones peatonales.		
PROPUESTA:	Mejora de las conexiones peatonales		

- **INTRODUCCIÓN**

Esta propuesta pretende que las zonas peatonales estén mejor conectadas y que ello tenga como consecuencia que los ciudadanos cambien sus hábitos de movilidad hacia la preferencia de los desplazamientos a pie antes que utilizar otro medio de transporte, con la consiguiente mejora en la calidad de vida al disminuir la contaminación y el ruido producido por el tráfico rodado en la ciudad.

En ocasiones, las actuaciones se basarán en el ensanchamiento de las aceras y en hacer arreglos en el solado de las mismas mientras que en otras ocasiones se tratará de la creación de nueva infraestructura.

El fin, en todos los casos, es crear las mejores condiciones posibles que faciliten la movilidad peatonal y la accesibilidad para hacer una ciudad más amable.

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

La mejora de los desplazamientos peatonales debe ir asociada a un programa específico de actuaciones, entre las cuales pueden estar las siguientes medidas:

- Delimitación de las zonas de expansión peatonal,
- Ampliación del espacio peatonal en las vías,
- Preferencia peatonal mediante regulación semafórica,
- Descontadores de tiempo en pasos de peatones semaforizados.

Esto tiene que ir acompañado de actuaciones para eliminar las barreras existentes que pudiera haber para el tránsito de peatones y mejorar las conexiones peatonales de las calles:

- Mejoras de las conexiones peatonales subterráneas y de pasos superiores para peatones,
- Implementación de pasos de peatones en zonas con carencias,
- Diseño urbano teniendo en cuenta las líneas de deseo peatonales.

Las actuaciones de mejora de las conexiones peatonales forman parte de un bloque de trabajos destinados a arreglar las deficiencias y solucionar las carencias que pueden presentar algunos tramos de la ciudad para dar continuidad a los itinerarios peatonales.

Normalmente, el área a tratar es detectado por el ayuntamiento, por los vecinos que habitan en esa zona o por asociaciones de vecinos que aúnan fuerzas para arreglar los desperfectos de la calzada o para dar ideas en cuanto a las necesidades que tiene el barrio.

- **OBJETIVOS**

El objetivo de esta medida es la reducción de los niveles de ruido ambiental mediante el fomento de los desplazamientos a pie y de los cambios en los hábitos de movilidad. Para ello se hace necesario hacer mejoras en las conexiones peatonales.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Esta medida, al igual que todas aquellas que tienen como objetivo el fomento de los desplazamientos a pie en detrimento del uso del vehículo privado, tiene un beneficio acústico proporcional a la reducción de las intensidades de tráfico diarias de la red viaria del municipio. Su impacto se podrá medir en las futuras actualizaciones del mapa estratégico de ruido o en estudios acústicos específicos que se puedan realizar para analizar el beneficio de proyectos puntuales.

FICHA Nº:	09	CÓDIGO:	RM-AP-2
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones peatonales.		
PROPUESTA:	Potenciar los desplazamientos peatonales.		

- INTRODUCCIÓN

Las ciudades han experimentado cambios significativos en su configuración y funcionamiento debido en gran medida al incremento de la demanda de movilidad de las personas.

Moverse a pie por la ciudad es una apuesta por la salud y la ecología, y una contribución al desarrollo de una ciudad sostenible y con más calidad de vida. Esta opción aporta numerosas ventajas: ahorro de dinero, realización de ejercicio, no dependencia del estado del tráfico ni de posibles averías en el transporte, mejora del conocimiento de la ciudad, etc.

Junto con la bicicleta, el desplazamiento a pie es el medio de transporte más saludable, eficiente, económico y limpio, ya que fomenta la actividad física, no consume energía y, por lo tanto, tampoco produce emisiones contaminantes.

Otorgar prioridad a los ciudadanos que se desplazan a pie aporta importantes beneficios a la convivencia y la tranquilidad del espacio público, así como a la calidad ambiental urbana. En primer lugar, para los residentes, ya que mejora su bienestar al reducirse el ruido y la contaminación atmosférica al aumentarse la superficie destinada a su movilidad y, en segundo lugar, para los comerciantes, pues los comercios de la zona también incrementado su volumen de negocio. Además, los beneficios también son para el conjunto de los ciudadanos aunque no habiten o trabajen en el área peatonal, ya que mejoran los itinerarios peatonales y reducen el riesgo de accidente viario.

La finalidad de una red peatonal debe ser interconectar el territorio urbano de manera que la mayoría de sus infraestructuras de transporte, equipamientos y espacios de recreación queden al alcance del ciudadano que se desplaza a pie, garantizando la buena accesibilidad a los servicios y a las actividades cotidianas. Así, se favorece la sensación de proximidad, con lo que disminuye la dependencia de la movilidad motorizada por parte de la población y por lo tanto disminuye el ruido ambiente provocado por el tráfico rodado.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Algunas de las acciones a tener en cuenta para fomentar los desplazamientos peatonales son las siguientes:

- **Creación de itinerarios peatonales:** Los itinerarios peatonales son conjuntos articulados de tramos de vías e intersecciones en los que el peatón puede circular de manera cómoda, segura y continua, garantizando el cumplimiento de unas exigencias ambientales y de diseño, ya que comparten espacio con otras redes de movilidad. Se propone apostar por los itinerarios peatonales como alternativa para mejorar la movilidad a pie en el municipio. Estos configuran una red peatonal, con un nivel de mayor calidad que el formado por las tradicionales aceras. Los itinerarios peatonales

proporcionan la conectividad necesaria para la configuración de la red peatonal, ligando entre sí las distintas áreas peatonales.

Estos itinerarios peatonales aseguran la interconectividad entre barrios y los diferentes servicios de la ciudad, de forma que sean funcionales para los peatones.

La red peatonal debe cubrir toda el área urbana dando continuidad a los itinerarios existentes y conectando con áreas donde la concentración peatonal es mayor. Estos itinerarios engloban plazas, zonas de prioridad peatonal, calles y caminos peatonales, de modo que las aceras y cruces sean continuos.

Los itinerarios tienen como objetivo mejorar la calidad de los desplazamientos peatonales así como mejorar el acceso a los barrios de forma segura para los viandantes. Por ello, se debe establecer prioridad para los peatones, de forma que tanto el mobiliario como los pavimentos se adapten a las necesidades de los mismos.

- **Medidas para mejorar la centralidad de los barrios:** Las centralidades de barrio son lugares próximos a los itinerarios peatonales y al transporte público, siendo espacios de tránsito y de uso habitual por los viandantes. En muchas ocasiones está relacionado con la presencia de algún conjunto histórico o con un paisaje con cierto valor patrimonial. En otras simplemente es un punto de encuentro de la zona en un cruce de calles.

Para que esas centralidades sean funcionales se deben adaptar de manera que se garantice la amplitud de las aceras, una mayor conectividad con el transporte público, espacios de estacionamiento en la zona y una adecuada gestión de las zonas de carga y descarga.

- **OBJETIVOS**

El objetivo de potenciar los desplazamientos peatonales es disminuir el uso del vehículo privado y, por tanto, la reducción de la contaminación acústica de la ciudad.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

La implantación de esta medida, además de suponer ventajas directas como la disminución de la contaminación acústica y atmosférica, la reducción de los costes de desplazamiento o la mejora para la salud, se consiguen ventajas indirectas para el colectivo social, como mejoras en la economía energética y de las actividades comerciales en los espacios peatonales.

FICHA Nº:	10	CÓDIGO:	RM-AP-3
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones peatonales.		
PROPUESTA:	Acciones para una movilidad peatonal segura.		

- INTRODUCCIÓN

El peatón es el principal protagonista del espacio público y a la vez el más frágil frente a los distintos medios de transporte con los que convive. El grado de vulnerabilidad depende en gran medida y en el caso de los peatones de la edad de la persona, de su condición física y de sus hábitos de comportamiento.

Un buen diseño del viario protege a los peatones y ciclistas, contribuyendo a reducir el riesgo de accidente creando una ciudad más confortable. Cuando se habla del diseño del espacio público, se está haciendo referencia tanto a las opciones aplicadas en la urbanización de las calles como a la integración y distribución del mobiliario, las aceras y zonas destinadas exclusivamente a los peatones, con el fin de conseguir que estos se sientan protegidos y seguros, algo que depende de todos los usuarios.

La policía local también tiene un papel fundamental como responsable de garantizar el cumplimiento de las normas, siendo prioritario que los ciudadanos las perciban de forma clara, para regular la convivencia entre los distintos modos de desplazamiento y las consecuencias que pueden llegar a tener sus actos. Todos los ciudadanos deben ser formados en cuanto a las normas de circulación se refiere en los espacios públicos; de esta manera, serán de gran apoyo campañas de formación e información para todos ellos.

También contribuye al aumento de la seguridad de los peatones la creación de los caminos escolares, reforzando la sensación de seguridad de niños y jóvenes que se desplazan a pie cuando acceden a los centros educativos u otros equipamientos de la ciudad. El camino deberá estar marcado con una señalización horizontal y vertical que informe adecuadamente tanto a los peatones como a los conductores, de las características de la vía y de su entorno.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Garantizar la seguridad de los desplazamientos a pie es imprescindible para la promoción de la movilidad sostenible y, por tanto, para lograr la reducción de los niveles sonoros debidos a la movilidad.

Algunas acciones que se plantean para la mejora de la seguridad de los peatones son las siguientes:

- Mejora de los tiempos en verde en los pasos de peatones.
- Regulación semafórica para mejorar la seguridad de los peatones en las salidas de las intersecciones.
- Medidas para evitar que los peatones queden detenidos en isletas o medianas.
- Minimizar los tiempos de espera para cruzar de los peatones.
- Diseño de criterios para la instalación de semáforos en la ciudad.

- Ampliación y mejora de los caminos escolares: El ayuntamiento de València tiene un proyecto con el lema “Ruta Segura al Cole” que busca dotar de seguridad las rutas de acceso de los niños a los colegios a pie. De esta manera se busca reducir la tendencia de que los padres lleven a los niños al colegio en su vehículo privado.

- **OBJETIVOS**

El objetivo de esta medida es crear un espacio seguro para el peatón como algo clave para fomentar la movilidad peatonal y, por tanto, para reducir el uso de otros medios de transporte más contaminantes acústicamente hablando.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

La reducción de los niveles de ruido ambiental que puedan derivarse de las medidas del fomento de una movilidad peatonal segura y, en general, de la apuesta por facilitar el desplazamiento a pie en el municipio se podrá cuantificar en futuras actualizaciones del mapa estratégico de ruido.

FICHA Nº:	11	CÓDIGO:	RM-TB-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones para favorecer el transporte en bicicleta.		
PROPUESTA:	Mejora de la red ciclista.		

INTRODUCCIÓN

El transporte global representa casi una cuarta parte de las emisiones de dióxido de carbono relacionadas con la energía, y la proporción sigue aumentando. Por ello, muchas ciudades están trabajando en la promoción de un uso más amplio de las bicicletas, rediseñando sus flujos de tráfico y reforzando sus carriles bici.

Para conseguirlo, las bicicletas deben integrarse en una red de transporte intermodal, es decir, incluirse en un sistema para complementar el uso de este medio de transporte con otros modos en un solo viaje.

La ciudad de València sigue trabajando en ello y como muestra, ha obtenido el premio “BikeFriendly 2019” a la mejor infraestructura ciclista. Un premio que impulsa la Red de Ciudades por la Bicicleta (organización que integra a 116 socios que representan a 550 ciudades españolas) que premia el trabajo que la ciudad está realizando en los últimos años en cuanto a la mejora de la red ciclista.

La candidatura destacó el proyecto del Anillo Ciclista por el impacto en la mejoría de las conexiones y por el progreso también de las infraestructuras desarrolladas en Malilla, Joan XXIII, las Avenidas del Mestre Rodrigo y Burjassot, etc.

La innovación del proyecto Anillo Ciclista ha recibido otros premios: el primer premio de la Semana de la Movilidad, otorgado por la Generalitat Valènciana; el tercer premio de la Semana de Movilidad Española, concedido por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y también en los XV Premios Ciudad Sostenible, otorgados por la Fundación Ambiental, los tres premios en el año 2017.

DESARROLLO DE LA MEDIDA

Como medidas para el apoyo y fomento del transporte en bicicleta en el municipio se propone apostar por las siguientes líneas de actuación:

- Ampliación de la red ciclista actual.
- Fomento de las ciclocalles: Además de la red de carril bici, se pueden implementar carriles de uso compartido entre el vehículo privado y la bicicleta (ciclocalles), con una limitación de la velocidad de 30 km/h. De esta forma se puede asegurar la continuidad de las zonas en las que sea complicada la inserción de un carril bici.
- Mantenimiento de la red ciclista: Tan importante es la creación de nuevos carriles bici como el mantenimiento de los ya existentes. València tiene una red ciclista importante, pero para que siga siendo atractiva para los usuarios tiene que haber un mantenimiento adecuado de la infraestructura, como por ejemplo la mejora del pavimento y de la señalización.
- Facilitar la intermodalidad entre la bicicleta y otros métodos de transporte mediante aparcamientos para bicicletas: La creación de aparcamientos para las bicicletas es imprescindible para facilitar la intermodalidad de la bicicleta con el resto de transporte

público. La implantación de aparcamientos se debe planificar para dar cobertura a todo el espacio de la ciudad y, en especial, a las proximidades de las paradas de autobús y otros nodos de conexión.

- Medidas para el incremento y la mejora de los aparcamientos para bicicletas: En este tipo de actuaciones se sugiere tener en cuenta los siguientes condicionantes:
 - Ubicación junto a los principales puntos atrayentes de demanda.
 - Diseño como instalación modular, ampliable, y con un correcto aprovechamiento del espacio.
 - Facilidad de amarre de la bicicleta, que contemple una fijación segura.
 - Valorar la posible incorporación de información institucional o publicidad en los soportes.
 - También es conveniente realizar acciones que fomenten la instalación de puntos de estacionamiento en edificios y actividades de origen privado.

València cuenta con una Agencia Municipal de la Bicicleta o “VLC AMBICI” creada el 30 de julio de 2015 que se encarga de la coordinación de las medidas necesarias para incrementar el uso de la bicicleta de forma adecuada y segura. Durante el periodo de vigencia de los planes de acción se considera prioritario seguir potenciando la actividad de esta agencia, que tiene como funciones las siguientes:

- Responder a las necesidades y requerimiento de los usuarios de las bicicletas en València.
- Incrementar la seguridad y comodidad.
- Favorecer el papel de la misma en la movilidad cotidiana, convirtiéndose en una alternativa real de movilidad urbana y normalizando su uso.
- Crear las condiciones urbanas adecuadas, como la seguridad, conectividad, etc.
- Potenciar la intermodalidad entre la bicicleta y las diferentes modalidades de transportes.
- Favorecer la inclusión e integración de espacios para la bicicleta en las futuras actuaciones urbanísticas y programas de desarrollo de la ciudad.
- Promover procesos participativos.

Dentro de su página web, además de información sobre la agencia, cuentan con mapas con datos de la red de aparcamiento para las bicicletas, también tiene planos de los itinerarios ciclistas actualizados o sobre las intensidades de los carriles bici en días laborables y por meses.

- OBJETIVOS

El principal objetivo de esta propuesta es continuar con el desarrollo de la red ciclista, el mantenimiento y mejora de la red existente y favorecer la intermodalidad de este medio de transporte. La apuesta por la bicicleta tiene como efecto la disminución del uso del vehículo privado y, consecuentemente, del ruido ambiental que genera el automóvil.

- RESULTADOS ESPERADOS

El uso de la bicicleta como medio de transporte, al igual que los desplazamientos a pie o del transporte público supone reducir el impacto acústico asociado a la movilidad. La herramienta para medir su efectividad, proporcional a la disminución del tráfico rodado, se pondrá de manifiesto en próximas actualizaciones del mapa estratégico de ruido del municipio.

FICHA Nº:	12	CÓDIGO:	RM-TB-2
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones para favorecer el transporte en bicicleta.		
PROPUESTA:	Incentivar y facilitar el uso de la bicicleta.		

- INTRODUCCIÓN

El empleo de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades se ha ido potenciando cada vez más durante los últimos años gracias, en parte, a los ayuntamientos, por fomentar la extensión y conectividad de la red viaria ciclista o por la implantación de sistemas de préstamos de bicicletas.

Las medidas para incentivar el uso de la bicicleta, junto con otras líneas de actuación como la mejora de la red ciclista, son clave para conseguir un cambio en los hábitos de movilidad de los Valencianos en favor de medios de transporte menos contaminantes y más silenciosos.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

La ciudad de València dispone de un potente sistema de préstamo de bicicletas. Una medida para fomentar el uso de la bicicleta es ampliar la red de préstamo y el número de bicicletas. Las actuaciones propuestas para reforzar la calidad del servicio son, entre otras, las siguientes:

- Mejora de la red de bases y puntos de estacionamiento para beneficiar la rotación natural y reducir las distancias desde los puntos al destino final;
- Optimización del sistema de gestión para garantizar la disponibilidad de bicicletas y su buen mantenimiento;
- Mejora de la integración con el transporte público;
- Fomentar el uso del programa por parte de los turistas.

También se propone apostar por la bicicleta eléctrica, ya que es un medio de transporte más cómodo para el usuario y no contamina.

Por otro lado, el robo de bicicletas es uno de los factores que hace que los usuarios sean reacios a su uso, por lo que es importante implantar medidas que garanticen la seguridad de este medio de transporte. Algunas medidas que se proponen para evitar el robo de bicicletas son:

- Elaborar un mapa de puntos negros de las zonas en las que más hurtos de bicicletas se producen. A partir de ese mapa, promover iniciativas que ayuden a paliar los robos de bicicletas. Como por ejemplo:
 - Aumento de la vigilancia policial en esas zonas.
 - Instalar cámaras de vigilancia en esos puntos negros.
- Instalar aparcamientos para bicicletas que ayuden a paliar los robos. Evitar los aparcabicis de media luna y fomentar unos más simples que permitan el uso de candados en forma de U, que son mucho más seguros.
- Hacer campañas de concienciación y programas para enseñar a los usuarios a proteger correctamente su bicicleta, es decir, como amarrarla a los aparcabicis o qué tipo de candados son más seguros.

Los robos de bicicletas crean inseguridad e inestabilidad para los usuarios de este medio de transporte, por eso se crean proyectos como “Viu la Bici”, basado en crear una red de aparcamientos cubiertos colectivos de bicicletas ubicados en diferentes barrios de València a pie de calle. El primer aparcamiento abrirá en el barrio de Patraix. Lo que pretenden con el desarrollo de este proyecto es fomentar el uso de la bicicleta y contribuir a reducir el tráfico de la ciudad, disminuyendo así el número de robos y el nivel de ruido producido por el tráfico rodado.

- **OBJETIVOS**

Incentivar y facilitar el uso de la bicicleta mediante diversas actuaciones para reducir el número de personas que utilizan medios motorizados en sus desplazamientos privados, y por tanto reducir las emisiones de ruido que producen.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Aumento del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual y, por tanto, la consecuente reducción de los niveles sonoros asociados al uso del vehículo privado.

FICHA Nº:	13	CÓDIGO:	RM-MS-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones de gestión y movilidad sostenible.		
PROPUESTA:	Acciones para la promoción de la movilidad sostenible.		

- INTRODUCCIÓN

Para poner en marcha medidas que promocionen la movilidad sostenible es necesario contar con la participación ciudadana, ya que son los usuarios los que aceptan y aplican dichas medidas, modificando así sus actuales pautas de movilidad.

Las medidas más directas para conseguir reducir el ruido ambiental generado por el tráfico rodado están orientadas a sensibilizar y concienciar a los ciudadanos sobre la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad hacia otros más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente.

Además, formar a los distintos colectivos de ciudadanos en materia de ruidos y en hábitos de movilidad, haciendo especial hincapié en niños y jóvenes, debe servir como complemento a la medida, pues tiene repercusión sobre la calidad de vida de los ciudadanos a medio y largo plazo.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Promocionar la movilidad sostenible es un pilar fundamental para concienciar de los métodos de transporte más sostenibles y limpios. Algunas de las medidas que se pueden aplicar para fomentar la movilidad sostenible son:

- Sensibilizar a las personas sobre los efectos negativos del tráfico rodado y los beneficios de circular en bicicleta, a pie o en transporte público, tanto para la salud como para el medio ambiente.
- Fomentar campañas de promoción y marketing sobre los medios de transporte sostenibles.
- Llevar a cabo actos para afianzar la imagen del transporte público.
- Fomentar jornadas sin coche y actividades para los niños y mayores.
- Implicar a los ciudadanos en asuntos de movilidad, como por ejemplo un foro sobre movilidad. De este modo se garantiza una mayor transparencia en los procesos de planificación y se toman decisiones de una manera más participativa.
- Impulsar plataformas de aprendizaje electrónico para los ciudadanos y empresas, poniendo en marcha prácticas de gestión de la movilidad.
- Impartir cursos de conducción ecológica para enseñar a los conductores a conducir más eficientemente.
- Promocionar el transporte urbano sostenible en los medios de comunicación (televisión, radio y prensa).
- Elaborar un eslogan publicitario que promueva los medios de transporte sostenible.

- **OBJETIVOS**

Promocionar, mediante estrategias y campañas, la movilidad sostenible con el fin de reducir los niveles de ruido en toda la ciudad de València, haciendo énfasis en las zonas más sensibles al ruido.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Aumento del uso de medios de transporte sostenibles, como son el transporte a pie, el uso de la bicicleta o el uso del transporte público, de forma que se reduzca el índice medio diario de vehículos en las principales vías de la ciudad y, por tanto, disminuya el ruido en las mismas.

FICHA Nº:	14	CÓDIGO:	RM-MS-2
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RUIDO ASOCIADO A LA MOVILIDAD		
PROGRAMA:	Programa de actuaciones de gestión y movilidad sostenible.		
PROPUESTA:	Acciones de apuesta por un sistema de transporte más ecológico.		

- INTRODUCCIÓN

Los avances tecnológicos con los que contamos en la actualidad hacen que se pueda trabajar de manera más eficaz en medidas más ecológicas dentro de la movilidad. Por eso, se trabaja para realizar mejoras y reducir la contaminación que se genera por el uso del transporte.

La Comisión Europea plantea un nuevo sistema de transporte inteligente, ecológico e integrado como uno de los principales retos sociales del futuro. Esta propuesta tiene el fin de mejorar el cuidado del medio ambiente con un uso más eficiente del transporte ecológico por carretera, mejorando el aprovechamiento de los recursos de manera que sean más respetuosos con el medio ambiente y con el clima, para conseguir un mayor beneficio para la sociedad y la economía.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Algunas de las acciones que se plantea llevar a cabo para tener un sistema de transporte más ecológico son:

- Reducir la emisión de los vehículos. Para la reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos a motor (ruidos y gases) es imprescindible, tanto el empleo de motores más eficientes, como la utilización de otras fuentes de energía alternativas (como la energía eléctrica), con emisiones de ruido mucho más bajas. Para esta segunda alternativa se propone lo siguiente:
 - Renovar los vehículos de transporte público hacia otros que utilicen fuentes de energía más sostenibles. Sustitución progresiva de vehículos con motores de combustión a otros con motores híbridos o eléctricos.
 - Ampliar las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos. Se propone un aumento del despliegue de puntos de recarga en la vía pública para vehículos eléctricos, dando cobertura en su autonomía tanto al usuario particular como a flotas en rutas urbanas.
 - Aumentar la flota municipal de vehículos eléctricos. Contemplar en las decisiones de compra de la flota municipal de vehículos la apuesta por los vehículos híbridos y eléctricos.
- Controlar los niveles acústicos que emiten los vehículos: se proponen las siguientes medidas:
 - Potenciar los controles sonoros sobre los vehículos. Se propone como medidas de control de la contaminación acústica asociada al tráfico rodado incrementar los controles sonoros sobre los vehículos para garantizar que sus emisiones sonoras cumplan con la legislación vigente. Para ello se deben aumentar las labores de vigilancia y control de las emisiones, realizar inspecciones sorpresa y

- fomentar la función inspectora por parte de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico rodado.
 - Controlar a las motocicletas y a los ciclomotores. El ruido ambiental provocado por este tipo de vehículos puede ser motivo de quejas y reclamaciones por parte de los ciudadanos. Por eso, se debe velar por un control acústico de este tipo de vehículos.
 - Vehículos de emergencia. Controlar las emisiones acústicas de los vehículos de emergencia es esencial para que no sobrepasen los límites establecidos. Medidas como poner limitadores en las sirenas de los vehículos, utilizar sólo las señales luminosas en ciertas situaciones y un control y verificación de las emisiones sonoras, son actuaciones que reducen los niveles de ruido ambiental.
- Fomento del transporte racional del transporte privado: La baja ocupación de los vehículos que circulan por la ciudad conlleva el sobredimensionamiento del tráfico viario, ya que muchas personas comparten trayectos similares, pero en la mayoría de los casos no comparten el vehículo para hacer dichos desplazamientos. Este problema aumenta considerablemente los niveles de ruido ambiental, y para solucionarlo, se plantea el fomento del uso racional del transporte privado. Medidas como compartir coche (*carpooling*), hacen posible que personas que realizan un mismo trayecto (por motivos de estudios, trabajo, etc.) se puedan poner en contacto para compartir vehículo y gastos, reduciendo a su vez emisiones. Los servicios para compartir vehículo tienen un funcionamiento sencillo para los usuarios. Trabajan sobre un entorno web donde se indica el trayecto que se busca o se ofrece compartir. El sistema facilita el contacto entre las personas que están interesadas en realizar un viaje similar al ofrecido y a través plataformas online, se ponen de acuerdo entre sus preferencias, disponibilidad, motivo del viaje y demás datos que faciliten el encuentro.

- **OBJETIVOS**

El objetivo de esta medida es conseguir un sistema de transporte más sostenible. Ello tendrá como consecuencia la reducción de las emisiones de los vehículos, incluidas las de ruido, lo cual redundará en la disminución de los niveles de contaminación acústica.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

El cambio de tecnología de los vehículos de combustión tradicionales a vehículos híbridos y eléctricos se puede cuantificar en términos de contaminación acústica con el nuevo método de cálculo que se emplea en la elaboración de mapas estratégicos de ruido: método Cnossos. En futuras actualizaciones del MER se podrá, por lo tanto, analizar el efecto de la presencia de este tipo de vehículos, junto con el resto de medidas presentadas, en los niveles de contaminación acústica del municipio.

E2. ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANÍSTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN

- E2.1. Integración del ruido ambiental y las infraestructuras de transporte
- E2.2. Estudios acústicos asociados a planeamiento
- E2.3. Gestión de proyectos acústicos y ensayos
- E2.4. Control de obras

FICHA Nº:	15	CÓDIGO:	OT-IT-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANÍSTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN		
PROGRAMA:	Integración del ruido ambiental y las infraestructuras del transporte.		
PROPUESTA:	Reducción del impacto acústico originado por las grandes infraestructuras viarias.		

- INTRODUCCIÓN

Las grandes infraestructuras viarias se caracterizan por estar diseñadas para soportar intensidades medias diarias de tráfico elevadas y para poder circular a velocidades altas. Estos dos factores son muy perjudiciales en términos del ruido ambiental generado en estas infraestructuras.

Los Mapas Estratégicos de Ruido de una aglomeración muestran que, en general, en el entorno próximo a una gran infraestructura viaria se alcanzan niveles muy superiores a 65 dBA durante el día y a 55 dBA durante la noche. Cuando en las cercanías a estas vías hay presencia de edificios residenciales u otros usos sensibles, los porcentajes de población afectada por ruido se disparan.

Independientemente de quién sea la administración competente de las grandes infraestructuras viarias, el conjunto de las medidas de acondicionamiento frente al ruido deben preverse desde el planeamiento urbanístico.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

La explotación y gestión de los ejes viarios en el término municipal de València no sólo es competencia del Ayuntamiento, sino que están implicados otros agentes, ya que muchas de estas vías, fundamentalmente los grandes ejes de transporte, son competencia de otras administraciones.

Con esta medida se plantea participar activamente con la Administración provincial y estatal en las labores de control y seguimiento de los mapas de ruido y de los planes de acción asociados a los grandes ejes viarios que transcurren por el municipio y que son de su competencia. Se realizará seguimiento del cumplimiento de los plazos de realización y actualización de mapas y planes y se evaluarán los servicios realizados durante el periodo de exposición pública con el fin de garantizar que los trabajos y las propuestas se alinean con lo que demanda la ciudad.

- OBJETIVOS

El objetivo de la medida es minimizar el impacto acústico generado sobre la población por el tráfico rodado de los grandes ejes viarios de competencia supramunicipal, colaborando con los organismos encargados de la gestión de dichas infraestructuras para el beneficio de los vecinos del municipio.

- RESULTADOS ESPERADOS

Los beneficios de esta medida son difíciles de cuantificar al ser una medida preventiva a largo plazo. Además, dependerá en gran medida de las decisiones que tomen las administraciones competentes.

Las futuras actualizaciones de los mapas de ruido de las grandes infraestructuras viarias que transcurren por el municipio aportarán información del grado de mejora, tanto relativa a la evolución de la superficie afectada por ruido, como de la población expuesta al ruido ambiental, consecuencia de la implantación de medidas del plan de acción de los ejes viarios que aprueben las administraciones competentes.

FICHA Nº:	16	CÓDIGO:	OE-IT-2
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANÍSTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN		
PROGRAMA:	Integración del ruido ambiental y las infraestructuras del transporte.		
PROPUESTA:	Reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril.		

- INTRODUCCIÓN

El ferrocarril representa en el entorno de las ciudades un elemento clave en la vertebración del territorio y la expansión urbanística. Por esta razón, se puede concentrar una importante densidad de población en sus inmediaciones que compatibilizan las ventajas y desventajas del tráfico ferroviario.

En los núcleos urbanos, el ferrocarril constituye un modo de transporte colectivo eficaz, con cada vez mejores prestaciones. Las mejoras en la velocidad de los trenes traen asociada una molestia acústica y, aunque se trabaja en conseguir tecnologías cada vez más silenciosas y en introducir elementos de vía elásticos capaces de absorber parte de ese ruido; la sensibilidad de la población afectada es un factor a considerar en estos planes de acción.

El ruido originado por el tráfico ferroviario se caracteriza por ser un ruido discontinuo en el tiempo, ya que obedece a fenómenos discretos con una determinada frecuencia. Las fuentes de este ruido varían en función de la velocidad del tren: para velocidades bajas predominan el ruido motor, en locomotoras diésel, y el ruido de contacto rueda-carril, en las eléctricas. A medida que se incrementa la velocidad tiene mayor importancia el ruido aerodinámico, predominante en las circulaciones a alta velocidad. Otras fuentes de ruido surgen como consecuencia del resto de las actividades ferroviarias: ruido en talleres, operaciones de mantenimiento, limpieza de trenes, megafonía, operaciones de frenado y puesta en marcha en estaciones, etc.

En el Mapa Estratégico de Ruido del municipio se ha evidenciado que el ruido originado por el ferrocarril es poco relevante en comparación con otros focos de ruido, como, por ejemplo; el tráfico rodado. Por otra parte, la competencia en la gestión de las infraestructuras y el transporte ferroviario no depende de los municipios, sino que es responsabilidad de Adif y Renfe. Aun así, se considera oportuno que en este documento quede reflejada la voluntad por parte del Ayuntamiento de defender 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.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Para velar por la protección frente al ruido ambiental originado por el ferrocarril, se propone como medida inicial la recopilación de los mapas, estudios, planes y proyectos de prevención de ruido y vibraciones que se hayan realizado en el pasado o que estén previstos en el entorno de la red ferroviaria. Con toda esta información, junto con la representada en el Mapa Estratégico de Ruido del municipio, se estará en condiciones de analizar en detalle las posibles líneas de actuación que se pueden emprender y estar en disposición de dar 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 propone colaborar con las administraciones competentes de la infraestructura ferroviaria para hacer seguimiento y control de los mapas de ruido y los planes de acción.

También se podrá instar 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 puede proponer:
 - Estudios de viabilidad sobre la ejecución de circunvalaciones para los trenes de paso.
 - Estudios de posibles soterramientos del ferrocarril en determinadas zonas de la ciudad.
 - Redistribución de los horarios y servicios, disminuyendo la actividad nocturna.

En los próximos años, la Sociedad Parque Central, integrada por el Ayuntamiento, la Generalitat y el Gobierno Central tienen como objetivo completar el soterramiento de los accesos ferroviarios de València y construir en un su lugar un gran jardín.

- OBJETIVOS

Los objetivos que se pretenden alcanzar con la propuesta de esta medida son los siguientes:

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

- RESULTADOS ESPERADOS

Los beneficios que aporta esta medida se pueden cuantificar mediante la elaboración de estudios acústicos que contemplen las actuaciones en las distintas fases de ejecución. Aunque es difícil de estimar a priori la reducción acústica de algunas de las medidas propuestas, como las de mantenimiento de la red, es sabido que estas propuestas correctivas aportan reducciones de ruido muy significativas.

FICHA Nº:	17	CÓDIGO:	OE-IT-3
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANÍSTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN		
PROGRAMA:	Integración del ruido ambiental y las infraestructuras del transporte.		
PROPUESTA:	Reducción del impacto acústico originado por las actividades portuarias.		

- INTRODUCCIÓN

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.

El Ayuntamiento de València trata 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 València con el objeto de mejorar sus infraestructuras y su operatividad, siempre con fines acústicos.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Las actividades portuarias son generadoras de ruido ambiental tanto por el tráfico marítimo y por la maquinaria pesada que se ubica en el puerto como por el tráfico de vehículos pesados asociados a la actividad dentro y fuera del recinto.

Con esta medida se pretende lograr una buena coordinación en los procesos de gestión en cuanto a la contaminación acústica entre administraciones, que facilite la participación de las administraciones implicadas en la búsqueda de soluciones y buscando el objetivo común de reducir los niveles de ruido en el entorno del puerto y la mejora de la calidad de vida de los vecinos que habitan en las proximidades del puerto.

Según la Autoridad Portuaria, desde ésta se vigila y controla las emisiones acústicas procedentes del entorno portuario, para ello dispone de:

- Mapas de ruido predictivo para evaluar los niveles de ruido esperados.
- Mapas estáticos que ofrecen una medida empírica de los ruidos.
- Red de sonómetros que miden en tiempo real en la franja entre puertos y ciudad.

Desde el Ayuntamiento de València se velará por la defensa de los vecinos que viven en las proximidades del puerto respecto al ruido ambiental que genera la actividad portuaria.

Se hará hincapié en la sensibilización de los agentes que intervienen en las actividades portuarias acerca de la importancia del medio costero y la necesidad de su preservación acústica.

- **OBJETIVOS**

El objetivo de esta medida es reducir la contaminación acústica derivada de determinadas actividades portuarias como son el tráfico de vehículos pesados, el uso de maquinaria pesada, etc.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Los resultados que se esperarán de esta medida supondrían una reducción de la contaminación acústica asociada a las actividades portuarias.

FICHA Nº:	18	CÓDIGO:	OE-IT-4
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANÍSTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN		
PROGRAMA:	Integración del ruido ambiental y las infraestructuras del transporte.		
PROPUESTA:	Reducción del impacto acústico originado por el tráfico aéreo.		

- **INTRODUCCIÓN**

Uno de los problemas medioambientales de los aviones y los aeropuertos es la contaminación acústica que generan estas actividades. Pese a que hoy en día los aviones son un 75% más silenciosos que hace unas décadas, el tráfico aéreo se ha incrementado enormemente, y el saldo respecto al ruido ambiental de estas actividades se ha incrementado en este tiempo.

Los problemas con los aviones durante años han estado minimizados después del acuerdo que alcanzó el Ayuntamiento de València con Aena para que siguieran una ruta marcada por el nuevo cauce del Turia para minimizar su impacto acústico en zonas pobladas.

Esta medida se centra en las intenciones del Ayuntamiento del municipio de València 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.

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

En la actualidad se trabaja para 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. Medidas de control y protección acústica se vienen aplicando en zonas de la ciudad cercanas al aeropuerto y en las rutas de aproximación de aeronaves. Para ello se plantea seguir trabajando en definir actuaciones concretas antirruído para el aeropuerto de València y su entorno.

Siguiendo esta línea estratégica de actuaciones, el Ayuntamiento de València se reúne de forma periódica con AENA para definir actuaciones antirruído 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 colaborar activamente mediante instrumentos de cooperación para el análisis y evaluación de los mapas de ruido y los planes de acción, así como para su control y seguimiento en aquellas actuaciones competencia de AENA que afecten al municipio.

Se pretende que el aeropuerto se abra al modelo europeo de horarios, vigente en la mayoría de aeropuertos del entorno, y que pasa por cerrar unas horas al día la actividad, especialmente en el tramo nocturno, al menos parcialmente en determinados meses del año.

- **OBJETIVOS**

El objetivo de esta medida es reducir la contaminación acústica derivada del tráfico aéreo.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Los resultados dependerán del grado de aplicación de los acuerdos y actuaciones pactados con el organismo gestor del aeropuerto.

FICHA Nº:	19	CÓDIGO:	OE-AP-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANÍSTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN		
PROGRAMA:	Estudios acústicos asociados al planeamiento.		
PROPUESTA:	Exigencias de estudios acústicos asociados al planeamiento general y de desarrollo.		

- INTRODUCCIÓN

Los instrumentos de planeamiento urbanístico tienen por objeto la ordenación de los usos del suelo y la regulación de las condiciones para su transformación o conservación; es decir, forman parte de la ordenación del territorio.

Desde el punto de vista del impacto acústico sobre las personas, los instrumentos de planeamiento urbanístico juegan un papel directo y muy importante para su protección, puesto que ordenan y gestionan los usos del suelo y su distribución. Por ello, es fundamental el incluir la variable acústica en el desarrollo de dichos instrumentos.

El objetivo de esta medida es el de seguir impulsando el cumplimiento de la normativa para que tanto las figuras de planeamiento general; como es el Plan General de Ordenación Urbana, como los planeamientos de desarrollo, en los que se incluyen los Estudios de Detalle, los Planes Parciales y los Planes Especiales; incorporen los informes acústicos necesarios que demuestren que se ha tenido en cuenta la variable acústica durante la planificación.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Tal y como se ha expuesto, este programa pretende que en los nuevos planeamientos urbanísticos se tenga en cuenta la variable acústica en la toma de decisiones según lo exigido en la normativa vigente, y la mejor forma de conseguirlo es mediante la exigencia de un contenido mínimo en materia acústica que acompañe a los instrumentos de planeamiento en su tramitación.

Por consiguiente, es conveniente incluir como anejo de obligada cumplimentación para la tramitación, tanto en instrumentos promovidos por las entidades públicas como en aquellos instrumentos de iniciativa privada, la comprobación y evaluación del siguiente contenido mínimo en materia acústica:

- Caracterización de la situación previa a la ordenación prevista en el instrumento de planificación:
 - Representación de los niveles sonoros en la situación pre-operacional a la aplicación del instrumento de planificación atendiendo a los focos sonoros existentes.
 - Identificación de las fuentes ruidosas existentes, tanto actividades como infraestructuras.
- Caracterización de la situación acústica posterior a la ordenación de acuerdo a los estándares marcados en la normativa de referencia:
 - Zonificación acústica en base a la clasificación y usos del suelo que se recojan en el instrumento de planificación, incluyendo las posibles servidumbres acústicas existentes.

- Identificación de las fuentes ruidosas, tanto actividades como infraestructuras.
- Modelización de los niveles de ruido que se registrarán tras la aplicación del instrumento de planeamiento; debido por ejemplo, a nuevos ejes viarios.
- Evaluación del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en función de los usos previstos del suelo.
- En caso necesario, propuesta de medidas correctoras a adoptar tanto para proteger la planificación prevista como para evitar su influencia sobre el entorno.

Mediante la inclusión del informe acústico asociado a la figura de planeamiento en cuestión se garantiza la máxima protección acústica de las zonas incluidas en dicho desarrollo y de su entorno.

- **OBJETIVOS**

Este programa pretende que en los nuevos planeamientos urbanísticos se tenga en cuenta la variable acústica en la toma de decisiones, según lo exigido en la normativa vigente, mediante la exigencia de un estudio acústico que acompañe a los instrumentos de planeamiento en su tramitación con un contenido mínimo y una metodología definida.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Los beneficios que aporta esta medida son probablemente los más efectivos de todas las actuaciones propuestas en el plan de acción pues, por una parte, plantea actuaciones preventivas que tratan la problemática del ruido y su corrección antes de que se produzca y, por otra parte, las soluciones que se proponen son realistas y de bajo impacto económico, sobre todo si se comparan con el esfuerzo económico de corregir problemas ya existentes.

FICHA Nº:	20	CÓDIGO:	OE-PA-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANÍSTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN		
PROGRAMA:	Gestión de proyectos acústicos y ensayos.		

- INTRODUCCIÓN

Desde el año 2007 todo edificio de nueva construcción, así como las rehabilitaciones integrales de edificios, deben disponer de un proyecto acústico en el que se justifique el cumplimiento de los requisitos acústicos establecidos en el DB-HR; Documento Básico Protección frente al Ruido del Código Técnico de la Edificación. Los proyectos se deben presentar al Ayuntamiento y se debe contar con la aprobación municipal.

En estos proyectos acústicos se han de contemplar los sistemas constructivos que existirán en el edificio, las condiciones de aplicación, los controles de recepción de productos que se llevarán a cabo para asegurar que disponen de la documentación exigida, las fichas justificativas de cumplimiento del DB HR, etc.

Hasta ahora el número de reclamaciones por este motivo ha sido prácticamente nulas, ya que los proyectos acústicos de los edificios que se han construido estos últimos años estaban fundamentados en la normativa anterior, la NBE CA 88, si bien a medida que ya se están construyendo edificios en base a la actual normativa acústica en la edificación (el DB HR del CTE) en el que se priorizan las comprobaciones “in situ” a final de obra a la hora de verificar el cumplimiento de los requisitos acústicos de los edificios, se están viendo incrementadas considerablemente el número de quejas y reclamaciones sobre la calidad acústica en la edificación, especialmente en el caso de edificios residenciales. Estas reclamaciones se dirigen principalmente a los promotores, pero cada vez son mayores los casos en los que también acaban dirigiéndose a los proyectistas y a las Administraciones que en su momento dieron el visto bueno a dichos proyectos.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Para obtener la licencia de primera utilización de los edificios, o para posteriores licencias de ocupación, siempre que la obra requiera un proyecto técnico de la edificación, desde la administración municipal se exige:

- Un certificado acústico realizado a partir de mediciones de aislamiento acústico tanto a ruido aéreo como a impacto realizados en el propio edificio, que acredite el aislamiento de los cerramientos constructivos del edificio. Este certificado tiene que estar firmado por un técnico competente de un Laboratorio acreditado y visado por su colegio profesional.
- Un certificado visado por la dirección facultativa de la obra, en el que se reflejen todos los materiales utilizados para la ejecución elementos constructivos que conforman el edificio.

El Ayuntamiento de València pone los medios necesarios para que su responsabilidad respecto

a la tramitación de los certificados sea ágil y eficaz.

Se plantea incluir esta medida en el plan de acción para reforzar y poner en valor el compromiso municipal por una gestión eficaz en la tramitación de los certificados y para la formación y especialización de técnicos municipales en la revisión de proyectos acústicos (formación orientada a conocer el contenido del DB HR Protección Frente al Ruido del Código Técnico de la Edificación).

Para facilitar el cumplimiento de los requisitos y del contenido mínimo de los certificados acústicos por parte de técnicos y promotores desde el Ayuntamiento de València se ha desarrollado una guía divulgativa que se puede consultar en la web municipal.

- **OBJETIVOS**

Con esta medida se pretende garantizar el cumplimiento de los requisitos código técnico de edificación y de otras normativas de aplicación en materia de ruido durante los trámites de concesión de nuevas licencias urbanísticas y de primera ocupación, lo cual redundará en una mejora en la acústica de los edificios y en la calidad de vida de las personas que los habitan.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Los resultados esperados de dar continuidad a esta medida durante el plazo de vigencia de los planes de acción no tendrán una incidencia significativa sobre la evolución de los niveles de ruido ambiental, si bien si tendrá un beneficio claro en la mejora de la calidad acústica y habitabilidad de las edificaciones.

Se estima que con la implantación de esta medida se reduzca el número de reclamaciones al Ayuntamiento por aislamientos acústicos insuficientes en las edificaciones.

FICHA Nº:	21	CÓDIGO:	OE-CO-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANÍSTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN		
PROGRAMA:	Control de obras.		
PROPUESTA:	Gestión de la emisión sonora y control municipal del ruido de obras y maquinaria.		

- INTRODUCCIÓN

La realización de obras públicas y de edificación lleva, en muchos casos, aparejada la generación de ruidos que suelen ser motivo de molestias sobre los vecinos que viven próximos a ellas y que, en algunas ocasiones, derivan en denuncias y reclamaciones. Por ello, independientemente de las posibles mediciones “in situ” exigibles u oportunas que puedan llevarse a cabo en caso de que haya quejas o denuncias, es recomendable realizar un control preventivo sobre diferentes aspectos, de modo que mediante un protocolo de actuación se pueda evitar que dichas obras generen molestias.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

En el presente plan de acción de lucha contra el ruido se propone seguir avanzando en las labores de gestión para minimizar el ruido que se genera en las obras.

Los controles que se llevan a cabo por parte de los técnicos del Ayuntamiento pueden ser de dos tipos:

- Controles programados. Tendrán lugar a una hora y fecha que establecerá el Ayuntamiento de modo que los responsables de la obra o edificación estarán pre-avisados.
- Inspecciones sorpresa. Se llevarán a cabo cuando se estime oportuno operar de este modo; bien por avisos de los vecinos, por sospechas de incumplimiento; o simplemente por inspección de oficio.

En estos controles se comprueba que la documentación, estado y ubicación de la maquinaria empleada cumple con los requisitos acústicos exigidos en la normativa acústica vigente por la que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre. Igualmente, se comprueba que los horarios de trabajo reales se corresponden con los establecidos en la licencia de obra correspondiente.

Con la redacción del acta de la inspección se podrá evidenciar posibles desviaciones o no conformidades durante las inspecciones de control y se establecerán los trámites administrativos y/o sancionadores que correspondan.

- OBJETIVOS

El objetivo de esta medida es dar continuidad a la operativa de control de la gestión de la emisión sonora de la maquinaria y horarios de obras y edificaciones con el fin de concienciar a los promotores de la necesidad de que en las obras se respeten los criterios que establece la normativa de aplicación en materia de acústica. También se centrarán esfuerzos para que los agentes implicados tengan conocimiento de las posibles inspecciones a las que están

expuestos, así como a su obligación de cumplir con los requisitos establecidos legalmente. Igualmente, se pretende evitar posibles denuncias por ruidos de obras por parte de los habitantes del municipio.

- RESULTADOS ESPERADOS

Con la implantación de esta medida se favorece el control en las obras, el empleo de maquinaria para que cumpla los requisitos establecidos legalmente, así como el cumplimiento de los horarios de trabajo establecidos. Todo ello supone un beneficio acústico para los vecinos del entorno de las obras que reducirá, en la medida de lo posible, las posibles reclamaciones o denuncias por ruido ambiental excesivo.

FICHA Nº:	22	CÓDIGO:	OE-CO-2
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA UN DESARROLLO URBANÍSTICO SOSTENIBLE Y LUCHA CONTRA EL RUIDO EN OBRAS Y EDIFICACIÓN		
PROGRAMA:	Control de obras.		
PROPUESTA:	Establecimiento de criterios acústicos puntuales en licitaciones de obras públicas y edificaciones de promoción municipal.		

- INTRODUCCIÓN

La prevención de la contaminación acústica es la mejor manera para combatirla. Se plantea como propuesta del plan de acción de lucha contra el ruido establecer criterios acústicos puntuales en las licitaciones de obras públicas y de edificación de competencia municipal. Con esta iniciativa se busca promover entre los licitadores prácticas acústicamente más responsables que redunden en la reducción de los niveles de ruido ambiental durante la ejecución de los trabajos.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Esta medida pretende establecer la inclusión de criterios acústicos puntuales en las licitaciones de obras públicas y edificaciones de promoción municipal. Para ello, a continuación se plantean una serie de propuestas que pudieran ser puntuales en función de las circunstancias y el objeto a licitar:

- Elaboración de un estudio acústico predictivo para evaluar el impacto que se generará durante la fase de ejecución de la obra, en donde se analice el ruido que se generará durante las distintas fases de la obra y que permita la adopción fundada de medidas preventivas y correctivas para minimizar el ruido: optimización de horarios y maquinaria a emplear, procesos de trabajo, ordenación de espacios, etc.
- Propuesta de un plan de vigilancia de ruido ambiental durante la duración de las obras.
- Elaboración de un estudio acústico del entorno de localización de la obra en la situación actual, y en la situación postoperacional (una vez ejecutada), para determinar el posible impacto acústico que generará la infraestructura o edificación en la zona.
- Establecimiento de medidas preventivas y/o correctivas para proteger a los vecinos frente a las infraestructuras objeto de licitación.
- Establecimiento de medidas preventivas y/o correctivas para evitar que el edificio se vea afectado por el ruido ambiental y los focos sonoros existentes en la zona.
- Propuestas de mejoras para reducir el impacto acústico sobre los vecinos de la zona durante el periodo de ejecución de las obras.
- Innovación acústica o mejoras técnicas en los materiales y soluciones de los sistemas constructivos de edificios.
- Innovación acústica o mejoras técnicas en los materiales y soluciones empleados en la obra o edificio.
- Propuesta de mediciones acústicas de verificación de prestaciones adicionales a las establecidas por la normativa vigente.

- **OBJETIVOS**

Establecimiento de unos criterios acústicos puntuables en las licitaciones de obras públicas y edificios de promoción municipal que favorezcan la prevención de la contaminación acústica y la calidad de vida de los ciudadanos.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

La medida que se propone tendrá un impacto positivo sobre el ruido ambiental asociado a las obras públicas y de edificación. Se conseguirá una mayor sensibilización y concienciación frente al ruido de los agentes implicados, tanto en la elaboración de los proyectos, como en su ejecución.

Se espera que por parte de los promotores se contemplen criterios acústicos en la toma de decisiones y se adopten medidas de prevención y corrección de la contaminación acústica de forma integral para toda la obra en sus diferentes fases: ejecutiva y operativa.

E3. ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES DE OCIO

- E3.1. Control de actividades de ocio
- E3.2. Gestión de Zonas Acústicamente Saturadas

FICHA Nº:	23	CÓDIGO:	AO-ZO-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES DE OCIO		
PROGRAMA:	Control de actividades de ocio.		

- INTRODUCCIÓN

Las actividades de ocio son tradicionalmente motivo de quejas y denuncias por las molestias y ruido que ocasionan.

A pesar de que los mapas estratégicos de ruido no contemplan el cartografiado del ruido producido por las actividades de ocio, pues técnicamente no existe una metodología aprobada para la estimación de los niveles de ruido de este tipo de actividades, se considera prioritario plantear un eje estratégico dentro de este plan de acción que tenga como objetivo la mejora acústica de las actividades de ocio.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

La correcta gestión y control de las actividades de ocio es fundamental para garantizar una buena calidad de vida de los ciudadanos que viven en el área de influencia de estas actividades. Las ordenanzas municipales y el resto de normativa de aplicación en materia de ruido y vibraciones regula y ordena las actividades potencialmente ruidosas, entre las que se encuentran las actividades de ocio.

En los espacios donde hay presencia de locales de ocio se propone seguir estableciendo las siguientes medidas para su control y gestión:

- **Control sobre la concesión de nuevas licencias de apertura de actividades potencialmente ruidosas**: En aplicación 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 predominantemente 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 predominantemente 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.
- 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 transmisión 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.

- **Garantizar el cumplimiento de lo establecido en la Ordenanza Reguladora de la Ocupación del Espacio Público Municipal** con relación a aquellos aspectos que afectan al ruido ambiental, como el control de horarios, las medidas para la retirada de los elementos de las terrazas para evitar ruidos de arrastre o apilamiento, la homologación de sillas, mesas y elementos auxiliares para minimizar el ruido de arrastre o el control de superficies y aforos.
- **Incremento de la presencia policial** en las zonas de concentración de locales de ocio y de los controles e inspecciones a los establecimientos existentes, con el fin de minimizar la generación de molestias en los vecindarios.
- **Concienciación del público y hosteleros de la problemática del ruido** mediante actuaciones como:
 - Campañas de medición y visualización de ruido mediante sensores de medición de ruido con registro en terrazas y en zonas de concentración de personas dirigidas a los hosteleros y al público en general.
 - Monitorización del ruido ambiental de forma que se conozcan los niveles de ruido existentes en determinadas zonas de ocio y, de esta forma, se puedan diseñar planes concretos de actuación para esas zonas.
- **Control de 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 València.
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 seguir dando continuidad al **control y seguimiento de actividades populares, festejos y manifestaciones** por parte de las autoridades y/o servicios implicados.
- **Evaluación y análisis de los niveles de ruido ambiental** para las zonas de ocio más conflictivas del municipio de forma que se obtenga información más detallada de la problemática del ruido.

- OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para esta medida son los siguientes:

- Garantizar el cumplimiento de la normativa de aplicación en materia de ruido.
- Potenciar las medidas de gestión y control del ruido ambiental en las actividades de ocio.
- Reducir la contaminación acústica y el número de personas afectadas por ruido debido a actividades de ocio.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

El cumplimiento de las medidas que se plantean en este programa redundará favorablemente en la reducción de los niveles de ruido ambiental vinculado a las actividades de ocio. La evolución de los indicadores de seguimiento permitirá la valoración objetiva de la efectividad de las medidas propuestas.

FICHA Nº:	24	CÓDIGO:	AO-CO-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES DE OCIO		
PROGRAMA:	Gestión de Zonas Acústicamente Saturadas (ZAS).		

- INTRODUCCIÓN

La Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica, de la Generalitat, establece que son Zonas Acústicamente Saturadas aquéllas en que se producen unos elevados niveles sonoros debido a la existencia de numerosas actividades recreativas, espectáculos o establecimientos públicos, a la actividad de las personas que los utilizan, al ruido del tráfico en dichas zonas así como a cualquier otra actividad que incida en la saturación del nivel sonoro de la zona. Esta Ley también establece los criterios para su declaración y vigencia.

El Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, desarrolla el contenido que debe recoger la propuesta de zona acústicamente saturada, las medidas correctoras que puede contener la propuesta de declaración, el procedimiento y la vigencia de la declaración.

Actualmente están vigentes cuatro Zonas Acústicamente Saturadas en València: ZAS Xuquer, ZAS Woody, ZAS Juan Llorens y ZAS barrio del Carmen.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Esta línea de actuación pretende que durante el periodo de vigencia de los planes de acción en materia de contaminación acústica se vele por el cumplimiento de las medidas definitivas que para cada una de las zonas ZAS se establece en su contenido de la declaración. En concreto, la tipología de medidas que se propone vigilar son las siguientes:

- Suspensión de la admisión a trámite de las solicitudes de títulos habilitantes destinados al ejercicio de determinadas actividades y autorizaciones de ocupación del dominio público municipal.
- Suspensión de la admisión a trámite de las solicitudes para la instalación de ambientación musical en establecimientos públicos que realicen determinadas actividades recreativas.
- Intensificación del control del orden público mediante la presencia policial en las zonas objeto de las propuestas.
- Mantenimiento de mesas de trabajo, con reuniones periódicas según las necesidades e incidencias que se presenten en cada momento, siendo convocadas las principales agrupaciones/entidades implicadas representativas de intereses colectivos afectados, en función de la materia a tratar, así como para el seguimiento y valoración de resultados.
- Limitaciones horarias.
- Prohibición de realización de determinadas actividades en la vía pública.
- Inspección y Control de licencias e instrumentos de intervención administrativa.
- Puesta en marcha de medidas de concienciación y sensibilización social.
- Restricción del acceso del tráfico rodado en horario nocturno.

- OBJETIVOS

Los objetivos propuestos para esta medida son los siguientes:

- Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos que viven en zonas acústicamente saturadas.
- Reducir la contaminación acústica y el número de personas afectadas por ruido debido a actividades de ocio.

- RESULTADOS ESPERADOS

Los beneficios acústicos de una adecuada regulación y control de las actividades de ocio de la ciudad son indudables. Tanto la implantación de medidas para evitar la concentración de actividades de ocio y de personas como la puesta en marcha de medidas de concienciación ciudadana y sensibilización social de la problemática del ruido deben dar como resultado una mejora en la calidad de vida de los vecinos que habitan las zonas ZAS.

E4. ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y COMERCIALES

- E4.1. Gestión de estudios acústicos para la mejora de las actividades industriales y comerciales
- E4.2. Control de actividades industriales y comerciales y de servicios

FICHA Nº:	25	CÓDIGO:	IC-GP-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y COMERCIALES		
PROGRAMA:	Gestión de estudios acústicos para la mejora de las actividades industriales y comerciales		

- INTRODUCCIÓN

Las actividades industriales, comerciales y de servicios sujetas a autorización ambiental integrada, licencia ambiental o comunicación ambiental deben cumplir con las exigencias de la Ordenanza de Protección Contra la Contaminación Acústica del Ayuntamiento de València.

En concreto, según las características de la actividad, será necesario tramitar un Estudio Acústico, un Certificado Acústico y una Auditoría Acústica.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Con esta medida se pretende dar continuidad a la labor de gestión y control de la documentación en materia de acústica vinculada a las actividades. Se seguirán desarrollando las siguientes medidas:

- Control de Estudios Acústicos
 - Comprobación de la necesidad de Estudios Acústicos de las actividades sujetas a evaluación de impacto ambiental y aquellos proyectos de instalación de actividades a los que resulte de aplicación la normativa vigente en materia de licencias ambientales que sean susceptibles de producir ruidos o vibraciones.
 - Comprobación de que el estudio acústico tenga en cuenta todas y cada una de las fuentes sonoras y una evaluación de las medidas correctoras que garanticen que no se transmitan al exterior o a locales colindantes, en condiciones más desfavorables, niveles superiores a los establecidos.
 - Comprobación de que el estudio acústico esté firmado por un técnico competente y se presente al solicitar la correspondiente licencia administrativa, según el tipo de actividad de que se trate.
- Control de certificados suscritos por técnico competente y visado por su correspondiente colegio profesional, acreditativo de la eficacia de las medidas de prevención de ruidos y vibraciones, con indicación de los resultados de las mediciones in situ efectuadas.
- Revisión de que el certificado sea realizado por Laboratorios Acreditados de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 1371/2007, de 19 de octubre, por el que se aprueba el documento Básico “DB-HR Protección frente al Ruido” del Código Técnico de la Edificación y se modifica el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.
- Comprobación del contenido del Certificado Acústico:
 - Evaluación del nivel de aislamiento proporcionado por los elementos constructivos que delimitan la actividad en relación a los locales colindantes y medio exterior.

- Evaluación de los niveles sonoros transmitidos a los locales colindantes, en especial a los usos residenciales, producido por el funcionamiento de los elementos mecánicos de la actividad de forma individual para cada una de las fuentes sonoras identificadas.
- Evaluación del nivel sonoro de recepción exterior, producido por el funcionamiento de los elementos mecánicos de la actividad.
- Comprobación de planos de emplazamiento y características de las fuentes.
- En el certificado acústico se comprueba si se cumplen todas las especificaciones dadas en proyecto, los aislamientos de los sistemas constructivos de local y las fuentes de ruido.
- Comprobación del procedimiento para obtener el nivel de evaluación en actividades o instalaciones.
- Comprobación de los procedimientos de medición para certificados acústicos de actividad.
- Para obtener la licencia para una actividad se tienen que cumplir todos los requisitos exigidos en la Ordenanza Municipal de Protección Contra la Contaminación Acústica del Ayuntamiento de València de forma completa para los siguientes aspectos:
 - Aislamiento de los cerramientos del local de la actividad.
 - Nivel de emisión máximo de la actividad.
 - Horario de apertura de la actividad.
- Es muy importante antes de la apertura de la actividad, durante la tramitación de la licencia de actividad, que se cumplan todas las exigencias acústicas requeridas a la actividad, ya que es una garantía de la viabilidad de la actividad frente a impresiones subjetivas del ruido de la misma.
- Comprobación del cumplimiento de las exigencias acústicas con la actividad en funcionamiento. De esta forma nos permite evaluar fuentes de ruido no evaluables antes de su puesta en funcionamiento, como el público. Las auditorias se realizan una vez concedidas las licencias de actividad, ya que las comprobaciones se deben realizar con la actividad en funcionamiento y para ello deben tener la licencia de actividad.

- OBJETIVOS

Con esta medida se fomenta el control de los requisitos acústicos generales aplicables a actividades industriales, comerciales y de servicios.

- RESULTADOS ESPERADOS

Los resultados que se esperan conseguir con la aplicación de esta medida tendrán un impacto positivo tanto en los niveles de ruido que generen estas actividades en el exterior como en el espacio interior.

FICHA Nº:	26	CÓDIGO:	IC-GP-2
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y COMERCIALES		
PROGRAMA:	Control de actividades comerciales y de servicios		

- **INTRODUCCIÓN**

La Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, establece que la inspección de las actividades es una competencia de cada Municipio y se contempla que en los municipios de más de 20.000 habitantes la prestación del servicio de control del ruido tiene la consideración de un servicio de prestación obligatoria.

Este control busca conciliar la actividad comercial y hostelera con la tranquilidad de los vecinos, compaginándolo con medidas como evitar la concentración de locales en algunos puntos donde se existe población sensible al ruido, imponer nuevas restricciones para los locales que ocasionen molestias por ruido en sus terrazas o reduciendo el horario de apertura, llegándose a revocar la licencia en casos extremos.

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Desde el Ayuntamiento de València se vienen realizando las funciones de inspección o comprobación en materia de contaminación acústica en el ejercicio de sus funciones. Según el caso, se aplica el tipo de procedimiento de protección de la legalidad en la actividad que sea foco de emisión de ruidos y vibraciones. Los instrumentos que se emplean para este fin son los siguientes:

- Visitas de inspección, que se realizan de oficio o a instancia de parte, teniendo en cuenta las características de ruido o vibraciones.
- Requerimientos, adopción de medidas de policía y órdenes individuales. Si se advierten irregularidades o deficiencias en el funcionamiento o ubicación de actividades o instalaciones.
- Comprobaciones, finalizados los plazos concedidos para la subsanación de deficiencias.
- Resoluciones. Si agotados los plazos no se han adoptado las medidas correctoras que subsanen las deficiencias señaladas en los informes técnicos, se dictará una Resolución adoptando órdenes individuales no sancionadoras o medidas de policía.

Como medidas para seguir mejorando en las labores de control de actividades comerciales y de servicios se proponen lo siguiente:

- Establecer un registro único para recibir y tramitar denuncias en materia de ruidos procedentes de actividades en el cual se establezca: a quién debe dirigir el ciudadano la denuncia, dónde debe presentarse la denuncia, quién es el responsable de tramitar dicha denuncia, qué actuaciones se llevarán a cabo una vez presentada la denuncia (inspecciones, actas, plazos...) y qué respuesta se dará finalmente al ciudadano que presentó la denuncia.

- Disponer de los medios necesarios para poder llevar a cabo todos los tipos de controles acústicos contemplados en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica y en la Ordenanza Municipal de Ruido y Vibraciones.
- Formación y especialización de técnicos municipales en el conocimiento de mediciones acústicas y en todos los tipos de controles contemplados en la normativa de aplicación en materia de ruido y vibraciones: medidas de niveles sonoros, de aislamientos acústicos a ruido aéreo, de aislamientos acústicos a ruido de impacto, de vibraciones, de tiempos de reverberación, etc. La formación deberá estar orientada a adquirir conocimientos sobre ensayos acústicos, así como sobre los informes de resultados derivados de ellos.

- **OBJETIVOS**

Los objetivos que se pretenden conseguir con la apuesta por estas medidas son los siguientes:

- Procedimentar la forma en que se deben tratar las posibles quejas y reclamaciones por parte de los ciudadanos, de forma que se facilite su gestión.
- Dotar al Ayuntamiento de los medios necesarios para poder dar respuesta a cualquier denuncia presentada por los ciudadanos en relación a las exigencias contempladas en la normativa de aplicación.
- Controlar los requisitos generales aplicables a actividades sujetas a licencia.
- Fomentar las políticas de lucha contra el ruido en el municipio, dando respuesta a los ciudadanos y buscando la mejora de su calidad de vida.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Con la aplicación de esta medida se espera conseguir que promotores y responsables de las actividades comerciales y de servicios tengan cada vez una mayor concienciación de que sus actividades han de cumplir con una serie de requisitos en materia de acústica y vibraciones, tanto para su apertura, como durante su funcionamiento.

E5. ESTRATEGIAS PARA LA PROTECCIÓN DE ZONAS TRANQUILAS

- E5.1. Actuaciones para la selección de las zonas tranquilas urbanas potenciales
- E5.2. Análisis de las zonas tranquilas urbanas
- E5.3. Gestión de las zonas tranquilas urbanas

FICHA Nº:	27	CÓDIGO:	ZT-UP-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA PROTECCIÓN DE ZONAS TRANQUILAS		
PROGRAMA:	Actuaciones para la selección de zonas tranquilas urbanas potenciales		

- INTRODUCCIÓN

La Directiva Europea 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental define en el Artículo 3 "zona tranquila en una aglomeración" como un espacio, delimitado por la autoridad competente, que, por ejemplo, no está expuesto a un valor de ruido superior a un determinado valor con respecto a cualquier fuente emisora de ruido.

El municipio de València cuenta con un importante número de espacios urbanos (corredores naturales, espacios multiusos y espacios de uso principal) que, por sus características y por los resultados que aporta el mapa estratégico de ruido y otros estudios complementarios, pueden formar parte del conjunto de zonas urbanas tranquilas de la ciudad.

La Guía de Buenas Prácticas de Zonas Tranquilas, redactada por la Agencia Europea del Medio Ambiente, determina que los sonidos perjudiciales son aquellos que afectan negativamente a la salud humana, aquellos que pueden interferir negativamente en las actividades que se puedan desarrollar en estas zonas.

Para que un espacio adquiera esta categoría, debe de cumplir una serie de requisitos entre los cuales, se incluye la percepción que tienen las personas sobre este espacio. Para ello, uno de los primeros pasos que ha dado el Ayuntamiento de València ha sido poner en marcha la aplicación móvil de colaboración ciudadana ComfortUP! A través de ella, las personas que están usando los espacios públicos pueden valorar la confortabilidad de estos lugares desde el punto de vista acústico y térmico, basándose en su propia experiencia.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

El Ayuntamiento de València ha llevado a cabo un estudio con el objetivo de evaluar el grado de confort acústico o tranquilidad de diferentes espacios urbanos usados por la ciudadanía de los distritos con más problemas de ruido de la ciudad de València, para integrar estos resultados en el Plan de Acción del Ruido de la ciudad. Con este trabajo se pretendió completar la información extraída en el Mapa de Ruidos de València para adaptar y mejorar las políticas municipales de protección y prevención del Medio Ambiente Urbano, en general, y del Sonoro, en particular.

En el trabajo realizado se identificaron una serie de espacios urbanos, los cuales se estudiaron:

1. Jardines del Turia, con 4 puntos de evaluación: Naturia, Botánico, Benlliure y Puente del Mar.
2. Parque de Cabecera
3. Parque Oeste
4. Plaza Albacete/Marv
5. Entorno antiguo Hospital
6. Plaza de Mossn Sorell

7. Parque Manuel Granero
8. Jardín del Real
9. Av. de Blasco Ibáñez (frente a ZAP)
10. Jardín Monforte
11. Jardín Ayora
12. Plaza Cedro

Sobre la base de este trabajo realizado, y con la intención de ampliar la selección de espacios urbanos hasta que al menos cada distrito tenga un espacio, se propone que durante el periodo de vigencia del nuevo Plan de Acción se avance en la selección de zonas tranquilas urbanas potenciales.

Para llevar a cabo la declaración de Zonas Tranquilas Urbanas, en primer lugar se ha de realizar una preselección de los posibles espacios que en base a unas características puedan ser catalogados de esta manera.

La preselección de las Zonas Tranquilas Urbanas se basará principalmente en los siguientes criterios:

- Usos del suelo.
- Niveles sonoros.
- Reparto espacial equitativo.
- Uso público.

Pese a que los criterios de delimitación finales se fijarán mediante consenso con los técnicos y cargos electos, se han de realizar campañas de mediciones para tener en cuenta los niveles de ruido existentes y compararlos con estudios psicosociales, a fin de conocer la opinión y percepción de los usuarios finales.

De esta manera, se evalúan y seleccionan las zonas candidatas de Zonas Tranquilas Urbanas y se establecerán iniciativas para su gestión y protección, así como concretar las medidas pertinentes, no solo para mantener bajos los niveles de ruido sino para reducir los niveles sonoros en zonas donde sean más elevados, declarándolas Zonas Potencialmente Tranquilas.

Especial mención merece La Albufera, que es un lugar con un alto valor ambiental y una joya paisajística, de gran biodiversidad, con unas 280 especies de aves, y que actúa como pulmón verde y amortiguador de las grandes avenidas que recibe la ciudad de València. En contrapartida, presenta impactos que degradan el entorno, como la contaminación, escasez de agua, caza descontrolada, etc.

- OBJETIVOS

Con la implantación de esta medida se pretende seguir avanzando en la selección de zonas tranquilas urbanas potenciales en el municipio, como primer paso para, por una parte, concienciar a los ciudadanos de la importancia de contar con estos espacios en el municipio y, por otra parte, para definir la operativa del proceso de selección, análisis y gestión de zonas tranquilas.

- RESULTADOS ESPERADOS

Se espera la catalogación como Zonas Tranquilas de aquellos espacios que, tras un análisis y una correcta gestión, cumplen con una serie de requisitos consensuados.

FICHA Nº:	28	CÓDIGO:	ZT-AZ-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA PROTECCIÓN DE ZONAS TRANQUILAS		
PROGRAMA:	Análisis de zonas tranquilas urbanas		

- INTRODUCCIÓN

La evaluación de las potenciales zonas tranquilas urbanas como paso previo a su declaración es un proceso que debe de planificarse adecuadamente. Cada espacio urbano susceptible de ser declarado “zona tranquila” se deberá evaluar de forma independiente. Entre otros parámetros, tanto objetivos como subjetivos, se tendrán en cuenta indicadores como su confort acústico, los focos de ruido presentes, su intensidad, el mantenimiento, las instalaciones, los usos de los espacios, el mobiliario urbano, etc.

El análisis de las Zonas Tranquilas Urbanas parte de la delimitación de Unidades Homogéneas de Análisis (UHAs), con el fin de clasificar el territorio siguiendo unos criterios determinados, de modo que los espacios distinguidos reúnan ciertas propiedades que ayuden a diseñar estrategias óptimas orientadas a reducir y evitar esas perturbaciones indeseadas y esos sonidos perjudiciales exteriores generados por la actividad humana.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

La implantación de esta medida supone desarrollar y poner en práctica un procedimiento para el análisis de zonas urbanas tranquilas potenciales. Este proceso se estructura en dos partes:

1. La primera parte se corresponde con el **Estudio preliminar**, que comprende:
 - Descripción del espacio: se realiza una breve descripción del entorno, con su respectiva localización y fotografías paisajísticas del mismo.
 - Subdivisión de las UHAs: la subdivisión se debe tomar en base a una serie de criterios:
 - Referencias geográficas y de paisaje.
 - Funcionalidad.
 - Presencia y distancia a focos de ruido.

Aplicando todos estos criterios se elabora un fichero georreferenciado donde se trazan las diferentes UHAs. Posteriormente se enumeran las UHAs con el objetivo de identificarlas y facilitar el tratamiento de la información de cada una de ellas, así como el registro de mediciones futuras. Gracias a esta identificación se puede evaluar la variación del ruido en caso de que fuera necesario gestionar la Zona Tranquila Urbana.

- Calles y avenidas que rodean la zona: el objetivo es analizar la influencia del ruido de las distintas calles y avenidas que circundan o atraviesan estos espacios.

Parte de este estudio se ha realizado en un trabajo piloto sobre los 12 espacios urbanos del municipio, los cuales son enumerados en la ficha anterior.

2. La segunda parte se corresponde con el **Estudio posterior**:
 - Análisis de recopilación de datos no acústicos: existen factores no acústicos que son muy importantes en la evaluación de la calidad de las ZTUs y deben ser estudiados previamente al análisis de mediciones de ruido.

También se recomienda que en los procedimientos de análisis y gestión de Zonas Tranquilas se incluyan encuestas y estudios psicosociales para conocer la percepción de los ciudadanos de los ámbitos estudiados.

En diciembre del año 2018 el Ayuntamiento de València ha realizado un informe para completar la información extraída en el Mapa de Ruido de la ciudad y para adaptar y mejorar las políticas municipales de protección y prevención del medio ambiente urbano.

Se trata de un estudio del efecto en la salud de los paisajes sonoros urbanos, identificando los que están más afectados, recogiendo las opiniones de los usuarios y llevando a cabo campañas para la mejora de los espacios urbanos seleccionados.

- Mediciones de larga duración: es necesario realizar medidas de larga duración con unos requisitos mínimos en cada ZTU para poder analizar el cumplimiento de los objetivos establecidos.
- Mediciones de corta duración: la finalidad de las mediciones de corta duración es recopilar información acústica de los niveles sonoros durante el análisis “in situ”. Se llevan a cabo en cada una de las UHAs durante el periodo del día más representativo en términos del uso que se hace de la zona y elegido en base al análisis de las mediciones de larga duración. Se establecen unos requerimientos mínimos y posteriormente se obtienen conclusiones, quedando explícito si la zona cumple con los requisitos acústicos para ser designada como Zona Tranquila Urbana.

- **OBJETIVOS**

Con la implantación de esta medida se pretende articular los requisitos que tiene que cumplir un espacio urbano para poder ser declarado zona tranquila urbana. El objetivo es caracterizar el entorno y documentar los acontecimientos percibidos, los elementos que componen las Zonas Tranquilas y la delimitación en Unidades Homogéneas de Análisis (UHAs).

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Se espera elaborar un inventario en el que se incluyan todas las Zonas Tranquilas con su respectiva caracterización y subdivisión, así como el control de las calles que atraviesan estas zonas y su registro en futuras mediciones.

FICHA Nº:	29	CÓDIGO:	ZT-GZ-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS PARA LA PROTECCIÓN DE ZONAS TRANQUILAS		
PROGRAMA:	Gestión de zonas tranquilas urbanas.		

- **INTRODUCCIÓN**

Para gestionar las zonas tranquilas (definidas Según el Artículo 3 de la Directiva Europea 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental), las medidas se centran principalmente en la implantación de medidas para mantener y reducir, en la medida de lo posible, el impacto acústico que afecta a estos espacios.

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

A la hora de gestionar las Zonas Tranquilas Urbanas o, en su defecto, las Zonas Urbanas potencialmente tranquilas, se propone establecer una serie de actuaciones:

- Desarrollar un plan estratégico para conservar la calidad de la zona.
- Desplegar un plan para incrementar el valor del área y promocionar su uso.
- Plantear un plan para mejorar la calidad de la zona, estableciendo las medidas a implantar entre las cuales estarían las siguientes:
 - Señalización de las Zonas Tranquilas (Urbanas).
 - Limitar el paso de vehículos motorizados en Zonas Tranquilas.
 - Prohibición de “scooters” y motocicletas en la zona (mediante accesos que no permitan el paso de este tipo de vehículos y con señalización en la entrada de la zona).
 - Participación ciudadana en la gestión de las Zonas Tranquilas.
 - Vigilancia en las Zonas Tranquilas para controlar que se haga un buen uso de la zona.
 - Integrar las Zonas Tranquilas dentro de las políticas medioambientales de forma que se garantice la preservación de las Zonas Tranquilas.
 - Sustituir el ambiente acústico generado por la actividad humana (tránsito de personas, tráfico rodado, etc.) por otros más naturales de forma que resulten más atractivos para personas que se encuentren disfrutando de la Zona Tranquila. Se ha demostrado en numerosos estudios que el sonido de canto de pájaros, el susurro de las hojas, fuentes y sonidos de agua resulta más atractivo para el oído de las personas.
 - Utilizar plantas, flores, arbustos para mejorar su carácter natural y por tanto su atractivo.
 - Cambios en el mobiliario urbano para adaptarlo a las nuevas necesidades del espacio.
 - Empleo de pantallas vegetales para la reducción de los niveles de ruido.

- **OBJETIVOS**

Se propone como objetivo el implantar una serie de medidas efectivas para la preservación y mejora de las zonas que sean declaradas como Zonas Tranquilas.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Con la implantación de esta medida se espera conseguir que en el largo plazo la ciudad de València disponga de Zonas tranquilas para el uso y disfrute de sus ciudadanos.

E6. ESTRATEGIAS DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUIDO

- E6.1. Fomento de las campañas de concienciación ciudadana para una movilidad sostenible
- E6.2. Campañas escolares
- E6.3. Campañas en zonas de ocio nocturno
- E6.4. Formación a profesionales

FICHA Nº:	30	CÓDIGO:	CF-CC-1
TÍTULO:	ESTRATEGIA DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUIDO		
PROGRAMA:	Fomento de las campañas de concienciación ciudadana para una movilidad sostenible.		

- INTRODUCCIÓN

La concienciación y sensibilización por parte de los ciudadanos de la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad hacia otros más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente es un modo muy rentable de conseguir mejoras que redunden en la reducción de los niveles de ruido ambiental relacionados con el tráfico rodado en el municipio. Por este motivo se propone como medida en los Planes de Acción en Materia de Contaminación Acústica el fomento de las campañas de concienciación ciudadana para una movilidad sostenible.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

Algunas de las acciones que se plantea seguir fomentando dentro del marco para la concienciación y sensibilización ciudadana sobre los efectos negativos del tráfico motorizado particular y los efectos positivos de circular en bicicleta, a pie y en transporte público, incluidos los efectos para el medio ambiente y la salud, son las siguientes:

- Celebración de actos y campañas para consolidar la imagen del transporte público y del transporte alternativo a pie o en bicicleta, como son la Semana de la Movilidad, que cada año celebra el Ayuntamiento de València. Algunos de los actos y campañas realizadas en convocatorias pasadas, y que se propone potenciar, son los siguientes:
 - Actividades lúdicas como: un concurso de dibujo, proyecciones de películas relacionadas con el tema, paseos en bicicletas guiadas, espectáculos y conciertos para el fomento del uso de la bicicleta.
 - Jornada del día sin coche. En València, con medidas para desincentivar el uso del vehículo privado. Además, en el Día Europeo sin Coche se puede viajar gratis en bus.
 - Feria de la movilidad sostenible, como forma de acercar al ciudadano las diferentes formas de movilidad sostenible. En ella se realizan actividades, exposiciones y circuitos de vehículos.
- Elaboración de guías de buenas prácticas ambientales para sensibilizar a la población de la problemática de la contaminación acústica asociada al tráfico.
- Continuar con la elaboración de guías informativas, como “València, cap a una mobilitat (+) sostenible”, para que la ciudadanía esté informada de las diferentes formas de movilidad que ofrece la ciudad de València.
- Potenciar las Campañas informativas de la Ordenanza de la Movilidad. Dentro del proyecto “València Ciutat Amable” como el “BiciFest” en el que se realizarán actividades como talleres de mecánica, jornadas de debate, rutas en bici, exposiciones artísticas, talleres de mediciones de contaminación, proyecciones, etc.
- Fomentar los procesos participativos específicos. El Ayuntamiento promueve el desarrollo de procesos participativos en materias específicas relacionadas con el uso

del espacio público (plazas, parques y jardines) o con servicios municipales concretos, como la “Mesa de la Mobilitat”.

- **OBJETIVOS**

Con la implantación de esta medida se pretende sensibilizar a la ciudadanía mediante campañas de promoción y marketing de todos los efectos positivos de la movilidad sostenible y el respeto por el medio ambiente.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Las campañas de concienciación ciudadana son modos muy directos de influir en la conducta de desplazamiento de las personas sin necesidad de más inversiones en nuevas infraestructuras.

Es indiscutible que el cambio de hábitos de los ciudadanos en materia de movilidad y la reducción del uso del vehículo privado para los desplazamientos tiene un impacto muy positivo sobre la contaminación acústica del municipio.

FICHA Nº:	31	CÓDIGO:	CF-CE-1
TÍTULO:	ESTRATEGIA DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUIDO		
PROGRAMA:	Campañas escolares.		

- **INTRODUCCIÓN**

Una de las estrategias prioritarias de concienciación ciudadana y formación para la lucha contra el ruido es la de la sensibilización de la población en edad escolar, por su alto impacto y efectividad.

En València se vienen realizando desde hace años campañas escolares de sensibilización de la problemática del ruido, y en la actualización del plan de acción se sigue apostando por llevar a cabo este tipo de actuaciones.

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Algunas de las principales medidas que se proponen en este programa son:

- Sensibilizar y concienciar a la comunidad escolar sobre los valores que tiene la lucha contra el ruido. Para ello, el Ayuntamiento de València realiza una campaña para los colegios de la ciudad llamada “Mutis”, dentro del programa “Haz ruido contra el ruido”, en la que colabora la Universidad de València, así como otras entidades. Es importante que se sigan realizando este tipo de estrategias de sensibilización para la concienciación de los escolares, ya que de ellos depende el ruido futuro de la ciudad.
- Difundir información y buenas prácticas sobre cómo combatir el ruido ambiental de los medios de transporte.
- Fomentar una movilidad sostenible entre la comunidad escolar.

- **OBJETIVOS**

El objetivo principal de esta línea de actuación es fomentar desde la edad escolar los beneficios de los buenos hábitos de movilidad y concienciar del impacto negativo del ruido ambiental asociado a los medios de transporte.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Realizar campañas para la sensibilización de los escolares es fundamental para garantizar una buena educación ambiental para las generaciones futuras.

FICHA Nº:	32	CÓDIGO:	CF-ON-1
TÍTULO:	ESTRATEGIA DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUIDO		
PROGRAMA:	Campañas de lucha contra el ruido en actividades de ocio nocturno.		

- INTRODUCCIÓN

El ruido ambiental asociado al ocio nocturno es, sin lugar a dudas, uno de los agentes contaminantes con mayor repercusión mediática en los entornos urbanos, y el motivo de muchas de las denuncias vecinales.

En el municipio de València las zonas de ocio están repartidas por diversas áreas de la aglomeración, en las que muchos vecinos padecen el impacto acústico provocado por los coches mal aparcados, los que circulan con la música a un volumen inadecuado, las puertas de los locales de ocio que se puedan dejan abiertas y, sobre todo, por el público que se reúne en las calles en corros y en terrazas. Con la participación y el esfuerzo de todos es posible conseguir un ocio de calidad que haga compatible la vida social con el descanso de los ciudadanos que viven en estas zonas.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

A continuación se presentan las medidas que se propone desarrollar durante el plazo de vigencia de los planes de acción:

- Promover una mesa de sensibilización frente al ruido de las actividades de ocio. Es una mesa liderada por el personal municipal, en el cual participarían todos los agentes implicados, especialmente los hosteleros y los vecinos.
- Se propone fomentar campañas de concienciación a pie de calle con reparto de documentación y merchandising y actuaciones en la vía pública para la concienciación frente al ruido (mimos, teatro en la calle, etc.)
- Desarrollo de un código de buenas prácticas: Consistiría en desarrollar un documento de buenas prácticas para facilitar la concienciación de la hostelería y el usuario frente al ruido. Esta serviría como una campaña de publicidad y se orientaría por un lado a los hosteleros y, por otro, al público en general.
- El desarrollo de un sello identificativo basado en la imagen de una campaña para que los locales se adhieran a la misma con una imagen que la publicite y aporte un valor añadido a los locales, así como un poster de la campaña.
- Potenciar el empleo de sensores de medición de ruido con registro y de otro instrumental acústico que indique el nivel de ruido ambiental y su grado de molestia en lugares como terrazas y espacios abiertos como dispositivos para concienciar de la molestia del ruido en la calle de efecto disuasorio.

- OBJETIVOS

Los objetivos principales de estas campañas de sensibilización son los siguientes:

- Mejorar el confort acústico y reducir el ruido en aquellas zonas de la ciudad donde se concentran la mayor parte de establecimientos de ocio nocturno, como son Ruzafa, el barrio del Carmen, plaza del Cedro, Juan Llorens, etc.

- Encontrar un equilibrio entre el derecho a disfrutar del ocio nocturno y el derecho a descansar por parte de los vecinos.
- Impulsar el debate social sobre el impacto del ocio nocturno.
- Definición de mensajes, acciones y soportes que permitan visualizar los problemas que genera el ocio nocturno.
- Impulsar la sensibilización ciudadana sobre el impacto de los propios actos en el entorno urbano.
- Activar un compromiso empresarial para minimizar el impacto ambiental de los locales de ocio.

- RESULTADOS ESPERADOS

Lo que se espera de la implantación de estas medidas es la colaboración y participación de los hosteleros y ciudadanos del municipio en las campañas propuestas para su concienciación frente al ruido y el compromiso del Ayuntamiento para el buen funcionamiento del sello arriba citado como recompensa a los locales que lleven a cabo el código de buenas prácticas.

FICHA Nº:	33	CÓDIGO:	CF-FP-1
TÍTULO:	ESTRATEGIA DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUIDO		
PROGRAMA:	Formación a profesionales.		

- INTRODUCCIÓN

La formación y sensibilización frente al ruido de profesionales, tanto de servicios públicos como privados, es una medida necesaria para poder afrontar los retos a los que se enfrentan en su trabajo diario.

En el desempeño de las tareas, los trabajadores pueden pasar por alto pequeños detalles que generan molestias por ruido en su entorno. Por medio de la sensibilización y la formación se pueden inducir cambios en las rutinas de trabajo para que se eviten, en la medida de lo posible, ruidos innecesarios.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

En el ámbito del sector de la construcción, con la implantación de esta línea de actuación se busca apostar por las campañas para formar a los profesionales del sector y al personal de la Administración, con el objetivo de lograr concienciar a los técnicos de la importancia de contemplar con rigor la variable acústica en el diseño y ejecución de edificaciones, de modo que el futuro diseño de los edificios sea más sostenible desde el punto de vista acústico y se apliquen mejores técnicas para la minimización del impacto del ruido en la población.

Además del sector de la edificación, con la implantación de esta medida se propone fomentar la formación de profesionales de obra civil, ingeniería y obras públicas, en la misma línea de concienciación y formación frente al ruido en las fases de proyecto y ejecución de las actividades propias de los sectores.

También se propone aplicar medidas para concienciar a los técnicos responsables de los proyectos de diseño de las vías públicas, así como los profesionales de urbanismo para que se tengan en cuenta los parámetros acústicos en su trabajo.

Por otra parte, se plantea desarrollar jornadas de formación y cursos para los trabajadores de servicios como:

- Conductores de vehículos: conductores de autobuses o de recogida de residuos, con campañas de conducción respetuosa y ecológica, incidiendo en la reducción de los niveles de ruido.
En esta línea se imparten cursos de conducción preventiva de autobuses urbanos y se da formación específica para los conductores de autobuses de transporte de viajeros de la EMT; que permite acceder al Certificado de Aptitud Profesional (CAP). Se plantea que esta formación se siga impartiendo, ya que se aprecia que los conductores ponen en práctica los conocimientos adquiridos en su trabajo diario, lo cual redundará en la reducción de ruido provocado por este medio de transporte.
- Empleados de labores de jardinería, con jornadas que ayuden a concienciar y a disminuir el ruido de la maquinaria a la programación adecuada de los horarios de las jornadas para minimizar las molestias por ruido a los vecinos.

- Conductores de vehículos de urgencia y asistencia sanitaria, con campañas de sensibilización frente al ruido.
- Trabajadores de labores de carga y descarga, con formación de buenas prácticas para combatir la problemática de la contaminación acústica.
- Dar continuidad a la formación de la policía local en el conocimiento y manejo de instrumentación acústica y legislación en materia de ruido.

- **OBJETIVOS**

El objetivo de esta medida es mejorar la formación y sensibilización frente al ruido de los técnicos y trabajadores, tanto públicos como privados, que planifican o desempeñan su labor en las calles para reducir, según su grado de responsabilidad, los niveles de ruido ambiental que generan.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

La aplicación de la medida de potenciación de la formación de profesionales en materia de ruidos puede llegar a aportar diversos beneficios:

- Fomentaría la adquisición de conocimientos en materia de ruido de los profesionales.
- Concienciaría a los profesionales de servicios municipales y empresas públicas y privadas de la problemática del ruido ambiental que genera su actividad.

E7. ESTRATEGIAS EN OTROS SERVICIOS DE GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA MEJORA FRENTE AL RUIDO

- E7.1. Actuaciones para la mejora acústica del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos, limpieza viaria y jardinería.

FICHA Nº:	34	CÓDIGO:	GM-RS-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS EN OTROS SERVICIOS DE GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA MEJORA FRENTE AL RUIDO		
PROGRAMA:	Actuaciones para la mejora acústica del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos, limpieza viaria y jardinería.		

- INTRODUCCIÓN

Las diferentes actividades que se desarrollan en el municipio para la recogida de los Residuos Sólidos Urbanos (RSU), servicios de limpieza viaria y servicios de jardinería provocan un impacto acústico que normalmente no se ve reflejado en los resultados del Mapa Estratégico de Ruido en su justa medida, ya que en éste se representa la huella acústica del ruido ponderado en un año, lo que supone que el impacto acústico en períodos cortos de tiempo pueda quedar diluido en el tiempo.

El Ayuntamiento de València es consciente de la problemática de este tipo de actividades generadoras de ruido, y de la necesidad de centrar esfuerzos en la reducción de los niveles de ruido de estas actividades, motivo por el cual se propone un programa de actuaciones para minimizar, en la medida de lo posible, el ruido ambiental derivado de estos trabajos.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

A continuación se presentan una serie de medidas que se propone poner en práctica durante el plazo de vigencia del plan de acción:

- Adoptar en estas actividades procesos y formas de trabajar que tengan como consecuencia la reducción del ruido generado.
- Incentivar la adquisición y el uso de maquinaria más silenciosa.
- Fomentar la compra y el uso de vehículos híbridos o eléctricos.
- Optimizar los horarios y rutas para reducir los niveles de ruido y para minimizar los tiempos de operación de actividades ruidosas.
- Evitar en la medida de lo posible los horarios nocturnos y las primeras horas de la mañana, ya que es en esta franja horaria donde se perciben y molestan más las emisiones acústicas procedentes de la maquinaria empleada.
- Demandar la realización de auditorías acústicas rutinarias que incluyan la revisión de los vehículos y maquinaria empleada.
- Exigir el cumplimiento de lo especificado en el Real Decreto por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.
- En las tareas de recogida de RSU, valorar la posibilidad de implantar contenedores subterráneos ya que además de una mejora acústica, reducen el impacto visual.
- Incluir condicionantes acústicos puntuables en los pliegos asociados a la contratación de estos servicios que incidan tanto en la maquinaria, tecnología y equipamiento a emplear como en los procesos de trabajo, horarios y planificación.

- **OBJETIVOS**

El objetivo principal de este programa es el de mitigar el impacto acústico generado durante el desarrollo de las actividades de recogida de RSU, limpieza de la red viaria y minimizar el ruido producido por la maquinaria utilizada por los servicios de jardinería de la ciudad.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Debido a los diferentes factores que influyen en este programa: el cambio de vehículos o sistemas, el recorrido empleado para la realización de las actividades, el tiempo empleado para ello, etc. es difícil cuantificar los resultados que se obtendrán. Sin embargo, la implantación del conjunto de medidas propuestas sin duda redundará en la disminución del impacto acústico generado por estas actividades.

E8. ESTRATEGIAS SMART CITIES

- E8.1. Apuesta por una movilidad urbana inteligente y sostenible
- E8.2. Fomento de iniciativas de comunicación, participación y concienciación ciudadana para la prevención del ruido con el apoyo de tecnologías innovadoras
- E8.3. Medidas para la mejora de los servicios digitales en la gestión del ruido ambiental

FICHA Nº:	35	CÓDIGO:	SC-CI-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS SMART CITIES		
PROGRAMA:	Apuesta por una movilidad urbana inteligente y sostenible		

- INTRODUCCIÓN

El futuro de la movilidad segura y sostenible pasa por la tecnología. El concepto de Smart City como una fusión de ideas sobre cómo las nuevas tecnologías de la información y las telecomunicaciones pueden mejorar el funcionamiento de la ciudad y su desarrollo sostenible tiene especial incidencia en el sector del transporte y la movilidad.

Las ciudades son sistemas complejos en los que intervienen múltiples actores que se relacionan en torno a procesos, en los cuales hay importantes oportunidades de mejora e integración. Las actividades cotidianas de los ciudadanos generan grandes cantidades de información geolocalizada. Esto permite monitorizar el movimiento a lo largo del tiempo y es una ayuda importante en la gestión y planificación del transporte y la movilidad.

Alcanzar el objetivo de una movilidad sostenible, eficiente e inteligente es uno de los grandes desafíos que se le presenta a la ciudad de València en los próximos años. Desde el punto de vista de la gestión y control del ruido ambiental en el municipio, buena parte de las estrategias, medidas y actuaciones deben de ir alineadas con la apuesta por un nuevo modelo de movilidad en las ciudades inteligentes, pues como se evidencia en la diagnosis que aporta el MER de València, el principal emisor acústico, responsable de más del 90% de la afección por ruido sobre la población del municipio, es el tráfico rodado.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

El Ayuntamiento de València apuesta decididamente por la movilidad inteligente. Las competencias de ciudad inteligente las estuvo realizando el servicio de informática desde el inicio, pero dada la importancia y evolución de esta temática en las ciudades y la importancia de la gestión centralizada de las TIC también en el ámbito no administrativo, el equipo de gobierno decidió crear la Oficina de Ciudad Inteligente en febrero de 2018 como servicio municipal propio. Desde esta Oficina se pretende convertir València en inteligente ayudando a los servicios y actores del entorno socioeconómico a utilizar la tecnología para resolver los problemas públicos y conseguir una mejor calidad de vida para la ciudadanía.

Uno de los objetivos de la Smart Mobility pasa por que el transporte reduzca drásticamente la contaminación, incluido el ruido ambiental. En la actualidad hay varios proyectos activos, en proceso o pilotos relacionados con la movilidad inteligente y que tiene un impacto positivo sobre la reducción del ruido. Los más destacados son los siguientes:

- El **proyecto “València al Minut”** proporciona a la ciudadanía un portal de información para conocer en tiempo real el estado de la ciudad. Se muestra la cadencia de paso de autobuses urbanos, estado del tráfico, capacidad de los aparcamientos públicos, niveles de partículas contaminantes en el aire, temperatura, bornes y bicis disponibles del servicio de Valenbisi, evolución del empleo, agenda cultural municipal y redes sociales. La consulta del portal permite que la ciudadanía tome decisiones óptimas sobre su

movilidad que no solo hace más eficiente el transporte, sino que también supone una mejora medioambiental evidente que tiene como consecuencia la reducción de los niveles de ruido ambiental.

- **La aplicación “AppValència”** aporta a la ciudadanía un mecanismo intuitivo y ágil para comunicarse directamente con el Ayuntamiento aprovechando la gran implantación de los dispositivos móviles en la sociedad. La AppValència integra además, en un solo entorno, toda la información relativa a la ciudad y se configura como un medio innovador para potenciar la participación ciudadana.

AppValència permite encontrar todos los servicios próximos, consultar el itinerario de las líneas de bus o metro y mantenerse al tanto de todas las alertas y notificaciones.

Con la AppValència puede realizar sin desplazamientos múltiples gestiones administrativas y de todo tipo disponibles desde el portal del Ayuntamiento y la Sede Electrónica municipal.

- El proyecto en proceso para la **gestión eficiente de estacionamiento**: plazas de movilidad reducida, taxi, carga/descarga permitirá disponer de información en tiempo real del estado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida (425 plazas), de las zonas de carga y descarga (125 plazas) y de las zonas de parada de Taxi (126 plazas). Se espera que sea el origen de la sensorización total de estos espacios en la ciudad.

Aportará diversos beneficios a la ciudadanía: gestionar de manera eficiente las plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida (PMR), verificando si el usuario está autorizado o no, localizar paradas de taxi con vehículos o, en el caso de los transportistas, poder saber si una zona de carga y descarga está ocupada o libre y poder reservarla (con o sin planificación determinada).

La estrategia de cara a los próximos cinco años se fundamenta en que desde la Oficina de Ciudad Inteligente se siga fomentando el desarrollo de proyectos con objetivos Smart Mobility como clave para la movilidad sostenible y la reducción del ruido ambiental asociado al tráfico rodado. La reducción del ruido ambiental se convierte en uno de los hilos conductores de las estrategias inteligentes de movilidad en la ciudad. Para su consolidación se propone el fomento de actuaciones en las siguientes líneas:

- Gestión del tráfico desde un punto de vista “Smart”: gestión de los flujos de tráfico, gestión de las incidencias, mejora de la seguridad e información al viajero en tiempo real.
- Transporte público sostenible, integrado e inclusivo, que reduzca el ruido ambiental en la ciudad.
- Gestión inteligente de los flujos logísticos a nivel urbano, integrando de forma efectiva y sostenible los negocios en el entorno de la ciudad.
- Alternativas de movilidad limpias y no motorizadas. El proceso deberá sustituir los combustibles convencionales por energías renovables, aumentar el transporte público y facilitar los desplazamientos a pie y en bicicleta.
- Mejora de la accesibilidad a los sistemas de transporte en la ciudad para todas las personas: garantizar la accesibilidad al transporte público y a los servicios y equipamientos urbanos.
- Multimodalidad: aumento en la oferta de varios modos de transporte público y/o privado de forma conjunta para satisfacer necesidades de movilidad de pasajeros y bienes de forma óptima.

- **OBJETIVOS**

Con la apuesta por la movilidad inteligente se pretende reducir el ruido ambiental asociado al tráfico rodado mediante el desarrollo de iniciativas que den impulso al transporte urbano, que lleva aparejado una mejora de las rutas y de las conexiones con todos los puntos de la ciudad; fomento e impulso de nuevos modelos de vehículos y nuevas alternativas e infraestructuras para la mejora de la movilidad de los ciudadanos que sirvan para reorganizar y optimizar los flujos de personas y vehículos ligeros.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

Cualquier iniciativa relacionada con la movilidad inteligente tiene consecuencias positivas respecto a la reducción del ruido ambiental. Sin embargo, el beneficio esperado desde el punto de vista acústico, tanto de cada proyecto individual, como del total del conjunto de iniciativas que se pongan en marcha, es difícil de cuantificar y de evaluar aisladamente del total del ruido del tráfico rodado. El impacto positivo sobre los niveles de ruido en València se pondrá de manifiesto en las próximas actualizaciones del Mapa Estratégico de Ruido del municipio.

FICHA Nº:	36	CÓDIGO:	SC-AC-1
TÍTULO:	ESTRATEGIAS SMART CITIES		
PROGRAMA:	Fomento de iniciativas de comunicación, participación y concienciación ciudadana para la prevención del ruido con el apoyo de tecnologías innovadoras.		

INTRODUCCIÓN

La sensibilización social ha de ser uno de los programas prioritarios para la prevención del ruido ambiental. Las actuaciones de concienciación ciudadana, tanto las vinculadas a que las actividades de ocio nocturno sean compatibles con el descanso vecinal, como la sensibilización a escolares o aquellas que inciden en el comportamiento vecinal, son susceptibles de ser integradas con las nuevas tecnologías dentro del concepto Smart City.

Las metodologías más empleadas para la promoción de la información y la concienciación ciudadana para la lucha contra el ruido, pasa por estrategias de comunicación y difusión en los medios acerca de la problemática del ruido y de los beneficios de su reducción, por dar visibilidad en eventos y actividades a este agente contaminante, por la sensibilización de distintos colectivos y grupos sociales en jornadas, talleres y proyectos y por el fomento de la participación ciudadana para integrar la gestión del ruido urbano en la realidad de los ciudadanos.

En el municipio de València se promueven iniciativas para la concienciación ciudadana frente al ruido y se fomenta la participación de los vecinos en la propuesta de medidas. Uno de los objetivos de este Plan de Acción es continuar con esta línea de actuaciones dentro del programa València Ciudad Inteligente mediante el impulso de las nuevas soluciones tecnológicas aplicadas a este fin.

DESARROLLO DE LA MEDIDA

La concienciación ciudadana, la cooperación institucional y la participación de los vecinos son pilares fundamentales para la prevención y la corrección del ruido ambiental. En las iniciativas fomentadas desde la Oficina de Ciudad Inteligente se tiene muy presente que la mejora de los hábitos ciudadanos y la convivencia social, combinada con tecnología innovadora, genera la sensibilización social necesaria para la disminución del ruido ambiental.

Hoy en día hay diversos proyectos abiertos o previstos vinculados con la información y concienciación ciudadana que bien directa o indirectamente están vinculados a la prevención del ruido ambiental. Entre los más relevantes están los siguientes:

- **Conecta VLCi.** El proyecto plantea una gestión más moderna y eficaz de hasta 194 edificios e instalaciones municipales. La plataforma VLCi integraría todas las conexiones que beneficiarían a edificios deportivos, museos y monumentos, mercados municipales y escuelas (tanto municipales como aquellas en las que el mantenimiento y los suministros de los cuales van a cargo del presupuesto municipal). 98 colegios de gestión municipal podrán disponer de una plataforma de concienciación medioambiental para la comunidad educativa incluyendo servicios on-line y app (en App València). Además, podrán incluirse otros colegios privados que deseen adherirse

a la iniciativa.

- **Piloto sensores** en Mercado de Ruzafa. Este proyecto piloto plantea una gestión más moderna y eficaz del Mercado de Ruzafa. Los datos que se extrajeron de los sensores ya implementados se integraron en la Plataforma VLCi para su visualización en Cuadros de Mando (sistema avanzado de almacenamiento y computación que se define más adelante). En todo el espacio municipal se instalaron sensores medioambientales internos y externos para medir la temperatura, la humedad, etc. también hay sensores de detección de aforo, de ruido y de seguridad mediante luces disuasorias en las puertas, y luces disuasorias en las puertas principales.
- **Gestión del Ruido** en la Plaza del Tossal. En este proyecto se relaciona el ruido de la Plaza del Tossal con la intensidad lumínica del alumbrado de la plaza. De esta forma, ante un aumento del ruido en la plaza, la intensidad de la luz disminuye. Esta integración entre los sensores y el alumbrado por medio de la plataforma de ciudad permitirá atenuar las molestias de ruido que sufren los vecinos de la mencionada plaza.

Se propone, como medida de prevención del ruido ambiental, la promoción de medidas de comunicación, concienciación y participación ciudadana dentro del programa València Ciudad Inteligente. Se plantean actuaciones para afianzar los siguientes objetivos prioritarios:

- Desarrollo de proyectos para la mejora de los sistemas de información municipal de la contaminación acústica.
- Promoción de la participación de la población y del conocimiento de la percepción sobre la contaminación acústica y su impacto en la ciudad de València.
- Despliegue de iniciativas para la sensibilización y concienciación ciudadana respecto al ruido ambiental.

OBJETIVOS

El objetivo principal de esta actuación es lograr cambios paulatinos en la conducta de las personas para que en su interacción con el entorno asuman cambios en sus hábitos que redunden positivamente en la reducción del ruido ambiental global del municipio.

Dentro del marco València Ciudad Inteligente se propone establecer como prioridad el despliegue de proyectos de sensibilización y comunicación para la prevención del ruido con el apoyo de tecnologías innovadoras.

RESULTADOS ESPERADOS

Es poco viable obtener la estimación de la reducción del impacto acústico que generan actuaciones para la sensibilización, concienciación y participación ciudadana. Sin embargo, es indudable que cualquier iniciativa en esta línea es, posiblemente, la medida preventiva a largo plazo más eficaz para combatir la contaminación acústica en el municipio.

FICHA Nº:	37	CÓDIGO:	SC-AC-2
TÍTULO:	ESTRATEGIAS SMART CITIES		
PROGRAMA:	Medidas para la mejora de los servicios digitales en la gestión del ruido ambiental.		

- INTRODUCCIÓN

València obtuvo del World Council on City Data (WCCD) la Certificación ISO 37120 «Desarrollo sostenible en las ciudades. Indicadores para los servicios urbanos y la calidad de vida» con nivel Platino. El certificado, el más elevado que otorga la institución en materia de Desarrollo Sostenible en las ciudades, evalúa más de 100 indicadores homogéneos que miden la eficiencia de los servicios públicos y calidad de vida de la ciudadanía.

Este hito supone un paso más en la estrategia de València Ciudad Inteligente que persigue la transformación de València en una ciudad sostenible, transparente y abierta.

En la propuesta del plan de acción en materia de contaminación acústica se plantea la inclusión de una línea de actuación para potenciar los proyectos y medidas vinculados con la gestión de la contaminación acústica y su integración con los sistemas de información.

- DESARROLLO DE LA MEDIDA

La mejora continua en las áreas claves de las ciudades inteligentes: Economía, Gobernanza, Medioambiente, Movilidad y Bienestar Ciudadano, tanto desde el punto de vista de la gestión por parte de la Administración, como desde la información puesta a disposición del ciudadano, es uno de los objetivos de los planes de acción contra el ruido.

En la actualidad hay varios proyectos ejecutados, en curso o en proceso que ayudan a modernizar los servicios municipales en su transformación digital buscando resolver de forma eficaz y eficiente las necesidades y deseos de la ciudadanía. Los más destacados que tienen incidencia sobre la gestión del ruido son los siguientes:

- **Gestión eficiente del ruido urbano:** Se desplegarán sensores en las zonas de ocio más concurridas de València para disponer de una medida del nivel de ruido, así como poder tomar decisiones en tiempo real en el momento en que se detecten niveles de ruido elevados de forma sostenida en el tiempo. Estas zonas serán Benimaclet, Pl. de Honduras, Av. Aragón, Pl. Cedro, Cruz Cubierta, Paseo de la Alameda, Pl. Cánovas, C/Juan Llorens y Barrio de Ruzafa. Gracias a este proyecto, se podrán caracterizar patrones de ruido diarios (día/tarde/noche), semanales (días de mayor conflictividad acústica, fines de semana, etc.) así como estacionales.
- **El Proyecto Geoportal,** que permite poner a disposición de la ciudadanía una gran variedad de recursos existentes del Ayuntamiento de València. El Geoportal ofrece información proporcionada a través de una vista de mapas por diferentes áreas municipales como movilidad, economía, servicios sociales, cultura

festiva, etc. en la que el usuario puede seleccionar la información de interés a través de un mapa y elegir las que desee visualizar.

Geoportal incluye un apartado de planos abiertos al uso de la ciudadanía: mapa de calles, Fallas, mapa de movilidad, urbanismo, zonas tributarias, datos abiertos, mapas históricos de València, jardinería, mercados, redes sociales y servicios sociales. Además de la herramienta de planos para uso administrativo: IBI, mesas y sillas, apartamentos turísticos, incidencias en vía pública, IAE, inventario alumbrado, obras de infraestructuras, etc.

- **El proyecto de plataforma VLCi**, planeado estratégicamente en 2013, y cuya ejecución comenzó en julio de 2014, es un sistema avanzado de almacenamiento y computación que permite a los gestores municipales recopilar en un solo repositorio gran cantidad de información, analizarla mediante herramientas avanzadas de Big Data y extraer conclusiones a través de cuadros de mando que sirvan de ayuda a los gestores municipales para la toma de decisiones.

- **Cuadros de Mando**: una de las funciones de la Oficina de Ciudad Inteligente es la colaboración en la transformación de los Servicios Municipales. Concretamente, en la confección de cuadros de mando para uso del personal municipal, con el objetivo de tomar mejores decisiones para la gestión y sostenibilidad medioambiental y económica del municipio.
La Oficina de Ciudad Inteligente lidera diferentes equipos, de estrategia de ciudad e integración de sistemas de información, que ayudan a los servicios municipales correspondientes a definir indicadores clave de rendimiento que permitan medir el funcionamiento de los servicios que el Ayuntamiento presta a la ciudadanía.

- **Gestión de residuos sólidos y limpieza**: Con este proyecto se pretende dotar de una plataforma informática corporativa que permita integrar los diferentes sistemas en los que, actualmente, introducen la información las áreas que realizan actividades de campo.
Esta plataforma asegurará la creación, desarrollo y puesta en marcha de una herramienta de información horizontal que permita garantizar una adecuada coordinación de la operativa de campo en relación con las distintas actividades de mantenimiento, gestión e inspección de la ciudad, integrando toda la información que se extraiga de los vehículos en la Plataforma VLCi.

- **Cláusulas Smart**: En aras de avanzar hacia una ciudad más abierta, eficiente y sostenible, todo aquel servicio que esté preparando un pliego técnico del que se puedan obtener datos susceptibles de ser utilizados como indicadores de valor para la ciudadanía o el Ayuntamiento, puede solicitar a la Oficina de Ciudad Inteligente un informe de inclusión de “Cláusulas Smart”.
Una de las funciones de la Oficina de Ciudad Inteligente es la colaboración en la transformación de los servicios municipales. Concretamente, en la confección de pliegos técnicos. Esta colaboración se materializa en la inclusión de determinadas cláusulas “Cláusulas Smart” encaminadas a la obtención de información de interés que pueda ser procesada por la Plataforma de Ciudad.
La Oficina de Ciudad Inteligente asume la generación de un informe sobre la inclusión de las Cláusulas Smart en los contratos susceptibles de adoptarlas.

Se estima que además de los proyectos que están activos o previstos, en los próximos años de

continúe promoviendo este tipo de iniciativas que supongan una mejora en la gestión de los servicios municipales y, en particular, de la gestión del ruido ambiental.

- **OBJETIVOS**

La oficina de València Ciudad Inteligente tiene como objetivo de cara a los próximos cinco años seguir promoviendo proyectos y actuaciones que ayuden a la modernización de los servicios municipales hacia su transformación digital y orientados a cubrir eficientemente las necesidades de la ciudadanía.

- **RESULTADOS ESPERADOS**

La transformación digital de los servicios municipales del Ayuntamiento de València y lo que ello implica (empleo por parte de la ciudadanía de servicios digitales, disponibilidad de indicadores robustos para medir la ciudad, incremento del número de herramientas para uso administrativo, etc.) tiene una incidencia directa en la gestión del ruido ambiental y sobre la reducción de los niveles de ruido en el municipio.

9.2. PLANES ZONALES

Además de las medidas de carácter general que se proponen en el punto anterior, el plan de acción plantea actuaciones zonales, en línea con el contenido mínimo que establece la normativa de aplicación para este tipo de documentos estratégicos.

En este apartado se recopilan aquellos proyectos y actuaciones que están en fase de redacción, tramitación y ejecución y que tienen algún tipo de vinculación directa o indirecta con la contaminación acústica del municipio. Es decir, no solamente se presentan aquellas actuaciones cuyo objetivo está directamente relacionado con el control y la gestión del ruido ambiental como, por ejemplo, proyectos de monitorización del ruido, sino que también se describen aquellas actuaciones que puedan tener algún tipo de beneficio sobre la reducción de la contaminación acústica de un modo secundario como, por ejemplo, proyectos que fomentan la movilidad peatonal y la vida en la calle, o acciones de reurbanización.

Se ha desarrollado un plan zonal por cada uno de los distritos que forman el municipio. En cada plan zonal se describe brevemente cada una de las actuaciones a realizar sobre el distrito y se incluye un plano con su localización.

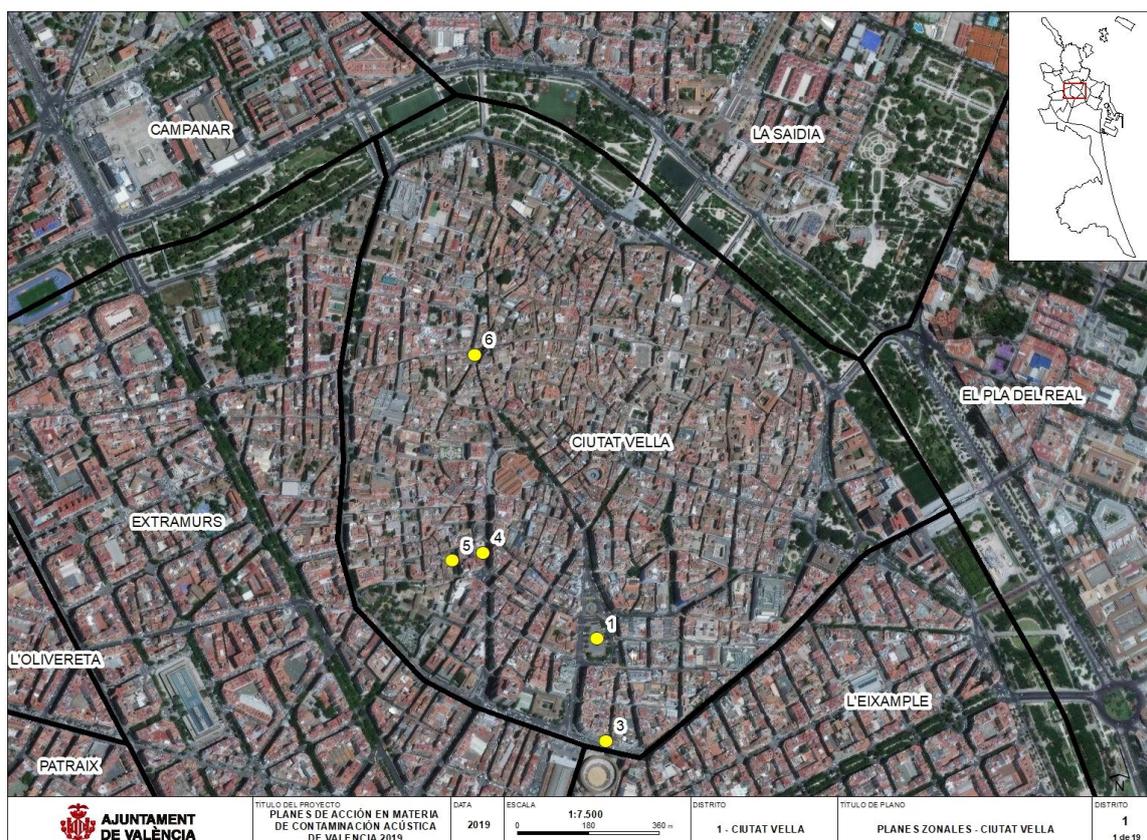
Por último, al final del apartado se describen aquellas actuaciones que se desarrollan a nivel de todo el municipio o en varios de los distritos.

DISTRITO 1. CIUTAT VELLA

El distrito de Ciutat Vella se corresponde con el centro histórico de la ciudad de València. Está compuesto por los barrios de La Seu, La Xerea, El Carme, El Mercat, Sant Francesc y El Pilar. El distrito ha experimentado una importante transformación en los últimos años en el ámbito urbanístico, cultural, social y de movilidad.

Los resultados del último mapa estratégico de ruido muestran que Ciutat Vella tiene un grado de contaminación media-baja. En todo caso, dentro del plan de acción para la lucha contra el ruido de València se ha desarrollado un plan zonal específico para el distrito que incluye proyectos y actuaciones que tienen entre sus objetivos la reducción de los niveles de ruido ambiental actuales.

Seguidamente se presenta una figura con la localización de las actuaciones propuestas, las cuales se describen una a una.



1. Reforma y peatonalización de la Plaza del Ayuntamiento y de la Plaza de la Reina (Ejecutado y en ejecución)

El proyecto de reforma y peatonalización de la Plaza del Ayuntamiento es una actuación compleja en la que se contemplan medidas como la restricción del tráfico rodado y otras actuaciones que tendrán un beneficio indudable sobre la contaminación acústica en la zona. Los cortes al tráfico privado se harán en la calle Correos y en el acceso desde la calle San Vicente, desviando a los vehículos privados por la calle Marqués de Sotelo, cuyos carriles se verán reducidos y, por el contrario, se ampliarán las aceras.

Lo que se pretende conseguir con esta medida es garantizar la conexión a pie o en bicicleta con otros lugares emblemáticos situados en el triángulo que forman la plaza del Ayuntamiento, la plaza de Brujas y la plaza de la Reina.

La restricción del tráfico en ciertas áreas, con excepción de residentes, transporte público, operaciones de carga y descarga y vehículos de emergencia podrán controlarse mediante dispositivos como bolardos de apertura controlada, sistemas de identificación de matrículas de vehículos mediante cámaras o señalización vertical.

La remodelación de la plaza del Ayuntamiento se desarrolla en una primera fase, ya concluida, donde se ha reordenado la circulación, se han establecido las rutas para el tránsito rodado y se ha instalado un asfalto especial para las zonas peatonales, pero hay que tener en cuenta que las obras concluidas son una actuación provisional. La peatonalización definitiva conlleva unos plazos mayores y la actuación se estima terminarla dentro del plazo de vigencia del plan de acción.



Figura 12. Plano de la futura peatonalización de la Plaza del Ayuntamiento de València
Fte: Ayuntamiento de València

Con respecto a las obras de reurbanización de la plaza de la Reina, se desarrollan sobre una superficie total de 11.855 m² de plaza y 8.934 m² de aparcamiento. El diseño de la nueva plaza tiene los contenedores soterrados, cuenta con una zona de juegos infantiles, zonas de sombra con toldos y pulverizadores de agua, dos fuentes bebedero, 62 bancos adaptados, cuatro grupos de aparcabicis y una estación de Valenbisi.

El espacio de confluencia de la calle de la Paz con la plaza de la Reina y la calle San Vicente cuenta con un pavimento especial para soportar altas temperaturas en la zona en el que se planta la falla 'Tio Pep'. En la parte más cercana al Micalet hay preinstalaciones eléctricas camufladas para la instalación de los diferentes mercadillos artesanales.

Las terrazas existentes mantienen sus dimensiones y están dispuestas de forma lineal frente a los locales dejando un espacio libre entre estas las fachadas de forma que quedará un vial perimetral libre rodeando la plaza para las necesidades de camiones de recogida de residuos, carga y descarga y para dar salida a los residentes desde la calle de Corretgeria.

Este proyecto comenzó su ejecución en abril de 2021 y tiene un plazo de ejecución de 12 meses.

2. Reorganización de las zonas de estacionamiento (en proceso durante el año)

En junio de 2021, València ha implantado en el distrito de Ciutat Vella una nueva modalidad del sistema ORA para el estacionamiento de los residentes acreditados, que se denomina zona verde.

Las plazas de color naranja existentes en el centro histórico serán sustituidas por zonas verdes dependiendo de la demanda vecinal. Todo ello conllevará la instalación de nuevos parquímetros que permitirán el pago con tarjeta o a través del móvil.



Figura 13. Zona verde en el distrito de Ciutat Vella

3. Intercambiador de autobuses de la calle Xàtiva (ejecutado en 2020)

La EMT ha acometido las actuaciones para el intercambiador de la calle Xàtiva, con el objetivo de convertirse en un nexo de comunicación que facilite la intermodalidad, complementando al que ya existe en Tetuán - Porta de la mar, facilitando la operatividad de la red de buses municipal. En este proyecto se contempla también la creación de una nueva parada en la zona central de la plaza, la construcción de nuevos pasos peatonales y una nueva señalización para las paradas de buses.

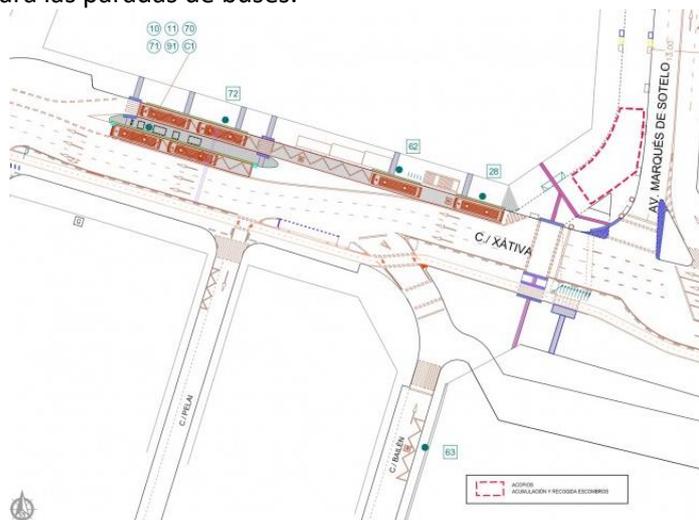


Figura 14. Intercambiador de la calle Xàtiva
Fte: Ayuntamiento de València

El Ayuntamiento de València también acomete la reordenación del tráfico en la calle Colón. Los trabajos consisten en crear un segundo carril-bus dejando solamente uno para el tráfico privado, con el fin de poder absorber el aumento del número de líneas de la EMT que usarán esta vía con la peatonalización de la Plaza del Ayuntamiento. Esta actuación incorpora las obras de asfaltado de los únicos viales de la plaza por donde circularán los autobuses cuando quede cerrada al tráfico privado. (ejecutado 2020)

4. Reurbanización de la Avenida del Oeste (en ejecución junio 2021)

La Avenida del Oeste necesita una mejora integral de su urbanización desde la Plaza de la Ciudad de Brujas hasta la Plaza de San Agustín, en el distrito de Ciutat Vella, a través de un

replanteamiento general de los espacios destinados a peatones, zonas de carga y descarga, islas ecológicas con soterramiento de contenedores, zonas de taxis, bus, motos y bicicletas, junto con zonas de juegos infantiles.



Figura 15. Avenida del Oeste

5. Reforma del Parque de Calle Vinatea (ejecutado)

Con esta propuesta se trata de reformar, mejorar y ampliar las instalaciones infantiles de la Plaza de Vinatea, pegada a la calle Hospital, con actuaciones como el vallado de las propias instalaciones para evitar accidentes y la eliminación de parte de los maceteros para ampliar el parque.



Figura 16. Plaza de Vinatea

DISTRITO 2. EIXAMPLE

El distrito de L'Eixample está formado por los siguientes barrios: Russafa, el Plà del Remei y la Gran Vía. Los principales focos sonoros en el distrito son el tráfico rodado y el ferroviario, aunque cabe destacar el ruido generado por las actividades del distrito, como el de las terrazas en el barrio de Russafa.

Es uno de los distritos con mayor afección por contaminación acústica según la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido. Es por ello por lo que se propone un plan zonal específico, que se despliega a continuación.



1. Reurbanización integral de la Calle Isabel la Católica (previsto 2022)

Uno de los proyectos a los que el Ayuntamiento de València ha dado luz verde en cuanto a la reordenación del viario de la ciudad, dentro de las estrategias para la reducción del ruido asociado a la movilidad, es la reurbanización integral de la calle Isabel la Católica, en el distrito de L'Eixample, en su cruce con Cirilo Amorós.

Con esta medida de reordenación se pretende la ampliación de las aceras y el estrechamiento de la calzada, además de la mejora que eso conllevará en cuanto a los itinerarios peatonales a través de la renovación de las baldosas, que se cambiarán por otras hechas con materiales antideslizantes. También se establecerá una zona de carga y descarga, aparcamiento de motos, se instalarán bancos y aparcabicis y se pondrá arbolado.



Figura 17. Calle Isabel la Católica en el distrito de L'Eixample
Fte: Ayuntamiento de València

2. Paso de peatones en el Paseo Central (previsto 2022)

Para dar continuidad peatonal al Paseo Central de Reino de València se quiere instalar un nuevo paso de peatones semaforzado en la intersección Císcar-Burriana.



Figura 18. Intersección entre el Paseo Central del Reino de València con la Calle Císcar Burriana

3. Remodelación de la Plaza del Barón Cortés (APROBADO PROYECTO, posible ejecución 2022)

La Plaza del Barón de Cortés, entre la Iglesia de San Valero y el Mercado de Ruzafa funciona como aparcamiento indiscriminado varios días a la semana.

El proyecto propuesto se basa en:

- La remodelación de la Plaza del Barón de Cortés y de las calles laterales como espacio público de pleno uso vecinal.
- Habilitar un aparcamiento público para la carga y descarga para los comerciantes del mercado en las calles laterales.



Figura 19. Plaza del Barón Cortés

4. Instalación de una red de sensores acústicos y paneles informativos en Ruzafa (ejecutado 2019-2020)

La propuesta consiste en la puesta en marcha de una red de paneles informativos colocados en puntos estratégicos y representativos del barrio de Ruzafa.

Se prevé la puesta en marcha de 15 paneles informativos en ubicaciones que son representativas de la situación acústica del barrio atendiendo, entre otros aspectos, a la estructura urbanística, principales actividades desarrolladas, afluencia de personas y problemas detectados hasta el momento en relación con la contaminación acústica.

El área de estudio será la delimitada por las vías: Avda. Peris y Valero, C/ Filipinas, C/ Gibraltar, Gran Vía Germanías y Avda. Regne de València.

Cada panel informativo tiene las características técnicas y de seguridad que se requieren para su colocación y permanencia en vía pública, siendo sus principales elementos un sensor acústico equivalente a tipo 2 y una pantalla en la que se visualizarán distintos mensajes en

función de los niveles registrados por dicho sensor, pudiendo destacarse el reducido mantenimiento anual de todo el sistema.



Figura 19. Panel informativo en el distrito de Ruzafa

5. Carril ciclista y arbolado en la Gran Vía de Germanías (previsto 2022)

En la Gran Vía de Germanías se propone la plantación de arbolado en la mediana que separa ambos sentidos de circulación.

Si bien las medidas de plantación de vegetación no son de alta efectividad respecto al apantallamiento y absorción del ruido ambiental, son soluciones que permiten paliar en parte la contaminación acústica producida por los vehículos y su impacto sobre los edificios más cercanos.

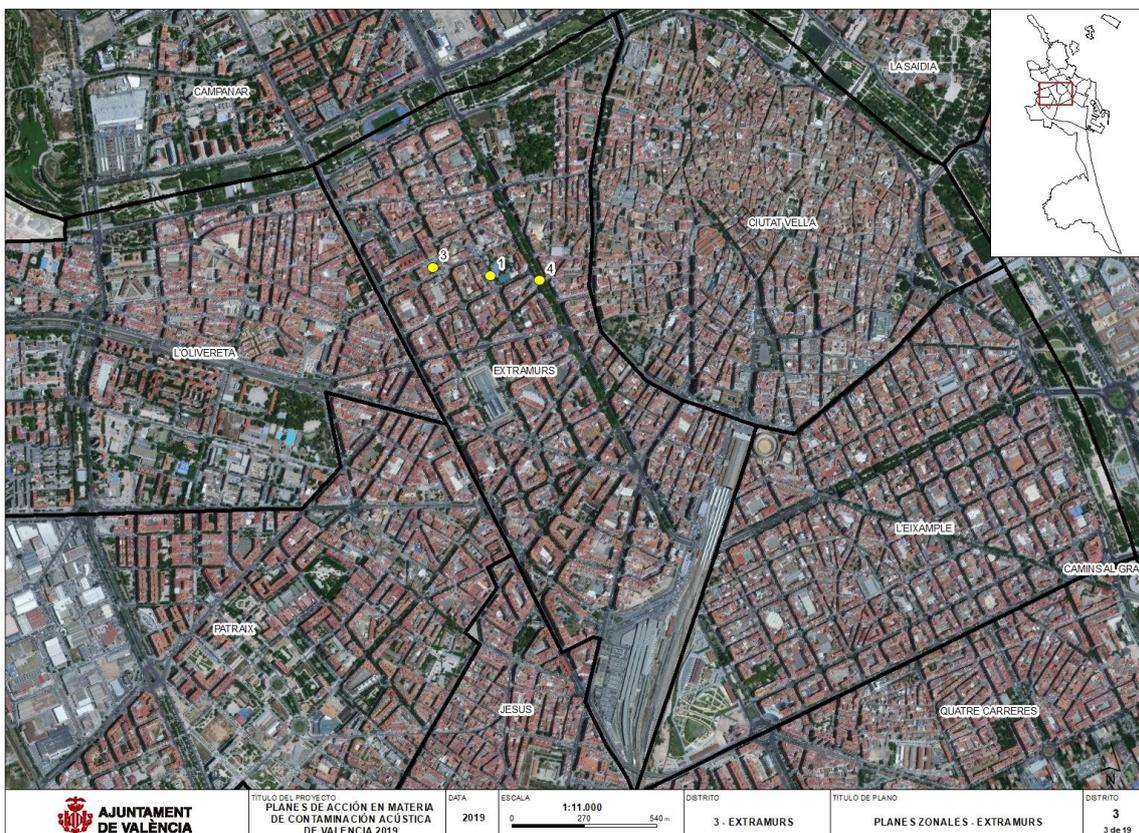
Se propone también que alguno de los carriles de circulación sea convertido en carriles bici que conecten con el anillo ciclista de la ronda interior. De esta manera se ganaría espacio en la mediana para la plantación del arbolado.

DISTRITO 3. EXTRAMURS

El distrito de Extramurs está formado por cuatro barrios: La Petxina, Arrancapins, El Botánic y la Roqueta. Cuenta con una población aproximada de 50.000 vecinos.

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. 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.

Es uno de los distritos con mayor afección por contaminación acústica según la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido.



1. Proyecto de implantación de contenedores de basura soterrados (en ejecución)

Según criterios de protección urbanística, la propuesta es viable en el distrito de Extramurs donde se realizaría un proyecto de soterramiento de dos unidades de arquetas subterráneas completas para las cinco fracciones de generación de residuos urbanos

Esta actuación, además del beneficio que reporta desde el punto de vista higiénico y estético, implicará tecnologías y frecuencias de recogida de residuos sólidos urbanos que supondrán una mejora acústica en el entorno de actuación.

2. Remodelación del Parque de Santa María Micaela/Joan (previsto 2022)

Se plantea la remodelación del Parque de Santa María Micaela/Joan, desarrollando una zona infantil con más superficie que la actual, renovando el pavimento y los juegos con los que cuenta actualmente. Por lo tanto se plantea actuar sobre esta zona verde del distrito, fomentando el uso del espacio público para el disfrute de los ciudadanos.

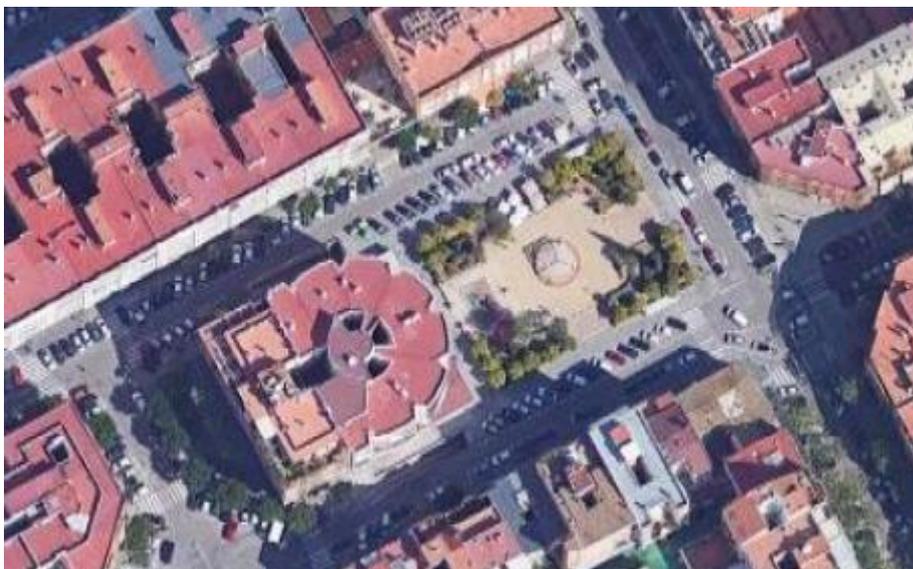


Figura 20. Parque de Santa María Micaela/Joan

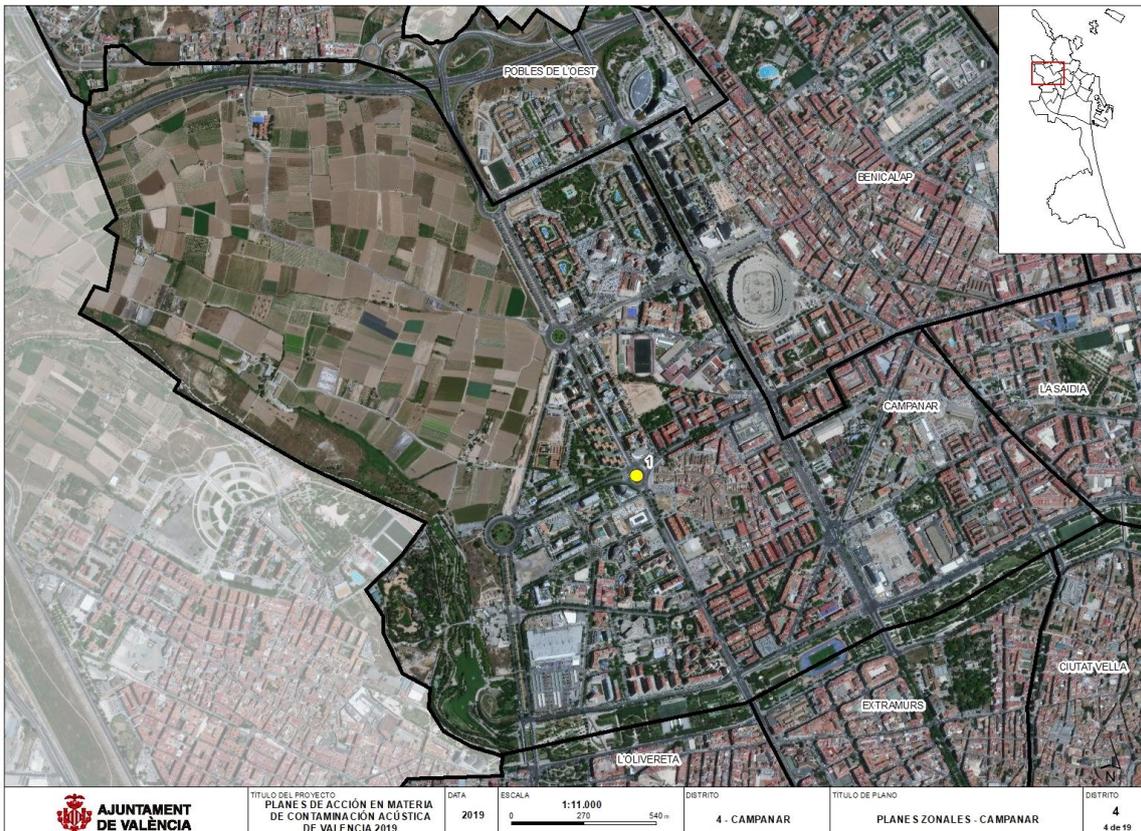
3. Carril bici en las grandes vías de Ferrán el Catòlic – Ramón i Cajal (Ejecutado 2020)

Esta medida consiste en la construcción de un carril bici en la Gran vía de Fernando el Católico, la Gran Vía de Ramón y Cajal y en el puente de Glorias Valencianas para mejorar la conexión ciclista entre la Plaza de España y la calle Pío XII.

DISTRITO 4. CAMPANAR

El distrito de Campanar está formado por los barrios de: Campanar, Les Tendetes, El Calvari y Sant Pau, y cuenta con una población de casi 40.000 vecinos.

Es un distrito con afección media-alta por contaminación acústica según la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido, por lo que, a continuación, se propone un plan zonal específico para el distrito.



1. Creación de un carril bici y zona verde en las avenidas General Avilés y Maestro Rodrigo (previsto 2021)

Se propone la creación de un carril bici en la avenida General Avilés y el ajardinamiento de su intersección con la avenida Maestro Rodrigo.

El Plan General de Ordenación Urbana define una zona ajardinada en la intersección de las Avenidas Maestro Rodrigo y General Avilés donde actualmente se ubica una amplia rotonda. Crear esta zona verde permitiría separar y amortiguar el tráfico de estas avenidas del núcleo histórico de Campanar.

Además se propone la creación de un carril bici en la avenida General Avilés que dé continuidad al futuro carril bici previsto en la avenida Maestro Rodrigo. Esta intervención reduciría la presión del tráfico de vehículos y podría complementarse con la instalación de arbolado para reducir todavía más el ruido.

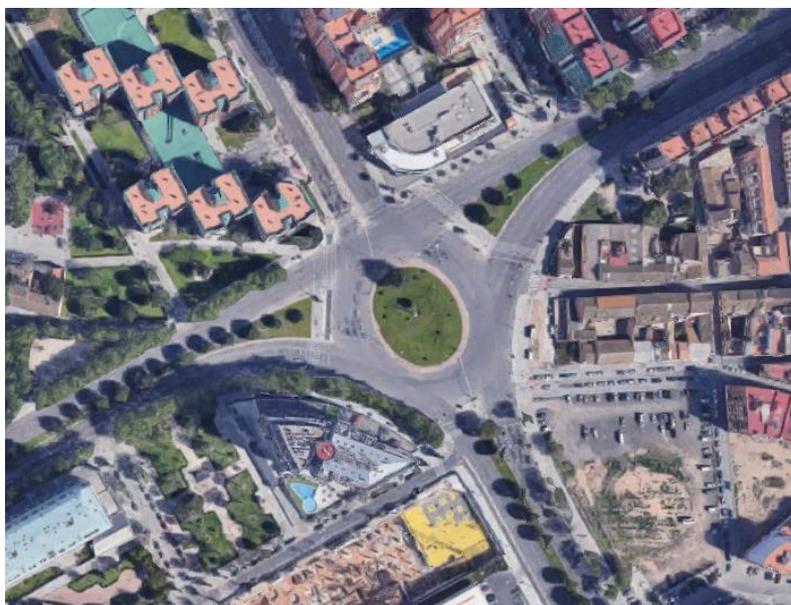


Figura 21. Avenida General Avilés en su intersección con la Avenida Maestro Rodrigo

DISTRITO 5. LA SAÏDIA

El distrito de La Saïdia está formado por los siguientes barrios: Marxalenes, Morvedre, Trinitat, Tormos y Sant Antoni. Con una población de 47.000 personas.

Es un distrito con afección media-alta por contaminación acústica según la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido. A continuación se despliegan las actuaciones del plan zonal específico del distrito.



Figura 22. Mercado de San Pedro Nolasco

1. Carril bici en la Avenida de Primat Reig (ejecutado 2020)

Esta actuación, que afecta a varios distritos, se describe en el apartado de actuaciones globales en la ciudad de València.

DISTRITO 6. EL 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 València. 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 de las mayores afecciones por contaminación acústica, motivo por el cual se propone un plan zonal específico con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona.



2. Carril bici Paseo de la Alameda (previsto 2022)



Figura 23. Paseo de la Alameda

3. Construcción de un carril bici bidireccional en la Avenida del Cardenal Benlloch (Previsto 2022)

La Avenida Cardenal Benlloch es un paso muy concurrido por ciclistas y peatones, pero éstos se encuentran con el tránsito de vehículos motorizados que circulan a velocidades elevadas, generando peligro, contaminación y ruido excesivo. A esta problemática se añade las pocas zonas verdes que podrían servir para mitigar los efectos negativos.

Esta vía es de especial importancia para conectar el centro y el cauce del río con los barrios del norte; y sobre todo como ruta para llegar a las facultades que se encuentran en las avenidas de Blasco Ibañez y Tarongers. También es un claro eje de tránsito para aquellos ciclistas que quieren llegar a sus trabajos provenientes de otros barrios situados más al sur o los que se desplazan a este punto cardinal desde el norte.

Con la construcción de este carril bici bidireccional sobre la calzada, uno en cada sentido y sin intervención sobre el carril EMT-taxi, se reduciría el peligro de los ciclistas. Tanto éstos como los peatones no estarían tan expuestos al ruido y a la contaminación atmosférica, mejoraría la seguridad vial y los niveles de ruido ambiental en la zona y, en resumen, todos los vecinos ganarían en calidad de vida.



Figura 24. Avenida Cardenal Benlloch

4. Reforma integral del Paseo de la Alameda (en estudio)

Actualmente, el tramo del paseo de la Alameda entre el Puente de Aragón y el Puente del Real tiene 3 carriles por sentido y en la parte central y en los laterales aparcan coches. Además, tiene otro tramo de circulación de coches en la parte lateral. La calzada está muy deteriorada y el exceso de ruido no favorece la movilidad peatonal por este paseo. También carece de carril bici, pese a disponer de espacio suficiente para tenerlo.

El Paseo de la Alameda, en este tramo, se ha convertido en un gran aparcamiento de la ciudad de València, donde cada día transitan miles y miles de coches, mientras se va degradando el histórico entorno del paseo.

Por tanto, se propone una reforma integral del Paseo de la Alameda, entre el Puente de Aragón y el Puente del Real, que pacifique el tráfico, que elimine los aparcamientos en la parte central, que construya un carril bici que fomente la movilidad sostenible, que incremente las zonas verdes y la zona peatonal y que, en definitiva, recupere este tramo para el disfrute de la ciudadanía, logrando un entorno agradable.



Figura 25. Paseo de la Alameda entre el Puente de Aragón y el Puente del Real

5. Carril bici en la Avenida de Primat Reig (previsto años futuros)

Esta actuación, que afecta a varios distritos, se describe en el apartado de actuaciones globales en la ciudad de València.

DISTRITO 7. L'OLIVERETA

El distrito de L'Olivereta comprende los barrios de Nou Moles, Soternes, Tres Forques, Font Santa y La Llum. Entre todos ellos, la población supera los 50.000 habitantes.

Se trata de una zona de València que ha sufrido un crecimiento espectacular en los últimos 50 años.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una afección media-alta por contaminación acústica, motivo por el cual se desarrolla un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona.



1. Reforma de la calle Navarro Cabanes (ejecutado)

En la Calle Navarro Cabanes presenta aceras irregulares, con inclinaciones excesivas y altibajos, lo que supone una incomodidad y peligro de caídas, especialmente para la gente mayor o con movilidad reducida.

Lo que se propone es reformar las aceras de esta calle, que da acceso al parque inclusivo de la calle Pilota Valenciana, en las zonas donde hay vados para vehículos (entradas a garajes), para que toda la acera tenga una pendiente uniforme.

El proyecto incluiría levantar el pavimento de la acera en estos puntos y colocarlo al mismo nivel del resto de la acera, con la misma pendiente transversal, en un ancho de al menos 150 cm. desde la línea de fachada, dando inclinación solo al bordillo.



Figura 26. Calle Navarro Cabanes

Figura 28. Paso de peatones del Paseo Pechina

2. Instalación de unos medidores de contaminación en la Avenida del Cid. (en ejecución junio 2021)

La Avenida del Cid es una de las principales vías de entrada de tráfico a la ciudad de València, por lo que supone un gran volumen de tráfico, sobre todo en el cruce con la Avenida Tres Cruces.

La propuesta consiste en establecer un punto de medición de la contaminación atmosférica y sonora (NO₂ y partículas (PM 2,5 y PM 10) + ruido ambiental) en el cruce anteriormente mencionado, uno de los más contaminados del distrito puesto que allí coinciden entrada y ronda de tránsito de vehículos.

Cada uno de esos medidores iría acompañado de un panel digital informativo que dieran cuenta de la situación, en tiempo real o con la mayor inmediatez posible, de todos los indicadores de forma simultánea.

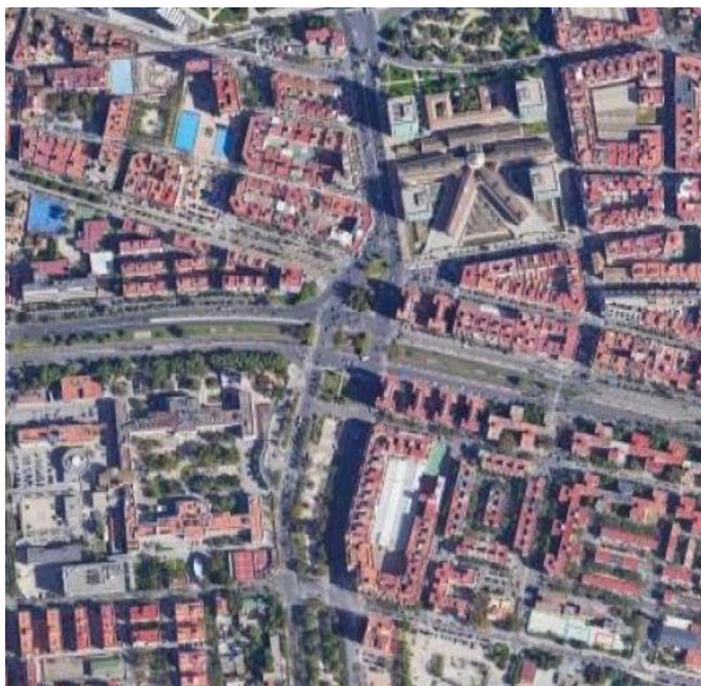


Figura 29. Avenida del Cid

DISTRITO 8. PATRAIX

El distrito de Patraix está conformado por los siguientes distritos: Patraix, Sant Isidre, Vara de Quart, Safranar y Favara. Todos ellos suman una población de casi 60.000 personas.

El atractivo más importante de Patraix es su casco histórico, donde encontramos construcciones de gran valor histórico y belleza.

En la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una afección media-alta por contaminación acústica, motivo por el cual se propone un plan zonal específico.



1. Aparcamiento de bicicletas en el barrio de Patraix (Previsto)

Los robos de bicicletas crean inseguridad e inestabilidad para los usuarios de este medio de transporte. Por eso se crean proyectos como “Viu la Bici”, basado en crear una red de aparcamientos cubiertos colectivos de bicicletas ubicados en diferentes barrios de València a pie de calle.

El primer aparcamiento abrirá en el barrio de Patraix. Lo que pretenden con el desarrollo de este proyecto, es fomentar el uso de la bicicleta y contribuir a reducir el tráfico de la ciudad, disminuyendo así el número de robos y el nivel de ruido producido por el tráfico rodado.



Figura 27. Logotipo del proyecto “Viu la Bici”
Fte: Viulabici.com

2. Renovación del parque infantil de la calle Manuel Simó (Ejecutado)

Está en tramitación la renovación del parque infantil situado en la calle Manuel Simó junto al complejo deportivo de Patraix, que tiene gran afluencia de niños y presenta un estado deteriorado.

La actuación consiste en la transformación de este antiguo parque en un Parque Infantil natural, persiguiendo la integración de la naturaleza en los espacios de juego en la ciudad.



Figura 28. Parque infantil de la Calle Manuel Simó

3. Continuación del carril bici de Avenida Tres Cruces en la intersección con calle Tres Forques. (Previsto 2022)

El carril bici de la Avenida Tres Cruces queda cortado al llegar a la intersección con la calle Tres Forques obligando a las personas que van en bicicleta a circular por encima de la acera y girar por una esquina con nula visibilidad. Estas circunstancias, convierten a este punto en una zona de alto peligro y posibilidad de accidente para bicicletas y peatones.

La medida consiste en continuar utilizando parte de la calzada existente, para que se evite el paso de bicicletas por la mencionada esquina.

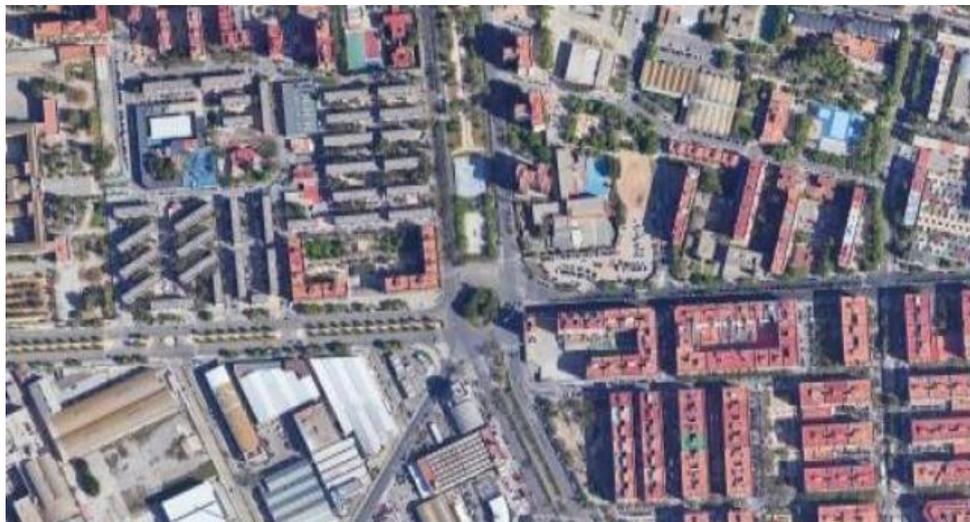


Figura 29. Avenida Tres Cruces en su intersección con calle Tres Forques

4. Control del ruido y de la contaminación atmosférica en un punto del distrito.(en ejecución junio 2021)

El ruido del tráfico rodado y de los aviones resulta molesto y pone en riesgo nuestra salud por la contaminación acústica y atmosférica que genera.

En el distrito de Patraix coinciden dos rondas de tránsito, la de Pérez Galdós/Giorgeta y la del Bulevar Sur, junto con la V-30 y junto con una de las principales entradas de València, la de Torrent por el Camino Nuevo de Picaña y Archiduque Carlos.

Por todo ello, se propone establecer 1 punto de medición de la contaminación atmosférica y sonora, acompañados de un panel digital informativo en tiempo real.

DISTRITO 9. JESÚS

El distrito de Jesús se compone de los siguientes barrios: La Raiosa, L´Hort de Senabre, La Creu Corbeta, Sant Marcel.li y Camí Real; y tiene una población que supera los 50.000 habitantes.

Entre los lugares más relevantes del distrito de Jesús destacan el Parque de la Rambleta o la calle San Vicente.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una afección media-baja por contaminación acústica, aun así, se propone un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona.



1. Carril bici bidireccional en la calle Jesús (Previsto 2022)

El acceso al centro de la ciudad por la calle Jesús en bici apenas es posible debido a dos grandes problemas: el sentido único contrario al centro y la inexistencia de un carril bici hasta el centro.

Por todo ello, se propone hacer un carril bici bidireccional en toda la calle Jesús (desde el mercado de Jesús hasta la Gran Vía) para permitir la descongestión del tráfico y el acceso por medios que respeten el medio ambiente dentro de la ciudad.



Figura 30. Calle Jesús

2. Reasfaltado del carril bici de la calle Uruguay (ejecutado 2019-2020))

La propuesta consiste en reasfaltado del pavimento del carril bici que discurre entre las calles Uruguay y Roís de Corella, muy deteriorado actualmente, así como algunas pequeñas mejoras para hacerlo más cómodo y práctico.

Cuando se reasfaltó la calle Uruguay, el carril bici no se incluyó, aunque sí ha sido parcheado en diversas ocasiones.

Se propone, entonces, reasfaltar esta zona, junto con su continuación por las calles Jerónimo Muñoz, Mora de Rubielos y Roís de Corella hasta la Calle Sant Vicente.

DISTRITO 10. QUATRE CARRERES

El distrito está formado por los barrios de Mont-Olivet, En Corts, Malilla, Fonteta de Sant Lluís, Na Rovella, La Punta y Ciutat de les Arts i de les Ciènces. Su población se aproxima a los 75.000 habitantes.

Quatre Carreres es un distrito en crecimiento, ejemplo del desarrollo del municipio desde un pasado huertano hasta un presente moderno del que es testigo la Ciudad de las Artes y las Ciencias y la de la Justicia, el centro comercial El Saler o el hospital La Fe.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una afección media-alta por contaminación acústica. Para paliar el impacto del ruido ambiental sobre el territorio y sobre su población se propone un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona.



1. Renovación de la Plaza Sor Guillermina (En ejecución 2021)

La Plaza Sor Guillermina se usa como aparcamiento irregular, sobre todo los fines de semana. Por ello se propone convertirla en un parque inclusivo.

Se trata de una superficie arbolada de aproximadamente 400m². La actuación consistiría en levantar parte del pavimento y combinar zonas mixtas de vegetación y adoquín, alguna fuente y también el pintado de las paredes que delimitan la zona. El nuevo parque dispondría de un sistema de recogida de aguas pluviales para reducir el consumo de agua. Esta actuación se estima tenga beneficios acústicos para el distrito, pues implicaría un mayor uso del espacio público por parte de los vecinos y una reducción del tráfico asociado a la zona de aparcamiento actual.



Figura 31. Plaza Sor Guillermina

2. Conexión de carril bici (ejecutado 2020)

La actuación plantea conectar el carril bici de la calle Hermanos Maristas con el carril de la Avenida de Alameda para no crear un tramo inconexo.

El carril bici continuaría por Hermanos Maristas, conectaría con calle Urrutia y en un futuro conectaría con el puente de Monteolivete y el de Alameda, Francia y Tomás Montaña.

DISTRITO 11. POBLATS MARÍTIMS

El distrito de Poblats Marítims está formado por los siguientes barrios: El Grau, Cabanyal-Canyamelar, La Malvarosa, Beteró y Nazaret. El distrito, con más de 55.c000 habitantes, aún conserva su tradición marinera y pesquera.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una afección por contaminación acústica de grado medio-bajo. En todo caso, para paliar el impacto del ruido ambiental sobre el territorio y sobre su población, se propone un plan zonal específico para el distrito con actuaciones zonales con repercusión sobre el ruido ambiental.



1. Rehabilitación del carril bici en el Passeig Marítim. (ejecutado 2019-2020)

Una de las propuestas para este distrito, es la rehabilitación del carril bici del Passeig Marítim, ya que está muy deteriorado y cuando llueve se anega de agua, haciéndolo impracticable. En verano, los puestos que se colocan en el paseo marítimo hacen que los ciclistas se desvíen del carril bici, lo que provoca peligro para los viandantes. Por todo ello, se propone un cambio de itinerario que incluya todo el paseo y un cambio de material del suelo del carril para que sea más seguro y duradero.

DISTRITO 12. CAMINS AL GRAU

El distrito de Camins al Grau cuenta con los siguientes barrios: Aiora, Albers, La Creu del Grau, Camí Fondo y Penya-roja. El distrito tiene un pasado industrial, dado su proximidad con el puerto, y desde que se amplió la Alameda, se ha convertido en un distrito muy atractivo para el turismo y por lo tanto para la hostelería. Tiene una población de más de 65000 habitantes.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una afección media-baja por contaminación acústica. Se propone un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona, con las medidas que se detallan a continuación.



1. Eliminación del cuello de botella en acera de la calle de Aben Al-Abbar (ejecutado 2020)

Desde el trazado y urbanización de la calle de Aben Al-Abbar (en los años 60) ha quedado un peligroso cuello de botella en una de las aceras, en la que hay un chalet en ruinas, propiedad del Ayuntamiento desde 2009.

El chalet, el vallado y las palmeras del antejardín fueron protegidos con Nivel 2 ARP en el PGOU de València de 1988 y, a la fecha, hay proyecto y presupuesto aprobados para la rehabilitación y acondicionamiento del chalet, para crear un Centro Cultural.

Se plantea que el vallado se retroceda o se retranquee hasta la línea de fachada de los edificios colindantes, lo que permitirá contar con una acera uniforme y conectar el parque de Aben Al-Abbar con el de la calle de Artes y Oficios.



Figura 32. Calle de Aben Al Abbar

2. Reurbanización de la calle Ramiro de Maeztu (Ejecutado)

Se propone la reurbanización de la calle Ramiro de Maeztu, que actúa como eje vertebrador del barrio de Ayora, de Manuel Candela hasta su conexión con Jerónimo de Monsoriu. El objetivo es la renovación y ampliación de las aceras, del mobiliario urbano, bancos y juegos infantiles, del sistema de alumbrado público, la regulación del aparcamiento de vehículos, la plantación de arbolado para generar sombra y la prolongación del carril bici de Jerónimo de Monsoriu y su conexión con el carril de Músico Ginés – Guillem de Anglesola – Pintor Maella y el futuro carril de Manuel Candela.



Figura 33. Calle Ramiro de Maeztu

3. Construcción de un jardín municipal en calle Siete Aguas, Rodrigo Pertegás e Islas Canarias. (Previsto 2022)

Se propone la construcción de un jardín en suelo público situado entre las calles Islas Canarias, Rodrigo Pertegás y Siete Aguas.

El objetivo es fomentar el respeto a la naturaleza y mejora la calidad de vida con la construcción de una nueva zona verde con muchos árboles para crear espacios de sombra y juegos infantiles, inclusivos y adaptados a todas las personas.



Figura 34. Propuesta de un jardín entre las calles Sietes Aguas, Rodrigo Pertegás e Islas Canarias

4. Adecuación del parque de las Calles Borriol – Los Leones. (Ejecutado)

El parque situado entre las calles Borriol y Los Leones se encuentra junto al colegio Miquel Adlert i Noguero, un colegio inclusivo con alumnos con discapacidades motóricas. Se propone adecuar este parque con juegos inclusivos para que todos los niños puedan disfrutar de los juegos.

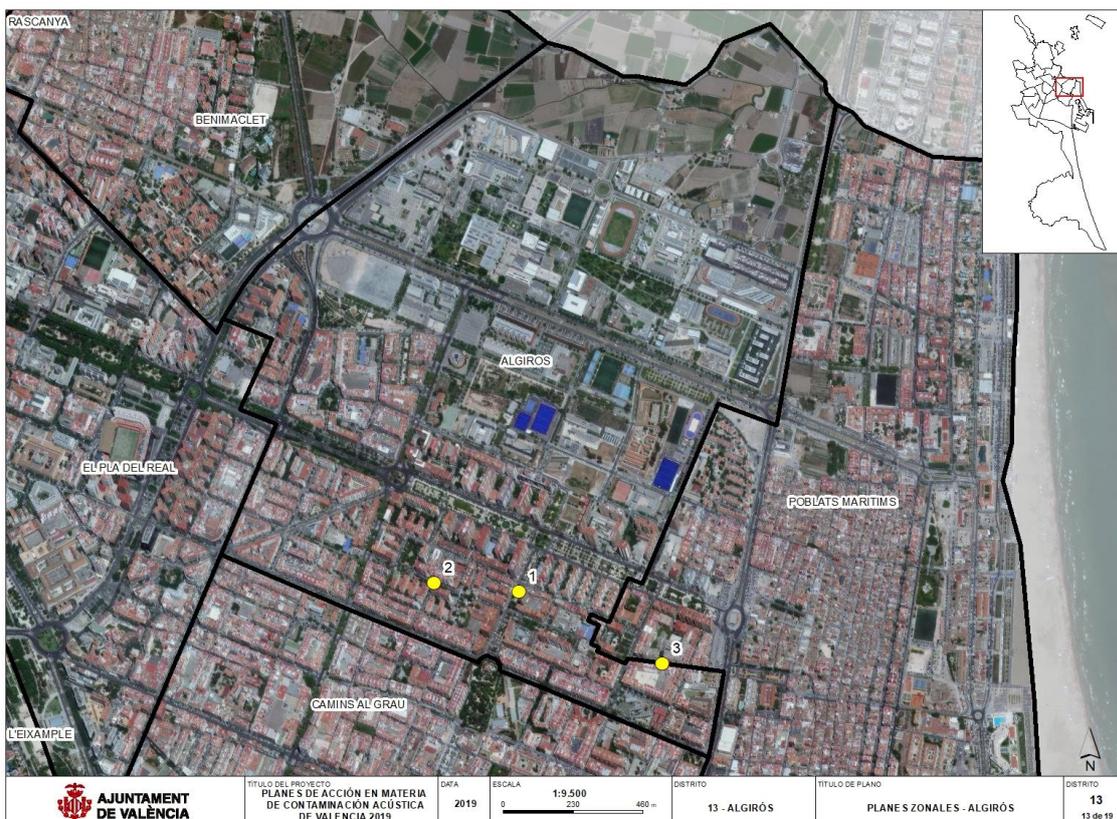


Figura 37. Parque de las calles Borriol – Los Leones

DISTRITO 13. ALGIRÓS

El distrito de Algirós está compuesto por los siguientes barrios: L'illa Perduda, Ciutat Jardí, L'Amistat, La Bega Baixa y La Carrasca. Su población se aproxima a los 37.000 habitantes.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una afección media-baja por contaminación acústica. Para paliar el impacto del ruido ambiental sobre el territorio y sobre su población, se propone un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona.



1. Creación de una plaza entre calle Campoamor, Jalance y Josep D'Orga (Previsto 2022)

Tras la apertura del paso de peatones en la calle Campoamor con Josep d'Orga i Xalans no hay bancos para sentarse, ni parque infantil, ni mantenimiento del arbolado, ni elemento para obstaculizar el estacionamiento de vehículos en zonas para peatones.

La propuesta consiste en hacer una plaza en este espacio que cuente con lo dicho anteriormente y que el edificio donde estuvo la Sede de España 2000 se destine como uso cultural y se utilice como biblioteca o salas de estudio.

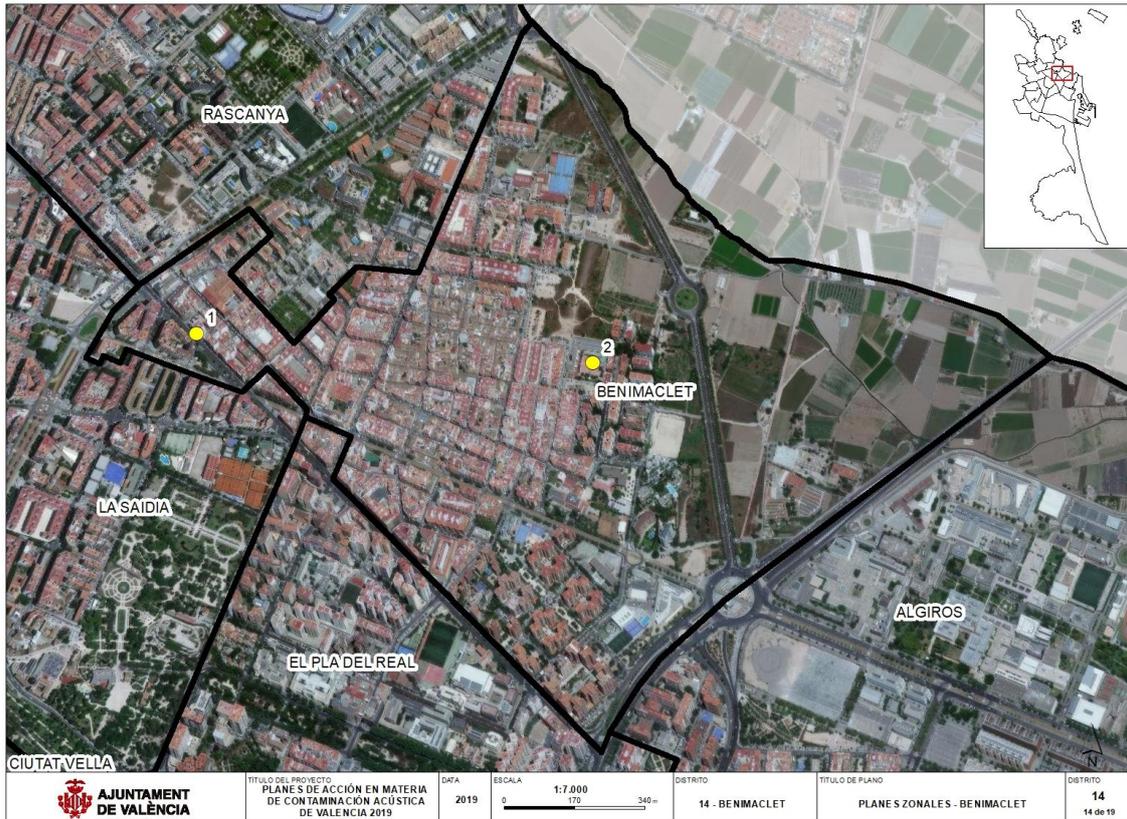


Figura 38. Plaza entre calle Campoamor, Jalance y Josep D'Orga

DISTRITO 14. BENIMACLET

Benimaclet consta de los siguientes barrios: Benimaclet y Camí de Vera. En los últimos años, su proximidad a la Universidad de València y Universidad Politécnica ha ayudado a atraer a una numerosa población estudiantil, aproximándose a los 30.000 habitantes.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una afección media-baja por contaminación acústica. Para paliar el impacto del ruido ambiental sobre el territorio y sobre su población, se propone un plan zonal para el distrito.



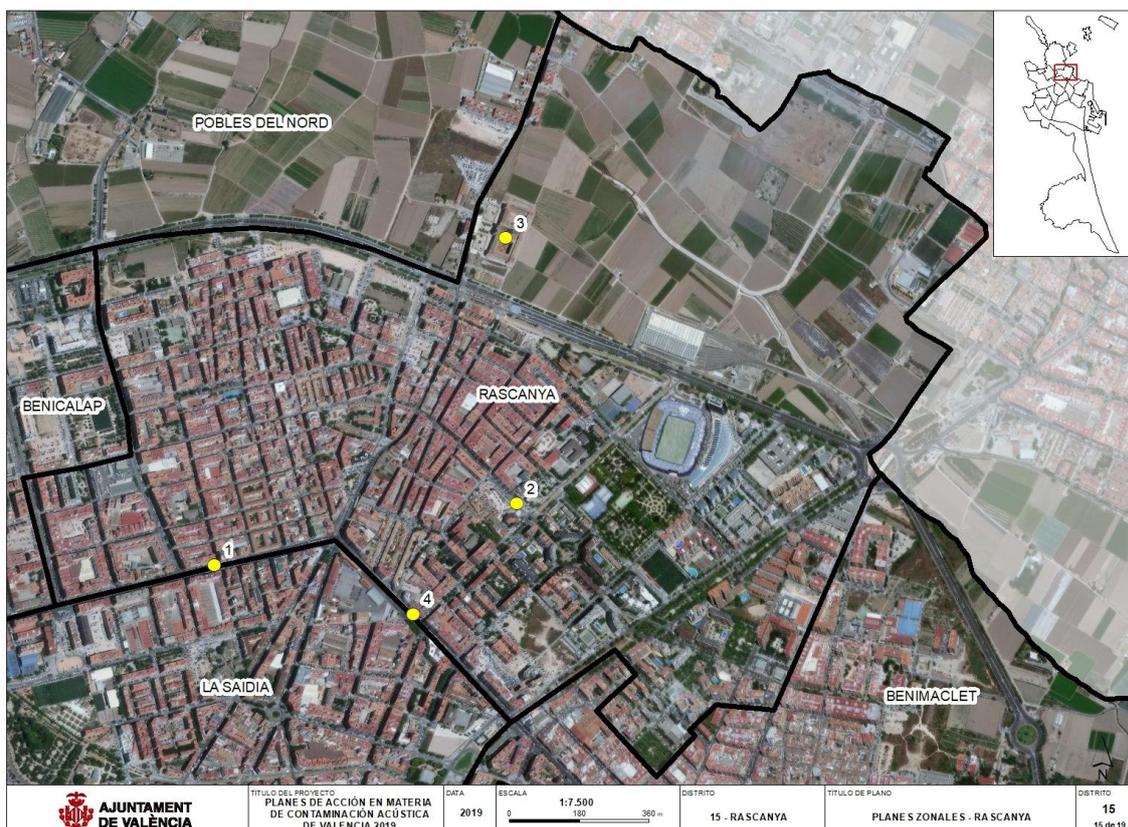
1. Carril bici en la Avenida de Primat Reig (ejecutado)

Esta actuación, que afecta a varios distritos, se describe en el apartado de actuaciones globales en la ciudad de València.

DISTRITO 15. RASCANYA

El distrito de Rascanya está formado por los siguientes barrios: Els Orriols, Torrifiel y Sant Llorenç, y tiene una población de más de 53.000 habitantes.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una afección media-baja por contaminación acústica. Para paliar el impacto del ruido ambiental sobre el territorio y sobre su población, se propone un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona.



1. Modificación del carril bici situado entre la Avenida Constitución y la Avenida Juan XXIII (previsto 2022)

Se propone, dadas las quejas por los accidentes sufridos, cambiar el carril bici hacia la zona de césped o hacia la calzada por el carril bus, pues la acera tiene poco espacio para el paso de peatones.



Figura 39. Carril bici situado entre la Avenida Constitución y la Avenida Juan XXIII

2. Reurbanización de la calle Duque de Mandas (Ejecutado)

En la intersección de las calles Arquitecto Rodríguez con Duque de Mandas se plantea la ejecución de 6 lengüetas de protección de los peatones y aparcamientos en línea, así como otras actuaciones para mejorar la ordenación de la circulación, la pacificación del tráfico y la visibilidad.

También se propone que se amplíen las aceras, la mejora del alumbrado, arbolado y un paso de peatones semaforizado en el cruce con la calle Arquitecto Rodríguez.

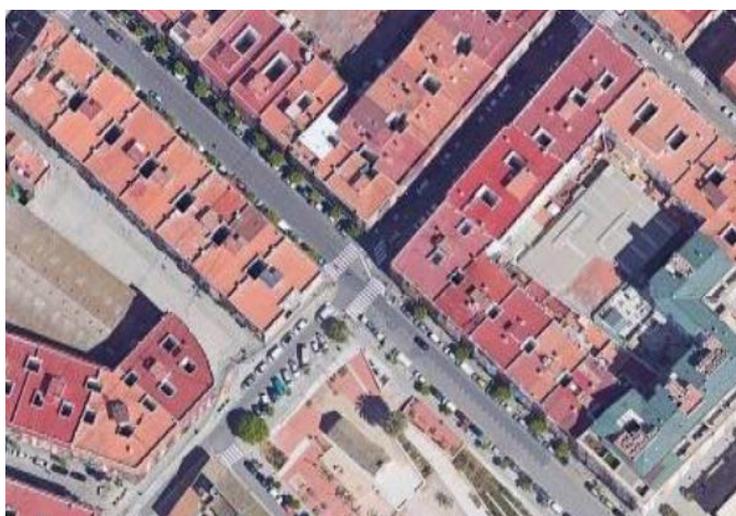


Figura 40. Calle Duque de Mandas

3. Rehabilitación del entorno del Parque Huerta Sant Miquels del Reis (En ejecución)

La propuesta consistiría en la reurbanización del entorno de la Biblioteca San Miguel de los Reyes con la eliminación de las fábricas abandonadas y la mejora del entorno ampliando acera, plantando árboles, etc., y creando el Parque de Huerta con rutas senderistas, rehabilitación de alquerías y espacios de agua para la observación de aves entre el Monasterio, la Ronda Norte y los términos de Alborai y Tavernes Blanques.



Figura 35. Parque Huerta Sant Miquels del Reis

4. Carril bici en la Avenida de Primat Reig (ejecutado)

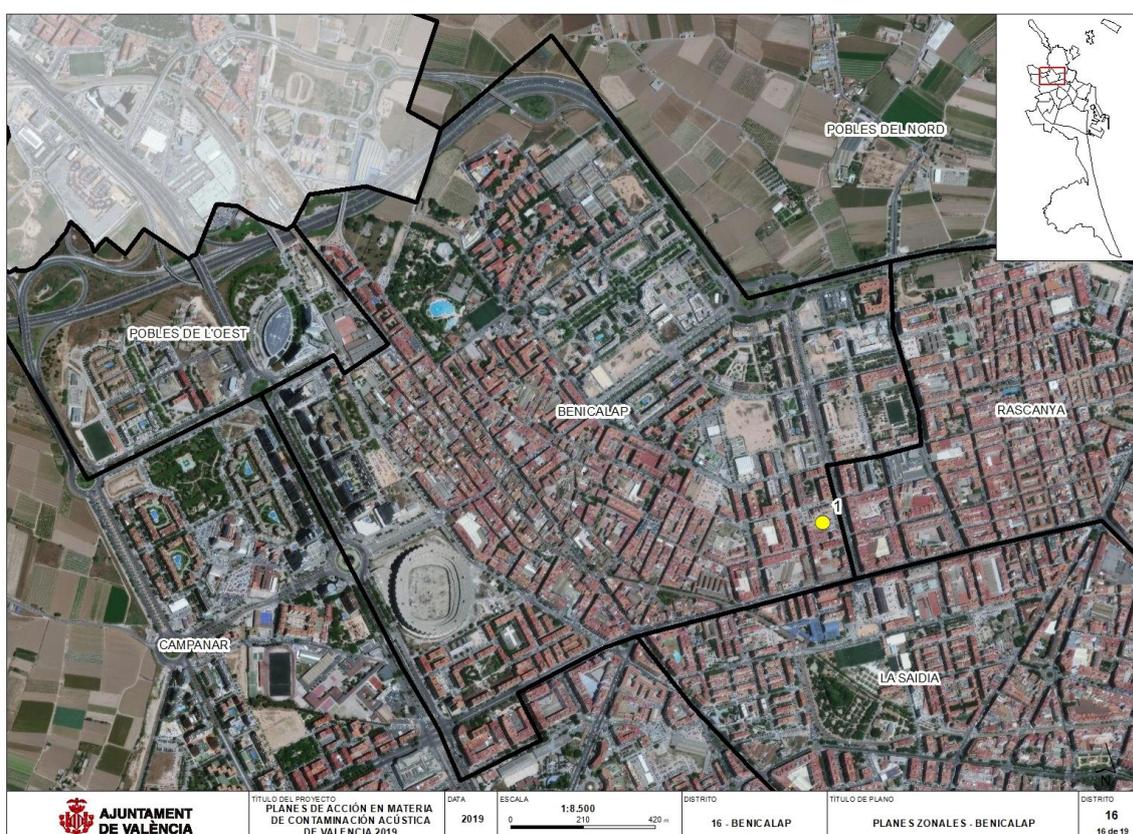
Esta actuación, que afecta a varios distritos, se describe en el apartado de actuaciones globales en la ciudad de València.

DISTRITO 16. BENICALAP

El distrito de Benicalap está formado por los siguientes barrios: Benicalap y Ciutat Fallera, con una población de más de 45.000 habitantes.

Benicalap, al igual que otros distritos, era un municipio independiente que quedó anexionado a València en 1872, hecho crucial para su propio desarrollo.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una afección media-baja por contaminación acústica. Se propone un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar los niveles de contaminación acústica de la zona.



1. Creación de un jardín en el entorno de las calles Juan XXIII, Periodista Gil Sumbiela y San José de Pignatelli (Previsto 2022)

En el distrito de Benicalap existe un solar en malas condiciones, que se llena de charcos cuando llueve y acumula desechos. Por todo ello se propone la creación de un parque que ocupe este solar situado entre las calles Juan XXIII, Periodista Gil Sumbiela y San José de Pignatelli.

La creación de este espacio se estima que tendrá beneficios acústicos, tanto por la reducción del tráfico rodado en el entorno, como por la apuesta por los espacios verdes como estrategia de mitigación de la contaminación acústica.



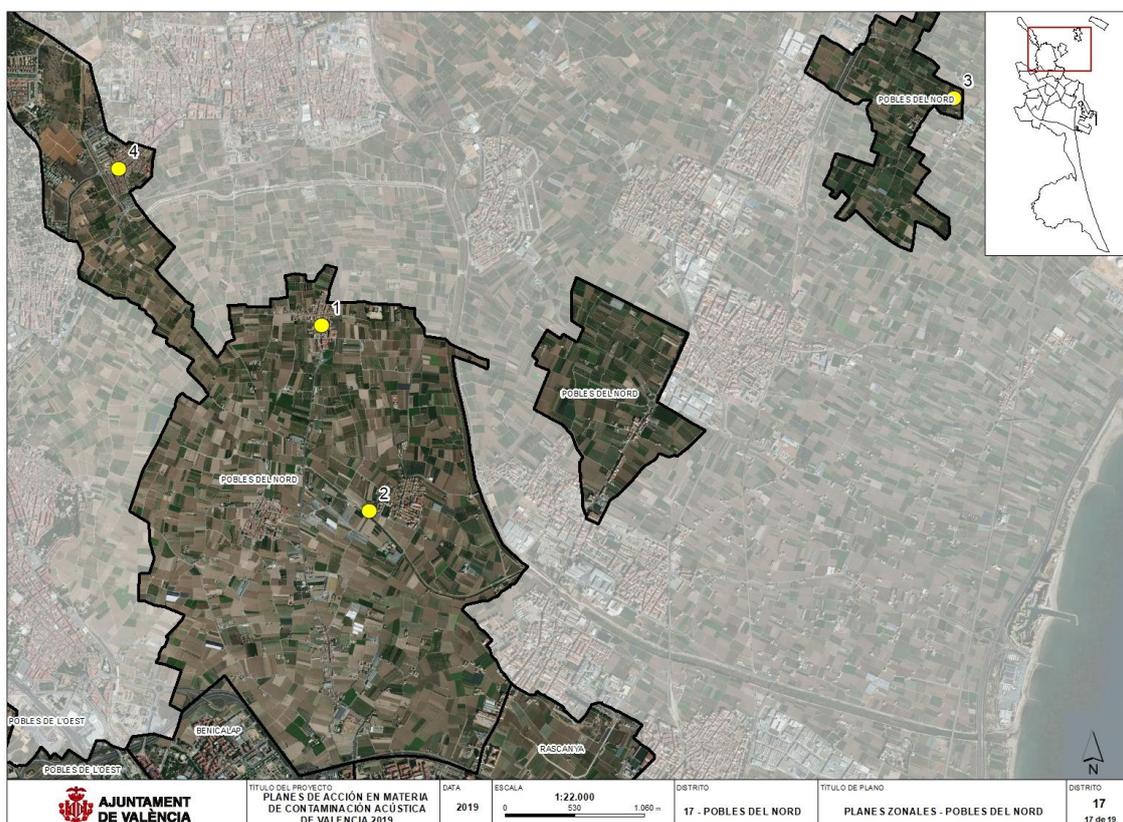
Figura 36. Solar situado entre las calles Juan XXIII, Periodista Gil Sumbiela y San José de Pignatelli

DISTRITO 17. POBLES DEL NORD

El distrito de Pobles del Nord está compuesto por las poblaciones de Benifraig, Poble Nou, Carpesa, Cases de Bárcena, Massarrojos, Borbotó y Mauella. Entre todos ellos cuentan con más de 6.500 habitantes.

Es el segundo distrito más extenso de València, aunque uno de los menos poblados, ya que se trata de un territorio disperso y todavía en gran medida con naturaleza rural.

En la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio se aprecia que el distrito presenta una de las afecciones más bajas por contaminación acústica. En todo caso, para preservar las zonas tranquilas y para paliar el impacto del ruido ambiental sobre el territorio y sobre su población, se plantea un plan zonal específico para el distrito con actuaciones previstas que tienen un efecto positivo sobre ruido ambiental.



1. Pacificación del tráfico rodado en la Avenida del Palmaret (Ejecutado)

La Avenida del Palmaret tiene sección recta y, aunque el tráfico está limitado a 40 km/h, los vehículos circulan a una velocidad excesiva.

Se plantea la construcción de dos pasos de cebra elevados hasta las paradas de la EMT en esta avenida, con el fin de servir como elementos limitantes de velocidad y para favorecer a los usuarios del transporte público el cruce de la vía.

Esta medida tendrá como consecuencia la reducción de las velocidades de paso de los vehículos que transitan por la avenida, con la consiguiente reducción de ruido ambiental.

2. Urbanización de la zona peatonal de la Plaza del Soñador en Massarrojos (Ejecutado)

La propuesta consiste en el acondicionamiento parcial de la Plaza del Soñador (zona peatonal que rodea la iglesia de la Población) para completar obra de reordenación de plaza colindante (Plaza Martires).

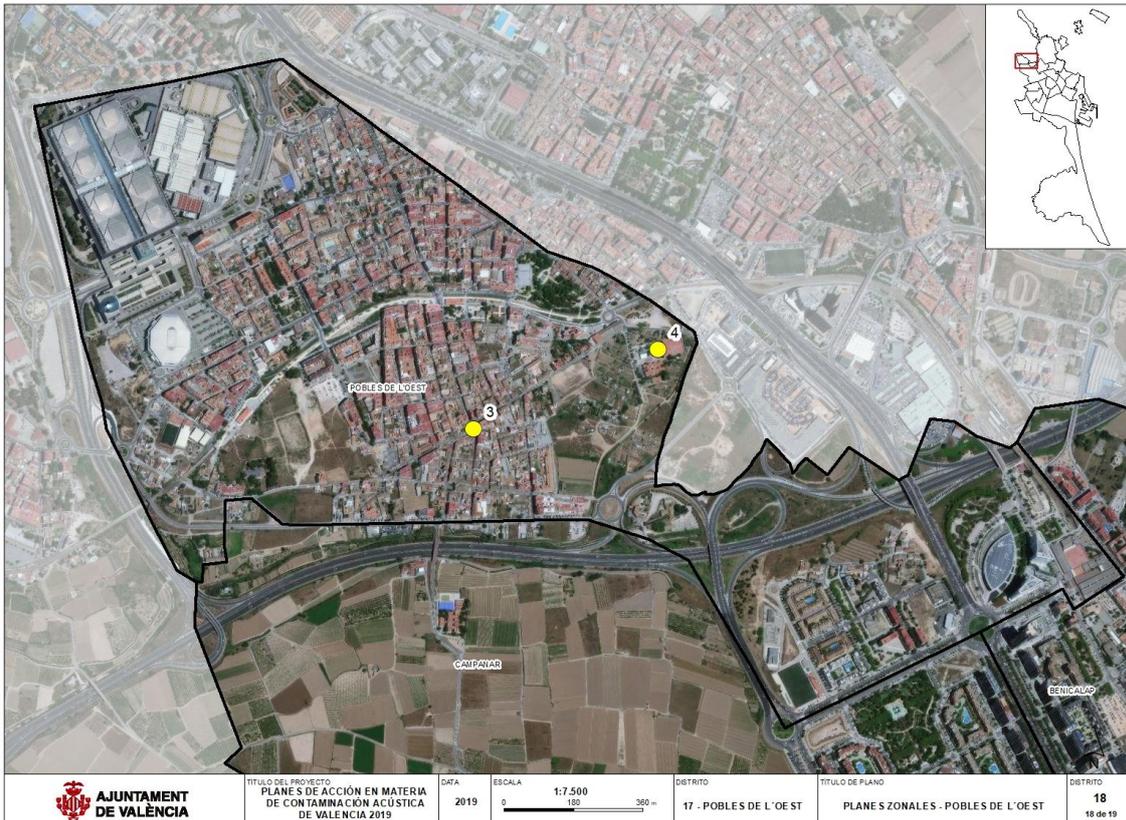
3. Cinturón ciclista que una las pedanías de l'Horta Nort entre ellas y el cinturón ciclista de València (en ejecución junio 2021)

Inicialmente se plantea el estudio técnico del proyecto de un cinturón ciclista que una las pedanías de l'Horta Nort entre ellas y con el cinturón ciclista de València. En fases posteriores se procedería a ejecución del carril bici.

DISTRITO 18. POBLES DE L'OEST

El distrito de Pobles de L'Oest está compuesto por los barrios de Benimamet y Beniferri. Su población supera los 14.000 habitantes.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta afecciones bajas por contaminación acústica.



1. Implantación de pasos de peatones sobreelevados y dispositivos para calmar el tráfico en diversas calles de Benimamet (En estudio)

Este proyecto plantea llevar a cabo medidas para el templado de tráfico en diversas vías de Benimamet, con el evidente impacto positivo sobre la contaminación acústica asociada al tráfico rodado. Las calles sobre las que se propone actuar son las siguientes:

- Cl. Carnicería,
- Cl. Felipe Valls antes del cruce con la calle Benetuser.
- Cl. Felipe Valls nº. 90 frente a Cl. Pintor Velazquez.
- Cl. Felipe Valls frente Cl Bicorp.
- Cl. Campamento con Cl. Pouet de la Pedrereta.
- Cl Párroco Miguel Tarín con Cl. Bernardo Prieto.
- Cl. Párroco Miguel Tarín con Cl. La Noria
- Cl. Alpuente a la altura de la Cl. Pego.
- Cl. Rafael Tenes Escrich a Cl Espronceda.

2. Peatonalización del entorno del mercado de Benimamet (En estudio)

Las aceras existentes en la calle carpinteros hacia la plaza Alborache son estrechas y generan riesgos para el peatón. Se propone la reurbanización de este entorno de manera que se favorezca el tránsito peatonal.

3. Urbanización accesos CEIP Benimamet. (En estudio)

El colegio público Benimamet se inaugura en 1974 y entonces los accesos son muy deficientes. Hoy en día esos accesos en gran parte están igual con la agravación de que el tránsito de coches y peatones ha aumentado.

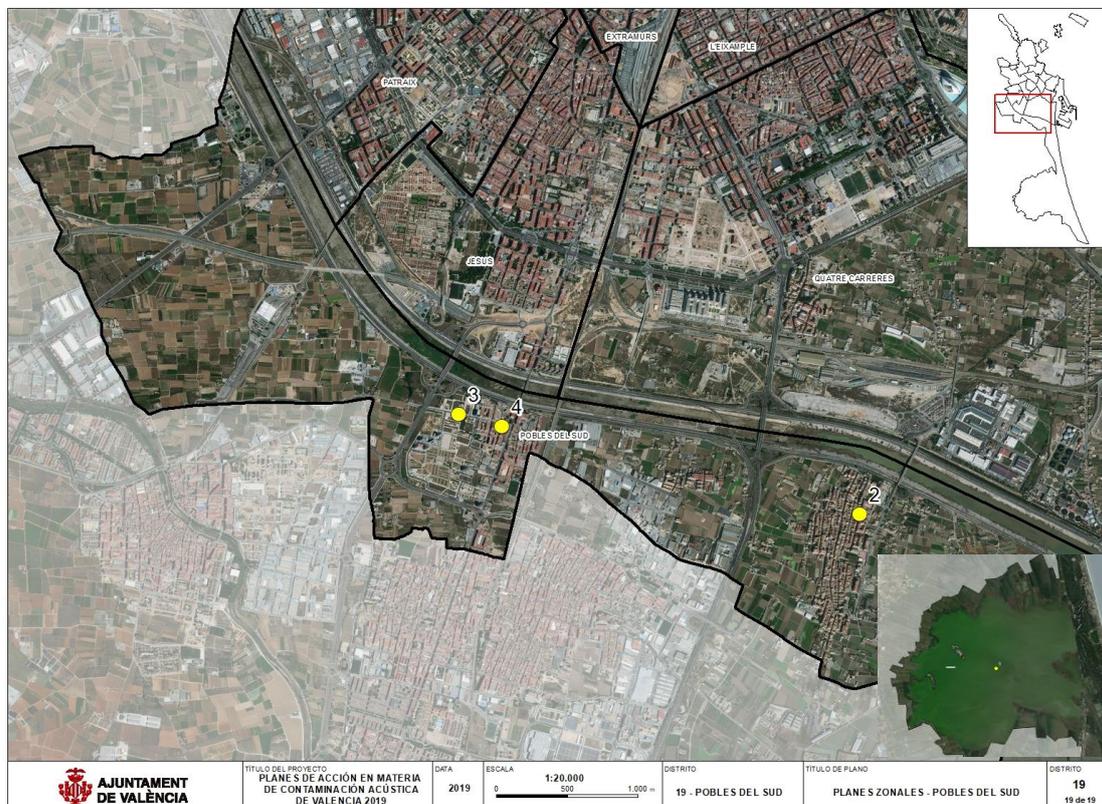
El soterramiento de las vías del tren al cortar el paso a nivel del camino antiguo de Liria con su salida a la superficie ha derivado todo el tránsito a un único acceso útil, el del colegio, algo que ha añadido más problemas.

Para solucionar este problema de peligrosidad del alumnado, se propone crear acera en las vías que no cuentan con ello, señalizar las zonas de preferencia peatonal y medidas para calmar el tráfico.

DISTRITO 19. POBLES DEL SUD

El distrito de Pobles del Sud comprende los antiguos pueblos de El Forn d'Alcedo, El Castellar-L'Oliveral, Pinedo, El Saler, El Palmar, El Perellonet, La Torre y Faltanar. Entre todos suman más de 20.000 habitantes.

Desde el punto de vista acústico, en la diagnosis realizada a partir de los resultados del mapa estratégico de ruido del municipio, el distrito presenta una de las afecciones más bajas por contaminación acústica. Para paliar el impacto del ruido ambiental sobre el territorio y sobre su población, se propone un plan zonal específico para el distrito con el objetivo de mejorar la calidad acústica ambiental de la zona.



2. Anteproyecto para el parque de la calle Ador (Previsto 2021)

A la altura del número 12 de la calle Ador hay una superficie prevista como zona verde y que en la actualidad está abandonada y es utilizada como parking.

Se propone la realización de un proyecto que determine el uso de este espacio y que apueste por su uso como zona verde de calidad y con espacio suficiente para percibir las ventajas de un bosque urbano con elementos naturales, espacios saludables, acabados naturales y permeables.

3. Ampliación y mejora de accesibilidad peatonal en Ctra. d'Alba (En estudio)

El tramo de la carretera d'Alba, a partir del puente hasta la rotonda próxima al Camí Vell de Picassent, presenta una acera muy estrecha y con farolas que interrumpen el paso.

Se propone la ampliación de la acera y la sustitución de las farolas. También se plantea instalar elementos como bolardos con iluminación.

4. Ampliación y mejora de accesibilidad peatonal en calle Álvarez de Sotomayor (En estudio)

La Calle Álvarez de Sotomayor (entre las calles Fernando Cabedo Torrens y Vicente Sanchís Bayarri) presenta una acera estrecha y muy poco uniforme, por lo que resulta poco segura y poco accesible.

Se propone la reurbanización de la susodicha acera, ampliando su anchura y haciéndola más uniforme ancha y uniforme.

ACTUACIONES GLOBALES EN LA CIUDAD DE VALÈNCIA

1. Implantación de límite 30 en la Ciudad

Dentro de las medidas de actuación general que se proponen en el plan de acción están las de reducción y calzado de tráfico. La implantación de Zonas 30 es una de ellas, con la cual se consigue un evidente beneficio en la reducción de ruido ambiental como consecuencia, por una parte, de la reducción de las velocidades de paso del tráfico rodado y, por otra, de la disminución de la intensidad media diaria de vehículos automóviles que lleva asociada la medida.

Actualmente, València, cuenta con una zona de límite 30 amplia, en total 2374 calles o 700 km, sobre todo en el centro de la ciudad, como muestra el plano siguiente de la ciudad, todo ello regulado a través de la nueva Ordenanza de Movilidad de València, que entró en vigor el 8 de junio de 2019 y sustituye a la antigua Ordenanza de Circulación, vigente desde 2010.

En el periodo de vigencia de los planes de acción se apuesta por seguir ampliando la red de Zonas 30 en todo el conjunto de distritos que forman el municipio.

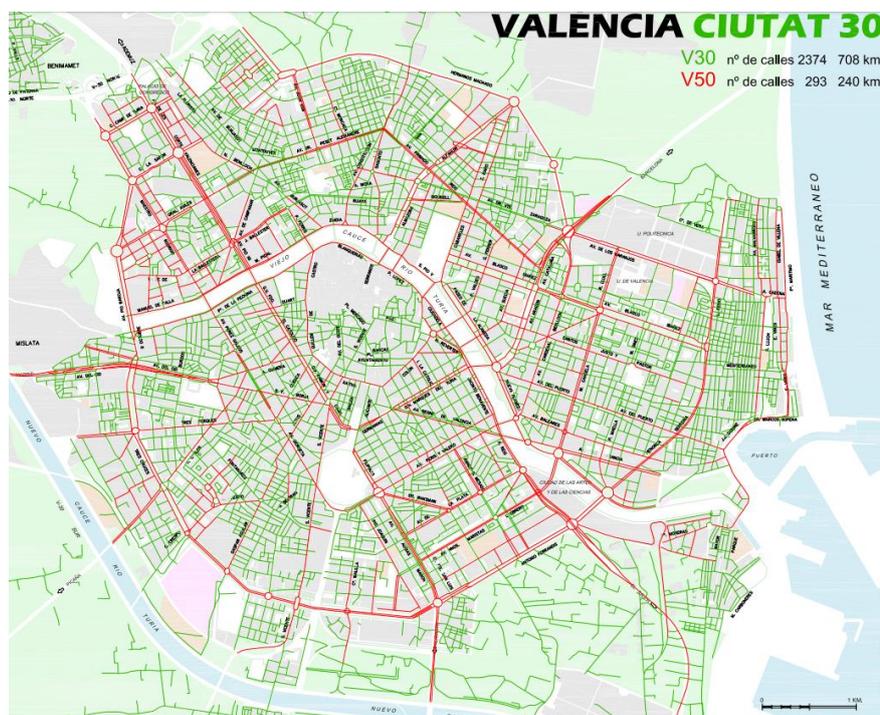


Figura 38. Plano del límite de velocidad en el término municipal de València
Ft: Ayuntamiento de València

2. Instalación de reductores de la velocidad

Como medida estándar de templado de tráfico se opta por la instalación de reductores de velocidad, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía. En València encontramos ejemplos en las proximidades de colegios como el colegio CEIP Arquitecto Santiago Calatrava, en Pobles de l'Oest, o el colegio de Educación Infantil Y Primaria Villar Palasí, en Pobles de l'Oest o en el entorno del IES El Cabanyal, en el distrito de Algirós.

En los próximos años se seguirá optando por la ubicación de cojines Berlín y lomos de asno delante de los pasos de peatones en Benimàmet, Massarrojos, Carpesa, y en otros puntos del

municipio. Es fundamental que el diseño y ejecución de estos dispositivos sea el adecuado, pues un mal diseño puede tener como consecuencia que sea incluso perjudicial para la reducción del ruido ambiental en las proximidades del elemento.



Figura 39. Reductores de velocidad de lomo de asno junto el CEIP Arquitecto Santiago Calatrava

3. Renovación de la flota de autobuses

Con el objetivo de lograr la mejora de la red de autobuses de València y con ello lograr también, un menor consumo de combustible y una reducción de las emisiones sonoras, se ha aprobado en octubre de 2019 la compra de 164 autobuses híbridos, entrando en funcionamiento los 35 primeros en el primer semestre del año 2020 y el resto se incorporará de manera escalonada, lo que supondrá que la edad media de la flota pase de los 13 años que tenían en 2015 a los 7,5 años que tendrá en 2021. Todo esto conlleva a la disminución del combustible y del ruido ambiental en el centro de la ciudad.

En cuanto a la integración tarifaria en València, las tarifas de los diferentes modos de transporte se integrarán durante los próximos 4 años en dos fases. La primera contemplará el lanzamiento de un soporte único, es decir, el uso de una sola tarjeta en la que poder cargar todos los títulos de viaje, independientemente de que se trate de los autobuses de la EMT, Metro València e incluso trenes de Cercanías de Renfe. En una segunda fase, se abordará la homologación de las tarifas para que los distintos operadores no compitan entre ellos y sea más fácil para los usuarios desplazarse por la ciudad y su área metropolitana con una misma tarjeta y título de viaje. Esta iniciativa se estima que favorezca el uso del transporte en autobús, lo cual implicará una reducción de los niveles de ruido en la ciudad.



Figura 40. Autobús híbrido perteneciente a la EMT de València

4. Ampliación y mejora de los caminos escolares

El Ayuntamiento de València tiene un proyecto, instaurando desde hace años, para la ampliación y mejora de los caminos escolares cuyo lema es “Ruta Segura al Cole”, que busca dotar de seguridad las rutas de acceso de los niños a los colegios a pie. De esta manera se busca reducir la tendencia de que los padres lleven a los niños al colegio en su vehículo privado, fomentando la movilidad sostenible en la ciudad. Este proyecto tendrá continuidad durante el periodo de duración del plan de acción, y supondrá una mejora en los niveles de ruido ambiental en el entorno de los centros escolares al reducirse el tráfico de vehículos.



Figura 47. Plano del límite de velocidad en el término municipal de València

5. Medidas para favorecer el uso de la bicicleta

València cuenta con una Agencia Municipal de la Bicicleta o “VLC AMBICI” creada el 30 de julio de 2015 que se encarga de la coordinación de las medidas necesarias para incrementar el uso de la bicicleta de forma adecuada y segura. Esta agencia tiene como finalidad:

- Responder a las necesidades y requerimiento de los usuarios de las bicicletas en València.
- Incrementar la seguridad y comodidad.
- Favorecer el papel de la misma en la movilidad cotidiana, convirtiéndose en una alternativa real de movilidad urbana y normalizando su uso.
- Crear las condiciones urbanas adecuadas, como la seguridad, conectividad...
- Potenciar la intermodalidad entre la bicicleta y las diferentes modalidades de transportes.
- Favorecer la inclusión e integración de espacios para la bicicleta en las futuras actuaciones urbanísticas y programas de desarrollo de la ciudad.
- Promover procesos participativos.

Dentro de su página web, además de información sobre la agencia, cuentan con mapas con datos de la red de aparcamiento para las bicicletas. También tiene planos de los itinerarios

ciclistas actualizados o sobre las intensidades de los carriles bici en días laborables y por meses.



Figura 48. Plano de itinerarios ciclistas
Fte: Agencia Municipal de la Bicicleta

Durante los cinco años de vigencia del plan de acción se seguirá apostando por el uso de la bicicleta y, en particular, por la mejora de la red ciclista. Son varios los proyectos de ampliación del carril-bici que se han descrito entre las actuaciones descritas en los distritos. Además de éstas, se prevé la ejecución de otros proyectos que afectan a varios distritos como, por ejemplo, en la Avenida Primado Reig, en donde se propone la creación de un carril bici que recorra toda la Avenida, desde la Avenida de la Constitución hasta la Avenida de Cataluña, donde podría unir con el carril bici existente en esta avenida, que va hacia Tarongers y Blasco Ibáñez. En total son 2.400 metros de carril bidireccional de 2,50 metros de ancho.

6. Campañas de concienciación ciudadana en materia de movilidad sostenible

El Ayuntamiento de València celebra cada año la Semana de la Movilidad. Algunos de los actos y campañas realizadas en convocatorias pasadas, y que se estima que se realicen en los próximos años, son los siguientes:

- Actividades lúdicas como un concurso de dibujo, proyecciones de películas relacionadas con el tema, paseos en bicicletas guiadas, espectáculos y conciertos para el fomento del uso de la bicicleta.
- Jornada del día sin coche.
- Feria de la movilidad sostenible, como forma de acercar al ciudadano las diferentes formas de movilidad sostenible, en ella se realizan actividades, exposiciones y circuitos de vehículos.

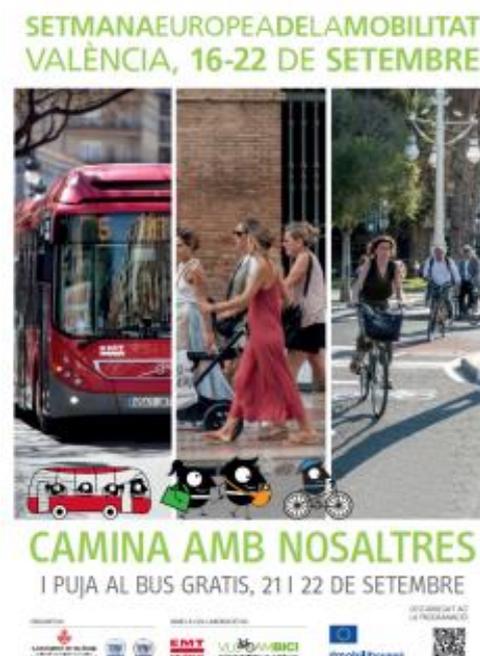


Figura 49. Cartel de la Semana Europea de la Movilidad del municipio de València
Fte: Ayuntamiento de València

7. Campañas escolares de concienciación contra el ruido “Mutis...Controla tu ruido”

Dentro de la estrategia de concienciación ciudadana y formación para la lucha contra el ruido se desarrolla “Mutis... controla tu ruido”, dirigida a niños de 5º y 6º curso de Educación Primaria, cuyo objetivo es informar y formar a la población escolar acerca de la problemática del ruido como factor de contaminación medioambiental y fomentar buenas prácticas que favorezcan el civismo acústico y la convivencia en sociedad.

La campaña consta de unos talleres formativos que incluyen nociones básicas de acústica, curiosidades, taller de medición sonora, cuestionarios y concurso de idea, etc.

Además, se incluyen jornadas informativas dirigidas a centros educativos y otros colectivos ciudadanos en las que se informa sobre los conceptos fundamentales de la lucha contra la contaminación acústica y de las principales actuaciones llevadas a cabo en esta materia.



Figura 50. Cartel de la campaña “Mutis”
Fte: Ayuntamiento de València

8. Soterramiento de contenedores de RSU

El proyecto consiste en el soterramiento de los contenedores de residuos sólidos urbanos en los núcleos históricos, y así, contribuir a favorecer el paisaje urbano, la movilidad o la limpieza y así, favorecer la selección de los residuos y también unirse a la protección urbanística y entornos del BIC, así como núcleos históricos tradicionales en cinco distritos de la ciudad. Este proyecto, que está previsto que continúe su desarrollo durante los próximos años, tiene beneficios acústicos, pues tanto las tecnologías de recogida como su frecuencia favorecen la reducción de los niveles de ruido ambiental.



Figura 41. Ejemplo de los contenedores soterrados de València

9. Proyecto “València al Minut”

El proyecto proporciona a la ciudadanía un portal de información para conocer en tiempo real el estado de la ciudad.

Se muestra la cadencia de paso de autobuses urbanos, estado del tráfico, capacidad de los aparcamientos públicos, niveles de partículas contaminantes en el aire, temperatura, bornes y bicis disponibles del servicio de Valenbisi, evolución del empleo, agenda cultural municipal y redes sociales.

La consulta del portal permite que la ciudadanía tome decisiones óptimas sobre su movilidad que no solo hace más eficiente el transporte, sino que también supone una mejora medioambiental evidente que tiene como consecuencia la reducción de los niveles de ruido ambiental.

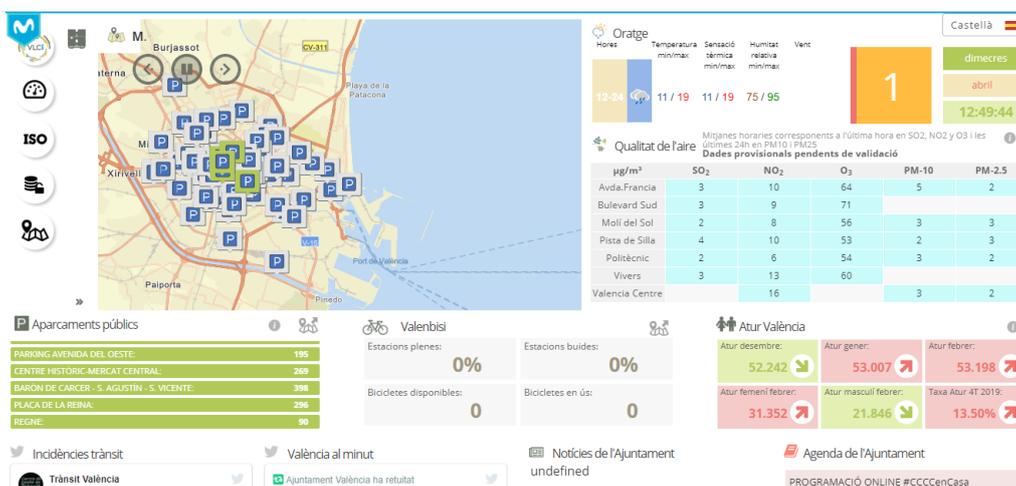


Figura 42. Ejemplo de una consulta al portal de información
Fte: València al Minut

10. Proyecto para la gestión eficiente de estacionamiento

El proyecto en proceso para la gestión eficiente de estacionamiento (plazas de movilidad reducida, taxi, carga/descarga) permitirá disponer de información en tiempo real del estado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida (425 plazas), de las zonas de carga y descarga (125 plazas) y de las zonas de parada de Taxi (126 plazas). Se espera que sea el origen de la sensorización total de estos espacios en la ciudad.

Aportará diversos beneficios a la ciudadanía: gestionar de manera eficiente las plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida (PMR), verificando si el usuario está autorizado o no; localizar paradas de taxi con vehículos o, en el caso de los transportistas, poder saber si una zona de carga y descarga está ocupada o libre y poder reservarla (con o sin planificación determinada).

11. Proyecto Impulso VLCI

La iniciativa IMPULSO VLCi tiene como objetivo desarrollar un conjunto coordinado de proyectos que aceleren la consecución de las metas marcadas para Valencia en su Plan Estratégico de Ciudad Inteligente: “Conseguir una ciudad más sostenible, tecnológica, conectada, social y participativa, que mejore la calidad de vida y el bienestar de sus ciudadanos y visitantes”.

De este modo, los proyectos que componen la iniciativa tienen como fin la mejora sustancial de la calidad de vida de los ciudadanos, la mejora de la eficiencia de los servicios municipales y compartir soluciones con otras corporaciones municipales.

Estos proyectos se centran fundamentalmente en áreas de mejora de la eficiencia, sostenibilidad, datos abiertos, reutilización de soluciones y el bienestar ciudadano.

La siguiente figura describe la estructura de la iniciativa ‘IMPULSO VLCi.

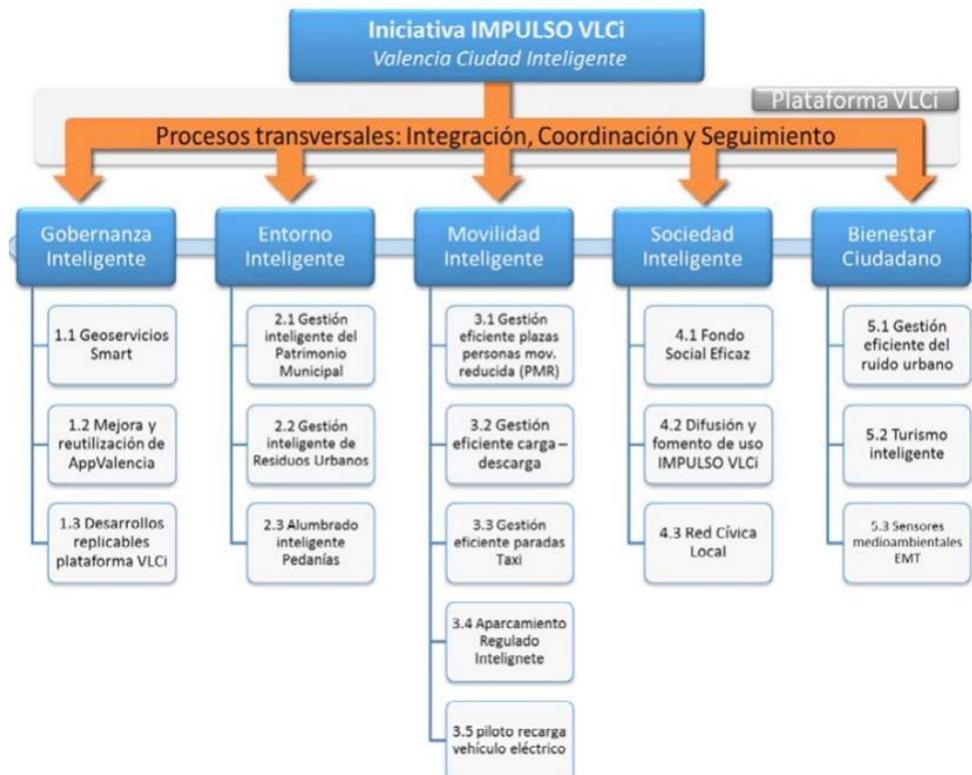


Figura 43. Procesos transversales de la iniciática IMPULSO VLCi

Entre los proyectos que engloba la iniciativa los hay que tienen una repercusión directa sobre la gestión eficiente del ruido urbano, como la implantación de un sistema de medida de la contaminación acústica en diferentes áreas de la ciudad, pero también otros muchos que afectan positivamente, aunque de un modo indirecto, a la mejora en los niveles de ruido ambiental en el municipio, como los proyectos de movilidad inteligente.

12. Fomento de la intermodalidad y mejoras en la coordinación del transporte urbano e interurbano

Entre las medidas de carácter general que se han desarrollado en la propuesta de plan, y que son de común aplicación al conjunto del municipio, se encuentran las actuaciones de fomento de la intermodalidad del transporte urbano e interurbano.

Las actuaciones que están previstas para fomentar la intermodalidad son las siguientes:

- Disminución de los tiempos de viaje y de espera entre transbordos de diferentes formas de transporte.
- Coordinación de los horarios con los diferentes transportes.
- Integración tarifaria.
- Creación de paradas de autobús de ambos sistemas de transporte: urbano e interurbano.
- Creación de algún soporte que permita consultar de manera integral los horarios de todos los servicios públicos del área.

13. Red de transporte público competitiva

Dentro de la estrategia del Plan de acción de apuesta por el transporte público está la línea de actuación para la mejora en la competitividad de la red.

Las actuaciones que se prevén realizar en esta línea, y que afectan al conjunto del municipio, son la reordenación y diseño de la red de autobuses y acciones de mejora de los niveles de accesibilidad de la red de autobuses.

14. Identificación de zonas tranquilas y cuidado de éstas

Uno de los ejes estratégicos que plantea el Plan de Acción es la protección de las zonas tranquilas del municipio. Esta estrategia se articula en tres programas:

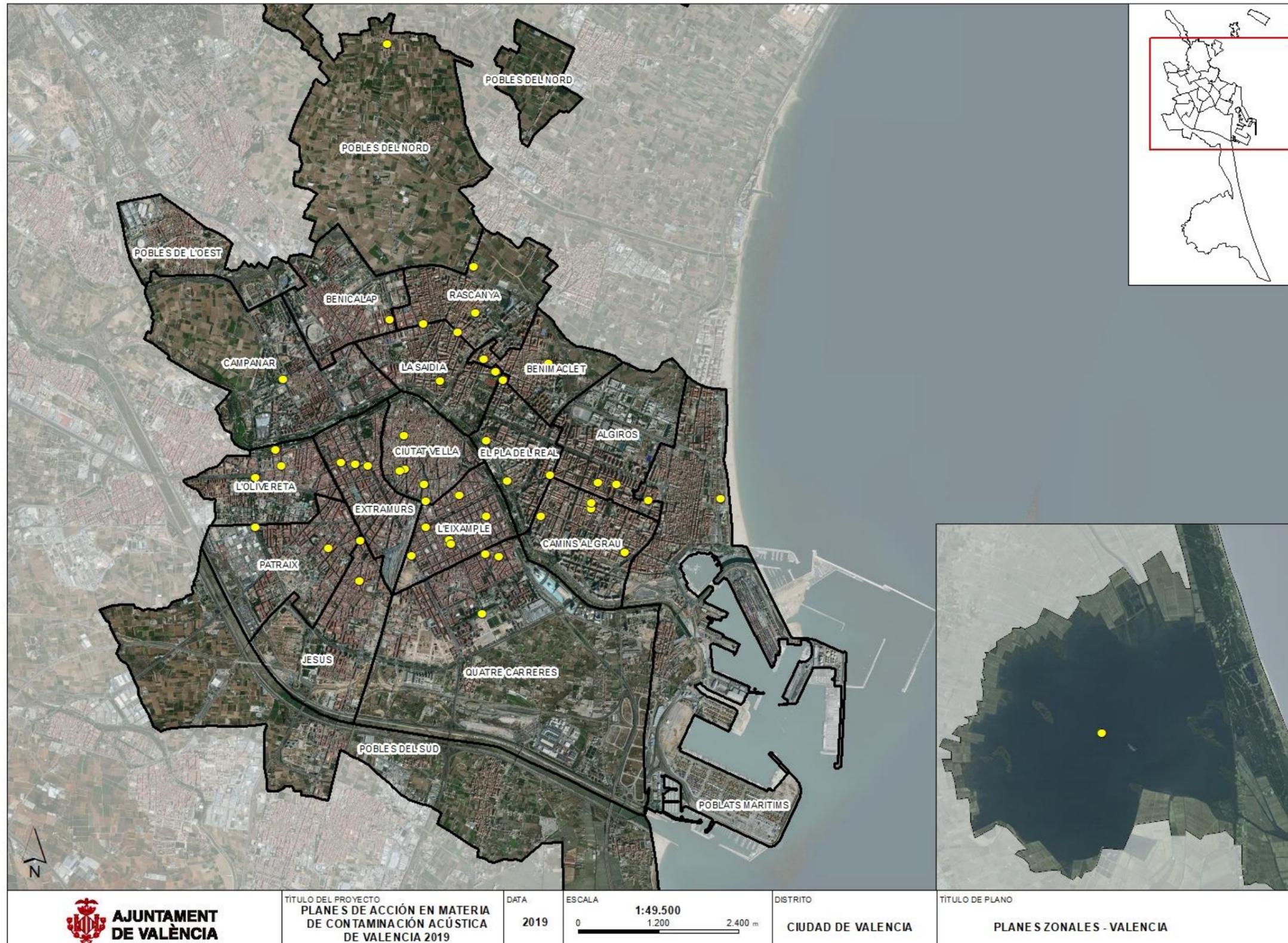
- Actuaciones para la selección de zonas tranquilas urbanas potenciales, con las que se pretende seguir avanzando en la selección de zonas tranquilas urbanas potenciales en el municipio.
- Análisis de zonas urbanas tranquilas, cuyo objetivo es articular los requisitos que tiene que cumplir un espacio urbano para poder ser declarado zona tranquila urbana, y
- Gestión de Zonas Tranquilas, donde se plantea la implantación de una serie de medidas efectivas para la preservación y mejora de las zonas que sean declaradas como Zonas Tranquilas.

15. Redacción de nueva Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica

Entre los objetivos que se plantean durante el periodo de vigencia de los planes de acción está la actualización de la Ordenanza Municipal que regula la protección contra la contaminación acústica para adaptarse a la evolución normativa y para garantizar la buena convivencia ciudadana respecto de las molestias por ruidos derivadas de las actividades y del comportamiento vecinal y usuarios de la vía pública.

16. Redacción de nueva Ordenanza Municipal de convivencia

La Concejalía de Protección Ciudadana del Ayuntamiento de València ultima la Ordenanza de convivencia, que aborda asuntos cotidianos que en algunos casos están relacionados con la problemática del ruido. El objetivo del texto, según es intentar resolver los conflictos de convivencia mediante la mediación.



10. FINANCIACIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN

El Real Decreto 1513/2005, 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 proyectos elegidos asciende a **7.960.785 €**. En la siguiente tabla se enumeran los proyectos seleccionados con su correspondiente presupuesto.

Distrito	Proyecto	Presupuesto
1. Ciutat Vella	Reforma y peatonalización de la Plaza del Ayuntamiento	450.000
	Reurbanización de la Avenida del Oeste	64.397
	Reforma del Parque de calle Vinatea	80.000
2. Eixample	Paso de peatones en el Paseo Central	16.500
	Remodelación de la Plaza del Barón Cortés	314.428
	Instalación de una red de sensores acústicos y paneles informativos en Ruzafa	205.000
	Carril bici y arbolado en la Gran Vía de Germanías	66.000
	Remodelación del Parque de Santa María Micaela/Joan	48.391,30
3. Extramurs	Carril bici en las grandes vías de Ferrán el Católic - Ramón i Cajal	320.000
	Creación de un carril bici en Avenida General Avilés	297.641
	Rehabilitación del Mercado de San Pedro de Nolasco	900.000
4. Campanar	Carril bici en la Avenida de Primat Reig	520.000
5. La Saïdia	Carril bici en el Paseo de la Alameda	234.385
	Construcción de un carril bici bidireccional en la Avenida de Cardenal Benlloch	25.000
6. El Pla del Real	Carril bici en la Avenida de Primat Reig	520.000
	Reforma en la calle Navarro Cabanes	12.000
	Instalación de unos medidores de contaminación en la Avenida del Cid	140.360
7. La Oliveret	Reforma calle Navarro Cabanes	12.000

--	--	--

Distrito	Proyecto	Presupuesto
8. Patraix	Renovación del parque infantil de la calle Manuel Simó	102.738,86
	Continuación del carril bici de Avenida Tres Cruces en la intersección con calle Tres Forques	25.000
	Ruido de aviones y contaminación del aire	140.360
9. Jesús	Carril bici bidireccional en la calle Jesús	120.000
	Reasfaltado del carril bici de la calle Uruguay	41.000
10. Quatre Carrers	Renovación de la Plaza Sor Guillermina	110.757,77
	Conexión de carril bici Calle Hermanos Maristas	148.654,56 €
11. Poblats Maritims	Rehabilitación del carril bici en el Passeig Marítim	260.000
12. Camins al Grau	Eliminación del cuello de botella en la acera de la calle de Aben Al-Abbar	190.000
	Reurbanización de la calle Ramiro de Maeztu	162.716,17
	Construcción de un jardín municipal en la calle Siete Aguas, Rodrigo Pertegás e Islas Canarias	347.220,37
	Adecuación del parque de las calles Borriol - Los Leones	55.194,7
13. Algirós	Plaza entre la calle Campoamor, Jalance y Josep D'Orga	192.345,44
14. Benimaclet	Carril bici en la Avenida de Primado Reig	538.906,67
15. Rascanya	Modificación del carril bici situado entre la Avenida Constitución y la Avenida Juan XXIII	80.000
	Reurbanización de la calle Duque de Mandas	12.000
	Rehabilitación del entorno del Parque Huerta Sant Miquels del Reis	578.382,46
16. Benicalap	Creación de un jardín aprovechando un solar	388.893,4
17. Pobles del Nord	Acondicionamiento de algunas calles de Benifaraig	32.283
	Pacificación del tráfico rodado en la Avenida del Palmaret	26.500
	Reasfaltado del camino de Masalfasar	6.976
	Urbanización de la zona peatonal de la Plaza del Soñador	80.846,62
	Cinturón ciclista que una las pedanías de l'horta Nort	5.000
	Implantación de pasos de peatones sobreelevados	52.900
	Peatonalización del entorno del mercado de Benimamet	35.000
	Urbanización accesos CEIP Benimamet	5.635,20
19. Pobles del Sud	Anteproyecto para el parque de la calle Ador	38.876

	Mejora de accesibilidad peatonal en Ctra. d'Alba	20.342
	Mejora de accesibilidad calle Álvarez de Sotomayor	17.000
	TOTAL	7.960.785

Tabla 7. Proyectos realizados en el municipio de València con su presupuesto

11. DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN

El sistema de gestión propuesto para los planes de acción incluye una sistemática para la evaluación y seguimiento de las medidas presentadas, basada en una serie de indicadores para valorar la evolución de las medidas propuestas y para soportar la toma de decisiones. Su seguimiento y actualización permitirá contrastar la validez de las actuaciones planteadas e identificar la necesidad de ajustes o de acciones complementarias a las presentadas.

Hay dos grupos de indicadores que son de común aplicación al conjunto de estrategias, programas y actuaciones propuestos, que son los siguientes:

- Evolución del número de personas afectadas por el ruido ambiental para los indicadores L_d , L_e , L_n y L_{den} en las áreas de intervención y en el conjunto del municipio.
- Inversión realizada por actuación ejecutada.

Estos dos conjuntos de indicadores serán los más importantes a la hora de valorar la efectividad de las medidas del plan de acción.

Los indicadores acústicos y las estadísticas de la afección del ruido ambiental sobre la población se actualizarán al menos con la próxima revisión del mapa estratégico de ruido del municipio. La información que aportan estos índices permitirá conocer la evolución de la contaminación acústica sobre el territorio y analizar la efectividad de las medidas ejecutadas en los ámbitos sobre los que se actúe.

La inversión realizada aportará información sobre el ritmo al que se ejecutan las medidas para la lucha contra el ruido. Además, la combinación de los indicadores acústicos con los de inversión permitirá el cálculo de otros indicadores de interés como la reducción del ruido en función del dinero invertido para una determinada zona o medida.

Además de los indicadores anteriormente descritos, que serán de común aplicación al conjunto de estrategias y programas de los que consta el plan de acción, se han definido una serie de indicadores para medir la evolución de las actuaciones propuestas en cada eje estratégico del plan, que se listan a continuación:

Indicadores asociados a las estrategias para la reducción del ruido debido a la movilidad:

- Número de vías en las que se reordena el tráfico viario de la ciudad
- Variación de las intensidades medias diarias de tráfico en las vías en las que se actúa con medidas de reducción y calzado de tráfico.
- Incremento de vías en la ciudad con limitación a 30 km/h
- Evolución de la oferta de plazas de Carga y Descarga
- Evolución del número de usuarios del transporte público
- Evolución de las frecuencias y tiempos de recorrido de la red de transporte público
- Número de nuevas actuaciones de peatonalización.
- Longitud total y superficie total de las calles y áreas peatonales y el porcentaje sobre la longitud de la red viaria urbana
- Evolución de la longitud total del viario específico para desplazamientos ciclistas
- Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas y del número bases y de bicicletas dentro del programa de préstamo.

- Evolución del número bases y de bicicletas dentro del programa de préstamo.
- Número de vehículos eléctricos o híbridos de la flota de transporte público.
- Número de infraestructuras de carga de vehículos eléctricos.

Indicadores asociados a las estrategias para un desarrollo urbanístico sostenible y lucha contra el ruido en obras y edificación

- Número de actuaciones para la reducción del impacto acústico originado infraestructuras de competencia de otras Administraciones.
- Número de denuncias de ciudadanos por ruidos de obras públicas en relación al número de obras públicas llevadas a cabo a cabo en el municipio.
- Número de denuncias de ciudadanos por ruidos de obras de edificación en relación al número de obras de edificación llevadas a cabo a cabo en el municipio.
- Porcentaje de licitaciones de obras públicas y de edificios de promoción municipal, en un periodo de cinco años, en las que se han introducido en el pliego de condiciones criterios acústicos puntuables, respecto al total de licitaciones en el mismo periodo.

Indicadores asociados a las estrategias para la mejora acústica de las actividades de ocio

- Nº de denuncias y quejas por ruido en actividades de ocio.
- Ratio de la evolución de las denuncias de actividades de ocio con respecto al número de actividades.
- Nº de denuncias y quejas por ruido en cada una de las zonas ZAS vigentes.

Indicador asociado a las estrategias para la mejora acústica de las actividades industriales y comerciales

- Número de denuncias o reclamaciones por año en materia de ruido y vibraciones vinculadas a actividades industriales y comerciales.

Indicadores asociados a las estrategias para la protección de zonas tranquilas

- Número de Zonas Tranquilas definidas en la ciudad.

Indicadores asociados a las estrategias para la concienciación ciudadana y formación a trabajadores para la lucha contra el ruido

- Número de campañas de concienciación ciudadana y de formación puestas en marcha.
- Número de jornadas informativas y de concienciación para la sensibilización de los escolares.
- Número de actividades dirigidas a la sensibilización frente al ruido de las actividades de ocio.
- Número de campañas, jornadas y acciones formativas dirigidas a colectivos profesionales públicos y privados.

Indicadores asociados a las estrategias en otros servicios de gestión municipal para la mejora frente al ruido

- Número de vehículos tradicionales de recogida de RSU, limpieza y jardinería sustituidos por otros con tecnologías más silenciosas.
- Evolución en el número de quejas y denuncias relacionadas con el ruido generado por las actividades de recogida de RSU, limpieza y jardinería.

Indicador asociado a las estrategias Smart City

- Número de proyectos anuales con influencia sobre el ruido ambiental relacionados con actuaciones de València como ciudad inteligente.