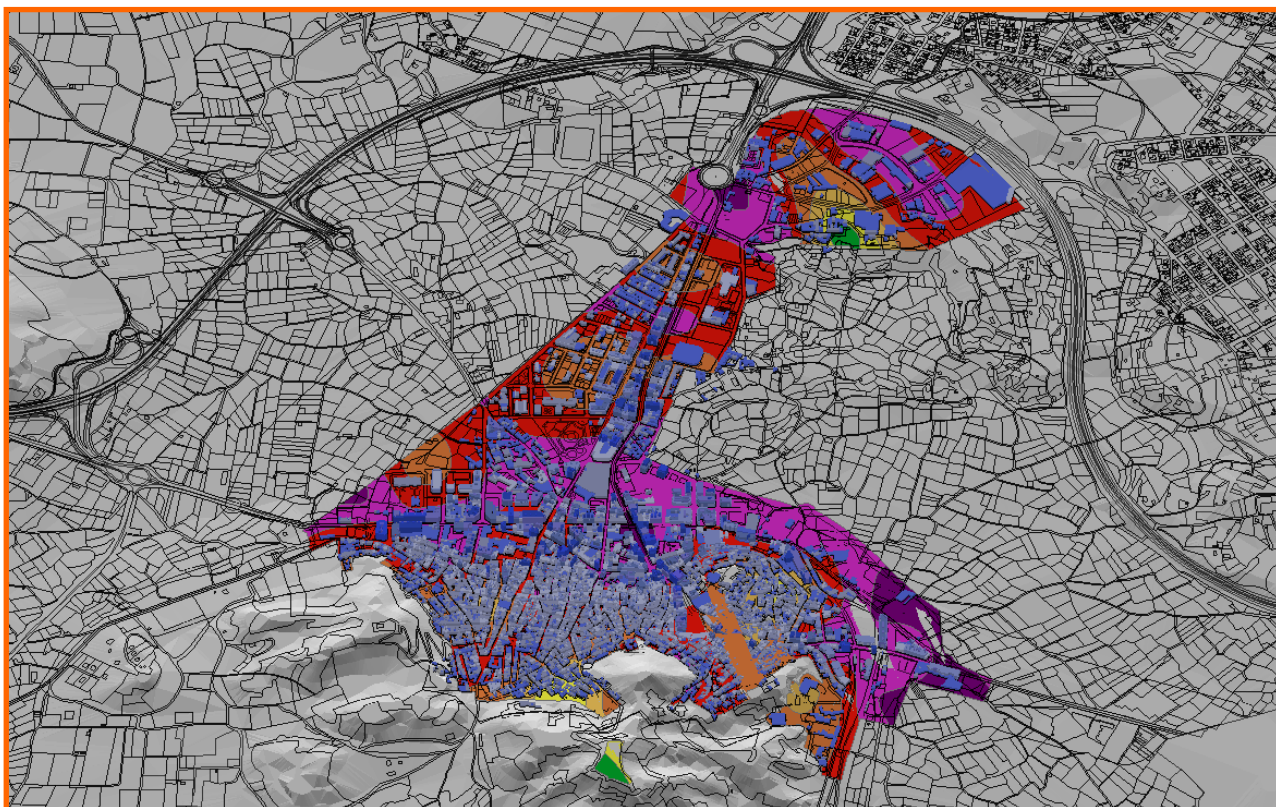


DOCUMENTO DE SÍNTESIS



Plan acústico municipal de Llíria

Trabajo realizado para:



M.I. Ajuntament de Llíria
Ciutat de la música

MAYO 2.010

1 MEMORIA

ÍNDICE.

0. ANTECEDENTES

1. METODOLOGÍA

2. ANÁLISIS GLOBAL DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DEL MUNICIPIO

3. PROGRAMA DE ACTUACIÓN

0. ANTECEDENTES

El objeto de este documento de síntesis, es el de dar cumplimiento al artículo 15.8 del Decreto 104/2006, en el que se especifica que: *“El ayuntamiento y la conselleria competente en medio ambiente adoptarán las medidas necesarias para dar difusión pública al Plan Acústico Municipal utilizando para ello, entre otros medios, las redes informativas y telemáticas existentes. A tal efecto, el ayuntamiento elaborará un documento de síntesis que contendrá como mínimo los croquis del Mapa Acústico y el resumen de las medidas adoptadas en el Programa de Actuación.”*

En el presente documento de síntesis se va a presentar un resumen de los aspectos más importantes recogidos en el Plan Acústico Municipal del Municipio de Llíria.

En concreto se recoge la metodología adoptada para la obtención de los niveles acústicos del municipio, los resultados obtenidos, y el programa de actuación. Del conjunto de los planos se han seleccionado para este resumen los planos de ruido total (Periodos diurno y nocturno) y los planos de conflicto en ambos periodos, referidos a los diferentes suelos considerados (Residencial, industrial, terciario y docente/sanitario)

1. METODOLOGÍA

La metodología seguida para la caracterización acústica del municipio ha sido la siguiente:

- Descripción y caracterización del área de estudio y zonificación acústica de ésta.
- Inventario de fuentes de ruido ambiental. Identificación y clasificación de las fuentes de ruido ambiental.
- Predicción acústica mediante modelización matemática, tal y como indica el Decreto 104/2006, en aquellas zonas para las que se disponga de datos suficientes y cartografía que permitan caracterizar la situación acústica.
- Mediciones acústicas en los puntos seleccionados de las restantes zonas para caracterizar las principales fuentes sonoras y niveles acústicos actuales, así como para validar los datos obtenidos por el modelo predictivo.

Los datos de tráfico considerados para el cálculo de los mapas de ruido han sido los siguientes.

Denominación	IMH diurno		IMH nocturno		Vel. media Vehículos ligeros (km/h)	Vel. media Vehículos pesados (km/h)	
	ligeros	pesados	ligeros	pesados			
CV-35	Tramo 1: desde la CV-375 hasta la CV-25	877	155	202	36	120	90
	Tramo 2: desde la CV-25 hasta la CV-245	252	84	46	16		
CV-25	Tramo CV-35 a Marines Nuevo	274	8	36	2	120	90
CV-50	Tramo CV-370 a Llíria	253	55	34	7	120	90

CV-339	Tramo 1: de CV-35 (Llíria) a CV-3380 (Cabeza Royo)	393	20	52	3	50	50
	Tramo 2: de CV-3380 (Cabeza Royo) a CV-245	120	1	16	0		
CV-245	Tramo 1: CV-35 a CV-339	13	0	1	0	50	50
	Tramo 2: CV-339 a CV-235	43	1	6	0		
CV-376	Tramo: de Llíria a CV-364	281	2	37	0	50	50
CV-3380	Tramo Cabeza Royo-Calderona	108	2	14	0	50	50
CV-369	Tramo desde la CV-35 a la CV-3690	680	35	90	5	50	50
CV-373	Tramo de Benaguacil a Benissano	206	10	27	0	50	50

En cuanto al ferrocarril, los datos de partida son:

	TIPO	OPERADOR	VELOCIDAD MEDIA
Llíria - Línea 1	VIAJEROS	FGV	80 km/h

El número de circulaciones de la estación de Llíria son 62, siendo el número de trenes que entran 31 y el número de trenes que salen de la estación también 31.

Por otra parte se ha realizado una campaña **de 264 mediciones diurnas y 153 nocturnas** con un doble objeto, verificar el modelo de predicción y obtener los niveles sonoros de las zonas donde no existen carreteras ni ferrocarriles cercanos.

2. ANÁLISIS GLOBAL DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DEL MUNICIPIO

Con objeto de tratar de evaluar la contaminación acústica del municipio de Llíria se ha partido de la siguiente clasificación en función del tipo de suelo, y del nivel sonoro obtenido:

USO	CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	NIVEL SONORO DIURNO dB(A)	NIVEL SONORO NOCTURNO dB(A)
RESIDENCIAL	Muy elevada	> 70	> 60
	Elevada	65-70	55-60
	Apreciable	60-65	50-55
	Moderada	55-60	45-50
	Baja	50-55	40-45
	Muy baja	< 50	< 40
INDUSTRIAL	Apreciable	70-75	60-65
	Moderada	65-70	55-60
	Baja	60-65	50-55
	Muy baja	<60	<50
TERCIARIO	Apreciable	> 70	> 60
	Moderada	65-70	55-60
	Baja	60-65	50-55
	Muy baja	<60	< 50
SANITARIO Y DOCENTE	Muy elevada	> 60	> 50
	Elevada	55-60	45-50
	Apreciable	50-55	40-45

	Moderada	45-50	35-40
	Baja	40-45	30-35
	Muy baja	< 40	< 30

Los datos obtenidos según el tipo de suelo considerado es el siguiente:

2.1. USO RESIDENCIAL

CONTAMINACIÓN SONORA MUY ELEVADA

Durante el período diurno se produce en:

- **Principales ejes de entrada y salida del municipio** como la calle Valencia y calle Juan Izquierdo
- **Principales ejes interiores del municipio** como la calle Duc de Llíria y la calle Sant Miquel
- **Autovía CV-35 y CV-50**

Durante el período nocturno se produce en:

- **Principales ejes de entrada y salida del municipio** como la calle Valencia, calle Juan Izquierdo, y calle Vilamarxant
- **Principales ejes interiores del municipio** como la calle Duc de Llíria y la calle Sant Miquel
- **Autovía CV-35 y CV-50**

CONTAMINACIÓN SONORA ELEVADA

Durante el período diurno se produce en:

- **Principales ejes interiores del municipio** como la avenida Del Furs y la calle Alcublas.
- **Zonas de la Vila Vella**
- **Carreteras CV-339 y CV-25.**

Durante el período nocturno se produce en:

- **Principales ejes de entrada y salida del municipio como la calle Vilamarxant.**
- **Carreteras CV-339 y CV-25**

CONTAMINACIÓN SONORA APRECIABLE

Durante el período diurno se produce en:

- **Principales ejes interiores del municipio como la avenida Pla de L'Arc y calle Censals.**
- **Calles secundarias como la calle Major y Camí de Mura.**
- **Zona de la Plaza Mayor.**
- **Zona de las urbanizaciones del entorno de Sant Vicent más próximas a la CV-25, como la urbanización Edeta.**
- **Carretera CV- 376.**

Durante el período nocturno se produce en:

- **Calles secundarias como la calle Sant Francesc, calle Metge José Pérez Martínez y zona de Camí de Mura**

CONTAMINACIÓN SONORA MODERADA

Durante el período diurno se produce en:

- **La mayoría de las calles secundarias del casco urbano.**
- **Zonas de la urbanización Montecollado más próximas al polígono adyacente así como en las zonas próximas a la carretera de acceso a Domeño.**
- **Zonas de urbanizaciones próximas a la autovía CV-35 como el Secanet, y urbanizaciones con mayor densidad de población como Xelardo.**

Durante el período nocturno se produce en:

- **Calles secundarias del casco urbano como Calle Bétera, Calle Mayor, calle Mestre Serrano, calle de Censals.**
- **Zona de la Vila Vella.**
- **Zonas de las urbanizaciones del Entorno de Sant Vicent próximas a la CV-25.**

CONTAMINACIÓN SONORA BAJA Y MUY BAJA

Durante el período diurno se produce en:

- **La mayoría de las calles secundarias del casco urbano.**
- **Zonas de la urbanización Montecollado más próximas al polígono adyacente así como en las zonas próximas a la carretera de acceso a Domeño.**

Durante el período nocturno se produce en:

- **Calles secundarias ubicadas al sur del casco urbano, tales como la calle Quevedo, calle Purísima, calle Barceloneta, calle Recared; así como calles secundarias ubicadas en la parte noroeste del casco urbano como Calle Julia Palanca, zona del Parque de la Bombilla, Pasaje de María Jané.**
- **La mayoría de urbanizaciones del término.**

2.2. USO INDUSTRIAL

La contaminación en las zonas industriales es baja y muy baja, no registrándose niveles por encima de los 70 dB(A) durante el período diurno y los 60 dB(A) durante el nocturno.

2.3. USO TERCIARIO

La contaminación es **baja para los sectores de Pla de Montero y La Salle**, mientras que para el **sector Salida a Benissanó es apreciable** debido al tráfico rodado de la CV-3392 y moderada para el sector de La Manega.

2.4. USO SANITARIO Y DOCENTE

La contaminación en estas zonas de uso docente y sanitario es muy elevada durante el período diurno, registrándose niveles sonoros incluso por encima de los 70 dB(A) en el exterior de estos centros, concretamente en el exterior del Colegio Sant Vicent, debido al tráfico rodado de la zona.

Durante el período nocturno, los niveles disminuyen para la mayoría de zonas, no obstante los niveles siguen siendo muy superiores a los objetivos de calidad acústica para estas zonas.. En el Centro Médico ubicado en la calle Duc de Llíria, el Colegio Sant Vicent y el colegio Francisco Llopis la contaminación sigue siendo muy elevada, superando niveles de 45 dB(A). En el resto de centros los niveles son tolerables, situándose entre los 40 y 45 dB(A), contaminación tolerable.

2.5 ANÁLISIS GENERAL

Finalmente, a modo de resumen se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- **El foco principal de ruido en el municipio de Llíria es el tráfico rodado**, y por tanto a mayor proximidad de una vía importante de circulación el impacto es mayor. La autovía CV-35, las vías de acceso a la ciudad, y las principales arterias de la misma (Duc de Llíria, Valencia, Sant Miquel, Sant Vicent, Pla de L'Arc) representan los principales focos de ruido.

Durante el período nocturno festivo (viernes y sábado), además del incremento del ruido de tráfico respecto a la noche laborable, **las zonas de ambiente** (Plaça de Les termes Romanes, calle Sant Miquel, etc.) **se convierten en focos de ruido apreciables y origen de importantes impactos sonoros.**

- Otros focos de ruido, que generalmente se asocian con molestias como: los servicios de limpieza municipales; suponen un fuerte impacto puntual durante la duración del

evento, pero dentro del impacto global que representa un nivel promedio a lo largo de los períodos día y noche, no implican una relevancia significativa.

- **El ruido generado por las industrias en Llíria** y sector terciario, supone un problema muy focalizado, y **su repercusión sobre el impacto global de la ciudad es reducido o en cualquier caso delimitado a la zona industrial** (polígono de Rascanya, Montecollado y Lab Radio).

En la siguiente tabla se trata de condensar toda esta información:

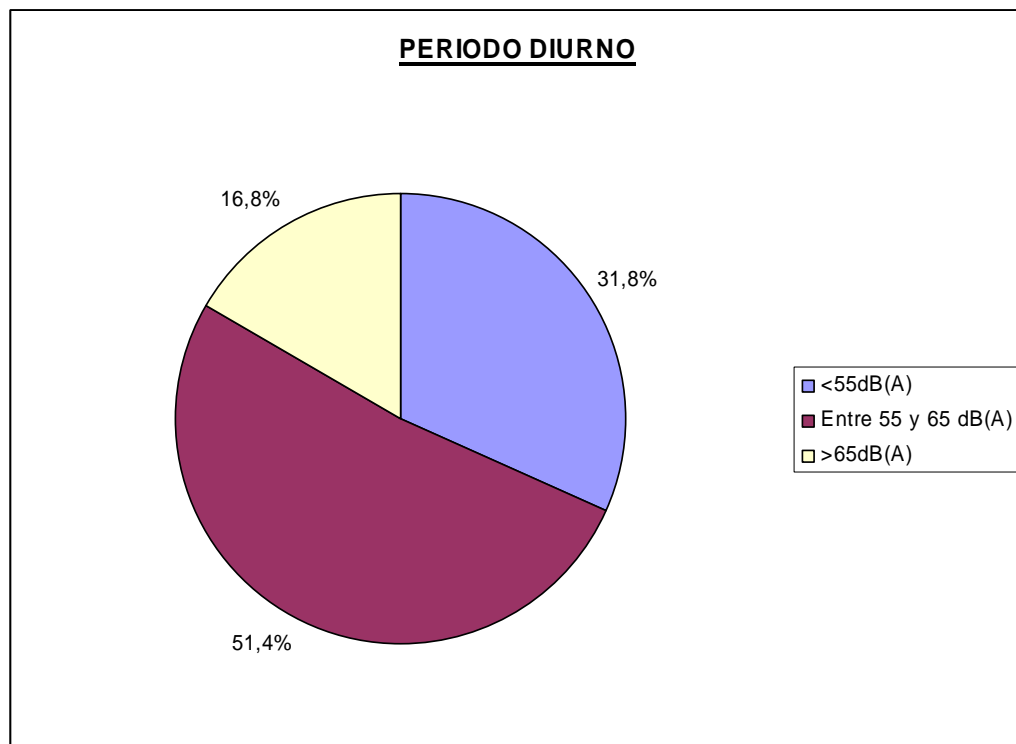
	CONTAMINACIÓN SONORA MUY ELEVADA	CONTAMINACIÓN SONORA ELEVADA	CONTAMINACIÓN SONORA APRECIABLE	CONTAMINACIÓN SONORA MODERADA	CONTAMINACIÓN SONORA BAJA Y MUY BAJA
PERIODO DIURNO	Principales ejes de entrada y salida del municipio como la calle Valencia y calle Juan Izquierdo.	Principales ejes interiores del municipio como la avenida Del Furs y la calle Alcublas.	Principales ejes interiores del municipio como la avenida Pla de L'Arc y calle Censals.	La mayoría de las calles secundarias del casco urbano.	La mayoría de las calles secundarias del casco urbano.
	Principales ejes interiores del municipio como la calle Duc de Llíria y la calle Sant Miquel	Zonas de la Vila Vella	Calles secundarias como la calle Major y Camí de Mura.	Zonas de la urbanización Montecollado más próximas al polígono adyacente así como en las zonas próximas a la carretera de acceso a Domeño.	Zonas de la urbanización Montecollado más próximas al polígono adyacente así como en las zonas próximas a la carretera de acceso a Domeño.
	Autovía CV-35 y CV-50	Carreteras CV-339 y CV-25.	Zona de la Plaza Mayor.	Zonas de urbanizaciones próximas a la autovía CV-35 como el Secanet, y urbanizaciones con mayor densidad de población (Xelardo).	

			Zona de las urbanizaciones del entorno de Sant Vicent más próximas a la CV-25, como la urbanización Edeta.		
			Carretera CV- 376.		
PERIODO NOCTURNO	Principales ejes de entrada y salida del municipio como la calle Valencia, calle Juan Izquierdo, y calle Vilamarxant	Principales ejes de entrada y salida del municipio como la calle Vilamarxant.	Calles secundarias (Calle Sant Francesc, Metge José Pérez Martínez y zona de Camí de Mura)	Calles secundarias del casco urbano como Calle Bétera, Calle Mayor, calle Mestre Serrano, calle de Censals.	Calles secundarias ubicadas al sur del casco urban (Calle Quevedo, Purísima, Barceloneta, Recared) ;
	Principales ejes interiores del municipio como la calle Duc de Llíria y la calle Sant Miquel	Carreteras CV-339 y CV-25		Zona de la Vila Vella.	Calles secundarias ubicadas en la parte noroeste del casco urbano (Calle Julia Palanca, zona del Parque de la Bombilla, Pasaje de María Jané, etc.)

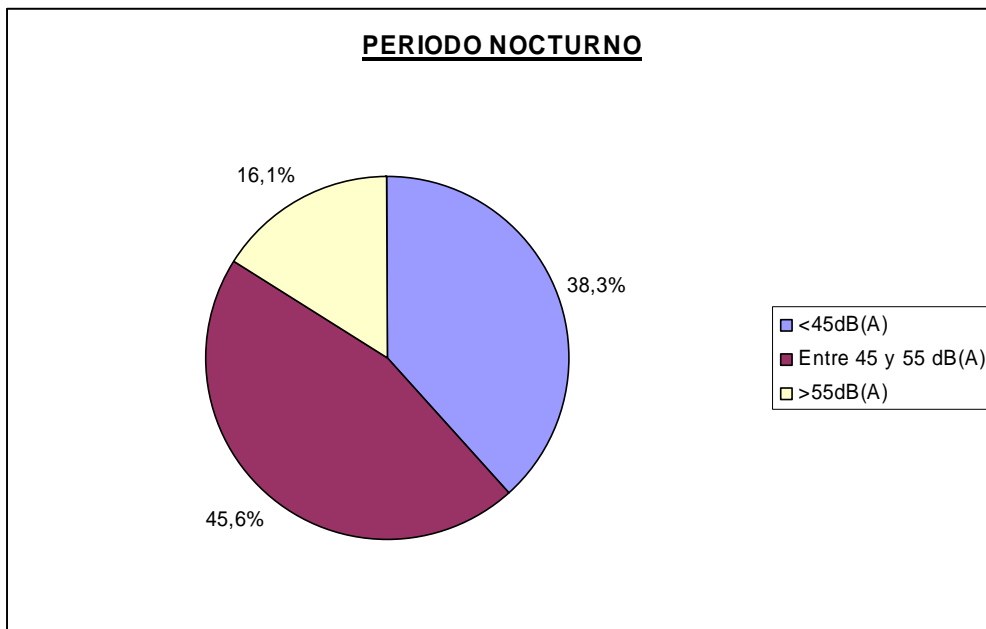
	Autovía CV-35 y CV-50			Zonas de las urbanizaciones del Entorno de Sant Vicent próximas a la CV-25.	La mayoría de urbanizaciones del término.
--	-----------------------	--	--	---	---

En cuanto a población expuesta a los diferentes niveles sonoros, los datos son los siguientes:

PERODO DIURNO		
Niveles sonoros	%	Habitantes
<55dB(A)	31,8%	7320
Entre 55 y 65 dB(A)	51,4%	11832
>65dB(A)	16,8%	3867
	100,0%	23019



PERIODO NOCTURNO		
Niveles sonoros	%	Habitantes
<45dB(A)	38,3%	8823
Entre 45 y 55 dB(A)	45,6%	10497
>55dB(A)	16,1%	3699
	100,0%	23019



3. PROGRAMA DE ACTUACIÓN.

3. PROGRAMA DE ACTUACIÓN.

3.1. RECOMENDACIONES GENERALES.

La información obtenida en el Mapa de Ruidos debe emplearse en dos niveles complementarios:

1. Herramienta de planeamiento:

Facilita la información del estado de la ciudad en lo relativo al ruido, que debe ser empleada en los nuevos planes urbanísticos para evitar la proliferación de nuevos focos de ruido que incrementen los niveles en las diferentes zonas.

2. Herramienta de intervención:

El Mapa de Ruidos facilita información sobre identificación y localización de los focos de ruido que originan niveles excesivos para abordar planes de actuación de reducción de niveles sonoros ambientales en las zonas afectadas.

Recomendaciones generales:

- En los casos de construcción de nuevas viviendas en zonas donde los niveles sonoros son elevados (tales como las próximas a vías importantes de tráfico como la CV-35, CV-25 y CV-50), se deberán adoptar medidas preventivas.
- En general, en el caso de que no se adopten medidas en el foco, tales como apantallamiento de la carretera, se deberán exigir medidas de aislamiento adicionales a las habituales en las fachadas de los nuevos edificios

- En las viviendas ya construidas se puede actuar creando ayudas para la mejora del aislamiento de fachadas en calles con altos niveles sonoros.
- En edificios sensibles al ruido (centros de salud, colegios, bibliotecas, etc.) situados en calles ruidosas en las que no se prevén reducciones sensibles del nivel sonoro se deberá estudiar actuaciones enfocadas a la rehabilitación acústica de sus fachadas.
- Los nuevos proyectos de infraestructuras y actividades deberán cumplir: primero con la obligatoriedad de realizar una evaluación de impacto ambiental donde se analice su repercusión respecto a la información del mapa sonoro de la ciudad, y en segundo lugar la implantación real de las soluciones propuestas en el estudio.

3.1.1. TRÁFICO

En algunas urbanizaciones existentes, las cuales han sido evaluadas con niveles elevados debido al tráfico rodado de las infraestructuras próximas a las mismas, se recomienda estudiar la viabilidad de ubicar pantallas acústicas al borde de carretera. Es el caso de las urbanizaciones próximas a la CV-35.

En los casos de vías urbanas de tráfico intenso, tales como la C/ Duc de Llíria, Sant Vicent y Sant Miquel, donde no se pueden adoptar medidas tales como las pantallas acústicas, la reducción de los niveles sonoros debe encauzarse mediante planes de ordenación de tráfico, reducción de velocidad, evitando pavimentos en mal estado, así como potenciando el empleo de transporte público o bicicletas.

Mejorar el estado del firme en las urbanizaciones en las que las carreteras están deterioradas

Sensibilizar a los conductores para mejorar malos hábitos tales como: Conducción con fuertes aceleraciones y frenazos, mal uso de la bocina, emisión de música a gran volumen con las ventanas abiertas incluso durante la noche, alarmas de coches, etc.

Restricción del acceso de vehículos a calles como Sant Vicent o Sant Miquel, especialmente de vehículos pesados, o bien su peatonalización.

Reducción de la velocidad de circulación en la calle Duc de Llíria.

3.1.2. FERROCARRIL

Los niveles promedio día y noche resultan inferiores a los recomendados. Las zonas próximas a las vías del metro no se encuentran afectadas con niveles elevados por encima de los máximos.

3.1.3. INDUSTRIA

La industria Llíria, no se presenta como un problema en lo relativo a ruido, ya que su contribución a los niveles promedio día y noche es escasa.

El desarrollo residencial de la ciudad ha ido aproximándose a los polígonos industriales, tal como es el caso en el término de Llíria, del Polígono de Rascaña, junto al casco urbano, y el Polígono de Montecollado, colindante a la urbanización Montecollado; y por ello, en algunas ocasiones, se han generado conflictos. Estos problemas se han solucionado prácticamente en la actualidad a través de políticas de fomento de traslados y reconversiones urbanísticas, tendiendo al traslado de las industrias existentes en suelo urbano o en sus proximidades.

En relación a este punto destacar que en el polígono industrial de Capablava se consolida como futura zona para albergar nuevas instalaciones industriales.

3.1.4. OBRAS

Durante las campañas de medida se han detectado niveles sonoros elevados originados por obras realizadas en las calles debido al ruido ocasionado por hormigoneras, excavadoras, compresores, etc.

Las obras son aspectos intrínsecos de la ciudad que deben estar sujetos a una solicitud de licencia y, por tanto, a través de la misma, la Administración competente puede controlar la emisión de equipos empleados en las mismas y restringir los horarios de operación. En todo caso se debe promulgar en la concesión de licencia los medios adecuados para eliminar ruidos evitables.

De forma particular también citar los impactos originados debido al paso de vehículos sobre planchas metálicas instaladas para evitar zanjas en obras. Estos impactos se pueden evitar empleando otro tipo de material, no metálico, o bien colocando un material elástico debajo de la misma que amortigüe el impacto y la vibración de la chapa metálica.

3.1.5. ACTIVIDADES EN EDIFICIOS

En lo relacionado a las actividades de ocio nocturno las recomendaciones son las siguientes:

Procurar un uso adecuado puertas de acceso y ventanas cerradas durante las horas de actividad molesta, estableciendo como norma el uso de puertas dobles.

Aislamiento adecuado de la fachada.

Realizar una campaña de sensibilización sobre el ruido provocado fuera de esos locales

Otros locales:

Control de los sistemas de aire acondicionado, compresores etc.

Finalmente también se han detectado actividades en el exterior de locales destinados, por ejemplo, a supermercados, de carga/descarga de mercancías, talleres de reparación mecánica y cristalerías. En estos casos se debiera estimular una estrategia dirigida a incentivar el empleo de medios que atenúen los ruidos, controlar los horarios de carga/descarga y desarrollo de la actividad en general, y disponer en la medida de lo posible (en locales con grandes volúmenes) de muelles interiores de carga/descarga adecuadamente insonorizados.

En relación al control de actividades, instalaciones y edificaciones, se recomienda el desarrollo de un Plan de control y campaña de medidas para verificar el cumplimiento de lo establecido en el *Decreto 266/2004, de 3 de Diciembre, de la Consellería de territorio y Vivienda. Prevención y corrección de la contaminación en relación a actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios.*

3.1.6 USO SANITARIO Y DOCENTE

Del estudio se desprende que los niveles sonoros en las zonas de uso sanitario y docente del municipio de Llíria son superiores a los niveles de calidad sonora recomendados para las mismas.

Para la mejora de las condiciones acústicas exteriores de los centros docentes y sanitarios se propone el control del tráfico en su entorno, especialmente en los centros sanitarios.

En relación al tráfico en los exteriores del Centro de Salud de ámbito comarcal de Llíria, destacar que es elevado porque al mismo no solo acuden los ciudadanos residentes en Llíria, sino que también acoge a los pacientes procedentes de la comarca. El nuevo hospital, ubicado en el Polígono Pla de Carrases I, junto a la CV-35, actualmente en construcción, y cuya finalización se prevé a corto plazo, recibirá a los pacientes procedentes de todos los pueblos vecinos. Esto supondrá la descongestión del Centro de Salud y por tanto la reducción de los niveles sonoros en la zona.

Asimismo, en los exteriores del Centro Médico Permanente, ubicado en la C/Duc de Llíria, nº 80, se registran niveles elevados debido a que esta calle es una de las arterias principales del municipio.

3.2. RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS

Se ha diferenciado entre medidas de control, medidas de prevención y medidas correctoras.

3.2.1. MEDIDAS DE CONTROL

Se define como medidas de control las acciones destinadas a verificar el cumplimiento de la legislación existente en materia de ruido sobre actividades y vehículos a motor, principales fuentes sonoras del municipio.

Las medidas de control propuestas son las siguientes:

1. Control sistemático del ruido de vehículos a motor. Equipo Control de vehículos, especialmente de ciclomotores.

2. Vigilancia del ruido ambiental del término municipal. Control de la contaminación acústica en el Municipio de Lliria.

3. Control de la existencia de estudios de impacto, correctamente realizados, de cada una de los nuevos proyectos (actividades e instalaciones) e infraestructuras que se desarrollen dentro del término municipal de Lliria.

4. Establecimiento de medidas de control de velocidad en las arterias principales del municipio así como en las vías de entrada y salida al mismo*:
 - C/ Duc de Lliria
 - C/ Juan Izquierdo
 - C/ Valencia
 - C/ Alcublas
 - Avd. Pla de L´Arc
 - Avd. dels Furs
 - Carretera CV-3692

La disminución de la velocidad de los vehículos por la carretera CV-3692, de entrada al casco urbano, se puede realizar mediante el empleo de semáforos reguladores de la velocidad. Esta medida debe emplearse con precaución ya que el tránsito de vehículos pesados, frecuentes en esta carretera, puede originar más presión sonora a velocidades bajas (por el ruido motor) que a velocidades mayores (ruido de rodadura). Se recomienda la instalación de al menos un semáforo para cada sentido, limitando la velocidad a 40 km/h. lo que supone una disminución de la presión sonora en ciertos puntos de hasta 5 dB(A).

* medidas correctoras a implantar en caso de que, una vez desarrollado y ejecutado el Plan Director de Tráfico, los niveles sigan siendo superiores a los objetivos de calidad en esta zona.

En el resto de vías indicadas, calles principales del municipio se recomienda la instalación de radares como medida del control de velocidad y la colocación de señales de advertencia de los mismos.

Se deben evitar, en la medida de lo posible, los pasos de cebra elevados y badenes, ya que aunque consiguen una disminución de velocidad de forma efectiva, provocan un aumento de los niveles sonoros muy importante.

5. Control de maquinaria de obras y servicios públicos: con el objeto de minimizar el impacto de las obras, cuando estas vayan a ser prolongadas y de alto impacto se deberá planificar un sistema de información, al menos sobre horarios y duración, con los afectados, y especialmente si existe algún centro docente o sanitario próximo a la zona, para posibilitar la adaptación de la ciudadanía en general y de los usuarios y ocupantes de los edificios sensibles a la nueva situación.

3.2.2. MEDIDAS DE PREVENCIÓN

Las medidas de prevención propuestas son las siguientes:

1. Adaptación de la actual Ordenanza Municipal a la legislación europea, nacional y autonómica vigente, dado que la fecha de aprobación de la misma corresponde al año 1996.
2. Campañas de sensibilización de la población y programas de educación ambiental:
 - Libros divulgativos de carácter general tratando la problemática del ruido, con módulos específicos para cada tipología de ruido: origen y prevención.
 - Jornadas abiertas a la ciudadanía exponiendo el problema del ruido.
 - Charlas en colegios fomentando la sensibilidad hacia el ruido desde edades escolares.

- Charlas a profesionales que desarrollan su labor en el municipio de Llíria, y que de una forma u otra pueden aportar algo a favor de la lucha contra el ruido: instaladores, arquitectos, nuevos empresarios, promotores,...
 - Edición de toda la información reflejada en libros, jornadas y charlas en soporte de un CD de fácil acceso y distribuido a mayor o menor escala.
3. Colocación de monitores informativos (compartidos con cualquier otra información de interés para la ciudad) en puntos estratégicos.
4. Inserción de información acústica en la página web del Ayuntamiento. Dicha página contendrá información de toda actuación de ámbito acústico, facilitará el acceso a la información contenida en el mapa acústico, e incluirá un apartado para sugerencias y consultas por parte de los ciudadanos.
5. Solicitar estudios acústicos con la respectiva introducción de medidas correctoras frente al ruido en los proyectos de nuevas edificaciones situadas en las proximidades de infraestructuras lineales.
6. Promoción de la adquisición de vehículos y equipos municipales de baja emisión acústica.
7. Inclusión en la valoración para la adquisición y contratación de bienes y servicios (pliegos de contratación) criterios de minimización de ruidos.
8. Restricción del otorgamiento de licencias de ciertas actividades en las zonas de mayor sensibilidad acústica.
9. Ayudas económicas a la mejora acústica y térmica en rehabilitación de edificios, en caso de resultar necesario tras el desarrollo de las diversas actuaciones previstas en el Plan Director de Tráfico.

10. Ayudas económicas al acondicionamiento de edificios sensibles del municipio, en caso de resultar necesario tras el desarrollo de las diversas actuaciones previstas en el Plan Director de Tráfico.

3.2.3. MEDIDAS CORRECTORAS

Como medidas correctoras se definen todas aquellas acciones destinadas a mejorar y a corregir las situaciones acústicas desfavorables detectadas en el Mapa Acústico.

Las medidas correctoras propuestas son las siguientes:

1. Mejora de la estructura urbana para favorecer el desplazamiento de los peatones y vehículos: revisar el estado de los firmes y alcantarillado.

2. Potenciar el transporte público y el uso de bicicletas. En el caso de las bicicletas se propone la creación de una red de bicicletas de alquiler para el desplazamiento por el municipio, así como la creación de carril bici.

3. Colocación de asfaltos absorbentes (pavimentos sonorreductores en las vías más importantes y ruidosas del municipio.

4. Creación de una red de aparcamientos periféricos para vehículos, que permita descongestionar las calles correspondientes al centro histórico, las cuales son más estrechas, tales como la calle Purísima, calle Major y calle Casasús (zona del Colegio Santa Ana), etc., en las cuales se generan frecuentes atascos y embotellamientos por tráfico rodado.

5. Mejora de las condiciones acústicas exteriores de los centros docentes y sanitarios: control del tráfico en el entorno, especialmente en centros sanitarios. Como se ha comentado en el apartado de Recomendaciones generales, correspondientes a las

zonas de uso sanitario y docente, existen diversas actuaciones en materia de gestión de tráfico por parte del Ayuntamiento de Llíria que afectan a estas zonas.

6. Estudio y en su caso, replanteamiento del horario de los servicios de Recogida de Residuos Sólidos Urbanos y Limpieza de las calles

2 PLANOS

ÍNDICE

10.1 MAPA RUIDO TOTAL. PERIODO DIURNO.

10.2. MAPA RUIDO TOTAL. PERIODO NOCTURNO.

13.1.1. MAPA DE CONFLICTO. USO RESIDENCIAL. CASCO URBANO. PERIODO DIURNO.

13.1.2. MAPA DE CONFLICTO. USO RESIDENCIAL. URBANIZACIONES ZONA ENTORNO DE SANT VICENT. PERIODO DIURNO.

13.1.3. MAPA DE CONFLICTO. USO RESIDENCIAL. RESTO DE URBANIZACIONES. PERIODO DIURNO.

13.2.1. MAPA DE CONFLICTO. USO RESIDENCIAL. CASCO URBANO. PERIODO NOCTURNO.

13.2.2. MAPA DE CONFLICTO. USO RESIDENCIAL. URBANIZACIONES ZONA ENTORNO DE SANT VICENT. PERIODO NOCTURNO.

13.2.3. MAPA DE CONFLICTO. USO RESIDENCIAL. RESTO DE URBANIZACIONES. PERIODO NOCTURNO.

14.1. MAPA DE CONFLICTO. USO INDUSTRIAL. PERIODO DIURNO.

14.2. MAPA DE CONFLICTO. USO INDUSTRIAL. PERIODO NOCTURNO.

15.1. MAPA DE CONFLICTO. USO TERCARIO. PERIODO DIURNO.

15.2. MAPA DE CONFLICTO. USO TERCARIO. PERIODO NOCTURNO.

16.1. MAPA DE CONFLICTO. USO DOCENTE Y SANITARIO. PERIODO DIURNO.

16.2. MAPA DE CONFLICTO. USO DOCENTE Y SANITARIO. PERIODO NOCTURNO.