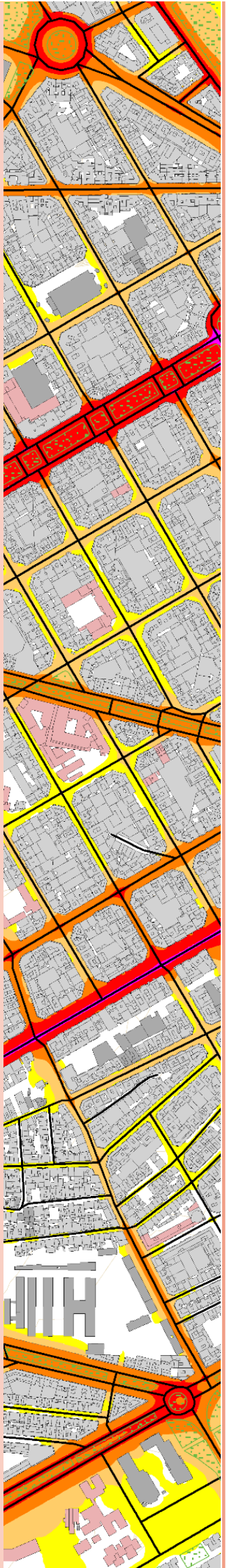


PLAN DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE VALENCIA

4ª FASE

AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

Audiotec
INGENIERÍA ACÚSTICA

ÍNDICE
MEMORIA

ÍNDICE 1
1. INTRODUCCIÓN 3
2. MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA 4
2.1. LEGISLACIÓN APLICABLE 4
2.1.1. NORMATIVA EUROPEA 4
2.1.2. NORMATIVA ESTATAL 4
2.1.3. NORMATIVA AUTONÓMICA 6
2.1.4. NORMATIVA MUNICIPAL 6
2.2. OTRA DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA 6
3. DATOS IDENTIFICATIVOS DEL PLAN DE ACCIÓN 7
4. AUTORIDAD RESPONSABLE 7
5. DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN: EL MUNICIPIO DE VALENCIA 8
5.1. TÉRMINO MUNICIPAL 8
5.2. ÁREA DE ESTUDIO 10
5.3. DIVISIÓN ADMINISTRATIVA 10
5.4. POBLACIÓN 14
5.5. CENTROS SENSIBLES A LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA 15
5.5.1. HOSPITALES 15
5.5.2. CENTROS EDUCATIVOS 16
5.6. FOCOS DE RUIDO 17
5.6.1. TRÁFICO RODADO 18
5.6.2. TRÁFICO FERROVIARIO 19
5.6.3. FUENTES INDUSTRIALES 20
5.6.4. ACTIVIDAD AEROPORTUARIA 21
6. ZONAS TRANQUILAS 22
7. OBJETIVOS DE MEJORA Y REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA 23
8. VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS 24
9. PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS EN EL PASADO Y MEDIDAS VIGENTES 25
10. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DEL MAPA ESTRATEGICO DE RUIDO. 31
10.1. INDICADORES CONTEMPLADOS 31
10.2. FOCOS DE RUIDO CONSIDERADOS 32
10.3. MAPAS DE RUIDO REPRESENTADOS 32
10.3.1. MAPAS DE ZONIFICACIÓN ACÚSTICA 33

10.3.2. MAPAS DE NIVELES SONOROS PARA Ld, Le, Ln y Lden 33
10.3.3. MAPAS DE EXPOSICIÓN AL RUIDO PARA Ld, Le, Ln y Lden 33
10.3.4. MAPAS DE CONFLICTO PARA Ld, Le, Ln y Lden 34
10.4. VALORES LÍMITE DE NIVELES SONOROS AMBIENTALES 35
10.5. ANÁLISIS DEL SUELO EXPUESTO 36
10.6. ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN EXPUESTA 41
10.7. ANÁLISIS DE EDIFICIOS SENSIBLES: HOSPITALES Y CENTROS EDUCATIVOS 49
10.8. DESCRIPCIÓN DE LOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS Y SITUACIONES QUE NECESITAN SER MEJORADAS 53
10.8.1 ZONAS DE CONFLICTO 53
10.8.2. IDENTIFICACIÓN DE ZONAS TRANQUILAS 56
10.8.3. IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS PRIORITARIAS DE ACTUACIÓN 56
11. RESUMEN DEL PROCESO DE INFORMACIÓN PUBLICA 57
12. MEDIDAS DE GESTIÓN O REDUCCIÓN DEL RUIDO 59
12.1. MEDIDAS DE CARÁCTER GENERAL 59
12.2. PLANES DE ACCIÓN ZONALES 112
12.3. RESUMEN DE COSTES 113
13. PERSONAS BENEFICIADAS DE LAS ACTUACIONES DEL PLAN 114
13.1. Resumen de la exposición al ruido de personas y viviendas calculados en el MER 114
13.2. Cálculo de los efectos sobre la salud 115
13.3. Reducción de efectos en la salud, en base a las relaciones dosis-efecto propuestas por la Organización Mundial de la Salud. 118
13.4. Reducción de personas que experimentarán una reducción de los niveles de ruido al que están expuestas, por la aplicación de las medidas del PAR 118
14. RESUMEN DE LOS INDICADORES PROPUESTOS PARA EL SEGUIMIENTO DE LA IMPLEMENTACIÓN Y RESULTADOS DEL PLAN 120
15. EQUIPO REDACTOR 121

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.

El MER de València fue actualizado recientemente, transcurridos cinco años desde su última elaboración y, en el presente documento, se presenta la actualización de la propuesta de los Planes de Acción en materia de contaminación acústica, dando de este modo cumplimiento a las exigencias que impone la legislación vigente en esta materia.

En la propuesta de Planes de Acción se plantean medidas para la lucha contra el ruido que prevén 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 del mapa de ruido se han tenido en cuenta tanto las disposiciones establecidas en el pliego de condiciones técnicas, como las normas de carácter reglamentario y técnico existentes tanto en España como en Europa.

2.1. LEGISLACIÓN 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.

- Directiva (UE) 2015/996 de la Comisión, de 19 de mayo de 2015, por la que se establecen métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

- Directiva Delegada (UE) 2021/1226 de la Comisión, de 21 de diciembre de 2020 por la que se modifica, para adaptarlo al progreso científico y técnico, el anexo II de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a los métodos comunes para la evaluación del ruido

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

- 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.

- Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica en Anexo II 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 del ruido ambiental,

- Orden PCM/542/2021, de 31 de mayo, por la que se modifica el Anexo III 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

Se modifican los métodos de cálculo del anexo II del Real Decreto 1513/2005 y se sustituyen por una metodología común desarrollada por la Comisión Europea a través del proyecto "Métodos comunes de evaluación del ruido en Europa (CNOSSOS-EU)".

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 Valenciana, 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. NORMATIVA MUNICIPAL

- Ordenanza municipal de protección contra la contaminación acústica:

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 23/02/23, publicado en BOP de fecha 16 de mayo de 2023.

La Ordenanza tiene por objeto 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 ciudadanas y de sus ciudadanos y mejorar la calidad de su medio ambiente.

2.2. OTRA DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

- Guía básica de recomendaciones para aplicación del método CNOSSOS-EU. Noviembre 2021. Actualizado septiembre 2022. MITERD-CEDEX.
- Guía para la aplicación del método CNOSSOS-EU en la modelización del ruido producido por las circulaciones ferroviarias en las infraestructuras de ADIF y ADIF AV. 1ª edición: marzo 2022 (Rev. 1). ADIF Alta Velocidad-Dirección Corporativa-Subdirección de Medio Ambiente.

3. DATOS IDENTIFICATIVOS DEL PLAN DE ACCIÓN

Título del Plan de Acción	Propuesta de los planes de acción en materia de contaminación acústica de Valencia
Identificador único	AP_ AG_ES_52_46250
Fecha de la información pública	Inicio:29/03/2025 Fin:29/04/2025
Fecha de aprobación	---
Fechas de inicio y fin de aplicación del PAR	Inicio: 18/01/2025 Fin: 18/01/2030

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.

Nombre de la Autoridad	Ajuntament de Valencia
Contacto	Servicio de mejora climática
Persona responsable de elaborar y aprobar el PAR	Carlos Mundina/Pleno Ayuntamiento
Cargo de los responsables de elaboración y aprobación del PAR	Concejal Delegado de Mejora Climática, Acústica y Eficiencia Energética/Pleno Ayuntamiento

5. DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN: EL MUNICIPIO DE VALENCIA

5.1. 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”

Término municipal de Valencia

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 ha modelado posteriormente, 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 quedando 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, sobretodo 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.

5.2. ÁREA DE ESTUDIO

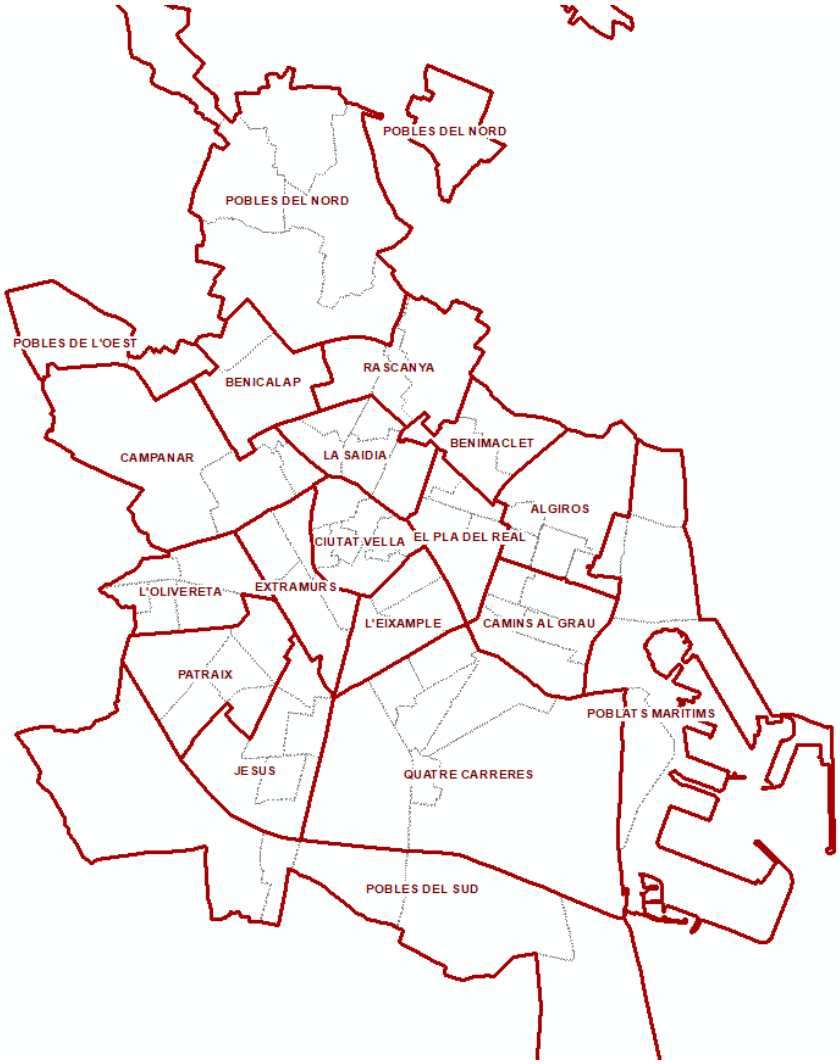
El anexo VII del Real Decreto 1513/2005, que establece los criterios para la delimitación de una aglomeración, indica que la entidad territorial básica sobre la que se definirá una aglomeración será el municipio. No obstante, el ámbito territorial de la aglomeración podrá ser inferior al del municipio, 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.

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.

5.3. 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:



Distritos y barrios 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 Valèncianes. 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 Cabanilles. 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 Lluis", "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 Valèncianes, 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".

5.4. POBLACIÓN

La población del municipio de València es de 797.665 habitantes, según datos del Padrón municipal de 2022.

DISTRITO	POBLACIÓN	SUPERFICIE (km^2)	DENSIDAD POBLACIÓN (hab/km^2)
Ciutat Vella	27983	1.69	16557.99
L´Eixample	42672	1.73	24665.90
Extramurs	48536	1.97	24637.56
Campanar	39164	5.21	7517.08
La Saïdia	47013	1.94	24233.51
El Pla del Real	30444	1.69	18014.20
L´Olivereta	48686	1.94	25095.88
Patraix	57798	2.87	20138.68
Jesús	51941	2.98	17429.87
Quatre Carreres	74555	11.31	6591.95
Poblats Marítims	55486	8.22	6750.12
Camins al Grau	65552	2.36	27776.27
Algirós	35874	2.94	12202.04
Benimaclet	28064	1.55	18105.81
Rascanya	53566	2.6	20602.31
Benicalap	47752	2.2	21705.45
Pobles del Nord	6744	14.36	469.64
Pobles de l´Oest	14546	1.93	7536.79
Pobles del Sud	21289	64.9	328.03
TOTAL Término Municipal de València	**797665**	**134.47**	**5931,92**

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, concretamente registra 837 habitantes más que en el año 2002, seguido del distrito de Benicalap, que ha crecido 621 habitantes, 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 Poblats Marítims con 1590 personas menos.

5.5. 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.

5.5.1. HOSPITALES

En la realización del Mapa de Ruido de València se han tenido en cuenta los edificios de uso sanitario en los que existe hospitalización de pacientes. La información sobre centros de atención hospitalaria se ha obtenido del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. Catálogo Nacional de Hospitales.

València cuenta con 14 hospitales que suman un total de 4050 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	1000	Quatre Carreres
Hospital Universitario Dr. Peset	539	Patraix
Hospital Arnau de Vilanova	282	Campanar
Hospital Clínico Universitario	582	El Pla del Real
Clínica Imske	33	Quatre Carreres
Consorcio Hospital General Universitario de València	546	L'Olivereta
Hospital Casa de la Salud	192	Camins al Grau
Centro habilitado Ernest Lluch	165	Campanar
Fundación Instituto Valènciano 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	Nº CAMAS	DISTRITO
Hospital Pare Jofre	125	Patraix
TOTAL	4153	

Hospitales del municipio de València.

5.5.2. CENTROS EDUCATIVOS

En la realización del Mapa Estratégico de Ruido de València se han tenido en cuenta los edificios de uso docente de la ciudad, centros de educación infantil, colegios públicos y privados, institutos de educación secundaria, centros de formación profesional, etc.

La información sobre centros docentes se ha obtenido a través de la Consellería d'Educació, Formació i Ocupació de la Generalitat Valènciana, así como por medio de la web de educación del Ayuntamiento de València.

Según datos de la Oficina de Estadística del Ayuntamiento de València, actualizados en el curso 2020/2021, 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 523, utilizados por un total de 131.453 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	19	5.924
2.Eixample	36	9.685
3.Extramurs	44	11.822
4.Campanar	37	9.333
5.La Saïdia	31	10.229
6.El Pla del Real	23	6.301
7.L'Olivereta	35	11.939
8.Patraix	26	6.101
9.Jesús	27	7.577
10.Quatre Carreres	39	10.662
11.Poblats Marítims	38	6.418
12.Camins al Grau	38	8.847

DISTRITO	CENTROS EDUCATIVOS	ALUMNOS
13.Algirós	25	5.861
14.Benimaclet	21	3.639
15.Rascanya	31	6.752
16.Benicalap	20	4.325
17.Pobles del Nord	5	558
18.Pobles de L'Oest	10	2.491
19.Pobles del Sud	17	2.989
TOTAL	523	131.453

Relación de centros educativos por distritos del término municipal de València

5.6. 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, y las actividades industriales en las que se incluye la actividad portuaria. La huella acústica del aeropuerto apenas afecta al término municipal, tan solo el período Lden, por lo que no se destaca como foco de ruido.

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

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 Valèncianes, 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.

Plaza del Ayuntamiento, zona sur de Ciutat Vella

5.6.2. 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 siguiente figura, se representa el trazado de la red del ferrocarril y del tranvía considerado en el MER.

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.

5.6.3. FUENTES INDUSTRIALES

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 distancia suficiente 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.

Vista aérea del Puerto de València

5.6.4. 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 aeropuerto importante 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.

6. ZONAS TRANQUILAS

La Ley 37/2003 del Ruido propone las siguientes definiciones de Zonas Tranquilas:

- Zonas tranquilas en las aglomeraciones: Espacios en los que no se supere un valor, a fijar por el Gobierno, de un determinado índice acústico.
- Zonas tranquilas en campo abierto: Espacios no perturbados por ruido procedente del tráfico, las actividades industriales o las actividades deportivo-recreativas.

Una Zona Tranquila en aglomeración es un área urbana cuyo uso y función actual o futura requiere un entorno acústico específico, que contribuye al bienestar de la población. El objetivo final de la creación de zonas tranquilas es proporcionar áreas donde las personas puedan escapar de los factores de estrés ambiental urbano. En conclusión, que puedan contribuir a reducir el estrés y mejorar el bienestar.

El Real Decreto 1367/2007 establece en su Artículo 14.4, como objetivo de calidad acústica aplicable a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto, mantener en dichas zonas los niveles sonoros por debajo de los valores de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, disminuido en 5 decibelios, tratando de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.

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.

En la actualidad Valencia no tiene declaradas Zonas Tranquilas, si bien el municipio cuenta con un importante número de zonas verdes, parques y jardines que, por sus características, son candidatos a ser declarados en un futuro Zonas Tranquilas.

7. OBJETIVOS DE MEJORA Y REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

La Instrucción técnica del MITERD recoge en su punto 2.9 que las autoridades competentes deben establecer, en sus planes de acción, objetivos de reducción y mejora de la situación acústica. Estos objetivos deben ser concretos, relativos al área de actuación del PAR y particularizados a su periodo de vigencia.

Una referencia para tener en cuenta para el establecimiento de estos objetivos es la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las Regiones, "La senda hacia un planeta sano para todos, Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»"

Este plan de acción de la UE establece, entre sus metas, "Con arreglo al Derecho de la Unión, las ambiciones del Pacto Verde en sinergia con otras iniciativas, de aquí a 2030 la UE debe reducir en un 30 % el porcentaje de población que sufre molestias crónicas por el ruido del transporte". En el caso de la reducción de ruido en aglomeraciones, está demostrado que estos objetivos son extremadamente ambiciosos.

Los objetivos que se prevén alcanzar, dentro de una estrategia de mejora y reducción de la contaminación acústica a largo plazo, la cual se incluye en el anexo V del Real Decreto 1513/2005, **se estima en una disminución de un 10% de la población afectada por ruido ambiental.**

8. 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

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”.

9. PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS EN EL PASADO Y MEDIDAS VIGENTES

El Ayuntamiento de València está comprometido con sus ciudadanos en materia de reducción del impacto acústico existente, y es uno de los municipios precursores en aplicar medidas en este ámbito. Prueba de ello es que ya en 1.993 se realizó un estudio de los niveles de ruido diurnos y nocturnos producidos por el tráfico en siete zonas de la ciudad de 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, la zona Woody y la de Juan Llorens se declararon también 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, se amplió también la Red de Vigilancia y Prevención de la Contaminación Acústica de la ciudad de València, durante este periodo.

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.

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

En el año 2010, los Planes de Acción en materia de Contaminación Acústica del término Municipal de València fueron aprobados. 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.

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 Valenciana.

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 parte del distrito de Ciutat Vella, 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, donde 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.

En el año 2017 se aprueba la tercera actualización del Mapa Estratégico de Ruido de València, donde se realiza una evaluación global de la exposición a la contaminación acústica de la ciudad. Posteriormente, se revisaron los correspondientes planes de acción contra el ruido.

Entre las principales actuaciones realizadas en el municipio en los últimos años para reducir la contaminación acústica se encuentran las siguientes, clasificadas por distritos:

DISTRITO 1. CIUTAT VELLA

- Reforma y peatonalización de la Plaza del Ayuntamiento y de la Plaza de la Reina
- Reorganización de las zonas de estacionamiento
- Intercambiador de autobuses de la calle Xátiva
- Reurbanización de la Avenida del Oeste
- Reforma del Parque de Calle Vinatea

- Gestión del Ruido en la Plaza del Tossal.

DISTRITO 2. EIXAMPLE

- Reurbanización integral de la Calle Isabel la Católica
- Remodelación de la Plaza del Barón Cortés
- Instalación de una red de sensores acústicos y paneles informativos en Ruzafa
- Proyecto piloto de monitorización en el mercado de Ruzafa
- Carril ciclista y arbolado en la Gran Vía de Germanías

DISTRITO 3. EXTRAMURS

- Instalación de bancos en las calles Palleter, Àngel Guimerà, Joan Llorenç y Martí L´Humà
- Proyecto de implantación de contenedores de basura soterrados
- Remodelación del Parque de Santa María Micalea/Joan.
- Carril bici en las grandes vías de Ferrán el Catòlic – Ramón i Cajal

DISTRITO 4. CAMPANAR

- Creación de un carril bici y zona verde en las avenidas General Avilés y Maestro Rodrigo.

DISTRITO 5. LA SAÏDIA

- Rehabilitación del mercado de San Pedro Nolasco
- Carril bici en la Avenida de Primat Reig

DISTRITO 6. EL PLÀ DEL REAL

- Remodelación del Paseo de la Alameda
- Construcción de un carril bici bidireccional en la Avenida del Cardenal Benlloch
- Reforma integral del Paseo de la Alameda
- Carril bici en la Avenida de Primat Reig

DISTRITO 7. L'OLIVERETA

- Reforma de la calle Navarro Cabanes
- Traslado del paso de peatones del Paseo Pechina
- Instalación de unos medidores de contaminación en la Avenida del Cid.

DISTRITO 8. PATRAIX

- Aparcamiento de bicicletas en el barrio de Patraix
- Renovación del parque infantil de la calle Manuel Simó
- Continuación del carril bici de Avenida Tres Cruces en la intersección con calle Tres Forques.
- Control del ruido y de la contaminación atmosférica en un punto del distrito.

DISTRITO 9. JESÚS

- Carril bici bidireccional en la calle Jesús
- Reasfaltado del carril bici de la calle Uruguay

DISTRITO 10. QUATRE CARRERES

- Renovación de la Plaza Sor Guillermina
- Renovación de varias calles en el barrio de Monteolivete
- Conexión de carril bici

DISTRITO 11. POBLATS MARÍTIMS

- Rehabilitación del carril bici en el Passeig Marítim

DISTRITO 12. CAMINS AL GRAU

- Eliminación del cuello de botella en acera de la calle de Aben Al-Abbar
- Reurbanización de la calle Ramiro de Maeztu
- Construcción de un jardín municipal en calle Siete Aguas, Rodrigo Pertegás e Islas Canarias.
- Adecuación del parque de las Calles Borriol – Los Leones.

DISTRITO 13. ALGIRÓS

- Reforma en la calle José María Haro
- Creación de una plaza entre calle Campoamor, Jalance y Josep D´Orga
- Instalación de asientos en la calle Pedro de València

DISTRITO 14. BENIMACLET

- Carril bici en la Avenida de Primat Reig
- Instalación de paneles informativos para uso de la ciudadanía en espacios públicos.

DISTRITO 15. RASCANYA

- Modificación del carril bici situado entre la Avenida Constitución y la Avenida Juan XXIII
- Reurbanización de la calle Duque de Mandas

- Rehabilitación del entorno del Parque Huerta Sant Miquels del Reis
- Carril bici en la Avenida de Primat Reig

DISTRITO 16. BENICALAP

- Creación de un jardín en el entorno de las calles Juan XXIII, Periodista Gil Sumbiela y San José de Pignatelli.

DISTRITO 17. POBLES DEL NORD

- Acondicionamiento de algunas calles de Benifaraig
- Pacificación del tráfico rodado en la Avenida del Palmaret
- Reasfaltado del camino de Masalfasar en la pedania de Mahuella
- Urbanización de la zona peatonal de la Plaza del Soñador en Massarrojos
- Cinturón ciclista que una las pedanías de l'Horta Nort entre ellas y el cinturón ciclista de València

DISTRITO 18. POBLES DE L'OEST

- Instalación de bancos en Benimamet

- Implantación de pasos de peatones sobreelevados y dispositivos para calmar el tráfico en diversas calles de Benimamet
- Peatonalización del entorno del mercado de Benimamet
- Urbanización accesos CEIP Benimamet.

DISTRITO 19. POBLES DEL SUD

- Inclusión del Parque de La Albufera como espacio natural de especial protección contra la contaminación acústica
- Anteproyecto para el parque de la calle Ador
- Ampliación y mejora de accesibilidad peatonal en Ctra. d'Alba
- Ampliación y mejora de accesibilidad peatonal en calle Álvarez de Sotomayor

Además, se han realizado diversas actuaciones globales en la cuidad con un impacto positivo respecto a la reducción del ruido ambiental. Entre las más relevantes se encuentran las siguientes:

- Implantación de Zonas 30
- Instalación de reductores de la velocidad
- Renovación de la flota de autobuses
- Ampliación y mejora de los caminos escolares
- Medidas para favorecer el uso de la bicicleta
- Campañas de concienciación ciudadana en materia de movilidad sostenible
- Campañas escolares de concienciación contra el ruido "Mutis…Controla tu ruido"
- Soterramiento de contenedores de RSU
- Proyecto "València al Minut"
- Proyecto para la gestión eficiente de estacionamiento
- Proyecto Impulso VLCI
- Fomento de la intermodalidad y mejoras en la coordinación del transporte urbano e interurbano
- Red de transporte público competitiva
- Identificación de zonas tranquilas y cuidado de éstas
- Redacción de nueva Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica
- Redacción de nueva Ordenanza Municipal de convivencia

La evolución de la población afectada por ruido ambiental que ha experimentado la ciudad de Valencia se puede estimar mediante la comparación de las estadísticas del MER de 1ª fase 1 con las de 4ª fase.

Para el indicador Ld, la población afectada por ruido total en el MER de fase 1 se estimó en un 44,22%, mientras que en el MER de fase 4 el porcentaje se redujo hasta el 12,08%.

Para el indicador Le, en el MER de 1ª Fase la población afectada por el ruido total era del 46,01%, y en el MER de 4ª fase del 12,20%.

Por último, para el indicador Ln, la evolución de la población afectada por ruido total se ha reducido desde el 40,73% (MER fase1) al 24,96% (MER fase4).

10. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DEL MAPA ESTRATEGICO DE RUIDO.

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.

10.1. 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 Lden y Ln, 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 Lden y Ln.

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:

- **Lday (L_d)** 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.
- **Levening (L_e)** 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.
- **Lnight (L_n)** 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.
- **Lden** (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:

  $$\textbf{\textit{Lden}}=10\ Log\ (1/24)\ (12x10^{L_{day}/10} +4x10^{(L_{evening}+5)/10} +8x10^{(L_{night}+10)/10})$$

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.

10.2. FOCOS DE RUIDO CONSIDERADOS

Los mapas estratégicos de ruido hacen especial hincapié en el ruido procedente de:

El tráfico rodado,

El tráfico ferroviario,

Los aeropuertos, y

Los 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, y las actividades industriales en las que se incluye la actividad portuaria. El aeropuerto su huella acústica apenas afecta al término municipal, tan solo el periodo Lden, por lo que no se destaca como foco de ruido.

En el apartado 3, que trata sobre la descripción de la aglomeración, se describe con mayor grado de detalle los focos de ruido contemplados en el presente trabajo.

10.3. MAPAS DE RUIDO REPRESENTADOS

Un mapa estratégico de ruido de una aglomeración, según la Directiva END se trata de un conjunto de mapas independientes de los focos de ruido considerados y de cada uno de los diferentes índices de ruido para la delimitación de la aglomeración. Los mapas de ruido representan la situación acústica del año inmediatamente anterior al de aprobación. Por lo tanto, para este caso, se refiere a los focos sonoros considerados durante el año 2022.

A partir de la delimitación de la zona de estudio, se ha determinado una red de cuadrículas para cubrir el área total considerada. Una vez definidas estas cuadrículas, para cada colección de mapas se representa un mapa de distribución de cuadrículas en donde figuran las cuadrículas representadas frente a las no representadas, según la presencia de información o no de cada tipo de foco de ruido representado. Los tipos de planos que se presentan son los siguientes:

10.3.1. MAPAS DE ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

Se trata de una colección de mapas en los que se representan las distintas áreas acústicas, según el artículo 8.2 de la Ley 5/2009, de 4 de junio; y según lo establecido en la Ley 37/2003, del Ruido, de las que se compone cada aglomeración objeto de estudio. Esta división se hará de acuerdo a lo expuesto anteriormente en el apartado de Zonificación Acústica.

10.3.2. MAPAS DE NIVELES SONOROS PARA Ld, Le, Ln y Lden

En estos mapas se representan las líneas isófonas (líneas que delimitan áreas con el mismo nivel sonoro), en los periodos de día, tarde, noche y 24 horas y para cada uno de los focos de ruido establecidos (tráfico rodado, tráfico de ferrocarril, industrial y total).

La representación gráfica de los mapas correspondientes al periodo día, tarde y 24 horas, se realiza a partir de los siguientes rangos, y según la siguiente gama de colores:

En cambio para periodo noche varían dichos rangos y gama de colores, ampliándose en niveles inferiores y reduciéndose por los superiores:

Los colores empleados son los establecidos en el documento “Instrucciones para la entrega de los datos asociados a los mapas estratégicos de ruido. Aglomeraciones,” emitido por el Ministerio de Medio Ambiente.

10.3.3. MAPAS DE EXPOSICIÓN AL RUIDO PARA Ld, Le, Ln y Lden

Estos mapas tienen por objeto presentar el nivel de ruido al que están sometidas las fachadas de los edificios por rangos según una escala de colores. Los mapas contienen información sobre los niveles de ruido evaluados para cada uno de los indicadores y sobre la población afectada.

La representación gráfica de los mapas de exposición correspondientes a periodo día, tarde y 24 horas, se realiza a partir de los siguientes rangos, y según la siguiente gama de colores:

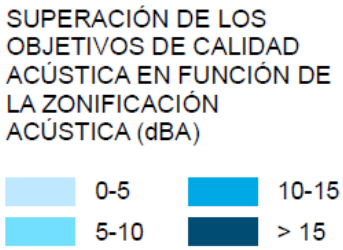
Para periodo noche varían dichos rangos y gama de colores, ampliándose en niveles inferiores y reduciéndose por los superiores:

Los mapas de exposición incluyen tanto información gráfica de las fachadas afectadas de edificios según el nivel sonoro al que están expuestas, como información de estadísticas de población afectada por el ruido total en los distintos periodos.

10.3.4. MAPAS DE CONFLICTO PARA Ld, Le, Ln y Lden

La función de estos mapas es detectar las zonas de conflicto. De esta manera se identifican todas aquellas áreas que superan los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa.

La representación gráfica de los mapas de conflicto se realiza a partir de los siguientes rangos, y según la siguiente gama de colores:



10.4. 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 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.

10.5. ANÁLISIS DEL SUELO EXPUESTO

En este apartado, se analiza 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, 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 134,47 km2.

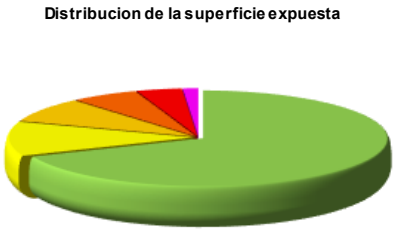
Sobre la superficie de suelo urbano y urbanizable se han calculado las estadísticas de suelo expuesto para cada foco de ruido y para los cuatro indicadores. Los datos obtenidos se representan en forma de tabla, en rangos de cinco decibelios, según establece la tabla de valores objetivo para el ruido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

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

Término Municipal de Valencia
Superficie total: 134,47 km²

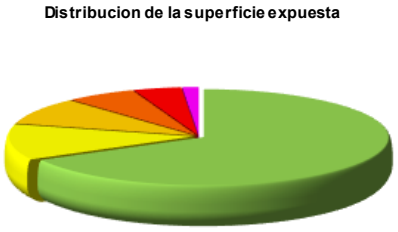
DIA (Ld)

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 55	92.44	68.74
55 - 60	15.6	11.6
60 -65	11.24	8.36
65 - 70	7.99	5.94
70 - 75	5.39	4.01
> 75	1.81	1.35



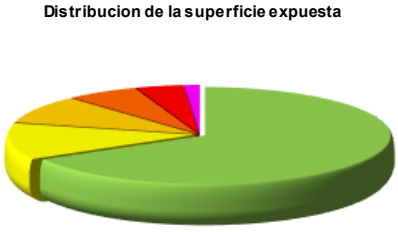
TARDE (Le)

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 55	90.24	67.11
55 - 60	16.15	12.01
60 -65	12.19	9.07
65 - 70	8.3	6.17
70 - 75	5.67	4.22
> 75	1.92	1.43



NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 50	89.74	66.74
50 - 55	16.27	12.1
55 -60	12.64	9.4
60 - 65	8.41	6.25
65 - 70	5.6	4.16
> 70	1.81	1.35



Lden

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 55	80.84	60.12
55 - 60	15.97	11.88
60 -65	14.77	10.98
65 - 70	10.53	7.83
70 - 75	7.4	5.5
> 75	4.96	3.69

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

Término Municipal de Valencia
Superficie total: 134,47 km²

DIA (Ld)

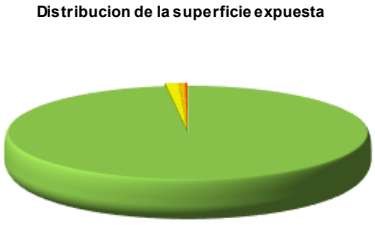
dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 55	131.83	98.04
55 - 60	1.61	1.2
60 -65	0.76	0.57
65 - 70	0.24	0.18
70 - 75	0.03	0.02
> 75	0	0

TARDE (Le)

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 55	131.26	97.61
55 - 60	1.92	1.43
60 -65	0.87	0.65
65 - 70	0.35	0.26
70 - 75	0.07	0.05
> 75	0	0

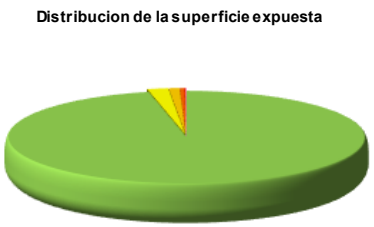
NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 50	131.85	98.05
50 - 55	1.61	1.2
55 -60	0.72	0.54
60 - 65	0.25	0.19
65 - 70	0.04	0.03
> 70	0	0



Lden

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 55	129.86	96.57
55 - 60	2.55	1.9
60 -65	1.33	0.99
65 - 70	0.56	0.42
70 - 75	0.15	0.11
> 75	0.02	0.01



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

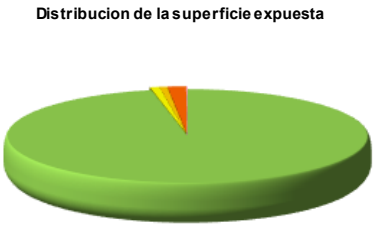
Término Municipal de Valencia
Superficie total: 134,47 km²

DIA (Ld)

dBA	Superficie expuesta (km^2)	%
< 55	129.61	96.39
55 - 60	1.22	0.91
60 -65	0.9	0.67
65 - 70	1.7	1.26
70 - 75	1.03	0.77
> 75	0.01	0.01

TARDE (Le)

dBA	Superficie expuesta (km^2)	%
< 55	130.12	96.77
55 - 60	1.12	0.83
60 -65	0.93	0.69
65 - 70	2.23	1.66
70 - 75	0.06	0.04
> 75	0.01	0.01



NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km^2)	%
< 50	128.86	95.83
50 - 55	2.27	1.69
55 -60	1.34	1
60 - 65	1.81	1.35
65 - 70	0.18	0.13
> 70	0.01	0.01

Lden

dBA	Superficie expuesta (km^2)	%
< 55	127.93	95.14
55 - 60	2.16	1.61
60 -65	1.27	0.94
65 - 70	1.19	0.88
70 - 75	1.9	1.41
> 75	0.02	0.01

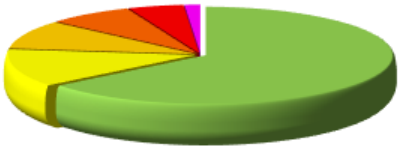
Los resultados obtenidos para el **ruido total** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Superficie total: 134,47 km²

DIA (Ld)

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 55	86.45	64.29
55 - 60	16.91	12.58
60 -65	12.79	9.51
65 - 70	10.02	7.45
70 - 75	6.48	4.82
> 75	1.82	1.35

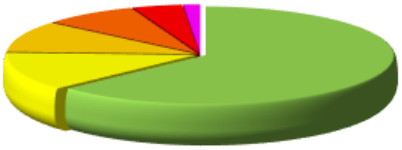
Distribucion de la superficie expuesta



TARDE (Le)

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 55	84.74	63.02
55 - 60	17.11	12.72
60 -65	13.88	10.32
65 - 70	10.97	8.16
70 - 75	5.83	4.34
> 75	1.94	1.44

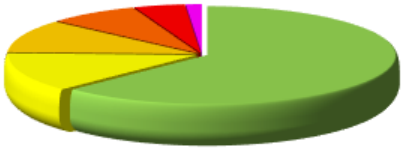
Distribucion de la superficie expuesta



NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 50	84.2	62.62
50 - 55	17.43	12.96
55 -60	14.6	10.86
60 - 65	10.53	7.83
65 - 70	5.88	4.37
> 70	1.83	1.36

Distribucion de la superficie expuesta



Lden

dBA	Superficie expuesta (km²)	%
< 55	75.01	55.78
55 - 60	16.17	12.02
60 -65	16.39	12.19
65 - 70	12.36	9.19
70 - 75	9.49	7.06
> 75	5.05	3.76

Distribucion de la superficie expuesta

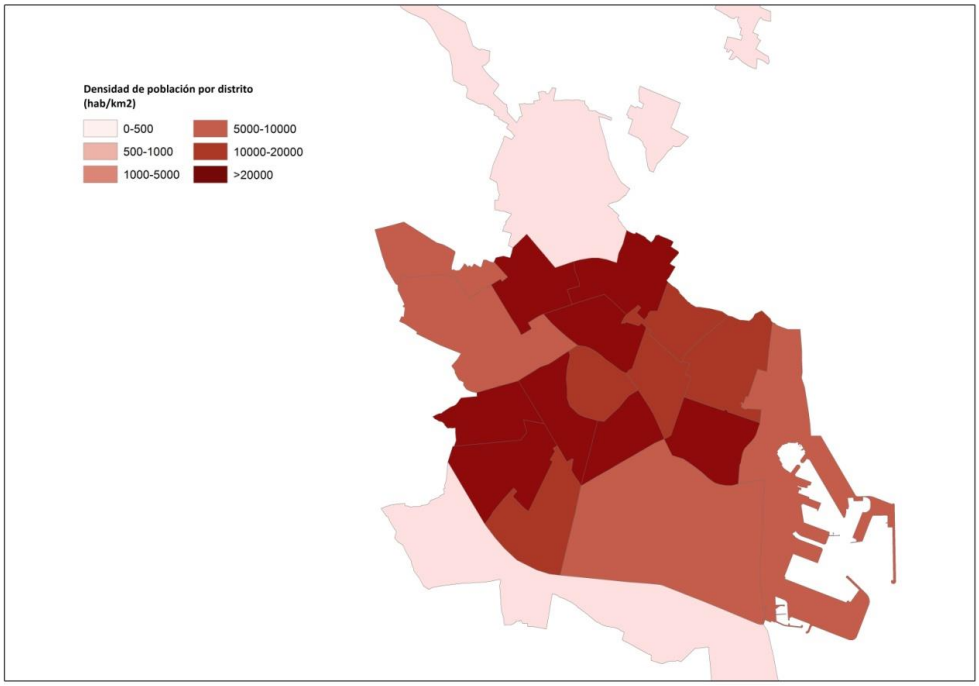
10.6. ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN EXPUESTA

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, según datos de 2022 facilitados por el Ayuntamiento, encontrando el censo detallado, tanto de la ciudad como de cada uno de los distritos. València tiene una población de 797.665 habitantes, repartida en 19 distritos, siendo la densidad de población aproximada de 5931 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 419.930 viviendas.

En la siguiente figura, se muestra una representación gráfica con la densidad de población según el 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: 797665

DIA (Ld)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	4310	54.03
55 - 60	1669	20.92
60 -65	1039	13.02
65 - 70	716	8.98
70 - 75	239	3
> 75	4	0.05

Distribucion de la población expuesta

TARDE (Le)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	4235	53.09
55 - 60	1714	21.49
60 -65	1060	13.29
65 - 70	716	8.98
70 - 75	247	3.1
> 75	5	0.06

Distribucion de la población expuesta

NOCHE (Ln)

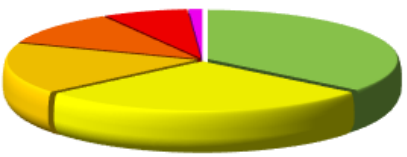
dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 50	4383	54.95
50 - 55	1622	20.33
55 -60	1037	13
60 - 65	707	8.86
65 - 70	225	2.82
> 70	3	0.04

Distribucion de la población expuesta

Lden

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	2851	35.74
55 - 60	2243	28.12
60 -65	1328	16.65
65 - 70	886	11.11
70 - 75	577	7.23
> 75	92	1.15

Distribucion de la población expuesta



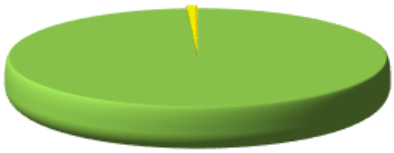
Los resultados obtenidos para el ruido debido al **tráfico ferroviario** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Población total: 797.665

DIA (Ld)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7902	99.06
55 - 60	62	0.78
60 -65	13	0.16
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0

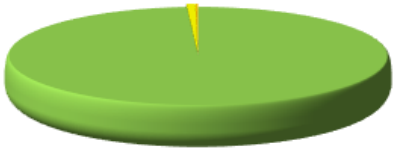
Distribucion de la población expuesta



TARDE (Le)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7900	99.03
55 - 60	60	0.75
60 -65	17	0.21
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0

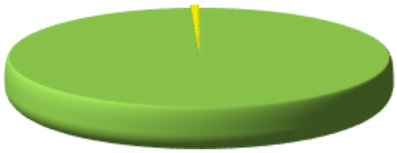
Distribucion de la población expuesta



NOCHE (Ln)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 50	7920	99.29
50 - 55	52	0.65
55 -60	5	0.06
60 - 65	0	0
65 - 70	0	0
> 70	0	0

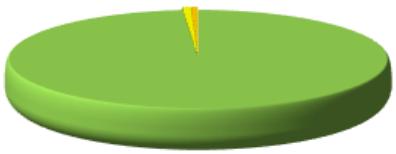
Distribucion de la población expuesta



Lden

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7873	98.7
55 - 60	58	0.73
60 -65	46	0.58
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0

Distribucion de la población expuesta



Para el ruido debido a las **actividades industriales** no existe población expuesta, a consecuencia de las distancias que existen entre las áreas industriales y las zonas habitadas.

Término Municipal de Valencia
Población total: 797665

DIA (Ld)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7977	100
55 - 60	0	0
60 -65	0	0
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0

Distribucion de la población expuesta

TARDE (Le)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7977	100
55 - 60	0	0
60 -65	0	0
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0

Distribucion de la población expuesta

NOCHE (Ln)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 50	7977	100
50 - 55	0	0
55 -60	0	0
60 - 65	0	0
65 - 70	0	0
> 70	0	0

Distribucion de la población expuesta

Lden

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7977	100
55 - 60	0	0
60 -65	0	0
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0

Distribucion de la población expuesta

Los resultados obtenidos para **tráfico aéreo** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Población total: 797665

DIA (Ld)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7977	100
55 - 60	0	0
60 -65	0	0
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0

Distribucion de la población expuesta

TARDE (Le)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7977	100
55 - 60	0	0
60 -65	0	0
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0

Distribucion de la población expuesta

NOCHE (Ln)

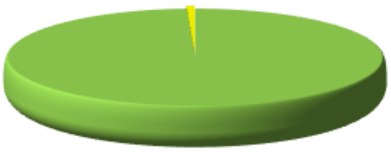
dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 50	7977	100
50 - 55	0	0
55 -60	0	0
60 - 65	0	0
65 - 70	0	0
> 70	0	0

Distribucion de la población expuesta

Lden

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7919	99.27
55 - 60	58	0.73
60 -65	0	0
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0

Distribucion de la población expuesta



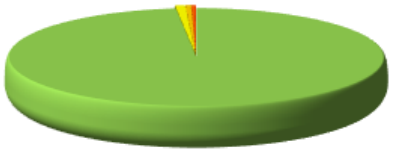
Los resultados obtenidos para el ruido debido a los **grandes ejes viarios** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Población total: 797665

DIA (Ld)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7837	98.24
55 - 60	69	0.86
60 -65	39	0.49
65 - 70	28	0.35
70 - 75	4	0.05
> 75	0	0

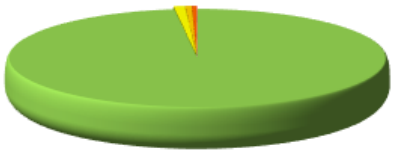
Distribucion de la población expuesta



TARDE (Le)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7822	98.06
55 - 60	77	0.97
60 -65	44	0.55
65 - 70	30	0.38
70 - 75	4	0.05
> 75	0	0

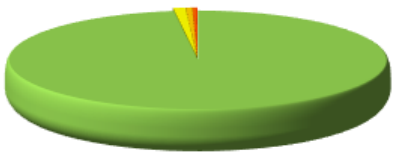
Distribucion de la población expuesta



NOCHE (Ln)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 50	7816	97.98
50 - 55	82	1.03
55 -60	45	0.56
60 - 65	30	0.38
65 - 70	4	0.05
> 70	0	0

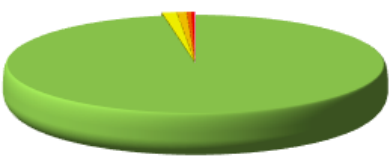
Distribucion de la población expuesta



Lden

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7756	97.23
55 - 60	100	1.25
60 -65	65	0.81
65 - 70	33	0.41
70 - 75	21	0.26
> 75	2	0.03

Distribucion de la población expuesta

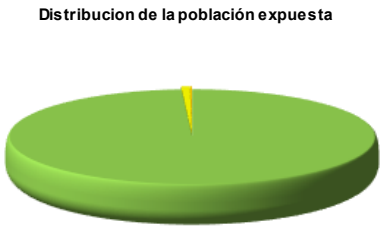


Los resultados obtenidos para el ruido debido a los **grandes ejes ferroviarios** son los siguientes:

Término Municipal de Valencia
Población total: 797665

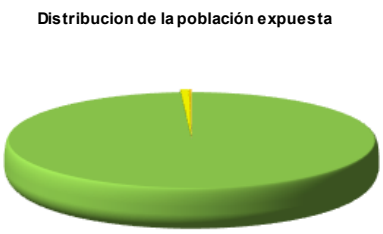
DIA (Ld)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7902	99.06
55 - 60	62	0.78
60 -65	13	0.16
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0



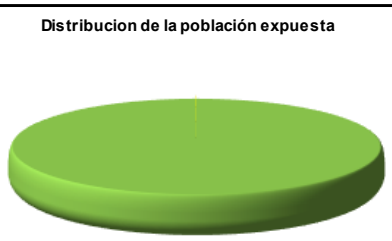
TARDE (Le)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7900	99.03
55 - 60	60	0.75
60 -65	17	0.21
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0



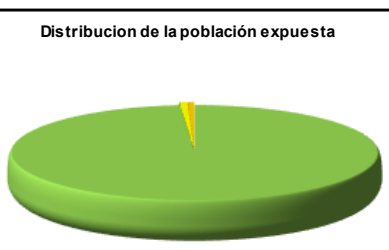
NOCHE (Ln)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 50	7973	99.95
50 - 55	4	0.05
55 -60	0	0
60 - 65	0	0
65 - 70	0	0
> 70	0	0



Lden

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	7873	98.7
55 - 60	58	0.73
60 -65	46	0.58
65 - 70	0	0
70 - 75	0	0
> 75	0	0



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

Término Municipal de Valencia
Población total: 797665

DIA (Ld)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	4262	53.43
55 - 60	1681	21.07
60 -65	1070	13.41
65 - 70	719	9.01
70 - 75	240	3.01
> 75	5	0.06

Distribucion de la población expuesta

TARDE (Le)

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	4181	52.41
55 - 60	1731	21.7
60 -65	1092	13.69
65 - 70	720	9.03
70 - 75	248	3.11
> 75	5	0.06

Distribucion de la población expuesta

NOCHE (Ln)

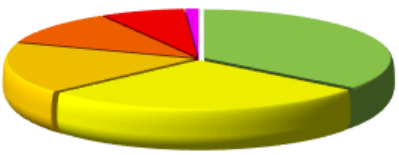
dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 50	4339	54.39
50 - 55	1647	20.65
55 -60	1053	13.2
60 - 65	709	8.89
65 - 70	225	2.82
> 70	4	0.05

Distribucion de la población expuesta

Lden

dBA	Población expuesta (centenas)	%
< 55	2825	35.41
55 - 60	2228	27.93
60 -65	1351	16.94
65 - 70	903	11.32
70 - 75	578	7.25
> 75	92	1.15

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
419.930	50.702	51.192	104.748	82.794
%	12,07	12,19	24,47	19.72

10.7. ANÁLISIS DE EDIFICIOS SENSIBLES: HOSPITALES Y CENTROS EDUCATIVOS

En este apartado, se presentan los resultados correspondientes a la afección por ruido de los edificios sensibles –centros educativos y hospitales-, dato obtenido a partir de los mapas de niveles sonoros del municipio. Para ello se selecciona el receptor en fachada de mayor rango para cada centro y para cada indicador de ruido.

A continuación se presenta una gráfica con los resultados correspondientes a los centros hospitalarios del municipio de València.

Término Municipal de Valencia
Centros hospitalarios: 13

DIA (Ld)

dBA	Centros hospitalarios expuestos	%
< 55	1	7.69
55 - 60	3	23.08
60 -65	5	38.46
65 - 70	2	15.38
70 - 75	2	15.38
> 75	0	0

TARDE (Le)

dBA	Centros hospitalarios expuestos	%
< 55	1	7.69
55 - 60	3	23.08
60 -65	5	38.46
65 - 70	2	15.38
70 - 75	2	15.38
> 75	0	0

NOCHE (Ln)

dBA	Centros hospitalarios expuestos	%
< 50	1	7.69
50 - 55	3	23.08
55 -60	5	38.46
60 - 65	3	23.08
65 - 70	1	7.69
> 70	0	0

Lden

dBA	Centros hospitalarios expuestos	%
< 55	0	0
55 - 60	2	15.38
60 -65	2	15.38
65 - 70	5	38.46
70 - 75	4	30.77
> 75	0	0

En la tabla se indican los rangos a los que se encuentran expuestos cada uno de los centros hospitalarios del municipio, para los indicadores Ld, Le, Ln y Lden:

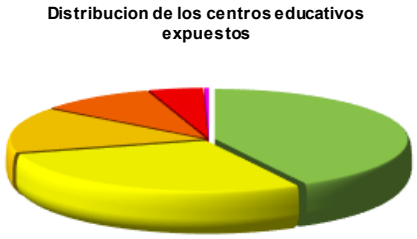
Centros Hospitalarios	Indicador de Ruido			
	Ld	Le	Ln	Lden
CONSORCIO HOSPITAL GENERAL UNIVERSITARIO DE VALENCIA	70-75	70-75	65-70	70-75
HOSPITAL 9 DE OCTUBRE	60-65	60-65	55-60	65-70
FUNDACION INSTITUTO VALENCIANO DE ONCOLOGIA	60-65	60-65	55-60	65-70
HOSPITAL UNIVERSITARIO DR. PESET ALEIXANDRE	60-65	60-65	55-60	65-70
HOSPITAL CLINICO UNIVERSITARIO DE VALENCIA	70-75	70-75	60-65	70-75
HOSPITAL VIRGEN DEL CONSUELO	55-60	55-60	50-55	55-60
HOSPITAL UNIVERSITARIO Y POLITECNICO LA FE	60-65	60-65	55-60	65-70
HOSPITAL QUIRONSALUD VALENCIA	65-70	65-70	60-65	70-75
HOSPITAL CATOLICO CASA DE SALUD	65-70	65-70	60-65	70-75
HOSPITAL PARE JOFRE	60-65	60-65	55-60	65-70
HOSPITAL ARNAU DE VILANOVA	<55	<55	<50	55-60
CLINICA IMSKE	55-60	55-60	50-55	60-65
CENTRO HABILITADO ERNEST LLUCH	55-60	55-60	50-55	60-65

Para los centros educativos localizados en edificios aislados (523 centros) se obtienen los siguientes resultados:

Término Municipal de Valencia
Centros educativos: 523

DIA (Ld)

dBA	Centros educativos expuestos	%
< 55	221	42.26
55 - 60	149	28.49
60 -65	76	14.53
65 - 70	51	9.75
70 - 75	24	4.59
> 75	2	0.38



TARDE (Le)

dBA	Centros educativos expuestos	%
< 55	210	40.15
55 - 60	149	28.49
60 -65	85	16.25
65 - 70	53	10.13
70 - 75	24	4.59
> 75	2	0.38

NOCHE (Ln)

dBA	Centros educativos expuestos	%
< 50	222	42.45
50 - 55	142	27.15
55 -60	86	16.44
60 - 65	47	8.99
65 - 70	24	4.59
> 70	2	0.38

Lden

dBA	Centros educativos expuestos	%
< 55	141	26.96
55 - 60	139	26.58
60 -65	118	22.56
65 - 70	68	13
70 - 75	43	8.22
> 75	14	2.68

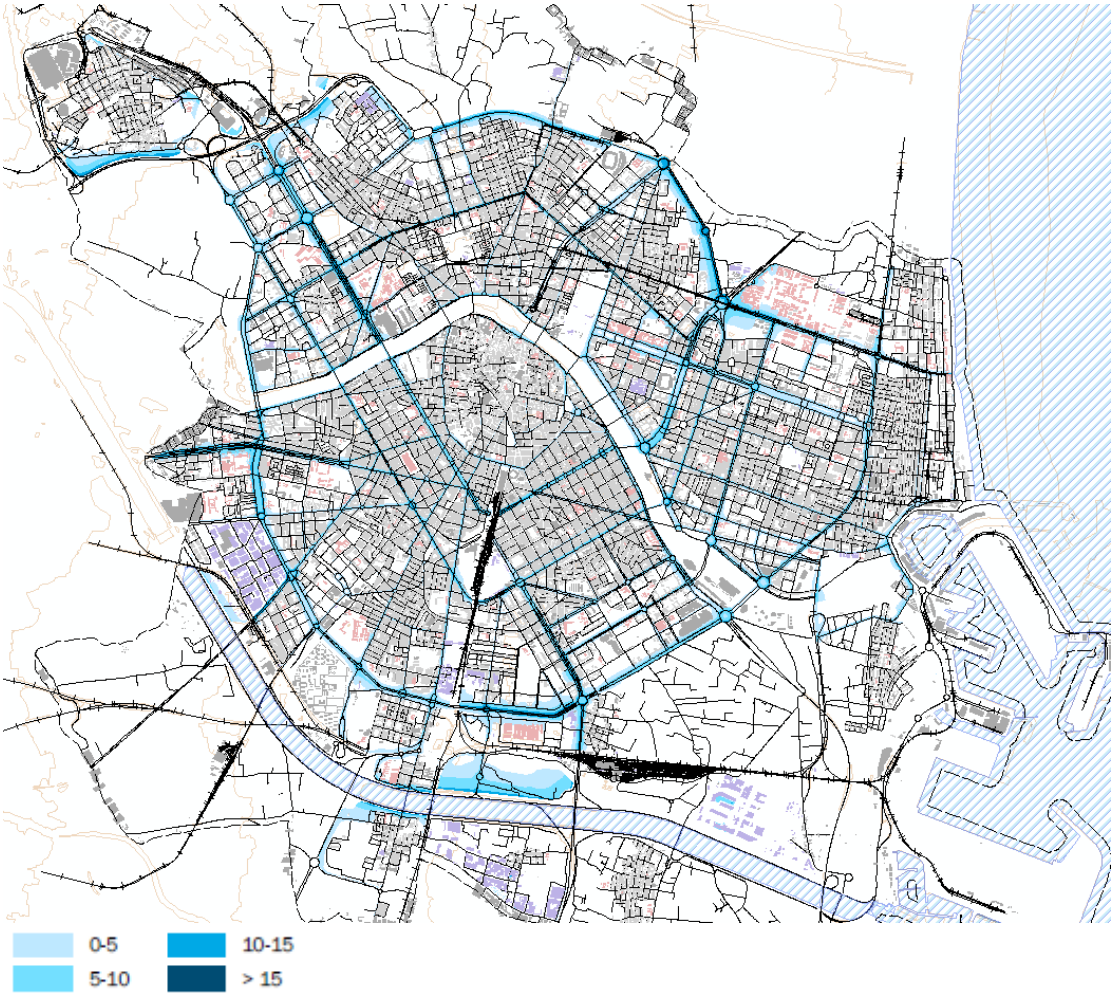
10.8. DESCRIPCIÓN DE LOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS Y SITUACIONES QUE NECESITAN SER MEJORADAS

10.8.1 ZONAS DE CONFLICTO

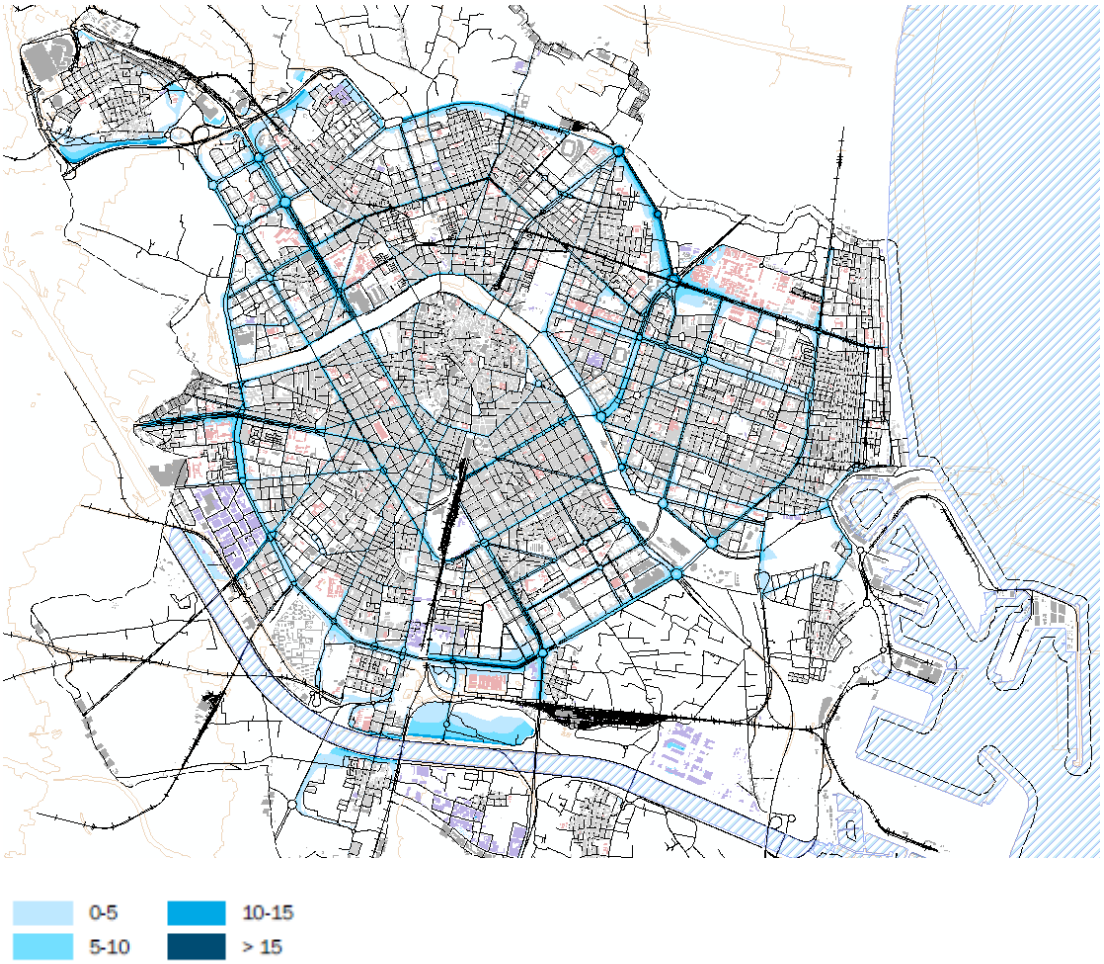
Mediante los mapas de conflicto podemos identificar todas aquellas áreas que superan los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa.

Las zonas más conflictivas en este aspecto van a ser las principales avenidas de la ciudad, tal y como podemos ver representados en los siguientes mapas de conflicto:

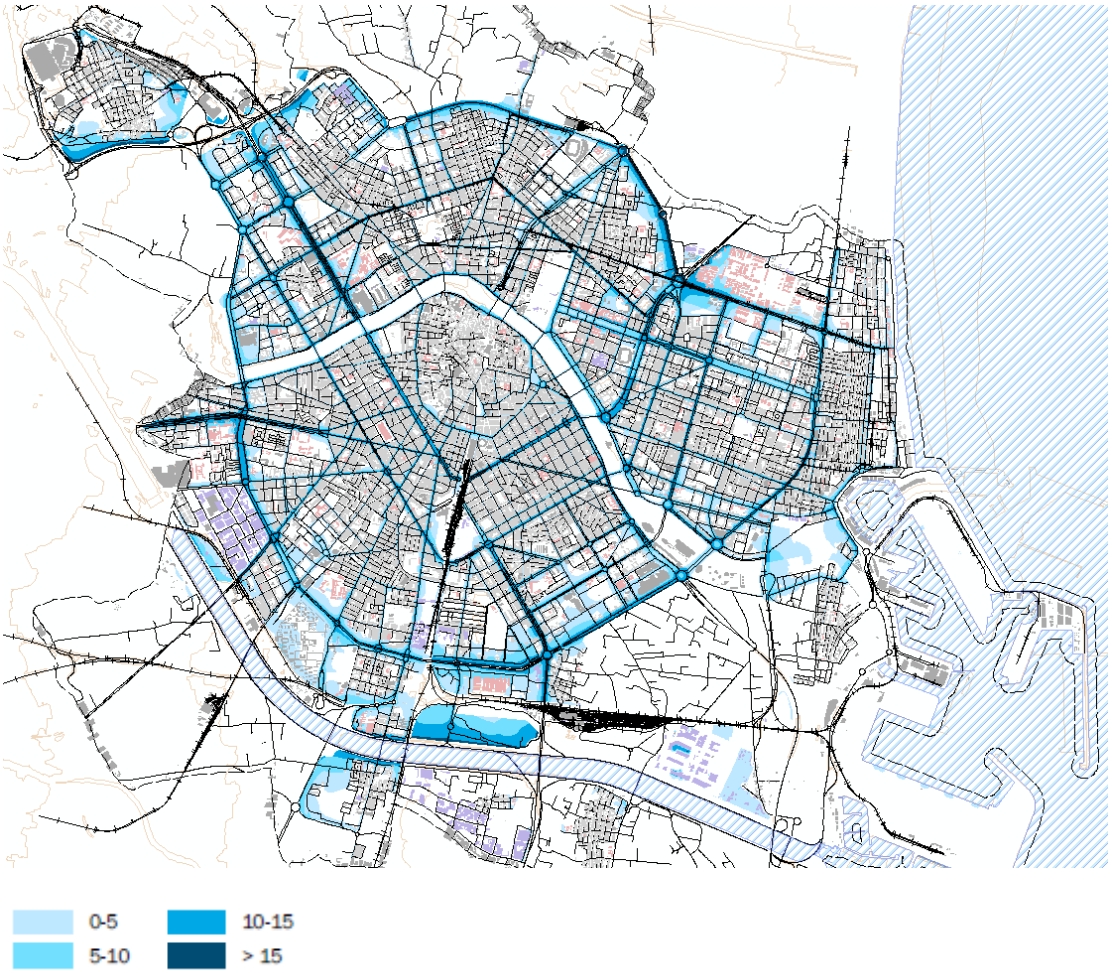
Mapa de Conflicto en el periodo día (Ld)



Mapa de Conflicto en el periodo tarde (Le)



Mapa de Conflicto en el periodo noche (Ln)



Las principales zonas de conflicto se encuentran junto a las siguientes vías principales de la ciudad:

- V-30
- CV-30
- Avenida dels Germans Manchado
- Bulevar Periferico Norte
- Calle del Dr Manuel Candela
- Avenida del Cardenal Benlloch
- Avenida de Aragón
- Avenida Primado Reig
- Avenida General Aviles
- Avenida de las Cortes Valencianas
- Avenida Pio XII
- Avenida del Maestro Rodrigo
- Gran Via de Ramon y Cajal
- Gran Via de les Germanies
- Avenida de Peris y Valero
- Avenida Perez Galdos
- Avenida del Cid

- Avenida del Doctor Tomás Sala
- Avenida de Fernanado Abril Martorell
- Avenida Ausiás March
- Avenida de Peris y Valero
- Avenida Hermanos Maristas
- Calle Alcalde Reig

10.8.2. IDENTIFICACIÓN DE ZONAS TRANQUILAS

A pesar de que el municipio de Valencia cuenta con un importante número de zonas verdes, parques y jardines, actualmente no están declaradas Zonas Tranquilas según los procedimientos que dicta la normativa de aplicación.

En este sentido, el presente Plan de Acción presenta entre sus propuestas una línea estratégica para la protección de Zonas Tranquilas, en donde se plantean actuaciones para la selección, análisis, declaración y gestión de estos futuros espacios. Además, dentro de las propuestas del plan, se incluyen actuaciones como la elaboración de un Plan Director de espacios verdes, actuaciones específicas de creación de nuevos espacios públicos y corredores verdes, así como proyectos de regeneración y mejora de la accesibilidad de espacios verdes existentes. Todas estas propuestas se desarrollan en el apartado que despliega las medidas de gestión o reducción de ruido.

10.8.3. IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS PRIORITARIAS DE ACTUACIÓN

En el presente Plan de Acción se consideran como zonas de actuación prioritaria las superficies expuestas al ruido identificadas en los mapas de conflicto, así como los ámbitos que, por sus características singulares, merecen una especial protección frente al ruido. Dentro de este último se incluyen las Zonas de Bajas Emisiones y los ámbitos donde se prevén infraestructuras estratégicas de movilidad.

11. RESUMEN DEL PROCESO DE INFORMACIÓN PUBLICA

Resumen de la documentación expuesta para la consulta pública	Memoria de la propuesta de los Planes de acción en materia de contaminación acústica de Valencia (4ªfase)
Enlaces URL a los documentos de consulta pública	https://www.valencia.es/cas/calidadaire/planes-de-accion
Fecha de inicio del período de consulta pública	29/03/2025
Fecha de finalización del período de consulta pública.	29/04/2025
Medios utilizados para consultar al público	DOCV, BOPV, anuncio en prensa, Tablón de anuncios y web municipal
Tipo de partes interesadas que participan en la consulta pública	Público en general
- Indicación de otros tipos de partes interesadas	Se han presentado 3 consultas en plazo y una fuera de plazo, con el siguiente detalle:
Número de personas/organizaciones o entidades que participaron en la consulta pública	- Asociación Empresarial de Ocio Valencia Nightlife - Federación Empresarial de Hostelería de Valencia - Oficina Técnica de Ordenación Urbanística (Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia) - COMUNIDAD DE PROPIETARIOS AVENIDA DE FRANCIA 44-50 y TRAFALGAR 53 de VALENCIA
Resumen de alegaciones/aportaciones/comentarios durante el proceso de consulta pública	Se han presentado alegaciones en relación a: - Medidas de gestión o reducción del ruido - Control de las actividades de ocio - Gestión de zonas Acústicamente saturadas - Gestión de estudios acústicos para la mejora de las actividades industriales y comerciales.

	- Ubicación de las zonas de carga y descarga - Tráfico rodado de la calle Menorca - Plan General de Ordenación Urbana
Revisión después de la exposición pública	Correcciones de erratas

12. MEDIDAS DE GESTIÓN O REDUCCIÓN DEL RUIDO

El esquema general del Plan de Acción se estructura en torno al despliegue de un conjunto de medidas de carácter general, enmarcadas en una estrategia de reducción de ruido a largo plazo, y agrupadas en 8 ejes estratégicos. Varias de estas medidas detallan actuaciones y proyectos específicos, y, en algunos casos, proyectos piloto a desarrollar durante el plazo de vigencia de los planes.

Las propuestas que se particularizan para un determinado ámbito o zona geográfica constituyen las actuaciones de carácter zonal que plantea el Plan.

Por último, se realiza una estimación de los costes asociados a las medidas propuestas para aquellos casos que tienen un presupuesto definido.

12.1. MEDIDAS DE CARÁCTER GENERAL

La problemática del ruido ambiental es un asunto transversal que atañe a la mayor parte de los servicios municipales. La movilidad urbana y su gestión, el planeamiento urbanístico y las intervenciones de regeneración urbana, la gestión de las actividades industriales, comerciales y de ocio, los proyectos TICS a nivel ciudad o las actuaciones de formación y concienciación ciudadana son campos que, con un enfoque adecuado, pueden llevar a una reducción de los niveles de ruido ambiental en la ciudad.

La ciudad de València cuenta con su Marco Estratégico, que es el documento que aporta los elementos clave para estructurar el desarrollo de la Estrategia Urbana València 2030, en donde se interrelacionan los distintos planes y sus estrategias asociadas, gran parte de los cuales tienen una relación directa o indirecta con el ruido y su gestión.

Entre las medidas de carácter general y específico que se despliegan en este PAR se detallan no solo las actuaciones propias de la gestión del ruido ambiental, sino que se incorporan otras propuestas incluidas en otros planes que se consideran relevantes en la lucha contra el ruido.

En la propuesta del Plan de Acción se definen ocho ejes estratégicos sectoriales, que dan continuidad a los considerados en planes anteriores y que son considerados claves para el cumplimiento de los objetivos propuestos:

- Movilidad urbana
- Desarrollo urbano sostenible
- Actividades de ocio.
- Actividades industriales y comerciales
- Zonas tranquilas
- Concienciación ciudadana y formación para trabajadores
- Otros servicios de gestión municipal
- Estrategias Smart City

FICHA Nº:	01	CÓDIGO:	RM-01
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD		
PROPUESTA:	Desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Valencia		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

La redacción de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es la herramienta básica de la planificación futura y desarrollo de la gestión de la movilidad sostenible dentro del término municipal. Los objetivos principales son potenciar el transporte sostenible y promover el desplazamiento eficiente, en detrimento del vehículo privado.

El Ayuntamiento continuará con la puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que se aprobó en diciembre de 2013, siendo este un documento de planificación estratégica sin programación de inversiones. Actualmente, se están desarrollando numerosas actuaciones contenidas dentro del PMUS. Cumplir con las medidas propuestas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible consigue una reducción del consumo de combustible y por tanto una mejora en la calidad del aire, además de una reducción en el ruido del tráfico rodado y una mejor interacción entre vehículos y ciudadanos.

Para alcanzar estos objetivos, el PMUS puede incluir acciones como la pacificación del tráfico rodado, ampliación de la red de carriles bici, habilitación de aparcamientos periféricos, promoción de los caminos escolares seguros, fomentar el transporte público...

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

La inversión estimada se recoge en otras actuaciones concretas del PAR que despliegan el PMUS.

- **INDICADORES**

  - Número de acciones incluidas en el PMUS ejecutadas.

FICHA Nº:	02	CÓDIGO:	RM-02
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD		
PROPUESTA:	Implantación de Zonas de Bajas Emisiones		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Posiblemente la medida más relevante para la reducción del ruido debido a la movilidad durante el periodo de vigencia de los Planes de Acción será la implantación de Zonas de Bajas emisiones en el municipio.

A fecha de cierre de la propuesta de Plan de Acción en materia de contaminación acústica no está aprobada la Ordenanza, si bien existe un borrador de Ordenanza que recoge los aspectos básicos propuestos, que son los siguientes:

- Se definen dos Zonas de Bajas Emisiones: València ZBE que abarca una superficie de 27,8 km² y está delimitada por Ronda Norte - Avda. de los Naranjos - Serrería - Bulevar Sur y Ciutat Vella ZBEES con una superficie de 0,3 km² dentro del distrito de Ciutat Vella. Esta última se declara como Zona de Bajas Emisiones de Especial Sensibilidad.

- A efectos de restricciones de acceso, circulación y estacionamiento se considerará como vehículo más contaminante a los turismos, motocicletas y ciclomotores que carezcan de etiqueta ambiental según la clasificación recogida en el Reglamento general de vehículos vigente.

- Estarán exentos de dichas restricciones, previa justificación, los vehículos asociados a cualquier actividad económica con el fin de garantizar la no afección a las mismas, los vehículos conducidos por personas titulares de una tarjeta de estacionamiento de personas con movilidad reducida, los vehículos de familias numerosas, los vehículos de familias con menores de tres años, los vehículos que transportan mujeres embarazadas y los vehículos de las personas con movilidad reducida temporal.

- Asimismo, también estarán exentos los vehículos de servicios esenciales y de emergencia (ambulancias, policía, bomberos, defensa, protección civil y salvamento) y los vehículos históricos.

- Las restricciones recogidas en los puntos anteriores se aplicarán, de manera supletoria, a las restricciones de acceso a la APR.

- Se ha planteado en la norma un calendario gradual de implantación de las restricciones con el objetivo de garantizar un adecuado conocimiento de las mismas y facilitar a los afectados la transición paulatina hacia vehículos más sostenibles o hacia un cambio modal. Así, durante 2025 se pondrá en marcha una fase informativa durante la cual podrá darse preaviso a los vehículos afectados por las restricciones y en 2026 comenzará una fase sancionadora que afectará a los vehículos más contaminantes registrados fuera de la provincia de València, en 2027 se ampliará a los registrados en la provincia de Valencia excepto los registrados en el municipio de València y, finalmente en 2028 se hará extensible a cualquier vehículo.

- Por último, debe preverse que coyunturalmente existan necesidades puntuales de acceso, estacionamiento y circulación de los usuarios de los vehículos afectados, careciendo de sentido obligarles a cambiar de vehículo, motivo por el cual se contemplan 48 accesos anuales por vehículo más contaminante a las Zonas de Bajas Emisiones.

El control de accesos de vehículos a las Zonas de Bajas Emisiones se realizará mediante medios técnicos automatizados y una plataforma tecnológica contratada por el Ayuntamiento sin perjuicio de los controles realizados por los agentes de la autoridad con competencias en materia de vigilancia de tráfico. El sistema de control cumplirá con la normativa vigente en relación a la captura y uso de imágenes y la protección de datos de carácter personal.

Además de lo anterior, de manera complementaria a la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones, el Ayuntamiento de València pondrá en marcha otras medidas relacionadas con el impulso del cambio modal hacia formas de transporte más sostenibles, la mejora de la accesibilidad, el impulso de la electromovilidad, la promoción de prácticas sostenibles en la distribución urbana de mercancías y el refuerzo de la seguridad vial.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable

- **INDICADORES**

  - Número de acciones incluidas en el PGOU ejecutadas

FICHA Nº:	03	CÓDIGO:	RM-03
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD		
PROPUESTA:	Propuestas y programas de regulación del tráfico privado		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Para impulsar el transporte urbano de superficie como una alternativa eficaz para trayectos más largos, es necesario gestionar de manera más eficiente el uso del vehículo privado. Esto implica implementar políticas que promuevan un uso racional del mismo, mediante medidas que favorezcan un reparto del espacio público más justo y equilibrado.

Dentro del PMUS existen cuatro estrategias para el transporte privado: jerarquizar el viario de la ciudad bajo criterios de una movilidad más sostenible, calmar el tráfico, reorganizar el espacio dedicado al estacionamiento y mejorar la carga y descarga en la ciudad.

Para desarrollar estas estrategias, dentro de las Propuestas y programas de regulación del tráfico privado, se incluyen los siguientes programas específicos:

- Jerarquización y reordenación del tráfico
- Plan Centro de circulación
- Calmado del tráfico en los barrios de la ciudad
- Reorganización del espacio de estacionamiento
- Actuación en puntos de déficit de plazas de carga y descarga
- Introducción de nuevas formas de gestión de la carga y descarga

Jerarquización y reordenación del tráfico

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.

En el PMUS se propone acciones sobre el viario de acceso en el centro de la ciudad, 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.

Plan Centro de circulación

El centro de Valencia es el mayor punto de atracción de desplazamientos y de actividades de la ciudad donde se ha de garantizar el acceso universal de las personas y el espacio urbano ha de dar respuesta a estas necesidades de movilidad.

Actualmente, hay diversos ejes viarios con intensidades de tráfico y de ruido ambiental elevadas. Para mejorar la situación circulatoria y acústica del centro el PMUS propone una serie de actuaciones, como la reordenación de los sentidos de circulación en el centro de la ciudad.

Continuar con el calmado del tráfico en los barrios de la ciudad

Hay 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.

El PMUS incorpora propuestas para el calmado del tráfico rodado con indudables mejoras sobre la contaminación acústica.

- Zonas 30: 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
- Medidas de templado del tráfico: 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:
    - Reductores de velocidad
    - Estrechamientos
    - Cambios de alineación:
    - Intersecciones
    - Puertas
    - Cambios en el pavimento:
    - Introducción de vegetación
- Control de la velocidad de circulación mediante la instalación de cinemómetros

Reorganización del espacio de estacionamiento

El estacionamiento afecta a la movilidad y al uso del suelo público. Por ello en el PMUS se hace 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 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:
    - Aumentar el espacio dedicado al estacionamiento para residentes.
    - Gestionar de manera adecuada las plazas de estacionamiento en los barrios.
    - 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: 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.

- Apuesta por las apps innovadoras de ayuda al aparcamiento

Actuación en puntos de déficit de plazas de carga y descarga

Con el objeto de reforzar el procedimiento actual mediante el cual los comerciantes solicitan la reserva de plazas de carga y descarga se propone un incremento en la dotación de las plazas en las zonas que no alcanzan la dotación mínima recomendada (una plaza por cada 1000 m^2 de superficie comercial).

Introducción de nuevas formas de gestión de la carga y descarga

Se plantea implantar la utilización de vehículos de mercancías eléctricos para la distribución de la última milla, así como la definición de recomendaciones para la distribución sostenible de mercancías en el entorno urbano.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

2.800.000 € (inversión derivada el PMUS).

- **INDICADORES**

  - Número de acciones ejecutadas de estos programas incluidas en el PMUS.

FICHA Nº: 04	CÓDIGO: RM-04
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD
PROPUESTA:	Cambio de combustibles por electricidad o energías renovables en el transporte colectivo

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

La incorporación de los vehículos con propulsión eléctrica o híbrida en la circulación urbana abre un escenario donde el ruido ambiental, que se ha mantenido casi constante durante las dos últimas décadas, finalmente se reduzca.

La sustitución de las tecnologías de propulsión de la flota de vehículos destinados al transporte colectivo hacia otras más silenciosas supone una reducción de los niveles de ruido muy relevante. En concreto, a velocidades inferiores a 50 km/h, el ruido de estos vehículos se reduce en más de 10 dB.

Se propone la utilización de vehículos eléctricos o con energías renovables en todos aquellos vehículos de transporte colectivo que sean compatibles y la adquisición de nuevos vehículos que utilicen estas fuentes.

En cuanto a la EMT, cabe destacar que su flota se está adaptando continuamente hacia nuevas tecnologías menos contaminantes y más respetuosas con el medio ambiente. Prueba de ello es la apuesta en estos momentos por la incorporación a la flota de buses híbridos y eléctricos. La flota de la EMT ha experimentado la siguiente evolución:

Tipo de flota	Nº vehículos 2014	Nº vehículos 2022
DIESEL/BIODIESEL	401	201
ELECTRICO	0	22
GNC	77	10
HIBRIDO	2	254
TOTAL	480	487

El origen de esta propuesta parte del Ayuntamiento de Valencia y tiene una prioridad a medio plazo.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

La inversión estimada para la implantación del 100% de la propuesta, prevista para 2027, asciende a 59.042.586 €, de los cuales están pendientes de invertir 44M€ aproximadamente.

- **INDICADORES**

- Número de vehículos de transporte público renovados por otros más silenciosos.
- Evolución de los índices de ruido (Ld, Le, Ln y Lden) en los ejes viarios por los que transcurren las líneas de transporte público.

FICHA Nº:	05	CÓDIGO:	RM-05
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD		
PROPUESTA:	Estudio de la regulación del acceso al centro de la ciudad permitiendo acceder mediante transporte público o vehículo eléctrico		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

El origen de esta propuesta son los procesos de participación ciudadana, donde a partir de las aportaciones obtenidas en las jornadas de participación, se propone regular el acceso al centro de la ciudad, permitiendo acceder mediante transporte público o vehículo eléctrico.

El objetivo de esta actuación es desincentivar el uso del transporte privado propulsado por combustibles fósiles y fomentar el empleo de medios de transporte sostenibles alternativos para el acceso al centro de la ciudad.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

Inversión incluida en el PMUS

- **INDICADORES**

  - Número de calles con acceso restringido

FICHA Nº:	06	CÓDIGO: RM-06
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD	
PROPUESTA:	Medidas de intervención peatonal	

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

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

En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se constata que la mayoría de desplazamientos en la ciudad se realizan a pie, lo que sitúa a la ciudad en una excelente posición de partida para conseguir una movilidad más sostenible. Este hecho constituye uno de los grandes activos de la ciudad para enfrentar los retos de movilidad sostenible que hay por delante. Es imprescindible cuidar, proteger y potenciar este hecho, con medidas que supongan un claro paso adelante en la promoción de los desplazamientos a pie.

En el PMUS existen tres estrategias para el peatón:

- Potencial los desplazamientos peatonales;
- Recuperar y poner en valor los espacios públicos urbanos y las pequeñas centralidades de movilidad, y
- Asegurar una movilidad peatonal libre de obstáculos y segura.

Para desarrollar estas estrategias, dentro de las propuestas y programas de intervención peatonal se incluyen programas específicos que tienen un importante beneficio sobre la reducción de la contaminación acústica y que se considera oportuno reflejarlos en el presente Plan de Acción. Éstos son los siguientes:

Creación de 6 grandes itinerarios de preferencia peatonal principales y 2 itinerarios complementarios

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.

Plan Centro de mejoras peatonales

El centro de la ciudad de Valencia es el principal destino de los desplazamientos que hacen a diario los ciudadanos. La estructura territorial de la ciudad, con la concentración de actividades, comercios y servicios en el centro, a pesar de la tendencia a la descentralización, supone una presión evidente para la movilidad urbana.

Para conseguir encajar esta realidad territorial con la estrategia de potenciar los desplazamientos a pie, en el PMUS se proponen una serie de actuaciones a desarrollar, como el análisis de las nuevas zonas de expansión para los viandantes o la ampliación del espacio de los peatones en las vías de acceso al centro.

Operaciones puntuales estratégicas

Esta actuación, que recoge el PMUS, realiza una serie de propuestas para mejorar la conexión peatonal subterránea entre las grandes vías y para convertir en zona para viandantes algunos tramos de calle de la ciudad.

Identificación y potenciación de las centralidades de barrio

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.

Estructuración de diversas supermanzanas y ejes multifuncionales

Se plantean diversas líneas y propuestas de intervención estructurando ejes de prioridad peatonal, actuando sobre las aceras de las principales vías de acceso al centro y también mediante microintervenciones del espacio público. Todas estas propuestas quedan enmarcadas dentro de un programa de actuación que intenta agrupar estas medidas en una pauta común de tratamiento del espacio público, como es la creación de supermanzanas y el tratamiento específico de algunos ejes multifuncionales.

Intervenciones en la ciudad histórica: Ciutat Vella

Ciutat Vella está considerada como un área con predominio peatonal. Las actuaciones que se plantean en el PMUS profundizan en la conversión integral, incidiendo en el concepto de accesibilidad para peatones en el medio urbano.

Se plantean propuestas como el tratamiento integral de accesibilidad al centro histórico a través de plataformas únicas en aquellas calles donde es posible la peatonalización.

Incremento de los niveles de seguridad en los desplazamientos a pie

Un buen diseño del viario protege a los peatones, contribuyendo a reducir el riesgo de accidente y 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.

Implantación de caminos escolares

Se busca dotar de seguridad las rutas de acceso de los niños a los colegios a pie. De esta manera se pretende reducir la tendencia de que los padres lleven a los niños al colegio en su vehículo privado.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

105.300.000 € (inversión derivada el PMUS).

- **INDICADORES**

  - Número de acciones de estas propuestas, incluidas en el PMUS, ejecutadas.

FICHA Nº:	07	CÓDIGO:	RM-07
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD		
PROPUESTA:	Plan Director de la Bicicleta		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

La implementación del Plan Director de la Bicicleta de Valencia (PDBV) está conformado por los siguientes ejes:

- Infraestructura de la red ciclista
- Sensibilización, educación y comunicación.
- Gobernanza y gestión

Cada uno de estos tres ejes se desglosa en Líneas de Actuación, que a su vez se dividen en Acciones. Las acciones propuestas para el eje de infraestructura ciclista están representadas en el Masterplan, que es la imagen general del PDBV y resume las medidas incluidas en él.

Las líneas de acción en las que se divide el proyecto son las siguientes:

INFRAESTRUCTURA DE RED CICLISTA

- Una red en expansión. Desarrollo de nuevas vías ciclistas
- Una red actualizada. Renovación y mejora de la red existente
- Una red con estructura nodal. Conexión de la red con otros medios de transporte y equipamientos
- Una red que integra áreas ciclables. Avanzar hacia ciclobarrios
- Una red con estaciones. Plan de aparcamientos
- Una red señalizada. Plan de señalización
- Una red atractiva. Integración de equipamientos y vegetación

SENSIBILIZACIÓN, EDUCACÍON Y COMUNICACIÓN

- Acercar la cultura de la bicicleta. Plan de formación
- Plan de Comunicación. Cultura de la movilidad en los espacios de convivencia y uso compartido
- València bikefriendly. Una ciudad que acoge la movilidad ciclista
- Enriquecer la experiencia ciclista. Programa Descubre València en bici

GOBERNANZA Y GESTIÓN

- Plan de seguridad
- Plan de gestión del uso y mantenimiento de la infraestructura ciclista
- Navegar en bici. Visor-mapa integral

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

20.851.426,76 € (inversión derivada del Plan Director de la Bicicleta)

- **INDICADORES**

- Evolución de los indicadores del PDBV: Porcentaje de red viaria de vías ciclistas (km tramos ciclistas x 100 / km red viaria total); km de red de carril bici; número de aparcabicis implantados, oferta de alquiler de bicicleta pública (Valenbisi); número de viajes en bicicleta por habitante y día, etc.

FICHA Nº:	08	CÓDIGO: RM-08
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD	
PROPUESTA:	Propuestas y programas de fomento del uso de la bicicleta incluidos en el PMUS	

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

En el PMUS, se definen dos estrategias para fomentar el uso de la bicicleta:

- Asegurar una infraestructura ciclista adecuada, manteniendo, mejorando y consolidando de la red de vías para bicicletas de la ciudad y
- Facilitar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual de los valencianos.

Para desarrollar estas estrategias, dentro de las Propuestas y programas de fomento del uso de la bicicleta, se incluyen los siguientes programas específicos:

- Continuación con el desarrollo de la red de vías ciclistas
- Mantenimiento y mejora de la red existente
- Favorecer intermodalidad con la bicicleta
- Actuaciones contra el robo de bicicletas

Continuación con el desarrollo de la red de vías ciclistas

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.

La ampliación de la red ciclista actual es una propuesta fundamental para el fomento del uso de la bicicleta. 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.

Mantenimiento y mejora de la red existente

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.

Favorecer intermodalidad con la bicicleta

Facilitar la intermodalidad entre la bicicleta y otros métodos de transporte mediante aparcamientos para bicicletas mediante la creación de aparcamientos para las bicicletas, lo cual 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.

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.

Actuaciones contra el robo de bicicletas

El robo de bicicletas es uno de los factores que hace que los usuarios sean reacios a su uso. 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:
  - 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.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

34.700.000 € (inversión derivada el PMUS).

- **INDICADORES**

- Número de km de nueva red ciclista;
- Número de nuevos aparcamientos para bicicletas;
- Evolución en el número de robos de bicicletas;
- Acciones de estos programas incluidos en el PMUS y ejecutados.

FICHA Nº:	09	CÓDIGO:	RM-09
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD		
PROPUESTA:	Medidas para la mejora del transporte público		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

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 y avanzar en la búsqueda de un nuevo diseño de red de transporte.

En la propuesta, se plantea facilitar el transporte público mediante el despliegue de los siguientes programas:

- Priorización de la circulación del transporte en superficie en la ciudad
- Reordenación y nuevo diseño de la red de autobuses de EMT Valencia
- Mejora de los niveles de accesibilidad de la red de autobuses
- Mejora de la información y conocimiento sobre la red de autobuses
- Coordinación con el transporte metropolitano.
- Mejora de la intermodalidad

Priorización de la circulación del transporte en superficie en la ciudad

Aproximadamente el 50% de los tiempos totales de circulación de los autobuses en Valencia se corresponde con paradas en puntos de parada o en semáforos. Actuaciones que permitan minorar los tiempos de estas disfuncionalidades, unido a una mejora en la fluidez de circulación de los autobuses, tendrá un impacto de manera directa en el reparto modal de los desplazamientos, y representa una oportunidad para potenciar los viajes de distancias más largas de manera sostenible.

Para lograr este objetivo establecen propuestas enfocadas a la mejora de la velocidad comercial de la EMT, así como actuaciones prioritarias de mejora de la circulación de la EMT, todo ello descrito en el PMUS.

Reordenación y nuevo diseño de la red de autobuses de EMT Valencia

La reordenación que plantea el PMUS 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.

En redacción, nuevo Plan Director de la EMT.

Los 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.

Otra medida positiva para la reordenación de la red de autobuses que contempla el PMUS es 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.

Mejora de la información y conocimiento sobre la red de autobuses

Esta actuación incluye propuestas como la mejora de la información tradicional en paradas, la publicación de un mapa integral de toda la red de transporte de la cuidad, la publicación de un mapa multimodal de conexiones rápidas a la ciudad y la redenominación de la red de autobuses para facilitar la comprensión.

Coordinación con el transporte metropolitano.

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 se plantea 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, otros) para que los desplazamientos dentro del área metropolitana se realicen en el menor tiempo posible.

Mejora de la intermodalidad

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.

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.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

48.400.000 € (inversión derivada el PMUS).

- **INDICADORES**

  - Número de acciones ejecutadas de estos programas incluidos en el PMUS.

FICHA Nº:	10	CÓDIGO:	RM-10
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD		
PROPUESTA:	Propuestas y programas horizontales		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Además de las propuestas y programas para fomentar y mejorar el transporte a pie, en bicicleta, el tráfico rodado y el transporte público en el PMUS se consideran una serie de propuestas y líneas de acción que pueden ser consideradas como "horizontales", pues afectan transversalmente a todos los modos de transporte y benefician la adopción de parámetros de movilidad sostenible de manera global.

En el PMUS existen cinco estrategias transversales de movilidad sostenible: profundizar los aspectos de la gestión de la movilidad con la ayuda de las nuevas tecnologías de la información, integrar el diseño urbano con los criterios de movilidad sostenible, comunicar y promover la movilidad sostenible, descarbonizar el sistema de transportes y entrelazar la planificación territorial y urbana con las infraestructuras de movilidad. Para desarrollarlas, se incluyen los siguientes programas específicos:

- Integración de la información de la movilidad
- Extensión de las tecnologías Smart City
- Diseño del espacio urbano bajo parámetros de sostenibilidad de la movilidad
- Promoción de la movilidad sostenible
- Descarbonización de la flota de vehículos
- Coordinación de la planificación del transporte y el territorio

Integración de la información de la movilidad

Este programa busca poner en valor las sinergias de los diferentes sistemas de gestión de la movilidad presentes en la ciudad para conseguir de manera efectiva una movilidad sostenible. Se plantean iniciativas como la unificación de la información sobre movilidad en la ciudad. Es importante coordinar e integrar aún más todos los sistemas de gestión de cada modo de transporte operando en la ciudad bajo una única plataforma de información que facilite, con ayuda de las tecnologías avanzadas, todas las indicaciones necesarias al usuario para que éste pueda realizar las sus elecciones de modo de transporte de la forma más sostenible posible.

Diseño del espacio urbano bajo parámetros de sostenibilidad de la movilidad

Se incorporan iniciativas como la elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible.

Con la propuesta se quieren conseguir los siguientes objetivos:

- Identificar los diversos elementos del espacio urbano que cumplen determinadas funciones y que afectan a otros usuarios de la movilidad.
- Establecer criterios de diseño para optimizar la función propia de cada uno de los elementos, determinando los efectos negativos sobre el resto de usuarios de la vía y minimizarlos.
- Fomentar un reparto más justo del espacio público de forma que se favorezcan los medios de transporte más sostenibles evitando conflictos entre unos y otros, y devolver el espacio, fundamentalmente, al peatón.

- Disponer de unos criterios de accesibilidad universal unificados a partir de las normativas vigentes y de los manuales de referencia para que los responsables del diseño del espacio público puedan consultarlos de forma sencilla y amable.

Promoción de la movilidad sostenible

La promoción y la educación en movilidad y transporte es fundamental como medio de sensibilización y difusión de la movilidad sostenible.

Las campañas y promociones que el Ayuntamiento debe abordar deben enfocarse desde puntos de vista diferentes, promoviendo entre los niños, los jóvenes y los adultos otras formas de utilizar el transporte más sostenible en la ciudad. Las campañas deben dirigirse a promover una nueva cultura de movilidad y transporte, desarrollando actuaciones enfocadas en los diferentes modos de transporte y en aspectos relacionados con la mejora de la seguridad, los servicios viarios y los aspectos colectivos de un transporte más eficiente y limpio.

Se podrán implantar las siguientes medidas, entre otras:

- Estrategias de información para sensibilizar de los efectos negativos del tráfico motorizado particular y efectos positivos de circular en bicicleta, a pie y en transporte público, incluidos los efectos para el medio ambiente y la salud.
- Campañas de promoción y marketing sobre medios de transporte sostenibles como el transporte público, modos de transporte no motorizado, etc.
- Celebración de actos para consolidar la imagen del transporte público
- Actos públicos como pueden ser convertir provisionalmente las calles principales en zonas peatonales, celebrar jornadas sin coche, que los niños pintan las calles y aplicar medidas de velocidad cerca de las escuelas, realizar actividades de patinaje o uso de la bicicleta en las calles de la ciudad, entre otras actividades.
- Incorporar a los ciudadanos en las conversaciones sobre asuntos de movilidad y procesos de planificación, por ejemplo, creando un foro sobre movilidad, que es una herramienta de comunicación para conseguir el apoyo de la población con respecto a las políticas de gestión de demanda planeadas (p. ej. el debate puede realizarse por Internet o en reuniones públicas regulares). Así, se garantiza la máxima transparencia de los procesos de planificación y permite tomar decisiones más democráticas y participativas.
- Cursos de conducción ecológica.

Descarbonización de la flota de vehículos

La renovación de las flotas de autobuses con vehículos menos contaminantes es hoy un elemento clave para conseguir un sistema de transporte más limpio y amigable con el medio ambiente. En ese sentido, el programa de renovación de la flota de la EMT está alineado con la estrategia, y se pretende como propuesta del PMUS, que se haga con vehículos y tecnologías que permitan una descarbonización gradual del sistema, es decir: sin emisiones.

El PMUS propone un acompañamiento de la implantación de esos vehículos, situando la ciudad en la vanguardia de la apuesta por la circulación de vehículos no contaminantes. Como medidas a plantear se citan algunas:

- La reserva de plazas de aparcamiento en superficie con instalación de puntos de recarga en el centro de la ciudad.
- Implantación progresiva del vehículo eléctrico en la ciudad a partir de la flota de vehículos municipales.

- Adaptación de nuevas plazas de estacionamiento subterráneas de uso público y privado para el vehículo eléctrico.
- Puntos de recarga en Park&Ride, estacionamientos de la flota pública, centros comerciales, etc.

Coordinación de la planificación del transporte y el territorio

Se plantea la redacción de un Plan Metropolitano de movilidad sostenible. En ese plan metropolitano se podrían ajustar y revisar los proyectos vivos de transporte en el área metropolitana, de forma que se ajustaran a las necesidades exactas de la población y se integraran las previsiones de desarrollo territorial que están elaborándose actualmente.

En esta propuesta también se contempla la redacción de un Plan de Movilidad Turística con el fin de analizar el patrón de demanda de movilidad y su efecto sobre la movilidad en la ciudad y el Área Metropolitana y desarrollo de opciones para el fomento de la movilidad turística sostenible.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

18.982.400,00 € (inversión derivada el PMUS)

- **INDICADORES**

  - Número de acciones ejecutadas de estos programas incluidas en el PMUS.

FICHA Nº:	11	CÓDIGO:	RM-11
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD		
PROPUESTA:	Despliegue de los nuevos conceptos de movilidad recogidos en el PGOU		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta acción se encuentra contemplada y detallada en el Plan Especial de Directrices para la Mejora de la Calidad Urbana de los Barrios.

Los objetivos que persigue tienen una influencia positiva sobre la reducción de la contaminación acústica, y son los siguientes:

- Jerarquización del tráfico para conseguir el máximo espacio posible para el uso del peatón.
- Estructurar la ordenación urbanística en cada una de las áreas en base a la accesibilidad peatonal a los espacios libres y a los equipamientos
- Cobertura global de transporte público y carriles bici en todas las áreas funcionales
- Reducción de los aparcamientos en calzada

Para alcanzar estos objetivos, se plantean las siguientes directrices y propuestas, en gran parte recogidas en el PMUS:

- Jerarquización del tráfico y regulación mediante la implantación de la ordenación por supermanzanas para conseguir el máximo espacio para el peatón.
- Peatonalización de los núcleos históricos tradicionales e integrarlos con la infraestructura verde de la ciudad.
- Aplicación de técnicas de calmada de tráfico que mejoren la calidad del espacio público y fomenten los desplazamientos peatonales y en bicicleta.
- Disposición de aparcamientos disuasorios que permitan la recuperación de espacio viario para el peatón al eliminar plazas de aparcamiento en calzada.
- Implantar la obligatoriedad de reservar plazas de aparcamiento en los aparcamientos privados y públicos y en los entornos de los equipamientos de ciudad.
- Implantación de zonas de carga y descarga en el interior de los espacios ordenados por las supermanzanas.

Se deberá establecer una interacción entre ambos planes para implantar esta acción.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable

- **INDICADORES**

  - Número de acciones incluidas ejecutadas

FICHA Nº:	12	CÓDIGO:	RM-12
PROGRAMA:	REDUCCIÓN DEL RUIDO DEBIDO A LA MOVILIDAD		
PROPUESTA:	Infraestructuras estratégicas de movilidad		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta acción de carácter global, relacionada con la Acción Misión Climática València 2030, persigue el desarrollo y adaptación de las infraestructuras estratégicas de la ciudad en términos de su contribución a una ciudad más sostenible y próspera. El foco se pone principalmente en la infraestructura ferroviaria en el marco del corredor mediterráneo. Las intervenciones que esta acción contemplan permitirán potenciar, por un lado, el posicionamiento estratégico estatal e internacional de València como polo económico de innovación y competitividad y, por otro lado, impulsar la descarbonización y sostenibilidad de los modos de transporte de la ciudad, así como la adaptación y resiliencia de la ciudad en términos climáticos. En concreto, se pretende avanzar en:

- Realización del Canal de Acceso situado en la Avenida Federico García Lorca entre el Bulevar Sur y la nueva Estación Central de València.
- Construcción de una nueva Estación Central en València que sustituirá a las dos existentes. Se situará en un espacio intermedio entre la del Norte y Sorolla y acogerá todo el tráfico ferroviario. La nueva estación tendrá carácter de pasante en lugar de su disposición actual en fondo de saco. En superficie la estación se concreta en un gran edificio situado entre la Gran Vía de Germanías y el edificio de la estación actual. Este nuevo edificio albergará la mayor parte de accesos y salidas de las nuevas instalaciones y los servicios de apoyo de la estación. La obra de la nueva estación tendrá continuidad por su extremo sur con el Canal de Acceso y por el otro extremo con el Túnel Pasante.
- Construcción del Túnel Pasante. El Eje Pasante ferroviario de València consiste en la conexión entre la Estación Central y la línea Valencia-Barcelona al norte de la ciudad con el fin de convertir a la estación en pasante y eliminar su disposición actual en fondo de saco, evitándose de esta manera los efectos indeseables de realizar maniobras de retroceso en el entorno de la estación. Se prevén dos nuevas estaciones urbanas (Aragón y Universidad) con conexión con las líneas de metro y tranvía. Se prevé la circulación por el túnel de todo tipo de trenes (alta velocidad, largo recorrido, regionales, cercanías).
- Soterramiento de las vías de Serrería.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

475.000.000 € (inversión derivada del Plan de Acción Climática para la Neutralidad a 2030, solo presupuestado Canal de Acceso) No se cuantifica al estar la inversión contemplada en otras acciones.

- **INDICADORES**

  - Presupuesto ejecutado de las actuaciones propuestas

FICHA Nº:	13	CÓDIGO:	DU-01
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE		
PROPUESTA:	Seguimiento del Plan Director de Espacios Verdes		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

La creación de un Plan Director de Espacios Verdes tiene como finalidad impulsar un modelo de planificación estratégica que permita optimizar, conectar y ampliar las áreas verdes de la ciudad como herramienta clave para la adaptación al cambio climático. Este plan busca fortalecer la resiliencia urbana ante los riesgos climáticos, como el aumento de las temperaturas, la disminución de la biodiversidad y los episodios de lluvias torrenciales, a través de una red integrada de espacios verdes que mejore tanto la calidad ambiental como el bienestar ciudadano.

El Plan Director definirá criterios técnicos y estratégicos para garantizar una distribución equitativa de las zonas verdes, fomentar su multifuncionalidad y asegurar su capacidad para actuar como sumideros de carbono, moderadores de temperatura y reguladores hídricos. Asimismo, incluirá acciones destinadas a la recuperación de espacios degradados, la creación de corredores ecológicos y la promoción de soluciones basadas en la naturaleza que beneficien a toda la población.

Esta medida complementa otros instrumentos ya existentes al enfocarse en la conexión y coherencia entre iniciativas, asegurando una gestión integrada que impulse la biodiversidad y maximice los beneficios ecosistémicos, tanto a nivel urbano como metropolitano. Con ello, se contribuirá a construir un entorno urbano más saludable, inclusivo y preparado para los desafíos del cambio climático.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificada

- **INDICADORES**

- Elaboración plan director de espacios verdes
- Nº acciones realizadas

FICHA Nº:	14	CÓDIGO: DU-02
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE	
PROPUESTA:	La Valencia de los 15 minutos	

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta línea de acción, relacionada con la Acción Misión Climática València 2030, contempla actuaciones para la dotación de servicios y equipamientos públicos de distinta índole a lo largo de toda la ciudad, como, por ejemplo, la escuela infantil municipal en el barrio de Malilla, la Aceitera Marxalenes, nuevos espacios deportivos en los barrios, el Casino de l'Americà, La Harinera o La Ceramo.

Los nuevos desarrollos urbanos deben dar respuesta a las necesidades de construcción de vivienda nueva y dotaciones en la ciudad. En ese sentido, se plantea el desbloqueo y desarrollo de distintos desarrollos pendientes en la ciudad con criterios de cohesión social, accesibilidad y sostenibilidad. Los desarrollos urbanísticos tienen que responder a una mirada mediterránea que combine una vinculación con el territorio y un modelo de ciudad compacta, densa y de usos mixtos. En esta línea destacan:

- Parque Central, vinculado al soterramiento de las vías del tren y la generación del bulevar García Lorca para coser los barrios de Malilla, Creu Coberta y San Marcelino de acuerdo a los criterios de "ciudad 15 minutos", con dotaciones y servicios de proximidad;
- Benimaclet, como espacio de oportunidad para desarrollar un modelo de transición entre la ciudad y la huerta histórica, preservando el patrimonio de la zona al tiempo que se garantiza un parque de vivienda público, zonas verdes con huertos urbanos y dotaciones deportivas, cívicas, educativas y culturales;
- El Grau, que desarrolla un gran espacio verde conectado al Jardín del Turia, el Parque de Desembocadura y La Marina, potenciando la vivienda pública dotacional, los usos comerciales y el peso del terciario para favorecer la implantación de empresas y actividades que puedan establecer sinergias con el Distrito Marítimo de la Innovación y la Creatividad. De esta manera se pretende desarrollar un barrio compacto que pueda ser ejemplo de ciudad compartida y se integre en un polo de desarrollo innovador, dada la cercanía a Las Naves, La Harinera y La Marina.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

41.500.000 € (inversión derivada del Plan de Acción Climática para la Neutralidad a 2030) No se cuantifica al estar la inversión contemplada en otras acciones ejecutado de las actuaciones propuestas.

- **INDICADORES**

  - Presupuesto ejecutado de las actuaciones propuestas.

FICHA Nº:	15	CÓDIGO:	DU-03
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE		
PROPUESTA:	Desarrollo de espacios públicos amigables		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta propuesta, cuyos agentes implicados son las Administraciones públicas estatales y regionales, la ciudadanía y los Servicios municipales, plantea el incremento de superficie vegetal en la ciudad, utilización de arbolado o elementos que generen sombra, etc.

El planteamiento refuerza la importancia dada a la jardinería urbana para crear zonas de sombra fresca en la ciudad y adoptar una concepción naturalista de los jardines públicos reserva de biodiversidad, además de apostar por la revegetación de los espacios públicos para mitigar el efecto de isla de calor urbano y preservar la biodiversidad.

Las actuaciones que se desarrollen en esta propuesta tendrán un impacto positivo sobre el ruido urbano, pues se mejorará la absorción y el aislamiento al ruido en aquellas áreas en las que se intervenga.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificada

- **INDICADORES**

  - Número de proyectos de revegetación urbana
  - Número de infraestructuras de adaptación al cambio climático.

FICHA Nº:	16	CÓDIGO:	DU-04
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE		
PROPUESTA:	Jardines de barrio accesibles		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta acción, cuyos agentes implicados son el Área de Ecología Urbana, Emergencia Climática y Transición Energética/Área de Desarrollo y Renovación Urbana y Vivienda, proviene del Plan de Acción Climática para la Neutralidad a 2030, concretamente de la acción con mismo nombre.

La propuesta incide particularmente en los denominados jardines de barrio, de particular interés estratégico por su carácter de proximidad y servicio a la ciudadanía. La selección de espacios verdes se hará teniendo en cuenta la necesidad de cohesionar la ciudad y compensar los desequilibrios existentes, incluyendo actuaciones previstas para la creación de nuevos jardines accesibles y sin barreras arquitectónicas o la rehabilitación de los actuales en los diferentes barrios y pueblos. La acción incluye también el desarrollo de conexiones secundarias entre estos jardines y grandes núcleos y corredores verdes de ciudad a través de la renaturalización de vías y ejes de tráfico, además de la eliminación de las barreras arquitectónicas del Jardín del Turia. Es imprescindible considerar los jardines de barrio no de manera aislada, sino como nodos de un sistema de infraestructura verde más amplia.

Dentro de la medida se plantea un proyecto demostrador: Jardín Trini Simó. Debido a su carácter emblemático e identitario inspirado en el paisaje agrícola valenciano y fruto de una larga reivindicación ciudadana. Su ubicación le convierte en un elemento articulador verde entre el Jardí de les Hespèrides, la Gran Vía Fernando el Católico, el barrio, el colegio de San Josep, el Paseo de la Petxina y el jardín del Túria.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificada

- **INDICADORES**

- Población con acceso a zonas verdes a menos de 5 minutos andando
- Zonas verdes per cápita

FICHA Nº:	17	CÓDIGO: DU-05
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE	
PROPUESTA:	Grandes parques urbanos con diseño inclusivo	

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta acción proviene del Plan de Acción Climática para la Neutralidad a 2030, concretamente de la acción con mismo nombre.

Los grandes parques y jardines de ciudad incluyen aquellas zonas verdes que, por sus dimensiones, equipamiento, o carácter histórico y cultural, adquieren una relevancia dentro de la infraestructura verde y dotacional que trasciende y supera la escala de barrio. Así, estos grandes parques ofrecen un servicio a la ciudadanía independiente de la proximidad a su lugar de residencia.

Precisamente por su tamaño, permiten albergar una mayor diversidad de ecosistemas verdes e incluso acuáticos, con lo que se configuran como espacios clave dentro de la infraestructura verde de la ciudad, favoreciendo el establecimiento y la habitabilidad de distintas especies de flora y fauna. Además, permiten integrar distintos usos y dotaciones deportivas, de juego y de ocio que favorecen la vida activa en entornos saludables y de gran calidad ambiental.

Esta acción se centra en la ampliación de la red de grandes parques de nuestra ciudad, convirtiéndolos en lugares inclusivos con diseño para todas las personas, en zonas como Benimamet, Benimaclet, Cabañal, Benicalap, Arrancapins... Así, nuevos parques como el Parque Carolinas, o la ampliación de otros, como Parque Central, Rambleta, o Benicalap, configuran una malla equilibrada de grandes espacios verdes con alta capacidad de contribución a la mejora de la calidad del aire y la temperatura ambiental, permitiendo a su vez dotar a estas zonas de entornos saludables y de apoyo a la biodiversidad urbana.

Dentro de la medida se plantea un proyecto demostrador: Parque Carolinas. La ubicación del parque, en el borde urbano oeste de Benimàmet, supone la culminación del Parque Lineal existente en un gran espacio verde con dotaciones deportivas y culturales de casi 57.000 m2. El diseño considera soluciones naturales para la mejora de la calidad ambiental y acústica en el entorno de la carretera, integrando además el patrimonio cultural de las cuevas existentes como una dotación más para el pueblo, así como distintos espacios para el juego y deporte.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificada

- **INDICADORES**

- Población con acceso a zonas verdes a menos de 5 minutos andando
- Zonas verdes per cápita

FICHA Nº:	18	CÓDIGO:	DU-06
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE		
PROPUESTA:	Nuevas soluciones basadas en la naturaleza		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta acción proviene del Plan de Acción Climática para la Neutralidad a 2030, concretamente de la acción con mismo nombre.

La propuesta se orienta a diseñar soluciones inspiradas en la naturaleza capaces de almacenar carbono, regular el agua o controlar la temperatura, ya sea en espacios públicos, privados, edificaciones, entornos periurbanos, corredores, áreas naturales y límites costeros. Se pretende desarrollar Soluciones Basadas en la Naturaleza como ecosistemas verticales, bosquetes sostenibles, pavimentos drenantes, cubiertas y fachadas verdes o corredores verde-azules. El diseño de esas soluciones de biodiversidad no deberá entrar en colisión con el debido cuidado de los parques y jardines y deberá ser compatibles con herramientas efectivas de control sobre la presencia de plagas molestas para los vecinos.

Dentro de la medida se plantea un proyecto demostrador: Pradera renaturalizada del Jardín del Túria. Junto al Puente de Serranos, situado en el tramo VI del Jardín del Túria cuenta con 6.000 m2 de superficie para desarrollar un proyecto de biodiversidad.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificada

- **INDICADORES**

  - Población con acceso a zonas verdes a menos de 5 minutos andando
  - Zonas verdes per cápita

FICHA Nº:	19	CÓDIGO:	DU-07
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE		
PROPUESTA:	Parque de desembocadura		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta acción proviene del Plan de Acción Climática para la Neutralidad a 2030, concretamente de la acción con mismo nombre.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificada

- **INDICADORES**

  - Población con acceso a zonas verdes a menos de 5 minutos andando
  - Zonas verdes per cápita

FICHA Nº:	20	CÓDIGO:	DU-08
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE		
PROPUESTA:	Sistema de corredores verdes		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta acción proviene del Plan de Acción Climática para la Neutralidad a 2030, concretamente de la acción con mismo nombre.

El Parque de Desembocadura de València tendrá una superficie de más de 25 hectáreas. Se trata de una propuesta integral y compleja con el objetivo de finalizar el ajardinamiento del Turia que comenzó hace 35 años. Cuando esté completada será el parque urbano más largo de Europa. El proyecto, que de forma definitiva deberá contar con el diálogo social y político que necesita un desarrollo urbanístico de esta envergadura, se divide en cuatro zonas: la primera, con 86.000 metros cuadrados, en el barrio de Nazaret; la segunda, Pont de Drassanes, con 7.800 metros; la tercera, PAI del Grao, con 112.000; y la cuarta, Oceanogràfic. La fase inicial se enmarca en el acuerdo con el puerto de València que ha cedido 9,5 hectáreas. Su diseño cuenta con un concurso internacional de ideas.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificada

- **INDICADORES**

  - Población con acceso a zonas verdes a menos de 5 minutos andando
  - Zonas verdes per cápita

FICHA Nº:	21	CÓDIGO:	DU-09
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE		
PROPUESTA:	Regeneración de La Albufera, sus playas y Devesa		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta acción proviene del Plan de Acción Climática para la Neutralidad a 2030, concretamente de la acción con mismo nombre.

La propuesta plantea la regeneración del frente costero de las playas Naturales del sur del término municipal de València, que actualmente se encuentran en un estado de regresión grave debido principalmente a la falta de aportes sedimentarios del río Turia y al efecto barrera del puerto de València. La regeneración supondrá recargar artificialmente las playas de l'Arbre del Gos, El Saler y la Garrofera con la restitución de la línea de orilla actual a su posición en el año 1965 y la restitución del equilibrio dinámico anterior, así como la prolongación de la Gola de Puchol, que supondrá una barrera parcial al transporte longitudinal de sedimentos. Se estudiará la posibilidad de implementar otras posibles medidas de regeneración, complementarias a la recarga artificial de arena, como son los arrecifes artificiales, a fin de dar una solución definitiva al problema de la regresión de las playas de la zona sur. En este sentido, se estudiará la colocación de arrecifes artificiales en algunos puntos del litoral del sur de la ciudad, al tratarse de una opción que se ha llevado a cabo en otros puntos de la costa mediterránea con resultados positivos.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificada

- **INDICADORES**

  - Población con acceso a zonas verdes a menos de 5 minutos andando
  - Zonas verdes per cápita

FICHA Nº:	22	CÓDIGO:	DU-10
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE		
PROPUESTA:	Naturalización y adaptación de centros docentes		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

La propuesta plantea el apoyo y colaboración con los centros docentes del municipio, continuando el trabajo realizado para la elaboración del Plan Verde Escolar, para incrementar la presencia de vegetación en los centros, así como para el desarrollo de acciones adicionales de adaptación de estos espacios, especialmente al calor. Se trabajará sobre centros docentes a todos los niveles educativos, no solo de titularidad municipal, sino también en centros de titularidad autonómica, para lo que se establecerán los adecuados mecanismos de coordinación con la Generalitat Valencia

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificada

- **INDICADORES**

- Número de centros docentes renaturalizados.
- Número de centros docentes donde se hayan desarrollado otras acciones de adaptación

FICHA Nº:	23	CÓDIGO:	DU-11
PROGRAMA:	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE		
PROPUESTA:	Áreas de regeneración urbana integral		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta acción proviene del Plan de Acción Climática para la Neutralidad a 2030, concretamente de la acción con mismo nombre.

Las áreas de regeneración urbana integral son aquellos ámbitos territoriales de la ciudad en los que implementar políticas integrales de intervención físico-espacial, social, económica y medioambiental, es decir, de regeneración urbana integrada y nuevo modelo de ciudad. Se plantea continuar trabajando en el área del Cabanyal-Canyamelar-Cap de França, dando continuidad a las actuaciones desarrolladas a través de los Planes Confianza, EDUSI y ARRUR para completar la regeneración integral del barrio. Esta actuación incluiría dar una solución al bloque de portuarios de acuerdo con el planeamiento establecido que conllevará la compra y permuta de viviendas, la construcción de nuevos bloques residenciales, el realojo y el acompañamiento social de las familias.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificada

- **INDICADORES**

  - Índice de accesibilidad a la vivienda

FICHA Nº:	24	CÓDIGO:	EO-01
PROGRAMA:	GESTIÓN Y CONTROL PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES DE OCIO		
PROPUESTA:	Control de actividades de ocio.		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

La gestión adecuada de las actividades de ocio es crucial para asegurar la calidad de vida de los residentes cercanos. Las ordenanzas municipales y otras normativas regulan y controlan las actividades que pueden generar ruido y vibraciones, incluyendo las de ocio.

- Para controlar los niveles de ruido producidos por los equipos de locales musicales, y como complemento a otras soluciones como los aislamientos acústicos, se sugieren las siguientes medidas:
  - **Evaluación del Ruido Ambiental**: Analizar los niveles de ruido en las zonas de ocio más conflictivas para obtener información detallada y abordar la problemática del ruido.
  - **Concienciación sobre la Problemática del Ruido**: Campañas de medición y visualización del ruido con sensores en terrazas y zonas concurridas; monitorización del ruido ambiental para diseñar planes de actuación específicos.
  - **Instalación de Limitadores Sonoros**: Implementar limitadores de potencia sonora con micrófono y transmisión telemática en tiempo real en: Locales musicales de nueva apertura; locales ubicados en Zonas Acústicamente Saturadas (ZAS); locales con reiteradas quejas y denuncias de los ciudadanos.
  - **Control de Festejos**: Donde se debe aplicar la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica para: Limitar el horario de los eventos; controlar la localización y el ruido generado por ferias y fiestas; continuar con el control de actividades populares y manifestaciones.
  - **Incremento de la Presencia Policial**: Aumentar la presencia policial y las inspecciones en zonas de ocio para reducir las molestias en los vecindarios.
  - **Cumplimiento de la Ordenanza de Ocupación del Espacio Público Municipal**: Donde se incluyen aspectos que abarquen al ruido ambiental, como: Control de horarios; retirada de elementos de terrazas para evitar ruidos de arrastre; homologación de sillas, mesas y elementos auxiliares para minimizar el ruido de arrastre; control de superficies y aforos.
- **Regulación de las nuevas licencias para actividades ruidosas:** El Ayuntamiento, siguiendo la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica, no autoriza la apertura de locales ruidosos como discotecas o salas de fiesta en zonas donde los edificios tienen una predominancia de uso residencial o mixta. Además, se controlará el espacio mínimo de los locales y los horarios de las terrazas. Para evitar la acumulación de locales de ocio en zonas residenciales, no se permitirán nuevos establecimientos de este tipo a menos de 65 metros de otro similar, excepto en hoteles.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable.

- **INDICADORES**

- Número de licencias revisadas que limitan las actividades ruidosas
- Número de nuevas licencias

FICHA Nº:	25	CÓDIGO:	EO-02
PROGRAMA:	GESTIÓN Y CONTROL PARA LA MEJORA ACÚSTICA DE LAS ACTIVIDADES DE OCIO		
PROPUESTA:	Gestión de Zonas Acústicamente Saturadas (ZAS).		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Esta medida de intervención busca asegurar el cumplimiento de las estrategias definitivas establecidas para cada zona ZAS durante la vigencia de los planes de acción contra la contaminación acústica. Las medidas a vigilar son:

- Mayor control del orden público con presencia policial en las zonas afectadas, sumado a una mayor atención a las limitaciones horarias.
- Realizar una limitación del tráfico rodado dentro del horario nocturno.
- Cese de solicitudes de permisos para actividades ruidosas y uso del espacio público municipal.
- Inspección y control de licencias y otros instrumentos administrativos.
- Reuniones periódicas de mesas de trabajo con entidades y agrupaciones implicadas para seguimiento y evaluación.
- Paralización en los trámites para la instalación de música ambiental en locales públicos con actividades recreativas.
- Prohibición de ciertas actividades en la vía pública, añadido a la implementación de campañas de concienciación y sensibilización social.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable.

- **INDICADORES**

Establecer un conjunto de medidas que favorezcan la concienciación ciudadana para provocar una mayor sensibilización y concienciación del problema que supone superar los niveles de ruido, y de esta forma, dar unas mejores condiciones de vida a los vecinos que habitan en las zonas establecidas como ZAS. Dar mayor cobertura desde las autoridades al control de las actividades de ocio donde se producen una concentración de personas destacable.

FICHA Nº:	26	CÓDIGO:	CI-01
PROGRAMA:	GESTIÓN Y CONTROL DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES E INDUSTRIALES		
PROPUESTA:	Control de las actividades industriales, comerciales y de servicios.		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Previamente desde Ayuntamiento de Valencia se han realizado diferentes actuaciones como la comprobación e inspección de diferentes emplazamientos tanto industriales como comerciales, aplicando todo tipo de procedimiento de protección de la legalidad en la actividad que se esté contemplando.

Como mediadas para seguir desarrollando y mejorando este tipo de controles en las actividades comerciales e industriales se propone lo siguiente:

- Disponer de los medios necesarios para llevar a cabo los diferentes controles acústicos marcados en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valènciana de Protección contra la contaminación Acústica y en la Ordenación Municipal de Ruido y Vibraciones
- Formación a los técnicos y técnicas municipales en materia de ruido y vibraciones para que puedan realizar las mediciones y todo tipo de controles marcados en la normativa. La formación deberá estar orientada tanto en la medición como en el análisis de resultados obtenidos de los ensayos acústicos.
- Establecer un registro para poder tramitar y recibir denuncias en materia de ruido procedentes de las actividades en las cuales el ciudadano pues ver: a quien debe dirigir la denuncia, dónde presentar la misma, quién es el responsable y que actuaciones se llevan a cabo una vez llevada a tramitada la denuncia (inspecciones, actas, plazos…)

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable

- **INDICADORES**

- Número de denuncias tramitadas a través del registro único.

FICHA Nº:	27	CÓDIGO:	CI-02
PROGRAMA:	GESTIÓN Y CONTROL DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES E INDUSTRIALES		
PROPUESTA:	Gestión de estudios acústicos para la mejora de las actividades industriales y comerciales		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Con esta medida se pretende dar continuidad a la labor de gestión y control de la documentación requerida en materia de acústica según el tipo de actividad (Estudio Acústico, Certificado Acústico o Auditoría Acústica). 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
  - Comprobación que el estudio tenga en cuenta todas las fuentes sonoras y una evaluación de las medidas correctoras en el caso de que los niveles sean superiores a los establecidos.
  - Comprobación que el estudio esté firmado por un técnico competente y se presente al solicitar la licencia administrativa.
- Control de certificados suscritos por técnico competente y su visado por su correspondiente colegio profesional
- Revisión de que el certificado sea realizado por Laboratorios Acreditados de conformidad con lo dispuesto en el RD 1371/2007, de 19 de octubre, por el que se aprueba el documento Básico "DB-HR Protección frente al Ruido" del Código Técnico del a 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
  - Evaluación de los niveles sonoros transmitidos a los locales colindantes, en especial uso residencial
  - Evaluación del nivel sonoro de recepción exterior, producido por el funcionamiento de los elementos mecánicos de la actividad.
  - Comprobación de los procedimientos de medición para certificados acústicos
  - Comprobación en el certificado acústico si cumplen todas las especificaciones dadas en el proyecto (aislamientos de los sistemas constructivos del local y fuentes de ruido).
- Importante durante la tramitación de la licencia de actividad y antes de la apertura de la actividad, que se cumplan todas las exigencias acústicas requeridas para la misma, ya que es una garantía de la viabilidad 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.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable

- **INDICADORES**

- Número de licencias tramitadas junto con sus comprobaciones previas y posteriores a la apertura de la actividad.

FICHA Nº:	28	CÓDIGO:	ZT-01
PROGRAMA:	PROTECCIÓN DE ZONAS TRANQUILAS		
PROPUESTA:	Acciones para identificar zonas tranquilas urbanas potenciales		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

El Ayuntamiento de València ha realizado un estudio para evaluar el confort acústico en distintas zonas urbanas de la ciudad, especialmente en los distritos con mayores inconvenientes en cuanto al ruido. Los resultados se integrarán en el Plan de Acción del Ruido para mejorar las políticas municipales de protección del medio ambiente urbano, tanto en general como específicamente del entorno sonoro.

Para declarar Zonas Tranquilas Urbanas, primero se lleva a cabo una preselección de espacios potenciales según ciertos criterios: usos del suelo, niveles de ruido, distribución espacial equitativa y uso público. La selección final se realiza mediante consenso con técnicos y autoridades, y para ello, se realizan campañas de medición de ruido comparadas con estudios psicosociales para conocer la percepción de los usuarios

Dentro del análisis realizado, se identificaron un conjunto de espacios urbanos, los cuales se evaluaron:

1. Jardines del Turia, donde se distinguen cuatro puntos de estudio: Naturia, Botánico, Benlliure y Puente del Mar.
2. Parque de Cabecera
3. Parque Oeste
4. Plaza Albacete/Marvá
5. Entorno antiguo Hospital
6. Plaza de Mossén 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

Una vez evaluadas, se seleccionan las zonas candidatas para ser Zonas Tranquilas Urbanas y se diseñan iniciativas para su gestión y protección. Estas medidas buscan no solo mantener bajos los niveles de ruido, sino también reducirlos en áreas más afectadas, declarándolas Zonas Potencialmente Tranquilas.

Es importante destacar La Albufera, un lugar de alto valor ambiental con gran biodiversidad (aproximadamente 280 especies de aves) que actúa como un pulmón verde para València. Sin embargo, enfrenta problemas como la contaminación, la escasez de agua y la caza descontrolada, que deterioran su entorno.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable.

- **INDICADORES**

- Número de zonas identificadas como Zonas Tranquilas Urbanas Potenciales.

FICHA Nº:	29	CÓDIGO:	ZT-02
PROGRAMA:	PROTECCIÓN DE ZONAS TRANQUILAS		
PROPUESTA:	Análisis de zonas tranquilas urbanas		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

La implementación de esta medida implica diseñar y ejecutar un procedimiento para evaluar posibles zonas urbanas tranquilas. Este proceso se divide en dos fases:

1. Una primera fase en el que se realiza un estudio preliminar, que abarca los siguientes puntos:

- Descripción del Espacio: Se realiza una breve descripción del entorno, indicando su localización y proporcionando fotografías paisajísticas.
- Subdivisión de las UHAs (Unidades Homogéneas de Análisis) formadas a partir de los siguientes criterios:
  - Referencias geográficas y paisajísticas.
  - Funcionalidad.
  - Presencia y distancia a focos de ruido.
- Proceso: Se elabora un fichero georreferenciado para trazar las diferentes UHAs, que luego se enumeran para facilitar su identificación, el tratamiento de información y el registro de mediciones futuras. Esto permite evaluar la variación del ruido si es necesario gestionar la Zona Tranquila Urbana.
- Calles y Avenidas Circundantes: Se analiza la influencia del ruido de las calles y avenidas que rodean o atraviesan los espacios.

Parte de este estudio ya se ha llevado a cabo en un proyecto piloto que abarcó 12 espacios urbanos del municipio, los cuales se enumeran en la ficha anterior.

2. Una segunda fase donde se establece un estudio posterior, que se centra en:

- Análisis de recogida de datos no acústicos:
  - Identificación de factores no acústicos importantes para evaluar la calidad de las ZTUs.
  - Inclusión de encuestas y estudios psicosociales para conocer la percepción ciudadana.
  - Informe realizado en diciembre de 2018 por el Ayuntamiento de València, que complementa el Mapa de Ruido y mejora las políticas de protección y prevención del medio ambiente urbano.
  - Estudio del impacto en la salud de los paisajes sonoros urbanos, identificación de áreas más afectadas y campañas para mejorar los espacios seleccionados.
- Mediciones de larga duración:
  - Realización de mediciones con requisitos mínimos en cada ZTU para analizar el cumplimiento de los objetivos.
- Mediciones de corta duración:
  - Recopilación de información acústica "in situ" durante el periodo del día más representativo del uso de la zona.
  - Establecimiento de requisitos mínimos y evaluación si la zona cumple con los requisitos acústicos para ser designada como Zona Tranquila Urbana.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable.

- **INDICADORES**

- Inventario en el que se deben incluir la totalidad de las Zonas Tranquilas, donde se encuentren sus subdivisiones y sus características fundamentales.

FICHA Nº:	30	CÓDIGO:	ZT-03
PROGRAMA:	PROTECCIÓN DE ZONAS TRANQUILAS		
PROPUESTA:	Gestión de zonas tranquilas urbanas		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Para gestionar las Zonas Tranquilas Urbanas o, en otros casos, las Zonas Urbanas potencialmente tranquilas, se sugiere implementar diversas acciones:

- Plan Estratégico: Desarrollar un plan para conservar la calidad de la zona.
- Incremento del Valor del Área: Desplegar un plan para promover el uso y aumentar el valor del área.
- Implementar una serie de medidas para la mejora de la calidad de la zona:
  - Restricción del paso de vehículos motorizados.
  - Participación ciudadana en la gestión de las zonas.
  - Señalización de las Zonas Tranquilas.
  - Vigilancia para asegurar el buen uso de la zona.
  - Integración en políticas medioambientales para garantizar su preservación.
  - Prohibición de motocicletas mediante accesos limitados y señalización.
  - Empleo de pantallas vegetales para reducir los niveles de ruido.
  - Actualización del mobiliario urbano para adaptarse a las nuevas necesidades.
  - Sustitución de sonidos urbanos por sonidos naturales, como el canto de pájaros y el susurro de las hojas.
  - Uso de plantas, flores y arbustos para mejorar el carácter natural.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable.

- **INDICADORES**

- Número de acciones llevadas a cabo en cada Zona Tranquila

FICHA Nº:	31	CÓDIGO:	CF-01
PROGRAMA:	MEDIDAS DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUDIO		
PROPUESTA:	Campañas de concienciación ciudadana para una movilidad sostenible		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Concienciar y sensibilizar a la ciudadanía sobre los efectos negativos del tráfico motorizado particular y los efectos positivos de circular en bicicleta, a pie y en transporte público que tiene tanto para el medio ambiente como para la salud de los ciudadanos y ciudadanas. Algunas de las acciones a plantear son las siguientes:

- Elaboración de guías de buenas prácticas ambientales para sensibilizar sobre la problemática de la contaminación acústica asociada al tráfico.
- Celebración de actos y campañas para consolidar la imagen del transporte público y del transporte alternativo (a pie o en bicicleta), algunos ejemplos hechos con anterioridad:
  - Jornada del día sin coche con medidas para desincentivar el uso de vehículo privado, además del Día Europeo sin coche donde se puede viajar gratuitamente en el transporte público.
  - Feria de la movilidad sostenible, como forma de acercar a los ciudadanos y ciudadanas las diferentes formas de movilidad sostenible realizando actividades, exposiciones y circuitos de vehículos
  - Actividades lúdicas: paseos en bicicleta guiadas, talleres de mecánica, espectáculos y conciertos para el fomento del uso de la bicicleta.
- Fomentar los procesos participativos específicos relacionados con los espacios públicos o con servicios municipales concretos como la “Mesa de la Mobilitat”.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable

- **INDICADORES**

- Número de ciudadanos que acuden a los diferentes acontecimientos desarrollados para la concienciación de la misma
- Número de ideas desarrolladas en los procesos participativos hacia la ciudadanía.

FICHA Nº:	32	CÓDIGO:	CF-02
PROGRAMA:	MEDIDAS DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUDIO		
PROPUESTA:	Campañas escolares		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Una de las estrategias prioritarias es la concienciación y formación en la población en edad escolar por su alto impacto y su gran efectividad. El Objetivo es fomentar en estas edades los beneficios de los buenos hábitos de movilidad y concienciar del impacto negativo del ruido ambiental asociado a los medios de transporte que tiene en la salud y en el medio ambiente.

Para ellos unas de las principales medidas son:

- Campaña “Mutis” que está dentro del programa “Haz ruido contra el ruido”, llevada a cabo por el Ayuntamiento de Valencia en los centros escolares.
- Difundir información y guías de buenas prácticas sobre cómo combatir el ruido ambiental
- Fomentar una movilidad sostenible entre la comunidad escolar.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable

- **INDICADORES**

- Número de campañas ejecutadas en el año, así como centro escolares y alumnado que ha recibido dicha concienciación.

FICHA Nº:	33	CÓDIGO:	CF-03
PROGRAMA:	MEDIDAS DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUDIO		
PROPUESTA:	Campañas de lucha contra el ruido en actividades de ocio nocturno		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

El ruido ambiental asociado al ocio nocturno es uno de los agentes con mayor repercusión mediática en los entornos urbanos y el motivo de muchas denuncias vecinales, por ellos se plantean las siguientes medidas a desarrollar durante el plazo de vigencia de los planes de acción:

- Fomentar campañas de concienciación a pie de calle con reparto de información y merchandising para la concienciación frente al ruido
- Promover una mesa de sensibilización frente al ruido que este liderada por personal municipal y estuviese integrada por los agentes implicados (hosteleros y vecinos).
- Desarrollo de un sello identificativo basado en la imagen de una campaña para que los locales se adhieran a la misma y aporte un valor añadido a los mismos.
- Potenciar el empleo de sensores de medición de ruido con registro en lugares como terrazas y espacios abiertos.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable

- **INDICADORES**

- Número de locales que se adhieren al sello identificativo de concienciación con el ruido
- Indicadores instalados en zonas conflictivas para la medición del ruido ambiental

FICHA Nº:	34	CÓDIGO:	CF-04
PROGRAMA:	MEDIDAS DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y FORMACIÓN A TRABAJADORES PARA LA LUCHA CONTRA EL RUDIO		
PROPUESTA:	Formación a profesionales		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Formación y sensibilización a trabajadores tanto del ámbito público como del privado

- En el ámbito de la construcción se busca implantar una línea de actuación para formar y concienciar a los profesionales de la importancia de contemplar la variable acústica en todas las fases de proyecto y ejecución de las actividades propias del sector
- Concienciar a los técnicos responsables de proyectos de diseño de vías públicas o profesionales del urbanismo que tengan en cuenta la variable acústica a la hora de diseñar los diferentes proyectos.
- Jornadas de formación y cursos a profesionales de los siguientes sectores:
  - Conductores de vehículos: conductores de autobuses y de recogida de residuos, con campañas de conducción respetuosa, incidiendo en la reducción del ruido
  - Empleados labores de jardinería, con jornadas de concienciación a disminuir el ruido de la maquinaria a la programación adecuada de los horarios de las jornadas para minimizar los ruidos, así como establecer una programación de mantenimiento de la misma.
  - Conductores de vehículos de urgencia y asistencia sanitaria
  - Formación a la policía local sobre el conocimiento y manejo de la instrumentación acústica y legislación en materia de ruido
  - Trabajadores de labores de carga y descarga con formación de buenas prácticas.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable

- **INDICADORES**

- Número de formaciones realizadas por diferentes sectores tanto del público como del privado, así como por áreas de trabajo.

FICHA Nº:	35	CÓDIGO:	OS-01
PROGRAMA:	MEDIDAS EN OTROS SERVICIOS DE GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA MEJORA FRENTE AL RUIDO		
PROPUESTA:	Medidas para mejorar la calidad acústica en la recogida de residuos, limpieza viaria y jardinería		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Hay diferentes propuestas que se pueden poner en práctica durante el tiempo de vigencia del plan de acción:

- Vehículos Ecológicos: Promover la adquisición y utilización de vehículos híbridos o eléctricos.
- Evitar Horarios Molestos: Eludir horarios nocturnos y las primeras horas de la mañana, ya que en estas franjas horarias se perciben más las emisiones acústicas.
- Reducir el Ruido: Adoptar procesos y métodos de trabajo que disminuyan el ruido generado por estas actividades.
- Auditorías Acústicas: Realizar auditorías acústicas rutinarias que incluyan la revisión de vehículos y maquinaria.
- Cumplimiento Normativo: Exigir el cumplimiento de las normativas del Real Decreto sobre emisiones sonoras de máquinas al aire libre.
- Contenedores Subterráneos: Considerar la implementación de contenedores subterráneos para mejorar la acústica y reducir el impacto visual en la recogida de residuos sólidos urbanos (RSU).
- Optimización de Horarios y Rutas: Mejorar horarios y rutas para reducir los niveles de ruido y minimizar el tiempo de operaciones ruidosas.
- Maquinaria Silenciosa: Incentivar la compra y uso de maquinaria más silenciosa.
- Condicionantes Acústicos en Contratos: Incluir criterios acústicos puntuables en los pliegos de contratación, que afecten a maquinaria, tecnología, equipamiento, procesos de trabajo, horarios y planificación.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable.

- **INDICADORES**

- Inventario de maquinaria comprada para reemplazar maquinaría y/o vehículos anteriores
- Número de auditorías realizadas a vehículos y maquinaria donde es necesario el cambio de las mismas por ruido.

FICHA Nº:	36	CÓDIGO:	SC-01
PROGRAMA:	MEDIDAS DE SMART CITIES		
PROPUESTA:	Fomentar por una movilidad urbana inteligente y respetuosa con el medio ambiente.		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

En 2018, el Ayuntamiento de València creó la Oficina de Ciudad Inteligente para promover la movilidad y la tecnología inteligentes. Inicialmente gestionadas por el servicio de informática, estas competencias se trasladaron a una oficina específica debido a la creciente relevancia del tema. El objetivo es convertir a València en una ciudad inteligente, ayudando a los servicios y actores socioeconómicos a utilizar la tecnología para resolver problemas públicos y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

La estrategia de los próximos cinco años se centrará en que la Oficina de Ciudad Inteligente continúe promoviendo proyectos de Smart Mobility, esenciales para la movilidad sostenible y la reducción del ruido del tráfico. Su pilar clave será la disminución del ruido ambiental.

- La movilidad inteligente busca reducir la contaminación, incluido el ruido ambiental. Existen diversos proyectos en desarrollo o en fase piloto que contribuyen a mitigar este problema. A continuación, se presentan los más relevantes:
- **El proyecto en desarrollo busca gestionar eficientemente el estacionamiento**, proporcionando información en tiempo real sobre plazas para personas con movilidad reducida, zonas de carga/descarga y paradas de taxi. Este proyecto mejorará la gestión de estos espacios, permitiendo verificar autorizaciones, localizar taxis disponibles y reservar zonas de carga y descarga.
- **El proyecto "València al Minut"** ofrece a los ciudadanos un portal de información en tiempo real sobre el estado de la ciudad. Proporciona datos sobre el paso de autobuses urbanos, el estado del tráfico, la capacidad de los aparcamientos públicos, los niveles de partículas contaminantes, la temperatura, la disponibilidad de bicis del servicio Valenbisi, la evolución del empleo, la agenda cultural municipal y las redes sociales. De acuerdo a su portal, los ciudadanos pueden tomar decisiones óptimas sobre su movilidad, lo que no solo hace el transporte más eficiente, sino que también mejora el medio ambiente al reducir los niveles de ruido ambiental.
- **La aplicación "AppValència"** proporciona a los ciudadanos una manera intuitiva y rápida de comunicarse directamente con el Ayuntamiento, aprovechando la amplia adopción de dispositivos móviles. Esta aplicación centraliza toda la información relevante de la ciudad en un solo entorno, fomentando así la participación ciudadana de manera innovadora.
  Con "AppValència", los ciudadanos pueden encontrar todos los servicios cercanos, consultar los itinerarios de las líneas de autobús y metro, y mantenerse informados sobre alertas y notificaciones. Además, permite realizar diversas gestiones administrativas y trámites desde el portal del Ayuntamiento y la Sede Electrónica municipal sin necesidad de desplazarse.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

No cuantificable.

- **INDICADORES**

- Número de descargas de aplicación AppValència
- Número de consultas el proyecto Valencia Minut

FICHA Nº:	37	CÓDIGO:	SC-02
PROGRAMA:	MEDIDAS DE SMART CITIES		
PROPUESTA:	Promoción de proyectos de comunicación, participación y sensibilización ciudadana para la prevención del ruido, respaldados por tecnologías innovadoras.		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

La cooperación institucional, la concienciación y la participación ciudadana son esenciales para prevenir y corregir el ruido ambiental. Las iniciativas de la Oficina de Ciudad Inteligente destacan que la mejora de hábitos y la convivencia social, junto con tecnología innovadora, son clave para reducir el ruido ambiental.

Se sugiere, como estrategia para prevenir el ruido ambiental, la implementación de iniciativas de comunicación, sensibilización y participación ciudadana, enmarcadas dentro del programa València Ciudad Inteligente.

Se pueden encontrar diferentes proyectos que se encuentran vinculados a la prevención del ruido ambiental. Los más importantes son los siguientes:

- **Piloto Sensores en Mercado de Ruzafa:** Este proyecto piloto busca modernizar y eficientizar la gestión del Mercado de Ruzafa. Los datos de los sensores instalados se integraron en la Plataforma VLCi, permitiendo su visualización en Cuadros de Mando avanzados. Se colocaron sensores medioambientales tanto internos como externos para medir la temperatura, humedad, entre otros. Además, hay sensores para detección de aforo, ruido y seguridad, con luces disuasorias en las puertas principales y secundarias.
- **Gestión del Ruido en la Plaza del Tossal** es un proyecto que vincula el nivel de ruido en la Plaza del Tossal con la intensidad lumínica del alumbrado público. Cuando aumenta el ruido en la plaza, la intensidad de la luz disminuye. Esta integración entre los sensores y el alumbrado, a través de la plataforma de ciudad, ayudará a reducir las molestias de ruido que afectan a los vecinos de la plaza.
- **Conecta VLCi** propone una gestión moderna y eficiente de 194 edificios e instalaciones municipales. Esta plataforma integrará conexiones que beneficiarán a edificios deportivos, museos, monumentos, mercados y escuelas (municipales y aquellas cuya manutención depende del presupuesto municipal).
  Además, 98 colegios de gestión municipal tendrán acceso a una plataforma de concienciación medioambiental para la comunidad educativa, con servicios en línea y a través de una aplicación (App València). Los colegios privados también pueden unirse a esta iniciativa.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

Iniciativa Connecta VLCi, Edificios Inteligentes: Proyecto cofinanciado con fondos FEDER a través de Red.es. Presupuesto 5.000.000€.

- **INDICADORES**

- Número de planes para la participación de la población en el ámbito de conocimiento de la contaminación acústica y la importancia de evitar el ruido ambiental.
- Número de proyectos de desarrollo encargados de la mejora de la información municipal en cuanto a la contaminación acústica y sus inconvenientes.

FICHA Nº:	38	CÓDIGO:	SC-03
PROGRAMA:	MEDIDAS DE SMART CITIES		
PROPUESTA:	Medidas para la mejora de los servicios digitales en la gestión del ruido ambiental		

- **DESARROLLO DE LA MEDIDA**

Actualmente, existen varios proyectos implementados, en desarrollo o en proceso que contribuyen a modernizar los servicios municipales en su transformación digital, buscando satisfacer de manera eficaz y eficiente las necesidades y deseos de la ciudadanía. Los más relevantes en la gestión del ruido son los siguientes:

- **El Proyecto de Plataforma VLCi** fue planificado en 2013 y puesto en marcha en julio de 2014, este proyecto es un avanzado sistema de almacenamiento y procesamiento de datos. Permite a los gestores municipales reunir una gran cantidad de información en un repositorio centralizado, analizarla mediante herramientas de Big Data y derivar conclusiones a través de cuadros de mando, facilitando así la toma de decisiones informadas por parte de los administradores.
- **Cuadros de Mando:** La Oficina de Ciudad Inteligente colabora en la creación de cuadros de mando para el personal municipal, facilitando decisiones informadas para la gestión y sostenibilidad del municipio.
  También lidera equipos de estrategia e integración de sistemas de información, ayudando a definir indicadores clave para medir la eficacia de los servicios municipales.
- **Gestión eficiente del ruido urbano**: Se instalarán sensores en las principales zonas de ocio de València para medir el nivel de ruido y tomar decisiones en tiempo real ante niveles elevados sostenidos. Las áreas cubiertas incluyen Benimaclet, Pl. de Honduras, Av. Aragón, Pl. Cedro, Cruz Cubierta, Paseo de la Alameda, Pl. Cánovas, C/Juan Llorens y Barrio de Ruzafa.
  Este proyecto permitirá identificar patrones de ruido diarios, semanales y estacionales.
- **Cláusulas Smart:** Para avanzar hacia una ciudad más abierta, eficiente y sostenible, cualquier servicio que esté elaborando un pliego técnico puede solicitar a la Oficina de Ciudad Inteligente un informe para incluir "Cláusulas Smart".
  La Oficina de Ciudad Inteligente colabora en la transformación de los servicios municipales, específicamente en la elaboración de pliegos técnicos. Esta colaboración se refleja en la inclusión de cláusulas diseñadas para obtener información relevante que puede ser procesada por la Plataforma de Ciudad.
- **El Proyecto Geoportal** es un proyecto pone a disposición de la ciudadanía una amplia gama de recursos del Ayuntamiento de València a través de una plataforma de mapas. Los usuarios pueden consultar información sobre movilidad, economía, servicios sociales, cultura festiva, entre otros, y seleccionar los datos de su interés.
  El Geoportal incluye planos abiertos para el uso ciudadano, como mapas de calles, Fallas, movilidad, urbanismo, zonas tributarias, datos abiertos, mapas históricos, jardinería, mercados, redes sociales y servicios sociales. También ofrece herramientas de planos para uso administrativo, como IBI, mesas y sillas, apartamentos turísticos, incidencias en vía pública, IAE, inventario de alumbrado y obras de infraestructuras.
- **Gestión de Residuos Sólidos y Limpieza**: Este proyecto tiene como objetivo desarrollar una plataforma informática corporativa que integre los diferentes sistemas usados actualmente por las áreas que realizan actividades de campo. Dicha plataforma, garantizará la creación e implementación de una herramienta de información horizontal, asegurando una adecuada coordinación en las actividades de mantenimiento, gestión e inspección de la ciudad. La información obtenida de los vehículos será integrada en la Plataforma VLCi.

- **INVERSIÓN ESTIMADA**

El importe total de la iniciativa Impulso VLCi es de 6.000.000 € (70% Fondos FEDER, 30% Ayuntamiento de València).

- **INDICADORES**

  - Número de proyectos y estudios que abarquen la modernización de los servicios para comprobar los beneficios de que estos estén más automatizados y se puedan cubrir mayores necesidades de la ciudadanía.

12.2. PLANES DE ACCIÓN ZONALES

En el punto anterior se han desplegado propuestas y programas de carácter general. Muchas de estas actuaciones aluden a proyectos y proyectos demostrativos que están previstos, en fase de preparación o recogidos en otros documentos estratégicos de la ciudad. No ha sido posible recopilar información suficiente de estos proyectos para poder realizar simulaciones acústicas de los escenarios futuros. Por lo tanto, no se ha podido valorar la reducción del impacto acústico de cada actuación, tanto en los niveles de ruido, como en la evolución de población afectada por ruido. Se pospone realizar estos estudios a cuando esté disponible dicha información.

Los principales proyectos zonales que por su beneficio acústico se recogen en el Plan de Acción son los siguientes:

PROGRAMA	ACCIÓN ZONAL
Propuestas y programas de intervención peatonal	• Itinerarios de preferencia peatonal y complementarios • Operaciones puntuales estratégicas • Intervenciones en la ciudad histórica: Ciutat Vella
Implantación de Zonas de Bajas Emisiones	• Valencia ZBE
Infraestructuras estratégicas de movilidad	• Canal de Acceso en la Avenida Federico García Lorca • Estación Central • Soterramiento de las vías de Serrería
La Valencia de los 15 minutos	• Parque Central • Benimaclet • El Grau
Jardines de barrio accesibles	• Proyecto demostrador: Jardín Trini Simó
Grandes parques urbanos con diseño inclusivo	• Proyecto demostrador: Parque Carolinas
Nuevas soluciones basadas en la naturaleza	• Proyecto demostrador: Pradera renaturalizada del Jardín del Túria
Regeneración de La Albufera, sus playas y Devesa	• Playas Naturales del Sur: l'Arbre del Gos, El Saler y la Garrofera
Áreas de regeneración urbana integral	• Cabanyal-Canyamelar-Cap de França

12.3. RESUMEN DE COSTES

Varios de los programas y de las actuaciones zonales que se presentan en el plan cuentan con presupuesto específico. Seguidamente se presenta una tabla con los programas que disponen de información económica y su correspondiente presupuesto:

PROGRAMA	PRESUPUESTO
Cambio de combustibles por electricidad o energías renovables en el transporte colectivo	59.042.586 €
Propuestas y programas de intervención peatonal	105.300.000 € *
Propuestas y programas de fomento del uso de la bicicleta	34.700.000 € *
Propuestas y programas de regulación del tráfico privado	2.800.000 € *
Propuestas y programas horizontales	18.982.400,00 € *
Infraestructuras estratégicas de movilidad	475.000.000 € ***
La Valencia de los 15 minutos	41.500.000 € ***
Iniciativa impulso VLCi	6.000.000 €

* Inversión derivada del PMUS
** inversión derivada del Plan Director de la Bicicleta
***inversión derivada del Plan de Acción Climática para la Neutralidad a 2030.

13. PERSONAS BENEFICIADAS DE LAS ACTUACIONES DEL PLAN

13.1. Resumen de la exposición al ruido de personas y viviendas calculados en el MER

A continuación se muestra una tabla resumen con la población expuesta para cada uno de los indicadores y focos de ruido estudiados en el Mapa Estratégico de ruido:

DIA (Ld)										
dBA	Rodado		Ferroviario		Industrial		Aeroportuario		Total	
	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%
<55	4310	54%	7902	99%	7977	100%	7977	100%	4262	54%
55-60	1669	21%	62	1%	0	0%	0	0%	1681	21%
60-65	1039	13%	13	0%	0	0%	0	0%	1070	13%
65-70	716	9%	0	0%	0	0%	0	0%	719	9%
70-75	239	3%	0	0%	0	0%	0	0%	240	3%
>75	4	0%	0	0%	0	0%	0	0%	5	0%
TARDE (Le)										
dBA	Rodado		Ferroviario		Industrial		Aeroportuario		Total	
	Pob. Exp. (centena)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%
<55	4235	53%	7900	99%	7977	100%	7977	100%	4181	52%
55-60	1714	22%	60	1%	0	0%	0	0%	1731	22%
60-65	1060	13%	17	0%	0	0%	0	0%	1092	14%
65-70	716	9%	0	0%	0	0%	0	0%	720	9%
70-75	247	3%	0	0%	0	0%	0	0%	248	3%
>75	5	0%	0	0%	0	0%	0	0%	5	0%
NOCHE (Ln)										
dBA	Rodado		Ferroviario		Industrial		Aeroportuario		Total	
	Pob. Exp. (centena)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%
<50	4383	55%	7920	99%	7977	100%	7977	100%	4339	54%
50-55	1622	20%	52	1%	0	0%	0	0%	1647	21%
55-60	1037	13%	5	0%	0	0%	0	0%	1053	13%
60-65	707	9%	0	0%	0	0%	0	0%	709	9%
65-70	225	3%	0	0%	0	0%	0	0%	225	3%
>70	3	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4	0%
24h (Lden)										
dBA	Rodado		Ferroviario		Industrial		Aeroportuario		Total	
	Pob. Exp. (centena)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%	Pob. Exp. (centenas)	%
<55	2851	36%	7873	98%	7977	100%	7919	99%	2825	36%
55-60	2243	28%	58	1%	0	0%	58	1%	2228	28%
60-65	1328	17%	46	1%	0	0%	0	0%	1351	17%
65-70	886	11%	0	0%	0	0%	0	0%	903	11%
70-75	577	7%	0	0%	0	0%	0	0%	578	7%
>75	92	1%	0	0%	0	0%	0	0%	92	1%

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 total estimado de viviendas	Número de viviendas expuestas a Ld>65 dBA	Número de viviendas expuestas a Le>65 dBA	Número de viviendas expuestas a Ln>55 dBA	Número de viviendas expuestas a Lden>65 dBA
419.930	50.702	51.192	104.748	82.794

13.2. Cálculo de los efectos sobre la salud

La Orden PCM/542/2021, de 31 de mayo, por la que se modifica el Anexo III 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, tiene por objeto incorporar a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva (UE) 2020/367 de la Comisión de 4 de marzo de 2020, y para ello, se modifica el anexo III del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para su adaptación al progreso técnico y científico.

El anexo III del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, a efectos de la evaluación de los efectos nocivos, deberá considerarse lo siguiente:

- las enfermedades cardíacas isquémicas (ECI) correspondientes a los códigos BA40 a BA6Z de la clasificación internacional CIE-11 establecida por la Organización Mundial de la Salud;
- molestias intensas (MI);
- alteraciones graves del sueño (AGS).

Los efectos nocivos se han calculado aplicando uno de los métodos siguientes:

- el riesgo relativo (RR) de un efecto nocivo definido como

$$RR = \left(\frac{\begin{array}{c}\text{Probabilidad de que se produzca el efecto nocivo} \\ \text{en la población expuesta} \\ \text{a un nivel específico de ruido ambiental}\end{array}}{\begin{array}{c}\text{Probabilidad de que se produzca el efecto nocivo} \\ \text{en la población } \mathbf{no} \text{ expuesta} \\ \text{a ruido ambiental}\end{array}} \right)$$

- el riesgo absoluto (RA) de un efecto nocivo definido como

$$RA = \left(\begin{array}{c}\text{Probabilidad de que se produzca el efecto nocivo} \\ \text{en la población expuesta} \\ \text{a un nivel específico de ruido ambiental}\end{array} \right)$$

Para calcular el RR en las enfermedades cardiacas isquemicas (ECI), respecto al efecto nocivo de ECI y relativo a la tasa de incidencia i, se han utilizado las siguientes relaciones dosis-efecto:

$$RR_{ECI,i,vial} = \begin{cases} e^{\left[\left(^{ln(1.08)}/_{10}\right)*(L_{den}-53)\right]} & para\ L_{den}\ superiores\ a\ 53\ dB \\ 1 & para\ L_{den}\ iguales\ o\ inferiores\ a\ 53\ dB \end{cases}$$

En el caso de las molestias intensas (MI) para calcular el RA, respecto al efecto nocivo de MI, se han empleado las siguientes relaciones dosis-efecto para el ruido vial y el ferroviario:

$$RA_{MI,vial} = \left(78.9270 - 3.1162 * L_{den} + 0.0342 * {L_{den}}^2\right)/_{100}$$

$$RA_{MI,ferroviario} = \left(38.1596 - 2.05538 * L_{den} + 0.0285 * {L_{den}}^2\right)/_{100}$$

Las Alteraciones graves del sueño (AGS) se han calculado mediante las siguientes relaciones dosis-efecto para ruido vial y ferroviario:

$$RA_{AGS,vial} = \left(19.4312 - 0.9336 * L_{night} + 0.0126 * {L_{night}}^2\right)/_{100}$$

$$RA_{AGS,ferroviario} = \left(67.5406 - 3.1852 * L_{night} + 0.0391 * {L_{night}}^2\right)/_{100}$$

La exposición de la población se evalua de forma independiente para cada fuente de ruido y efecto nocivo. Cuando las mismas personas están simultáneamente expuestas a distintas fuentes de ruido, los efectos nocivos, en general, no pueden acumularse.

Para ECI, en el caso del ruido ferroviario y de aeronaves, se estima que la población expuesta a niveles de Lden por encima de los adecuados está sujeta a un mayor riesgo de ECI, mientras que no es posible calcular el número N exacto de casos de ECI.

Para ECI, en el caso del ruido vial, la proporción de casos de efectos nocivos específicos en la población expuesta a un RR que se estima que ocasiona el ruido ambiental se obtiene, siendo la fuente de ruido x (vial), el efecto nocivo y (ECI) y la incidencia i, de la siguiente manera:

$$FAP_{x,y} = \left(\frac{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)]}{\sum_i [p_i \cdot (RR_{i,x,y} - 1)] + 1}\right)$$

donde:

- FAPx,y es la fracción atribuible de la población,
- el conjunto de bandas de ruido j está formado por bandas únicas que abarcan un máximo de 5 dB
- pj es la proporción de la población general P en la zona evaluada expuesta a la j.a banda de exposición, asociada a un RR dado de un efecto nocivo específico RRj,x,y. El RRj,x,y se calcula utilizando las fórmulas descritas anteriormente, tomando el valor central de cada banda de ruido

Para ECI, en el caso del ruido vial, el número total N de casos de ECI (personas afectadas por el efecto nocivo y; número de casos atribuibles) debido a la fuente x es:

Nx,y = FAPx,y,i * Iy * P

para el ruido vial,

donde:

- FAPx,y,i se calcula para la incidencia i,
- Iy es la tasa de incidencia de ECI en la zona evaluada, que puede obtenerse a partir de estadísticas sobre salud en la región o el país en el que se encuentra dicha zona,
- P es la población total del área evaluada (total de la población en las distintas bandas de ruido).

Para MI y AGS, en el caso del ruido vial, ferroviario y de aeronaves, el número total N de personas afectadas por el efecto nocivo y (número de casos atribuibles) debido a la fuente x, para cada combinación de fuente de ruido x (vial, ferroviario o de aeronaves) y el efecto nocivo y (MI y AGS), es:

$$N_{x,y} = \sum_j [n_j * RA_{j,x,y}]$$

donde:

- RAx,y es el RA del efecto nocivo pertinente (MI y AGS), y se calcula utilizando las fórmulas descritas anteriormente tomando el valor central de cada banda de ruido
- nj es el número de personas expuestas a la ja banda de exposición.

Las Relaciones Dosis Efecto OMS. Rangos de aplicabilidad y recomendaciones de reducción de ruido utilizadas son las siguientes:

Expresión	Rango de aplicabilidad	Recomendaciones de reducción OMS
$ECI_{,vial}$	A partir de 53 dB(A) Lden	53 dB(A) Lden
$RA_{MI,j,vial}$	46-80 dB(A) Lden	53 dB(A) Lden
$RA_{MI,j,ferroviario}$	36-80 dB(A) Lden	54 dB(A) Lden
$RA_{MI,j,aeronaves}$	40-75 dB(A) Lden	45 dB (A)
$RA_{AGS,i,vial}$	40 – 65 dB(A) Ln	45 dB (A)
$RA_{AGS,i,ferrovairio}$		44 dB(A)
$RA_{AGS,i,aeronaves}$		40 dB(A)

A continuación se muestran los resultados del mapa estrategico de ruido de Valencia para cada uno de los indicadores:

Evaluación de efectos nocivos	Nº personas	% Población afectada
Enfermedades cardíacas isquémicas (ECI) por ruido viario	9.553	1,20%
Molestias intensas (MI) por ruido viario	107.524	13,48%
Molestias intensas (MI) por ruido ferroviario	3.867	0,48%
Alteraciones graves del sueño (AGS) por ruido viario	31.276	3,92%
Alteraciones graves del sueño (AGS) por ruido ferroviario	1.029	0,13%

Los datos indicados en la tabla obedecen a una estimación calculada conforme a fórmulas estadísticas establecidas por la normativa.

Esos datos no obedecen a la realidad de afección de la población sino a meros cálculos predictivos en base a los niveles del ruido establecidos en el Mapa Estratégico del Ruido.

A nivel de Europa las medias en estos indicadores se sitúan en torno al 20 % de la población, encontrándose València por debajo de estos niveles.

13.3. Reducción de efectos en la salud, en base a las relaciones dosis-efecto propuestas por la Organización Mundial de la Salud.

Las medidas que se presentan en el plan se prevé que tengan un efecto positivo sobre la reducción de los efectos del ruido en la salud, si bien dicho impacto no se ha podido cuantificar mediante modelizaciones acústicas y cálculos estadísticos.

Se prevé, en base a los resultados obtenidos en experiencias anteriores para casos similares, la siguiente evolución en las estadísticas de número de personas y % de población afectada:

Efectos nocivos	Reducción del Nº personas	% Población afectada
Enfermedades cardíacas isquémicas (ECI) por ruido viario	1146	1,08%
Molestias intensas (MI) por ruido viario	1449	12,13%
Molestias intensas (MI) por ruido ferroviario	2	0,43%
Alteraciones graves del sueño (AGS) por ruido viario	122	3,53%
Alteraciones graves del sueño (AGS) por ruido ferroviario	1	0,12%

Se traslada el cálculo y el análisis detallado de la evolución de los indicadores de salud a plazos posteriores a la redacción y aprobación de este PAR, una vez que se disponga de información más completa de las actuaciones previstas, o bien para la próxima actualización del mapa estratégico de ruido.

13.4. Reducción de personas que experimentarán una reducción de los niveles de ruido al que están expuestas, por la aplicación de las medidas del PAR

Al igual que en el caso de la estimación del impacto de las medidas propuestas en el plan de acción sobre los indicadores de efectos en la salud, se prevé que dichos programas y medidas tengan un efecto positivo sobre la reducción de los niveles de ruido y la población afectada, si bien dicho impacto no se ha podido cuantificar mediante modelizaciones acústicas y cálculos estadísticos.

Se prevé, en base a los resultados obtenidos en experiencias anteriores para casos similares, que el número de personas afectadas por el ruido del ferrocarril (Lden>55) disminuya en 1040 personas, mientras que el número de personas afectadas por el ruido debido al tráfico rodado (Lden>55) se preve reducirse en 51259 personas.

Del mismo modo, se traslada el cálculo y el análisis detallado de la evolución de estos parámetros a plazos posteriores a la redacción y aprobación de este PAR o para la próxima actualización del mapa estratégico de ruido.

14. RESUMEN DE LOS INDICADORES PROPUESTOS PARA EL SEGUIMIENTO DE LA IMPLEMENTACIÓN Y RESULTADOS DEL PLAN

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 de los indicadores Ld, Le y Ln y de los indicadores de los efectos sobre la salud en las áreas de intervención y en el conjunto del municipio.
- Otros indicadores no acústicos asociados a los programas, como la inversión realizada por actuación ejecutada, el % de actuaciones ejecutadas, etc.

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 de la afección del ruido ambiental y de los efectos sobre la salud sobre la población se actualizarán al menos con la próxima revisión del Mapa Estratégico de Ruido y del correspondiente Plan de Acción 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.

El resto de los indicadores propuestos en el PAR, que se presentan en cada una de las fichas de actuación, se revisarán con carácter bianual.

15. EQUIPO REDACTOR

En la elaboración del presente Plan de Acción han participado las siguientes personas:

Dirección del estudio por parte del Excmo. Ayuntamiento de Valencia:

Servicio de Mejora Climática:

- Ana Viciano Pastor;
- Maite Martí Pérez.

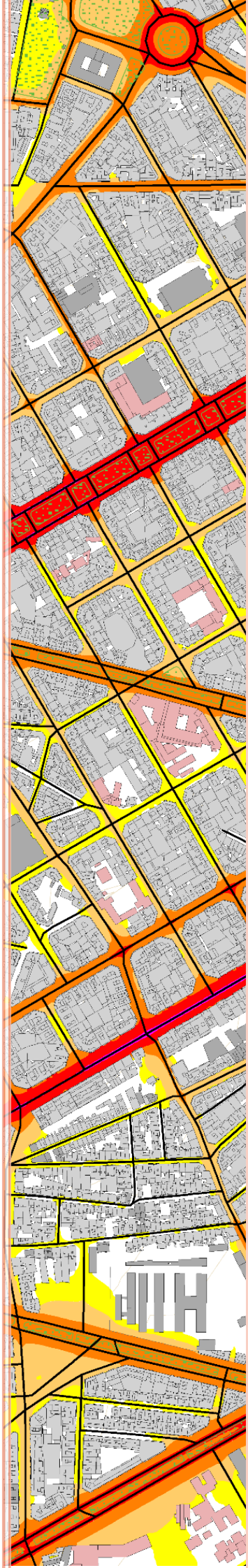
Autores del Estudio: Audiotec Ingeniería Acústica S.A.:

- José Ignacio Riesco García, Autor del Estudio, Ingeniero Industrial, 30 años de experiencia;
- Azucena de la Cruz Lecanda, Grado en geografía y ordenación del territorio, 10 años de experiencia;
- Saray Herrero Santiago, Ingeniera técnica en topografía, 10 años de experiencia.
- Ruth Paredes Marchena, Ingeniera Ambiental, 4 años de experiencia.

En Valencia, mayo de 2025

Fdo.: José Ignacio Riesco García

En representación de Audiotec Ingeniería Acústica

AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

Audiotec
INGENIERÍA ACÚSTICA