

Mapa sonoro de Xirivella

Ref.: PRO 11/06/011/MAP

Anexo 8. Planes de actuación

Pág. 1 / 20

MAPA SONORO DE XIRIVELLA

Anexo 8. Planes de Actuación.

INDICE

1 Introducción	Pág. 3
2 Planes preventivos	Pág. 4
3 Planes correctivos	Pág. 10

1. INTRODUCCIÓN.

Con la realización del mapa sonoro se ha obtenido una valoración objetiva de la incidencia del ruido urbano en el municipio, y más concretamente en sus ciudadanos.

Este trabajo no debe finalizar aquí, sino que debe tener continuidad para conseguir el objetivo final propuesto por el Ajuntament de Xirivella, que no es otro que **mejorar la calidad acústica medioambiental** en su municipio.

Por tanto, toda la información obtenida debe servir como herramienta de trabajo a los distintos departamentos municipales afectados (Medio Ambiente, Urbanismo, tráfico, vivienda, policía, etc...) para la adopción de medidas preventivas y correctivas encaminadas a reducir las molestias causadas por el ruido en su municipio.

La necesidad de adoptar planes de actuación contra el ruido urbano ya viene reflejado en el **Libro Verde** de la Comisión Europea sobre la política futura de lucha contra el ruido (Bruselas 1996), en la **Directiva 2002/49/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Evaluación y Gestión del Ruido Europeo (Luxemburgo 2002), así como en la **Ley 7/2002**, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad Valenciana y el **Decreto 104/2006**, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en

materia de contaminación acústica, el cual desarrolla parcialmente la Ley 7/2002.

De modo general, a continuación se presentan algunos planes de actuación preventivos y correctivos que podrán servir de guía básica a las administraciones a la hora de planificar y actuar sobre el problema del ruido urbano.

2. PLANES PREVENTIVOS.

La prevención es la actuación más eficaz y económica que puede realizarse sobre los problemas ocasionados por el ruido urbano. Si mediante una adecuada planificación evitamos que el problema aparezca, tenemos una gran parte del objetivo final cumplido.

Algunos de los planes de actuación preventivos que se pueden llevar a cabo son los siguientes:

2.1. Viales. En la planificación de construcción de nuevas infraestructuras viales en el interior y perímetro del municipio, así como en la planificación de nuevas urbanizaciones de uso residencial próximas a las mismas, debe contemplarse el factor ruido como un elemento que puede llegar a causar molestias a los ciudadanos que residan cerca de dichos viales. Por ello, deberá contemplarse la realización de una evaluación de impacto ambiental en la que se propongan las medidas correctivas necesarias para que las nuevas infraestructuras viarias no

causen molestias en las zonas por las que discurran (contemplar tipo de asfalto, posibilidad de barreras acústicas, inserción de zonas verdes entre la vía y las viviendas, etc...)

2.2. Líneas ferroviarias. En la planificación de construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias por el municipio de Xirivella, así como en la planificación de nuevas urbanizaciones de uso residencial próximas a las mismas, debe contemplarse el factor ruido como un elemento que puede llegar a causar molestias a los ciudadanos que residan cerca de dichos líneas ferroviarias. Por ello, deberá contemplarse la realización de una evaluación de impacto ambiental en la que se propongan las medidas correctivas necesarias para que las nuevas infraestructuras ferroviarias no causen molestias en las zonas por las que discurran (contemplar posibilidad de barreras acústicas, inserción de zonas verdes entre la vía y las viviendas, etc...)

2.3. Trayectorias nuevas del paso de aviones. El aeropuerto de Valencia, sito en la localidad de Manises, esta sufriendo ampliaciones, siendo posible en un futuro la ampliación en lo que respecta al número de pistas, destacando que los últimos años está presentando también un mayor número de vuelos.

Ante esta situación, se debe contemplar que el factor ruido generado por esta infraestructura en el municipio de Xirivella es importante, por lo que deberá contemplarse la realización de una evaluación de impacto ambiental en la que se propongan medidas correctivas necesarias para que la ampliación de volumen de vuelos de este aeropuerto como la

posibilidad de ampliar el número de pistas como un elemento, no causen molestias en las zonas del municipio afectadas por nuevos trayectos o en aquellas zonas por las que discurren los trayectos actuales que presenten un incremento en el número de vuelos (evaluar principalmente las necesidades de aislamiento acústico que deben tener las viviendas respecto al exterior en función de los niveles sonoros que genera esta fuente sonora en el mismo, disminución del ruido generado por los aviones en operaciones de despegue y aterrizaje, etc.)

2.4. Edificación. En la construcción de nuevas viviendas deberá realizarse, en la fase de proyecto, una evaluación de las necesidades de aislamiento acústico que deben tener las viviendas respecto al exterior para evitar que se generen niveles sonoros en su interior por encima de los recomendados para el confort interior. El aislamiento acústico de las fachadas deberá ser más elevado en las zonas donde exista mayor tráfico rodado o ferroviarios que en las zonas tranquilas y residenciales. Si no se realiza esta planificación en la fase proyecto, el corregir el problema una vez construida la vivienda es costoso económicamente y en ocasiones inviable, por lo cual las Administraciones deberán tener en cuenta este aspecto previamente a la concesión de licencias.

Indicar también que el municipio de Xirivella se encuentra afectado por el ruido generado por el paso de aviones, por lo cual también sería interesante evaluar las necesidades de aislamiento acústico que deben tener las viviendas respecto al exterior en función de los niveles sonoros que genera esta fuente sonora en el mismo.

2.5. Vehículos. Los vehículos, tanto particulares como colectivos, deberán cumplir con los requisitos exigidos en las normativas sobre ruido que existen específicamente para ellos. En el caso de contratación de vehículos de uso público (autobuses, camiones de bomberos, camión de la basura, ambulancias, ...) deberá contemplarse en el pliego de contratación el factor ruido como elemento de valoración a la hora de aprobar una oferta u otra.



2.6. Actividades Calificadas – locales de ocio. Las actividades calificadas (industrias, talleres, ...) deberán adjuntar obligatoriamente en su proyecto de actividad un estudio específico sobre el ruido que van a emitir y las medidas correctoras que llevarán a cabo para evitar que se causen molestias. Especial mención tendrán los locales de ocio, especialmente los de ocio nocturno, ya que está comprobado que son los que mayores molestias causan a los ciudadanos. Antes de permitir la apertura de nuevos locales deberá exigirse en proyecto que se contemplen las medidas correctoras a llevar a cabo (aislamiento acústico, limitador de potencia en la instalación musical, doble puerta de acceso,

Mapa sonoro de Xirivella

Ref.: PRO 11/06/011/MAP

Anexo 8. Planes de actuación

Pág. 8 / 20

...), y previamente a la concesión de la licencia de apertura deberá comprobarse que estas medidas correctoras son efectivas y que la actividad no causará molestias a los ciudadanos potencialmente afectados.

Del mismo modo, de acuerdo con el artículo 37 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad Valenciana, el decreto 266/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat, de por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios, en su artículo 18, indica que será responsabilidad de los titulares de las mismas el llevar a cabo un control de las emisiones acústicas y de los niveles de recepción en el entorno, mediante auditorías acústicas, al inicio del ejercicio de la actividad o puesta en marcha y, al menos, cada cinco años o en un plazo inferior si así se estableciera en el procedimiento en que se evaluara el estudio acústico. Estas auditorías acústicas ya se están exigiendo a nivel de Comunidad Valenciana y en el propio municipio de Xirivella.

La periodicidad con la que se deben llevar a cabo las mismas, permitirán controlar el cumplimiento de este tipo de actividades con la normativa en vigor y en aquellos casos en los que se detecten deficiencias, obligarán a sus propietarios a tomar las medidas correctoras oportunas que les permitan desarrollar su actividad cumpliendo con las exigencias de dicha normativa.

Previsión o limitación del horario de funcionamiento en la autorización de terrazas en la vía pública.

2.7. Maquinaria al aire libre. Los ruidos producidos por máquinas en el exterior son bastante molestos para los ciudadanos, por lo cual la adopción de medidas preventivas reducirá en gran parte el que estos problemas se originen. Existe Legislación sobre la máxima potencia sonora permitida para maquinaria en exteriores (compresores, cortacésped, sierras eléctricas, radiales, martillos neumáticos, ...), por lo cual deberá exigirse que dichos instrumentos cumplan con esos requisitos previamente a su adquisición. Las Administraciones deberían contemplar en sus pliegos de contratación dichas exigencias como ejemplo al resto de los sectores afectados y como piedra de toque a los fabricantes de maquinaria. El mismo criterio se aplicará a las sirenas y alarmas.

3. PLANES CORRECTIVOS.

Cuando el problema del ruido ya existe en una zona, la adopción de planes preventivos únicamente servirá para que dicho problema no se incremente. En estos casos se hace necesario la realización de planes correctivos encaminados a reducir los niveles sonoros de dicha zona y por lo tanto mejorar su calidad sonora.

En la elaboración de estos planes correctivos deben tenerse en cuenta los resultados obtenidos en el mapa sonoro.

La adopción de estos planes deberá realizarse de una forma escalonada a corto-medio y largo plazo, siempre con la vista puesta en el

cumplimiento del objetivo final de mejorar la calidad sonora del municipio.

Algunas propuestas de planes correctivos son las siguientes:

3.1. Tráfico rodado.

El tráfico rodado es una de las principales fuentes sonora en el municipio. Este problema es común en todas las ciudades industrializadas del mundo.

Naturaleza del ruido: El tráfico es una fuente lineal de ruido con una superficie de impacto paralela al recorrido de los vehículos. El nivel básico de las emisiones sonoras del tráfico rodado viene determinado por el ruido de los motores y los dispositivos de escape, así como el ruido producido por el contacto de los neumáticos con el pavimento.

Debido a que en estos últimos años se han comenzado a fabricar vehículos cada vez más silenciosos, ha comenzado a cobrar importancia el ruido causado por la interacción neumático-calzada.

- Acciones en la fuente:
 - Exigir que los vehículos cumplan con las normativas sobre ruidos existentes en el sector, y en caso contrario no permitir su circulación hasta que cumplan con dichos requisitos. Estas exigencias deberían aplicarse más estrictamente a las motocicletas y ciclomotores, ya que

aunque su número sea muy inferior al de coches, suelen ser molestas para los ciudadanos, especialmente cuando circulan a escape libre.

- Mejorar el pavimento en algunas zonas del municipio en donde su deterioro hace que se incrementen los niveles sonoros, y evaluar las características acústicas de distintos tipos de pavimento antes de la contratación de obras de mejora y nuevas obras (utilización de pavimentos anti-ruido).
- Peatonalizar calles, ya que evitando la existencia del foco sonoro evitamos los problemas que lleva asociado.
- Controlar la velocidad de la calle y carreteras, ya que se ha comprobado que el incremento de los niveles sonoros es proporcional a la velocidad con que circulan los vehículos.
- Limitar la circulación de los vehículos más pesados (camiones, autobuses, ...) por las zonas más sensibles acústicamente.
- Planificar los horarios y recorridos del camión de la basura para evitar que pasen por zonas sensibles en horarios no recomendados.
- Concienciar al ciudadano de que los acelerones, toques de claxon, etc causan molestias acústicas a sus conciudadanos.
- Controlar la efectividad de la prohibición del uso del claxon con objeto distinto al de avisador acústico de peligro durante la circulación, especialmente por parte de empresas de reparto a domicilio (butano, etc.).

- Acciones en el medio de propagación:

- Cuando el tráfico ya existe, las posibles acciones a llevar a cabo en el medio de propagación son la instalación de barreras acústicas (opacas o transparentes según el impacto visual de la zona), y la interposición de elementos no reflectantes del sonido en la superficie existente entre el vial y las viviendas (césped, arena, ...). La instalación de las barreras acústicas normalmente es inviable en el interior de las ciudades y su aplicación se limita a circunvalaciones y extrarradio.



- Acciones en el receptor:

- Estas acciones se reducen al incremento del aislamiento acústico de las fachadas de las viviendas, aspecto que se contemplará más adelante.

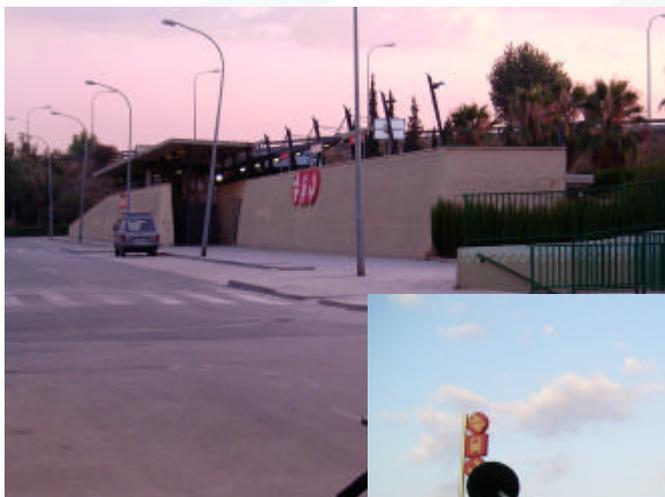
3.2. Tráfico ferroviario.

El tráfico ferroviario, aunque no tan fluido como el de vehículos, también es un foco sonoro a tener en cuenta. Al propio ruido de los ferrocarriles, también puede causar molestias la megafonía de las estaciones de ferrocarril y por tanto deberá tenerse en cuenta este factor.

Naturaleza del ruido: El tráfico ferroviario es una fuente lineal de ruido con una superficie de impacto paralela al recorrido de los trenes. A velocidades reducidas la principal fuente sonora del ruido ferroviario es el motor, mientras que a velocidades normales el ruido producido por la interacción entre los carriles y las ruedas supera al del motor. El nivel de estos ruidos depende de factores tales como el estado de las ruedas, sus características, la construcción del material rodante, la velocidad o el estado de las vías, el tipo de tren (mercancías, pasajeros).

- Acciones en la fuente:
 - Reducir la velocidad de circulación del ferrocarril en las zonas habitadas.
 - Realizar una planificación de los horarios de circulación procurando evitar que los vehículos más pesados de mercancías circulen en horarios nocturnos por el núcleo urbano.
 - Reducir el nivel sonoro de la megafonía en horario nocturno.

- Acciones en el medio de propagación:
 - La acción más efectiva para evitar el ruido de trenes es el soterramiento de las vías o su desplazamiento a otras zonas no habitadas. Cuando esto no es posible, se deberá realizar un apantallamiento acústico entre las vías del ferrocarril y las viviendas potencialmente afectadas. Este apantallamiento servirá a la vez de barrera para evitar el acceso a las vías del tren.
 -
- Acciones en el receptor:
 - Estas acciones se reducen al incremento del aislamiento acústico de las fachadas de las viviendas, aspecto que se contemplará más adelante.



3.3. Tráfico aeronaves.

El tráfico aéreo también es un foco sonoro a tener en cuenta.

Naturaleza del ruido: El tráfico aéreo se produce a una determinada altura sobre la población por lo que su impacto afecta a la misma en su totalidad. El nivel sonoro generado por esta fuente sonora dependerá del tipo de avión, trayectoria seguida en sus operaciones de despegue y aterrizaje y la altura a la que sobrevuelan la población.

En este caso las actuaciones a llevar a cabo se centran en acciones en la fuente y en el receptor, ya que en el medio de propagación el empleo de pantallas acústicas no tiene ningún sentido, no siendo viable ninguna acción correctora.

- Acciones en la fuente:
 - Gestionar la forma de despegue y aterrizaje para que las emisiones sonoras se vean reducidas.
 - Evaluar los trayectos existentes y valorar nuevas trayectorias que permitan reducir los niveles sonoros generados por el paso de las aeronaves por las mismas.

- Acciones en el receptor:
 - Estas acciones se reducen al incremento del aislamiento acústico de las fachadas y cubiertas de las viviendas, aspecto que se contemplará más adelante.

3.4. Edificaciones.

En el campo de la edificación deberán contemplarse dos aspectos fundamentales, uno en base al confort buscado para los ocupantes de la vivienda y otro respecto a los ruidos que causan las propias obras de edificación:

- Confort acústico en la edificación: Para conseguir el adecuado confort acústico dentro de las viviendas, debe evitarse que lleguen a su interior ruidos no deseados. Las molestias causadas por el ruido exterior se pueden atenuar incrementando el aislamiento acústico de las fachadas (dobles ventanas, dobles cerramientos, ...) mientras que las causadas por el ruido de instalaciones interiores (ascensores, salas de calderas, instalaciones de climatización, ...) deberán llevar un tratamiento específico para cada caso. Estos problemas de ruidos pueden evitarse si previamente a la concesión de licencias de habitabilidad se comprueban estos aspectos.
- Ruidos de obras de edificación: En el caso de las obras de edificación, la maquinaria utilizada deberá cumplir con los requisitos de emisión contemplados en las normativas específicas existentes, y se deberá tener especial cuidado en los horarios de actividad, los cuales se habrán definido en la licencia de obras. En la concesión de dichas licencias se deberá contemplar las medidas propuestas por el constructor para evitar las molestias por ruidos.

3.5. Actividades Calificadas – ocio nocturno.

Cuando la actividad calificada ya se encuentra en funcionamiento el control sonoro debe realizarse en base al cumplimiento de los Reglamentos de ámbito local, así como la normativa de ámbito autonómica o estatal. Es el caso del 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, que desarrolla parcialmente la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad Valenciana. Así mismo, será de aplicación la Ordenanza Municipal de Prevención de la Contaminación Acústica de Xirivella.

Tanto en dicha ley como decreto, se exige a los titulares de este tipo de actividades el llevar a cabo un control de las emisiones acústicas y de los niveles de recepción en el entorno, mediante auditorías acústicas, al inicio del ejercicio de la actividad o puesta en marcha y, al menos, cada cinco años o en un plazo inferior si así se estableciera en el procedimiento en que se evaluara el estudio acústico.

La periodicidad con la que se deben llevar a cabo las mismas, permitirán controlar el cumplimiento de este tipo de actividades con la normativa en vigor y en aquellos casos en los que se detecten deficiencias, obligarán a sus propietarios a tomar las medidas correctoras

oportunas que les permitan desarrollar su actividad cumpliendo con las exigencias de dicha normativa.

En las actividades de ocio, que son especialmente molestas para los vecinos en horario nocturno, deberán contemplarse actuaciones encaminadas a reducir el nivel sonoro que transmiten tanto al interior de las viviendas como al exterior. Algunas de estas medidas son las siguientes:

- Incremento del aislamiento acústico del local respecto a las viviendas.
- Instalación de un limitador de control de potencia sonora en la instalación musical del local, junto con un sistema de control con micrófono y registro de sonografía para evitar manipulaciones.
- Instalar sistemas de doble puerta para acceso al local para reducir los niveles en el exterior.
- Control por parte de la Administración de que las actividades funcionan con puertas y ventanas cerradas, así como de los horarios de apertura y cierre.

Regular el funcionamiento de terrazas, así como limitar el horario de funcionamiento de las mismas.

3.6. Creación de documentos técnico-jurídicos.

Todos los planes de actuación deben tener una base legal en la que apoyarse, por lo cual es conveniente que la Ordenanza Municipal de Prevención de la Contaminación Acústica aprobada en el año 1996 y modificada el año 2000, actualmente en vigor, sea adaptada y actualizada a lo dispuesto en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad Valenciana, y los decretos que la desarrollan parcialmente (Decretos 266/2004 y 104/2006).

Para la correcta y eficaz aplicación de esta normativa es imprescindible que la misma sea conocida y asumida por los distintos agentes implicados en el control de la contaminación acústica, para lo cual puede ser conveniente la realización de una **campaña de formación** en materia de ruidos.

3.7. Concienciación ciudadana.

Todo lo indicado anteriormente no llegará a ser realmente efectivo si la población no se concienza sobre el problema del ruido urbano.

La contaminación acústica medioambiental está causada por el comportamiento humano en el desarrollo de sus actividades cotidianas (desplazamientos, ocio, etc), y mientras no se cambie este

comportamiento la tendencia de la contaminación acústica será ascendente.

Estas campañas de concienciación ciudadana sobre la lucha contra la contaminación sonora de su municipio deben estar apoyadas en las siguientes actuaciones:

- Conferencias y charlas públicas a los ciudadanos.
- Campañas específicas dirigidas a sectores potencialmente problemáticos en lo respectivo al ruido (hostelería, industria, talleres, conductores, ...).
- Formación medioambiental en guarderías, colegios e institutos.
- Campañas de información pública en medios de comunicación.
- Formación específica de técnicos de Administraciones y profesionales del sector.
- Etc...

Todas estas actuaciones han de adoptarse con la vista puesta en el futuro, ya que es prácticamente imposible cambiar los hábitos de la gente a corto plazo.

La puesta en marcha de estos planes de actuación contribuirán positivamente a alcanzar el objetivo final, **mejorar la calidad sonora medioambiental del municipio de Xirivella**, por lo tanto, tanto las Administraciones como los ciudadanos deben trabajar conjuntamente y unir sus esfuerzos en la lucha contra el ruido.