



AL·LEGACIONS PRESENTADES PER L'AJUNTAMENT DE GAVÀ A
L'AVANTPROJECTE DE DECRET PEL QUAL S'APROVA EL REGLAMENT
GENERAL DE DESPLEGAMENT DE LA LLEI 16/2002 DE PROTECCIÓ CONTRA
LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA, I S'ADAPTEN ELS SEUS ANNEXOS

Juliol 08



AL·LEGACIONS:

EN RELACIÓ AL DOCUMENT "AVANTPROJECTE DE DECRET PEL QUAL S'APROVA EL REGLAMENT GENERAL DE DESPLEGAMENT DE LA LLEI 16/2002 DE PROTECCIÓ CONTRA LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA":

PRIMERA.- Modificacions substancials de la legislació catalana de protecció contra la contaminació acústica a través del reglament: El reglament que desenvolupa la llei 16/2002 es fa d'acord amb el Reial Decret 1367/2007 que desenvolupa la Ley del Ruido, de l'Estat, essent ambdues normatives amb conceptes de regulació del territori diferents. D'una banda la normativa catalana regula la zonificació acústica del territori en base a la seva capacitat, mentre que l'estatal ho fa segons l'ús predominant del sòl. Per aquest motiu així com per d'altres que modifiquen en certa part els articles de la Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica, es considera que no hauria de ser a través d'un reglament que es procedís al seu tràmit.

SEGONA.- Modificació de la definició de zona de soroll: En la segona part de l'art. 6 de la Llei de protecció contra la contaminació acústica (16/2002) hi figura la definició de les zones de soroll, que es veu modificada per la cinquena disposició transitòria del decret pel qual s'aprova el Reglament proposat de la Llei de protecció contra la contaminació acústica. En aquest sentit, s'observa major concreció en l'art. 6 de la Llei, atès que defineix la metodologia de mesura per a l'obtenció de la corba isòfona en qüestió.

Així mateix, en l'art. 14 del reglament hi figura una nova definició de zona de soroll, en la qual a part de la mancança de concreció en vers l'aprovat en la Llei 16/2002, hi apareix una falta de concreció en els valors límits establerts per aquesta tipologia de zona, fins al punt d'establir la possible superació dels objectius de qualitat acústica aplicables a les zones de sensibilitat acústica corresponents. Aquest canvi substancial, provoca menor protecció contra la contaminació acústica i menor control per totes aquelles àrees que quedin afectades per una zona de soroll amb el agreujant que aquestes zones actualment encara no estan definides per l'òrgan substantiu competent de les mateixes.

TERCERA.- Control de la contaminació acústica dins el territori català: Es proposa un canvi en la redacció del primer apartat de l'art. 6 de competències: allà on diu "Controlar la contaminació acústica de les infraestructures de transport a què fa referència la Llei 16/2002" es proposa que es modifiqui per: "Controlar la contaminació acústica de qualsevol infraestructura de transport que es vulguin dur a terme o es realitzin a tot el



territori de Catalunya", tal com es detalla en l'àmbit d'aplicació (art. 3) del Reglament.

La justificació del canvi ve donada per l'ambigüitat actual en la realització de les tasques de control de contaminació acústica dels Aeroports d'interès general, per part de la Generalitat de Catalunya.

QUARTA.- Definició de nova infraestructura: Que s'afegeixi en la definició de nova infraestructura, pel cas dels aeroports quan les obres de modificació o ampliació requereixin de Declaració d'Impacte Ambiental. Atès que al produir-se canvis substancials la contaminació de l'entorn es pot veure afectada i per tant, segueixi els mateixos requisits establerts per a les noves infraestructures.

CINQUENA.- Delimitació de l'àmbit territorial dels mapes estratègics de soroll: En la primera part de l'art. 31 del reglament proposat es determina que l'administració local tingui en compte els emissors de soroll externs amb incidència significativa en el soroll ambiental de l'àmbit territorial, sense tenir competències en la definició dels mateixos. Tal i com s'estableix en l'art. 11 del R.D. 1513/2005, per el que es desenvolupa la Llei 37/2003, del Soroll, en aquests casos s'han d'establir procediments de col·laboració entre ambdues administracions per tal d'elaborar tant els mapes estratègics de soroll com els plans d'acció corresponents. És doncs, per aquest motiu que es sol·licita que en l'art. 34 es defineixin els mecanismes de col·laboració en aquest sentit, quan es produeixin aquestes superposicions, ja que en l'actualitat no s'estan duent a terme, tot i ésser sol·licitats per les administracions locals.

I d'altra banda, en la segona part de l'art. 31 on es defineix l'àmbit territorial dels mapes estratègics de soroll dels grans aeroports (entre d'altres infraestructures) fins el punt del territori d'aquests on s'assoleixin, per l'emissió de nivells de soroll propis, valors dels indicadors L_{den} de 55 dB (A) i L_n de 50 dB (A), es sol·licita que s'expliciti tècnicament el procediment per a l'obtenció d'aquests indicadors avaluant només el soroll propi generat per la infraestructura, atès que al no restar definit, les interpretacions d'aquesta àrea poden ser múltiples. Es considera doncs, que cal definir la metodologia a partir de la qual es calcularan aquests indicadors sense tenir en compte la contribució de les altres fonts existents en l'entorn.

SISENA.- Plans d'acció en matèria de contaminació acústica: En l'art. 37 de la proposta de reglament es defineix l'àmbit, elaboració i aprovació dels plans d'acció, per aquelles infraestructures de titularitat de la Generalitat de Catalunya. Atès que la contaminació acústica generada per qualsevol infraestructura repercuteix directament sobre el territori, es proposa que s'elimini la titularitat de les infraestructures d'aquest apartat i sigui d'aplicació a qualsevol sigui quina sigui la seva titularitat.



EN RELACIÓ ALS ANNEXOS DE L'AVANTPROJECTE:

SETENA. - **Valors límit d'immissió per a les zones (A2), (A4), (B2), (C1) i (C2):** Les taules on es resumeixen els valors límit d'immissió acústica dels annexos 1.1, 1.3 i 2 per a les zones A2, A4, B2, C1 i C2 disposa d'uns valors que posteriorment i a títol de nota, s'incrementen en 5 dB (A) per a les zones urbanitzades existents, sense cap justificació. D'altre banda, per la resta de zones, tot i ésser existents no es fa aquesta modificació.

És per això i per la interpretació errònia que pot donar lloc que es proposa que en la taula hi figurin els valors reals per a les zones urbanitzades existents, incrementant directament els 5 dB (A) d'aquestes i en tot cas, en la nota a peu que hi figuri el decrement per aquelles zones urbanitzades de nova creació (que s'entén seria l'excepció).

VUITENA. - **Annex 2: Immissió sonora a l'ambient exterior produïda per les infraestructures aeroportuàries:** Es considera que la metodologia de mesura descrita en l'annex 2 del reglament, no ha evolucionat des de la publicació de la Llei 16/2002 (6 anys enrere) i que ho hauria de fer en el sentit que es descriu a continuació:

- No es contemplen fases de soroll diferenciades en les que hi ha passades d'avió i en les que no hi són.
- No es considera el soroll residual i l'increment del nivell instantani que genera el pas d'avió. En aquest sentit es proposa la incorporació de nous indicadors com el clima de soroll ($L_{10} - L_{90}$) que avalua la diferència entre les puntes de soroll (nivells equivalents elevats corresponents a esdeveniments de passades d'avió) i el soroll de fons, per tal d'avaluar la molèstia real generada pel trànsit aeri. Com és evident, el soroll generat pel pas d'avió supera en 10 dB (A) el soroll de fons de moltes poblacions properes i per tant, l'única contribució considerable en aquell espai temporal és el pas de l'aeronau.
- L'energia generada pel pas d'avió no pot ser integrada durant tot el període diürn o nocturn, atès que en cas que ho fos no s'estaria avaluant la molèstia generada. S'hauria de fer complir els valors límits en períodes més curts, com per exemple compliment en cadascuna de les hores dels tres períodes considerats.
- Que es defineixi el procediment a seguir per a l'avaluació dels efectes nocius del trànsit d'avions pels municipis i es defineixi les obligacions de realitzar-los i les accions posteriors en funció dels resultats.



En control de nous indicadors, permetrien donar compliment a la protecció contra la contaminació acústica, no només en els espais interiors sinó també en les zones pertanyents als habitatges que resten a l'aire lliure.

I finalment, en relació a aquest apartat, considerar el valor límit d'immissió de l'indicador $L_{AFm\acute{a}x}$ de 85 dB (A) per les zones A4 i B1 (usos residencials) com a excessiu. En la Llei 16/2002 i per zones residencials el valor límit era de 80 dB (A) i per tant, per coherència amb el sentit de la legislació catalana en relació a la protecció contra la contaminació acústica es sol·licita que es faci més restrictiu, però que en qualsevol cas no es faci més permissiu el valor límit d'aquest indicador del que ja es tenia en els últims 6 anys.

NOVENA.- Annex 8: Mètodes de càlcul: En la mateixa línia que la demanda anterior, i atès que la Llei 16/2002 disposa ja d'una experiència de 6 anys, es sol·licita que els mètodes de càlcul, procediments de mesura i metodologia pel soroll d'aeronaus (sobrevol d'avions) siguin més acurats i amb una referència més ampla a la que es dona.

DESENA.- Annex 14: Gestió ambiental del soroll: En el tercer apartat d'aquest annex on figura els Criteris d'elaboració dels mapes estratègics de soroll, es proposen els següents canvis:

- En el primer punt, on diu: "Situació acústica existent, anterior o prevista expressada en funció d'un índex de soroll" es proposa "Situació acústica existent, prevista i anterior expressada en funció d'un índex de soroll".
- Allà on diu "Per facilitar a les administracions locals la gestió ambiental del soroll poden ser necessaris, a més" es proposa la obligatorietat: "Per facilitar a les administracions locals la gestió ambiental del soroll són necessaris, a més"

ONZENA.- Aeroports vs. trànsit aeroportuari: En general, quan es parla de la contaminació acústica per la infraestructura aeroportuària no es té en compte que el trànsit que es genera a partir d'aquesta no segueix uns camins marcats com pot passar amb d'altres infraestructures (trànsit rodat, ferroviari, etc.). Per aquest motiu, es proposa que en aquesta legislació de protecció contra la contaminació acústica es parli d'aeroport i del trànsit aeroportuari que en generi, en lloc d'única i exclusivament aeroport.