

## ÍNDICE

1. ANTECEDENTES
2. OBJETIVO
3. MARCO LEGAL
4. DESCRIPCIÓN DE LOS EJES VIARIOS
5. METODOLOGÍA Y CÁLCULOS
6. RESUMEN DEL CARTOGRAFIADO DEL RUIDO (DEL MAPA ESTRATÉGICO – AGOSTO 2.007)
7. PROGRAMA DE ACTUACIONES
8. ESTIMACIÓN DE LA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS
9. ALEGACIONES A LA INFORMACIÓN PÚBLICA
10. PROGRAMA PARA LA EVALUACIÓN DE LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN
11. CONCLUSIONES
12. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL ESTUDIO
13. AUTORIDAD RESPONSABLE

## MEMORIA

### 1. ANTECEDENTES

En Agosto de 2007 se redactó el documento denominado “Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la Red de Carreteras de la Diputación de Alicante”, que determina cuáles son los grandes ejes objeto de estudio, los niveles sonoros generados y la exposición al ruido de los edificios de su entorno (todo ello se resume en el punto 6 de esta memoria).

En el artículo 2 del “Pliego de Prescripciones Técnicas para la Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de los Grandes Ejes Viarios de la Red de Carreteras de la Diputación de Alicante” se citan como carreteras a estudiar:

**CV-822 de Alicante a Villafranqueza del pk 0+000 al pk 3+940.**

**CV-828 de Alicante a San Vicente del pk 0+000 al pk 5+050.**

**CV-767 de Finestrat a la Cala del pk 3+500 al pk 4+880.**

De las carreteras citadas anteriormente, **se descartó** el estudio de la **CV-822 y la CV-828** en el **Término municipal de Alicante** al encontrarse **redactados** (no publicados) los mapas estratégicos de ruido **por el Departamento de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alicante y tratarse de tramos en proceso de cesión a dicho Ayuntamiento**. Según aparece en el “II Catálogo de Carreteras de la Generalitat Valenciana. Año 2007”.

El municipio de **San Vicente del Raspeig** no tenía redactado un Plan Acústico Municipal en el periodo de redacción de los Mapas Estratégicos. Se encontraba en fase de redacción.

El municipio de **Finestrat** **no** tiene redactado un **Plan Acústico Municipal**. Al tratarse de una población inferior a 20.000 habitantes está exento de su obligación, por aplicación en Decreto 104/2006.

Por tanto, el documento analizaba dos **Unidades de Mapa Estratégico (UME)** correspondientes a dos tramos de carreteras:

**CV-828 de Alicante a San Vicente del pk 3+400 al pk 5+050.**

**CV-767 de Finestrat a la Cala del pk 3+600 al 4+880.**

Posteriormente, con fecha 29 de Abril de 2008, la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge remitió un escrito, con número de salida 15.648, a la Diputación de Alicante, instando a la aprobación y remisión del Plan de Acción de los grandes ejes viarios de su competencia a dicha Conselleria, según lo dispuesto en la Disposición Final Primera del Decreto 43/2008, de 11 de abril, por la que se modifica el artículo 4.5 del Decreto 104/2006, de 14 de julio.

Este Plan de Acción se desarrollará a partir del documento “Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la Red de Carreteras de la Diputación de Alicante”. La Excelentísima Diputación Provincial de Alicante ha encargado a Consultora de Actividades Técnicas, S.L. (CAT, S.L.), la redacción del presente Plan de Acción en materia de la contaminación acústica de los grandes ejes viarios de la red de carreteras de la Diputación de Alicante.

### 2. OBJETIVO

El plan de acción elaborado tiene por objeto afrontar las cuestiones relativas al ruido y sus efectos, incluida la reducción del mismo si fuera necesario, de los grandes ejes viarios de volumen de tráfico mayor de 6.000.000 vh/año de la red de carreteras de la Diputación de Alicante.

La realización de un plan de acción permite evaluar globalmente las cuestiones concernientes a la contaminación acústica en la correspondiente área, determinar las acciones prioritarias a realizar en caso de superación de los valores límite de emisión o inmisión, o de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, y proteger a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto contra el aumento de la contaminación acústica.

El documento analiza las dos Unidades de Mapa Estratégico (UME), correspondientes a los grandes ejes viarios de la red de carreteras de la Diputación de Alicante según se explica en el punto 1 de esta Memoria:

CV-828 de Alicante a San Vicente, del PK 3+400 al PK 5+050

CV-767 de Finestrat a la Cala, del PK 3+600 al PK 4+880

En este estudio se realiza un resumen de los niveles sonoros y de exposición al ruido determinados en el documento “Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la red de carreteras de la Diputación de Alicante”. Asimismo, se determinan las medidas correctoras y protectoras necesarias en las áreas donde no se alcancen, en su caso, los objetivos de calidad acústica definidos en la normativa actualmente en vigor. Se estima la reducción del número de personas afectadas debido a la implantación de dichas medidas y se definen las disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción.

### 3. MARCO LEGAL

En los últimos años la preocupación por los problemas que genera directa o indirectamente el ruido ha crecido de forma considerable con el consiguiente aumento de legislación en materia de contaminación acústica. La normativa aplicada en nuestro documento es:

#### Normativa europea

- Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio, del Parlamento Europeo sobre “Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental”
- Recomendación de la Comisión, de 6 de agosto de 2003, relativa a las orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario, y los datos de emisiones correspondientes.

#### Normativa nacional

- Ley 37/ 2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental.
- 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.

#### Normativa autonómica

- Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica ( DOGV 09/12/2002) y modificación (DOGV 30/12/2005).
- Decreto 19/2004, de 13 de febrero, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas para el control del ruido producido por los vehículos a motor ( DOGV 18/02/2004).
- Decreto 266/2004, de 13 de febrero, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas de prevención y corrección de contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios ( DOGV 13/12/2004). (Correcciones en DOGV09/06/3/2005 y DOGV 08/06/2004).
- Resolución de 9 de mayo de 2005, del Director General de Calidad Ambiental, relativa a la disposición transitoria primera 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. (DOGV 31/05/2005).
- Decreto 104/2006, de 14 de julio, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.
- Decreto 43/2008, de 11 de abril, por el que se modifican los decretos 19/2004 y 104/2006.

#### Normativa municipal

El Ayuntamiento de San Vicente del Raspeig tiene en vigor actualmente una Ordenanza Municipal de protección ciudadana contra ruidos y vibraciones, aprobada por el Pleno de la Corporación en sesión de 26/01/1994, modificada en el Pleno celebrado el 23/12/1997 y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante el 07/01/1998.

El Ayuntamiento de Finestrat tiene en vigor actualmente una Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica y vibraciones, aprobada por el Pleno de la Corporación en sesión de 17/12/2004 y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante Nº 43 de 22/02/2005.

#### 4. DESCRIPCIÓN DE LOS EJES VIARIOS

La red de Carreteras de la Diputación de Alicante tiene una longitud aproximada de 1.000 Km distribuidos en 156 carreteras. De toda la red, las dos Unidades de Mapa Estratégico analizadas son:

**CV-828 de Alicante a San Vicente del pk 3+400 al pk 5+050.**  
**CV-767 de Finestrat a la Cala del pk 3+600 al pk 4+880.**

La carretera CV-828 discurre entre Alicante y San Vicente del Raspeig. El tramo estudiado del PK 3+400 al PK 5+050, tiene una longitud de 1.650 m y calzada de 4 carriles con mediana. Transcurre por el término municipal de San Vicente del Raspeig, entre el cruce con la autovía de circunvalación de Alicante (A-70) y la vía parque San Vicente del Raspeig – San Juan (CV-821).

Se trata de uno de los principales viales de acceso a ambas ciudades situándose en el PK 4+400 una de las entradas de la Universidad de Alicante.

Siguiendo el sentido creciente de los PKs, la carretera discurre junto a un centro comercial y a instalaciones de la Universidad de Alicante en su lado izquierdo. A la derecha se encuentran edificaciones residenciales al principio y de uso industrial a continuación.

Actualmente está en ejecución el “Proyecto modificado nº 1 de la línea 2 del tranvía de Alicante. Tramo 3”. Este proyecto, en el tramo objeto de estudio, prevé el mantenimiento de la calzada de 4 carriles con mediana, más la inclusión de doble sentido de circulación para el tranvía en el lado contiguo a la Universidad de Alicante y el centro comercial.

La carretera CV-767 de Finestrat a la Cala se ha estudiado entre el PK 3+600 y el PK 4+880 dentro del término municipal de Finestrat, en el tramo comprendido entre la glorieta de acceso a Terra Mítica y la glorieta de acceso al polígono industrial de Finestrat. El tramo tiene una longitud de 1.280 m y calzada de 4 carriles con mediana.

#### 5. METODOLOGÍA Y CÁLCULOS

La metodología usada para la determinación de los niveles de ruido se basa en el empleo de métodos de cálculo que definen por un lado la propagación y por otro la emisión sonora (Le) a partir de las características de las carreteras: IMD, % de pesados, pendiente y velocidad de los vehículos.

Para el cálculo predictivo se ha utilizado el Software Cadna A 3.7 (**Computer Aided Noise Abatement**) diseñado para el cálculo, evaluación y predicción de la contaminación acústica generada por fuentes de ruido. Cadna A está programado en C/C++ bajo entorno Windows.

Este paquete ha sido creado por la empresa Alemana DataKustik que trabaja en el desarrollo de software, documentación técnica y herramientas de cálculo predictivo de ruido ambiental. DataKustik proviene de la firma ACCON GmbH, programadores de software específico de evaluación y control ruido y la vibración, que ha desarrollado aplicaciones informáticas para la acústica desde los años 80.

La evaluación del ruido se ha llevado a cabo con el Método Francés de predicción del ruido de carreteras (NMPB Routes-96). Este método es el recomendado por la directiva 2002/49/CE, de 25 de junio, del Parlamento Europeo sobre “Evaluación y gestión del Ruido Ambiental”.

En los datos de entrada para calcular la emisión, el método francés remite al “Guide du Bruit des transports terrestres, CETUR 1980” definiendo la emisión de la carretera a partir de la Potencia Acústica por metro de carretera, teniendo en cuenta las características de la vía: intensidad media diaria, para vehículos ligeros y pesados y para cada periodo del día, velocidad para cada tipo de vehículos, pendiente de la carretera y tipo de flujo considerado para el tráfico.

A partir de los datos de emisión, situación del trazado y características del entorno, el programa aplica el método francés para calcular los niveles de ruido ocasionados por la carretera. Se obtienen resultados respecto a la altura de la fuente y del receptor, y con ellos se elaboran los mapas de ruido.

Los indicadores que se aplican en la elaboración de los mapas de niveles sonoros en el plan de acción son el Lden (indicador de ruido de 24 horas) y el Lnoche (indicador de ruido para el periodo nocturno de 23 a 7 horas), tal y como se definen en la directiva 2002/49/CE. Además se presentarán también los resultados correspondientes a los indicadores Ldía y Ltarde.

La altura del punto de evaluación de los indicadores es de 4 m.

Para la evaluación de los niveles de ruido en fachadas se ha considerado únicamente el sonido incidente, es decir, no se considera el sonido reflejado en la fachada del edificio donde se realiza la evaluación, aunque sí se consideran las reflexiones en el resto de los edificios y obstáculos presentes en el área de estudio.

Un plan de acción es un documento encaminado a afrontar las cuestiones relativas al ruido y a sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuera necesario.

Estos planes deben corresponder, en cuanto a su alcance, a los ámbitos territoriales de los Mapas Estratégicos de Ruido, y tienen por objeto afrontar globalmente las cuestiones relativas a la 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.

Para la elaboración del presente plan de acción se han seguido los requisitos mínimos dispuestos en el Anexo V del Real Decreto 1513/2005, que desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido.

El nivel sonoro resultante a una determinada distancia de la carretera depende fundamentalmente de tres factores:

El tráfico de la carretera  
El diseño de la carretera  
El entorno de la carretera

La intensidad del tráfico viene definida por el número de vehículos que circulan por una sección de la carretera en una unidad de tiempo. Cuanto mayor sea el tráfico, mayor será el nivel sonoro equivalente en el entorno de la carretera en ese periodo.

En cuanto al diseño de la carretera son significativos elementos como el trazado en planta, sección transversal, perfil longitudinal y tipo de pavimento, que afectan de manera decisiva en la propagación de las ondas sonoras.

La pendiente longitudinal de las vías de tráfico rodado es relevante en los resultados de emisión de ruido. Si la carretera asciende (en rampa) los vehículos disminuyen la velocidad y fuerzan más el régimen de motor, sobre todo en el caso de los vehículos pesados. Éste régimen de circulación es más ruidoso que el correspondiente a un perfil longitudinal más horizontal o descendente de la carretera.

Otro factor a tener en cuenta es el ancho de la plataforma, entendiendo por plataforma la zona de la carretera ocupada por la calzada, los arcenes (exteriores e interiores) y las bermas.

En el entorno de una carretera pueden existir numerosos obstáculos que van a influir en la propagación del sonido: desmontes, terraplenes, barreras de seguridad, muros, pantallas acústicas, diques de tierra, etc.

Un obstáculo crea tras de sí una zona protegida en la que los niveles sonoros son sensiblemente inferiores a los existentes ante él, debido al fenómeno de la difracción.

Las variaciones de temperatura tienen una notable influencia sobre la intensidad del aire, y por lo tanto, sobre la velocidad de propagación de las ondas. La temperatura del aire puede decrecer con la altitud (caso más usual), o bien crecer con ella (inversión térmica). Si la temperatura decrece con la altura, los rayos sonoros se curvan con pendiente creciente, provocando una zona en sombra alrededor de la fuente. Sin embargo, en el caso de inversión térmica, los rayos se curvan hacia el suelo, eliminando la zona sombra. Esta situación de inversión térmica puede provocar un aumento de 5 a 6 dB(A) con relación a la situación normal.

Como repercusión de las condiciones meteorológicas de la zona de estudio, por defecto se considerarán las recomendadas por el grupo de trabajo europeo WG-AEN:

Periodo día: 50%  
Periodo Tarde: 75%  
Periodo noche: 100 %

La temperatura y humedad relativa consideradas son 18° C y 69% respectivamente, valores obtenidos del Atlas Climático de la Comunidad Valenciana. (Autor: A.J. Pérez Cueva). Se observan estos datos en las tablas mostradas en el anejo nº 2.

## 6. RESUMEN DEL CARTOGRAFIADO DEL RUIDO (Situación actual, sin cálculos de predicción de reducción del nivel sonoro por efecto de la implantación de la Línea 2 del tranvía de Alicante, Tramo 3, en la CV-828)

En este apartado se destacan los principales datos considerados y resultados obtenidos en el documento "Mapas Estratégicos de ruido de los grandes ejes viarios de la Red de carreteras de la Diputación de Alicante", de Agosto de 2007.

A partir de ellos se procede al análisis de las posibles zonas de afección donde no se cumplan los objetivos de calidad acústica, así como a la definición de las medidas correctoras y protectoras que sean necesarias. Siguiendo las instrucciones de la directiva 2002/49/CE las conclusiones se refieren a los indicadores de ruido Lden y Lnoche. Además se adjuntan las tablas de población expuesta para los niveles Ldía, Ltarde, Lnoche y Lden.

### 6.1. VALORES LÍMITE DE NIVEL SONORO

Según el artículo 14 del Real Decreto 1367/2007, que desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes serán:

- a) Si en el área acústica se supera el correspondiente valor de alguno de los índices de inmisión establecidos en la tabla A del Anexo II, su objetivo de calidad acústica será alcanzar dicho valor.
- b) En caso contrario el objetivo será la no superación de dichos valores.

Asimismo, en la Disposición adicional cuarta del Real Decreto, se dice que, en lo relativo a las infraestructuras preexistentes de competencia autonómica y local, se determinarán los plazos y las condiciones de aplicación de los objetivos de calidad acústica establecidos en el artículo 14.1, en relación con el Anexo II.

Los límites reflejados en la Tabla A del Anexo II son los siguientes:

**Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.**

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	Ldía	Ltarde	Lnoche
Sanitario, docente y cultural	60	60	50
Residencial	65	65	55
Terciario (menos recreativo y de espectáculos)	70	70	65
Recreativo y de espectáculos	73	73	63
Industrial	75	75	65

El artículo 28 del Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de Planificación y Gestión en Materia de Contaminación Acústica, se refiere al Plan de Mejora de la Calidad Acústica:

“En el supuesto de que la presencia de una infraestructura de transporte ocasione una superación en más de 10 dB (A) de los niveles fijados en la tabla 1 del anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica, evaluados por el procedimiento establecido en el apartado A) del anexo VI de este decreto, la administración Pública competente en la ordenación del sector adoptará un Plan de Mejora de la Calidad Acústica, que contenga las medidas correctoras a adoptar para la reducción de los niveles sonoros por debajo de dichos niveles.”

La Tabla 1 del Anexo II referida es la siguiente:

**Tabla 1. Niveles de recepción externos.**

Uso Dominante	Nivel sonoro dB (A)	
	Día	Noche
Sanitario y Docente	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

Se adoptan pues los valores límite del nivel sonoro indicados en el Real Decreto 1367/2007, establecidos como objetivo de calidad en áreas residenciales, pues recogen también los fijados por el Decreto 104/2006, para la realización un Plan de Mejora de la Calidad Acústica, en el supuesto de la presencia de una infraestructura de transporte en una zona residencial.

**6.2 RESUMEN DE LOS RESULTADOS DEL CARTOGRAFIADO DEL RUIDO (Situación actual, sin cálculos de predicción de reducción del nivel sonoro por efecto de la implantación de la Línea 2 del tranvía de Alicante, Tramo 3, en la CV-828)**

UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO CV-828 DE ALICANTE A SAN VICENTE DEL P.K. 3+400 AL P.K. 5+050. (Planos 5.1, 6.1, 7.1 y 8.1)

En el periodo transcurrido entre la redacción del Mapa Estratégico y la Redacción de este Plan de Acción, ha comenzado la ejecución del Proyecto Modificado Nº 1 de la línea 2 del tranvía de Alicante, Tramo 3. Esta actuación modifica los cálculos predictivos del Mapa Estratégico pues se contempla un cambio de trazado, rasante y sección de la carretera, alejando el foco emisor de ruido de algunas zonas afectadas. También modifica los cálculos predictivos por la variación de tráfico que se producirá con la implantación de un nuevo medio de transporte público.

**Estos cambios no se tienen en cuenta en este punto, correspondiente a la situación actual, sino que se consideran un efecto de la Implantación del Programa de Actuaciones, Medidas que ya se aplican, según se describe en el punto 7. de esta memoria.**

En cualquier caso, a continuación se realiza un resumen del cartografiado del ruido reflejado en el documento “Mapas Estratégicos de ruido de los grandes ejes viarios de la red de carreteras de la Diputación de Alicante”, realizado en Agosto de 2007:

a) Usos o áreas acústicas existentes:

El tramo objeto de estudio presenta usos residenciales localizados casi exclusivamente en el margen derecho, que de forma esquemática podríamos localizar en tres áreas:

- 1ª Colonia Santa Isabel.
- 2ª C/ Cottolengo – Urbanización Sagrat
- 3ª Urbanización Haygón.

En el margen izquierdo de la carretera, el único uso residencial considerado corresponde al Colegio Mayor Universitario ubicado junto al acceso este de la Universidad.

En el margen derecho de la carretera existe también el uso docente, formado por el Colegio Público Santa Isabel y el Instituto Haygón.

El margen izquierdo de la carretera se encuentra ocupado casi en su totalidad por usos docentes (Universidad de Alicante) y comerciales.

Existen, por último, dos sectores de uso industrial ubicados en el margen derecho de la carretera. Uno entre la colonia Santa Isabel y la calle Cottolengo, y otro entre ésta y la vía parque (CV-821).

b) Afecciones acústicas (Situación actual, sin cálculos de predicción de reducción del nivel sonoro por efecto de la implantación de la línea 2 del Tranvía de Alicante, Tramo 3):

Existe una afección acústica intensa en la Colonia Santa Isabel, con niveles sonoros en fachadas Lden superiores a 65 dB(A), afectando a un grupo importante de habitantes.

Por el contrario, en la urbanización Haygón, que se encuentra a una distancia de 200 metros, no existen afecciones acústicas significativas.

Respecto a la población residencial que se encuentra en el área de la calle Cottolengo, existe también una cantidad importante de población expuesta a niveles intensos o moderados de ruido viario, fundamentalmente ubicada en las residencias universitarias de dicha calle.

En el uso docente, el Colegio Público Santa Isabel y el Instituto Haygón, que se encuentran a más de 150 m. del vial, tienen una afección acústica moderada, ya que en su mayor parte cuentan con un Lden inferior a 55 dB.

La afección acústica en la Universidad de Alicante se extiende a una franja de mayor anchura, debido a una configuración edificatoria más abierta. Ocho de sus edificios están expuestos a más de 60 dB(A) de Lden, en su totalidad o parcialmente.

En los usos industriales y comerciales existentes se cumplen los objetivos de calidad acústica.

- c) Resumen de la afección a población residencial (Situación actual, sin cálculos de predicción de reducción del nivel sonoro por efecto de la implantación de la línea 2 del Tranvía de Alicante, Tramo 3):

Índice de ruido Lden

- Población afectada a niveles sonoros en la fachada más expuesta Lden entre 65 y 75 dB(A): 197 personas, fundamentalmente en el área de la Colonia Santa Isabel.

- Población afectada a niveles sonoros en la fachada más expuesta Lden entre 55 y 65 dB(A): 397 personas, repartidas casi por igual en las áreas de la Colonia Santa Isabel y calle Cottolengo.

Se concentra por tanto en estas dos áreas la afección acústica más importante. Especialmente en el área de la Colonia Santa Isabel, en la que más de 150 personas se encuentran expuestas a niveles sonoros Lden de más de 65 dB(A).

Dichas afecciones corresponden a dos tramos del margen derecho de la carretera y uno en el izquierdo, con una longitud total de unos 500 m.

Índice de ruido Lnoche (Situación actual, sin cálculos de predicción de reducción del nivel sonoro por efecto de la implantación de la línea 2 del Tranvía de Alicante, Tramo 3):

Respecto a la afección acústica nocturna (Lnoche), son las mismas áreas las que reciben la mayor afección.

Considerando el umbral de 55 dB(A) para uso residencial, hay 11 edificios en el área de la Colonia Santa Isabel que superan este nivel, estando 7 de ellos por encima de 60 dB(A).

En el área próxima a la calle Cottolengo, existe una edificación que supera los 60 dB(A).

UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO CV-767 DE FINESTRAT A LA CALA DEL P.K. 3+600 AL P.K. 4+880. (Planos 5.2, 6.2, 7.2 y 8.2)

En esta unidad de mapa estratégico no existe edificación residencial en el área de influencia de la carretera. Tampoco existen equipamientos (educativos, sanitarios, etc.). En estas condiciones, no existe población expuesta a los niveles sonoros generados por la carretera.

Únicamente hay una franja de uso industrial y comercial, con la que linda la carretera en ambos márgenes en los 200 m. finales del tramo (entre los PK 4+680 y 4+880), sin que estos usos soporten afección sonora alguna, ni tengan que considerarse a efectos de exposición al ruido de población residencial.

**6.3. EVALUACIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS (Situación actual, sin cálculos de predicción de reducción del nivel sonoro por efecto de la implantación de la línea 2 del Tranvía de Alicante, Tramo 3):**

Una vez realizado el resumen de los resultados obtenidos en el cartografiado del ruido, se muestra el número estimado de personas afectadas.

Se realiza siguiendo las indicaciones del Anexo VI de la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio, del Parlamento Europeo sobre "Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental", en la que se refleja la información que debe comunicarse a la Comisión según el artículo 10 de dicha directiva.

Se muestran las tablas de población afectada obtenidas en el documento "Mapas Estratégicos de ruido de los grandes ejes viarios de la red de carreteras de la Diputación de Alicante", de Agosto de 2.007:

**El área total (en km2), el número estimado total de viviendas (en centenares) y el número total estimado de personas (en cientos) que viven en cada una de estas áreas expuestas a valores de Lden superiores a 55, 65 y 75 dB respectivamente. En estas cifras se incluirán las aglomeraciones (Directiva 2002/49/CE Anexo VI, sección 2.7)**

ID carretera	ID tramo de carretera	Lden [dB(A)]								
		>55			>65			>75		
		km2	viviendas	personas	km2	viviendas	personas	km2	viviendas	personas
CV-828	3+400 al 5+050	0,42	2,36	9,98	0,16	1,15	3,92	0,033	0,00	0,00
CV-767	3+600 al 4+880	0,31	0,04	0,12	0,09	0,00	0,00	0,003	0,00	0,00

**El número total de personas expuestas (en centenares) que viven fuera de las aglomeraciones en viviendas que están expuestas a cada una de las franjas de valores de Ldía en dB(A), 4 m por encima del suelo, sobre la fachada mas expuesta.**

ID carretera	ID tramo de carretera	Ldía [dB(A)], a 4m del suelo,sobre la fachada mas expuesta				
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75
CV-828	3+400 al 5+050	2,62	1,33	0,93	0,84	0,00
CV-767	3+600 al 4+880	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00

**El número total de personas expuestas (en centenares) que viven fuera de las aglomeraciones en viviendas que están expuestas a cada una de las franjas de valores de Ltarde en dB(A), 4 m por encima del suelo, sobre la fachada mas expuesta.**

ID carretera	ID tramo de carretera	Ltarde [dB(A)], a 4m del suelo, sobre la fachada mas expuesta				
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75
CV-828	3+400 al 5+050	2,62	1,33	0,93	0,84	0,00
CV-767	3+600 al 4+880	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00

**Número total estimado de personas (en centenares) que viven fuera de aglomeraciones en viviendas que están expuestas a cada una de las siguientes franjas de valores de Lnoche in dB(A) 4 m por encima del suelo, sobre la fachada mas expuesta. (2002/49/CE Anexo VI, sección 2.6).**  
\* Estos datos también pueden ser evaluados para la franja 45-49 antes de la fecha indicada en el Artículo 11(1).

ID carretera	ID tramo de carretera	Lnoche [dB(A)], a 4 m del suelo, sobre la fachada mas expuesta.					
		45-49*	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
CV-828	3+400 al 5+050	2,55	1,44	1,03	0,94	0,00	0,00
CV-767	3+600 al 4+880	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

**Número total estimado de personas (en centenares) que viven fuera de aglomeraciones en viviendas que están expuestas a las siguientes franjas de valores de Lden en dB(A), 4 metros por encima de la fachada mas expuesta. (2002/49/CE Anexo VI, sección 2.5)**

ID carretera	ID tramo de carretera	Lden [dB(A)], a 4m sobre el suelo, sobre la fachada mas expuesta.				
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75
CV-828	3+400 al 5+050	2,53	1,44	1,03	0,94	0,12
CV-767	3+600 al 4+880	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00

NOTA: dentro de la población afectada se incluyen Colegios Mayores y Residencias Universitarias.

UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO CV-828 DE ALICANTE A SAN VICENTE DEL P.K. 3+400 AL P.K. 5+050.

Ver los planos 13, 14, 15 y 16.

UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO CV-767 DE FINESTRAT A LA CALA DEL P.K. 3+600 AL P.K. 4+880.

Al no existir edificación residencial en el área de influencia de la carretera, no hay población expuesta a ruido en esta unidad de mapa estratégico, luego no se han realizado planos de exposición al ruido.

**6.4. PROBLEMAS ENCONTRADOS Y SITUACIONES A MEJORAR (Situación actual, sin cálculos de predicción de reducción del nivel sonoro por efecto de la implantación de la línea 2 del Tranvía de Alicante, Tramo 3):**

Las Unidades de Mapa Estratégico estudiadas en este documento tienen algunas edificaciones en las que se superan los valores límite de inmisión definidos en la normativa.

En este apartado se detallan estas zonas, diferenciando para cada uno de los usos y según los indicadores de periodo día-tarde-noche (Lden) y noche (Lnoche).

UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO CV-828 DE ALICANTE A SAN VICENTE DEL P.K. 3+400 AL P.K. 5+050.

**a) Índice de ruido Lden**

Uso residencial

Existen varias edificaciones en las que se superan los 65 dB(A) en este periodo.

La zona más afectada se encuentra en la Colonia de Santa Isabel. Hay 4 edificios cuya fachada más expuesta supera los 65 dB(A) y 7 con valores superiores a 70 dB(A). Este punto es en el que la implantación de la línea 2 del tranvía de Alicante, Tramo 3, supone un alejamiento del foco emisor de ruido. Este alejamiento y la reducción del tráfico prevista se consideran en los cálculos predictivos de la reducción del nivel sonoro por Implantación del Programa de Actuaciones, Medidas que ya se aplican, según se describe en el punto 7 de esta memoria.

En las proximidades de la Calle Cottolengo-Urbanización El Sagrat, únicamente existe una edificación, en la que se comparten los usos residencial y terciario, cuya fachada más expuesta se encuentra a más de 70 dB(A). Su situación respecto a la carretera impide la adopción de medidas correctoras o protectoras de índole exterior para su protección acústica. En caso de que la reducción del tráfico prevista para el vial no supusiera la desaparición de la afección, se estudiarían medidas en fachada del edificio para eliminar o atenuar dicha afección.

Al otro lado de la carretera se localiza el Colegio Mayor Universitario, que se encuentra con niveles sonoros superiores a 65 dB(A). En este caso, si fuera necesario, sí se puede estudiar la colocación de barreras acústicas adyacentes al tranvía para reducir los niveles de ruido.

Finalmente, en el P.K. 4+840, hay una edificación de uso residencial en la que se superan los 65 dB(A).

Uso terciario

No existe ninguna edificación de este uso en la que se superen los 70 dB(A).

Uso industrial

No existe ninguna edificación de este uso en la que se superen los 75 dB(A).

Uso docente

La Universidad de Alicante tiene, en la parte final de la carretera, varios edificios que superan el valor máximo permitido de 60 dB(A). Algunos de ellos superan incluso los 65 dB(A). En este caso, y si fuera necesario, la implantación de barreras acústicas podría ser una solución al problema.

## **b) Índice de ruido Lnoche**

### Uso residencial

La afección es más leve en este periodo de estudio, aunque hay edificaciones con niveles sonoros superiores a 55 dB(A).

En la Colonia de Santa Isabel hay 4 edificios cuya fachada más expuesta supera los 55 dB(A) y 7 con valores superiores a 60 dB(A).

En las proximidades de la Calle Cottolengo-Urbanización El Sagrat, el mismo edificio con afección en el periodo Lden, supera los 60 dB(A) en su fachada más expuesta.

El Colegio Mayor Universitario supera levemente los 55 dB(A) permitidos.

Finalmente, la edificación situada en el P.K. 4+840, tiene parte de la fachada expuesta a niveles sonoros por encima de 55 dB(A).

### Uso terciario

No existe ninguna edificación de este uso en la que se superen los 65 dB(A).

### Uso industrial

No existe ninguna edificación de este uso en la que se superen los 65 dB(A).

### Uso docente

La situación es muy similar a la sucedida para el indicador Lden.

La Universidad de Alicante tiene, en la parte final de la carretera, varios edificios que superan el valor máximo permitido de 50 dB(A). Algunos de ellos superan incluso los 55 dB(A).

UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO CV-767 DE FINESTRAT A LA CALA  
DEL P.K. 3+600 AL P.K. 4+880.

En esta Unidad de Mapa Estratégico no existen, en la actualidad, edificaciones de uso residencial.

Únicamente hay algunos edificios de uso industrial en los que no se superan los límites establecidos.

Los planes urbanísticos que se desarrollen a partir de la ordenación definida en el Plan General de Finestrat, deberán adoptar las medidas de protección acústica necesarias para cumplir con los objetivos de calidad acústica, según lo dispuesto en la Ley 7/2002, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, y del reglamento que la desarrolla.

## **7. PROGRAMA DE ACTUACIONES**

El plan de acción en materia de contaminación acústica debe fijar actuaciones prioritarias en el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica y debe prevenir el aumento de contaminación acústica en zonas que la padezcan en escasa medida.

En función de los problemas encontrados, se otorga una prioridad a las actuaciones, de modo que se engloban en "**Medidas que ya se aplican**", "**Actuaciones previstas para los próximos 5 años**" y "**Estrategia a largo plazo**".

UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO CV-767 DE FINESTRAT A LA CALA  
DEL P.K. 3+600 AL P.K. 4+800.

Según se ha repetido a lo largo de esta memoria, para la Unidad de Mapa Estratégico CV-767, de Finestrat a la Cala no hay población expuesta ni zonas sometidas a ninguna afección sonora. Por tanto, no se determina un programa de actuaciones. La carretera discurre por una zona no consolidada en la actualidad, por lo que se estudiarán las posibles afecciones según las áreas acústicas que se definan en las ordenaciones urbanísticas que se desarrollen.

En consecuencia, no se incluyen en este estudio los mapas de niveles sonoros ni de exposición al ruido previstos para la situación actual y para la situación posterior a la aplicación de las medidas correctoras y protectoras.

UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO CV-828 DE ALICANTE A SAN VICENTE  
DEL P.K. 3+400 AL P.K. 5+050.

(Ver punto 7.1)

### **7.1. MEDIDAS QUE YA SE APLICAN**

Como se indica en el punto 6.2 de esta memoria, en el periodo transcurrido entre la redacción del Mapa Estratégico y la Redacción del Plan de Acción, ha comenzado la ejecución del proyecto Modificado Nº 1 de la línea 2 del tranvía de Alicante, Tramo 3. En el proyecto constructivo se contempla un cambio de trazado, rasante y sección de la carretera, alejándose el foco emisor de ruido de algunas zonas afectadas. Además, ello supone la variación de tráfico por la implantación de un nuevo medio de transporte público. **Por tanto, cuando entre en servicio la nueva línea de tranvía se espera una reducción de los niveles sonoros. Estos valores nuevos son consecuencia de la Implantación del Programa de Actuaciones, Medidas que se aplican.**

Los datos geométricos que se han considerado para los cálculos, se detallan en el anejo nº 3.

Se estima una reducción del tráfico rodado del 50%, que será absorbido por el tranvía cuando éste se encuentre operativo.

El tráfico pesado de la vía también sufrirá una disminución que dará como resultado un reparto de 3% para periodo diurno, 2% durante la tarde y 1% por la noche.

En las tablas se muestra un resumen de los datos geométricos y de tráfico que se han utilizado en los cálculos:

TRÁFICO RODADO			
<b>Sección</b>	Calzada de dos carriles (6,50 m.) por sentido con mediana central (1,00 m.)		
<b>Pendiente (%)</b>	< 2		
<b>Velocidad (km/h)</b>	50		
<b>Intensidad horaria (veh/h)</b>	DÍA	TARDE	NOCHE
	930	920	120
<b>% pesados</b>	DÍA	TARDE	NOCHE
	3,00	2,00	1,00

TRANVÍA			
<b>Sección</b>	Plataforma tranviaria de 8,30 m.		
<b>Pendiente (%)</b>	< 2		
<b>Velocidad (km/h)</b>	50		
<b>Frecuencia (minutos)</b>	DÍA	TARDE	NOCHE
	15	15	30

Los niveles sonoros generados y la exposición al ruido recibida en esta situación se muestran en los planos nº 9 a 12 y 17 a 20, referidos a la IMPLANTACIÓN DEL PROGRAMA DE ACTUACIONES (MEDIDAS QUE YA SE APLICAN).

Se observa una reducción total en las edificaciones afectadas por valores que superan los objetivos de calidad. La estimación de la disminución de población afectada por la contaminación acústica se detalla en el punto 8 de esta memoria.

De forma resumida, la situación posterior a la implantación de la línea 2 del tranvía de Alicante, Tramo 3, para cada uno de los indicadores es la siguiente:

#### **a) Índice de ruido Lden**

##### Uso residencial

En la Colonia de Santa Isabel, en los 4 edificios cuya fachada más expuesta superaba los 65 dB(A) se produce una reducción significativa del ruido quedando todos por debajo de los 65 dB(A).

Los 7 edificios con exposiciones superiores a 70 dB(A), también pasarán a niveles sonoros inferiores a 65 dB(A).

En la zona de Calle Cottolengo-Urbanización El Sagrat, el edificio afectado con niveles superiores a 70 dB(A), pasa a nivel inferior a 65 dB(A).

El Colegio Mayor Universitario recibe una importante reducción de ruido, quedando todos los puntos de la fachada con niveles inferiores a 65 dB(A).

Finalmente, en el P.K. 4+840, la edificación de uso residencial queda por debajo de los 65 dB(A).

Asimismo gran cantidad de edificaciones cuya fachada estaba por debajo de los valores límite, han visto reducidos sus niveles de ruido significativamente.

##### Uso terciario

Continúa la situación de no afección, reduciéndose en todos los casos los niveles sonoros.

##### Uso industrial

Continúa la situación de no afección, reduciéndose en todos los casos los niveles sonoros.

##### Uso docente

En la Universidad de Alicante los edificios que sufrían afección acústica, han dejado de soportarla.

#### **b) Índice de ruido Ln**

##### Uso residencial

En la Colonia de Santa Isabel, los 4 edificios que superaban los 55 dB(A), dejan de tener afección. Además, los 7 edificios con valores superiores a 60 dB(A) disminuyen su nivel sonoro por debajo de los 55 dB(A).

En las proximidades de la Calle Cottolengo-Urbanización El Sagrat, se reduce el nivel sonoro de modo que el edificio deja de tener afección.

El Colegio Mayor Universitario se queda por debajo de los 55 dB(A).

Finalmente, la edificación situada en el P.K. 4+840, que estaba expuesta a niveles sonoros superiores a 55 dB(A), deja de soportar esta afección.

##### Uso terciario

Continúa la situación de no afección, reduciéndose en todos los casos los niveles sonoros.

#### Uso industrial

Continúa la situación de no afección, reduciéndose en todos los casos los niveles sonoros.

#### Uso docente

Se reduce significativamente el nivel de ruido en todos los edificios, eliminando la afección en todos los casos.

### **7.2. ACTUACIONES PREVISTAS PARA LOS PRÓXIMOS 5 AÑOS Y ESTRATEGIA A LARGO PLAZO**

Los cálculos de predicción de niveles sonoros, con la reducción por efecto de las medidas que ya se aplican, arrojan unos resultados que no superan los índices de la tabla A del Anexo II del R.D. 1367/2007, que desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido. Asimismo, en ningún caso se superan en más de 10 dB(A), los niveles fijados en la tabla 1 del anexo II de la Ley 7/2002, de la Generalitat. Por tanto, en cumplimiento del Art. 14 del R.D. 1367/2007, el objetivo de calidad acústica será mantener esos niveles. En el mismo sentido, en cumplimiento del Art. 28 del Decreto 104/2006 del Consell, no hay que adoptar un Plan de Mejora de la Calidad Acústica.

Por lo tanto no se proponen medidas específicas en este Plan de Acción. Además, las obras que se están ejecutando, suponen un cambio de la sección que incluye la reurbanización completa del vial, y la inclusión de una nueva infraestructura de transporte tranviario, luego no invitan a la adopción de modificaciones estructurales importantes a corto plazo.

En el caso de que el programa para la evaluación de la aplicación y resultados del plan de acción, definido en el punto 9 de esta memoria, arrojará resultados contradictorios con las simulaciones acústicas realizadas, se estudiarían soluciones correctoras como:

- Colocación de barreras acústicas en la valla adyacente al tranvía, junto a la Universidad y al Colegio Mayor Universitario, tendentes a reducir los niveles sonoros en el uso docente.
- Pavimentación de la calzada de tráfico rodado mediante tratamientos asfálticos porosos, reductores de la sonoridad de la rodadura.
- Tratamientos específicos en fachadas de edificios, muy próximos al foco emisor, que aseguren niveles sonoros que cumplan los objetivos de calidad en ambiente interior definidos en la Ley 7/2002, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.

A largo plazo se podrán adoptar las medidas sugeridas en el Mapa Acústico Municipal de San Vicente del Raspeig:

- Adaptación de la normativa municipal a la legislación europea, nacional y autonómica vigente.

- Incentivar la investigación y actualizar de forma periódica la cartografía sobre el ruido en el municipio, de forma que se ordenen las actividades generadoras de ruido implantadas o a implantar.
- Cumplir con los objetivos de la Agenda 21
- Realización de actividades de sensibilización y comunicación.
  - Acercar la información sobre el ruido a la ciudadanía.
  - Fomentar el uso de transporte público, bicicletas y desplazamientos a pie.
  - Información sobre la contaminación acústica en la página Web del Ayuntamiento.
- Realización de campañas de vigilancia y control del ruido.
- Control y regulación del tráfico rodado del municipio.
  - Reducción de velocidades en vías ruidosas.
  - Limitar el acceso de vehículos pesados en periodo nocturno.
  - Evaluación de diversos escenarios de distribución de flujo rodado
- Adopción de vehículos sostenibles y poco ruidosos por parte de los servicios municipales.
- Potenciación del transporte público
- Introducción de la exigencia de medidas correctoras frente al ruido en las nuevas edificaciones situadas en las proximidades de infraestructuras de transporte, contemplando ayudas económicas a la mejora acústica y térmica en rehabilitación de edificios.

### **8. ESTIMACIÓN DE LA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS**

El número de personas afectadas por niveles sonoros superiores a los valores límite establecidos en el punto 6.1 de esta memoria, tras la Implantación del Programa de Actuaciones, Medidas que ya se están aplicando, es "0".

El número de personas que ven mejoradas sus condiciones acústicas tras la Implantación del Programa de Actuaciones, Medidas que ya se están aplicando, es elevado.

En la tabla siguiente se muestra la estimación del número de personas expuestas a valores de Lden superiores a 55, 60 y 65 dB(A) y de Lnoche superiores a 45, 50 y 55 dB(A), tras la Implantación del Programa de Actuaciones, Medidas que ya se aplican, y se compara con los valores en la situación actual. (Se incluyen colegios mayores y residencias universitarias).

CALIDAD ACÚSTICA		PERSONAS EXPUESTAS			
		ACTUALMENTE (Centenares)	MEDIDAS QUE YA SE APLICAN (*) (Centenares)	VARIACIÓN (%)	
OBJETIVO	dB (A)				
Lden	NO CUMPLE	>65	209	0	-100,00%
	CUMPLE	60-64	144	255	77,08%
		55-59	253	351	38,74%
Lnoche	NO CUMPLE	>55	197	0	-100,00%
	CUMPLE	50-54	144	209	45,14%
		45-49	255	387	51,76%

(\*) Implantación Línea 2 del Tranvía de Alicante, Tramo 3.

#### 9. PROGRAMA PARA LA EVALUACIÓN DE LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN

La Diputación Provincial de Alicante no ha llevado a cabo en el pasado ningún programa de control del ruido. Actualmente no hay previstos programas de medidas contra el ruido.

El Ayuntamiento de San Vicente del Raspeig realiza un control del ruido mediante la aplicación de la "Ordenanza Municipal de protección contra Ruido y Vibraciones", aprobada en el pleno de 26 de Enero de 1994 (B.O.P. 17/02/1994), y modificado por el pleno de 23 de Diciembre de 1997 (B.O.P. 07/01/1998).

La Ordenanza General nº 17, " Ordenanza municipal de protección contra la contaminación acústica y vibraciones.(B.O.P. 22/02/2005)", es el procedimiento utilizado por el Ayuntamiento de Finestrat para realizar un control sobre el Ruido.

Además de los controles realizados por los ayuntamientos mediante sus distintas ordenanzas en el caso de la CV-828, una vez puesta en servicio la nueva infraestructura de transporte tranviario, se realizará una campaña de mediciones en los puntos que se estimen oportunos para evaluar fidedignamente la situación acústica de la zona, con el objetivo de comprobar que la simulación realizada en este estudio se ajusta a la realidad.

Dichas mediciones se realizarán según lo dispuesto en el Anexo IV del Real Decreto 1367/2007, que desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

#### 10. ALEGACIONES A LA INFORMACIÓN PÚBLICA

De acuerdo con el artículo 22 de la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido, los planes de acción en materia de contaminación acústica se aprobarán previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes.

En el anejo nº 4 del presente estudio se incluirá la relación de alegaciones u observaciones recibidas en dicho trámite de información pública.

#### 11. CONCLUSIONES

Un Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica es un documento encaminado a afrontar las cuestiones relativas al ruido y a sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuera necesario.

Estos planes deben corresponder, en cuanto a su alcance, a los ámbitos territoriales de los Mapas Estratégicos de Ruido, y tienen por objeto afrontar globalmente las cuestiones relativas a la 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.

El Mapa Estratégico de Ruido de los grandes ejes viarios de la red de carreteras de la Diputación de Alicante, abarca el estudio de dos Unidades de Mapa Estratégico:

CV-767 de Finestrat a la Cala, del PK 3+600 al PK 4+880

CV-828 de Alicante a San Vicente, del PK 3+400 al PK 5+050

Los resultados que se desprenden del cartografiado del ruido definido en el Mapa Estratégico arrojan una situación muy dispar entre las dos carreteras.

UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO CV-767 DE FINESTRAT A LA CALA  
DEL P.K. 3+600 AL P.K. 4+880.

En la actualidad no existe edificación residencial en el área de influencia de la carretera, y por lo tanto, no hay población expuesta a ruido en esta Unidad de Mapa Estratégico.

Hay algunos edificios de uso industrial en los que no se superan los límites establecidos.

Por lo tanto, en este Plan de Acción no se definen medidas protectoras o correctoras de ningún tipo para esta carretera.

Se debe tener en cuenta que los planes urbanísticos que se desarrollen a partir de la ordenación definida en el Plan General de Finestrat, deberán adoptar las medidas de protección acústica necesarias para cumplir con los objetivos de calidad acústica, según lo dispuesto en la Ley 7/2002, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, y de los reglamentos que la desarrollan.

UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO CV-828 DE ALICANTE A SAN VICENTE  
DEL P.K. 3+400 AL P.K. 5+050.

Los niveles de ruido determinados en el correspondiente Mapa Estratégico de Ruido definen una serie de afecciones acústicas en los distintos usos.

La población que reside en edificios con niveles sonoros Lden, en su fachada más expuesta, superiores al valor límite establecido, es de 209 personas. En el periodo nocturno, los niveles Lnoche que superan los límites afectan a 197 personas.

En el uso docente, existen edificios en los que se supera el valor máximo permitido, fundamentalmente en la Universidad de Alicante, donde ocho de sus edificios se encuentran en esta situación.

Los usos industriales y terciarios de la zona cumplen con las exigencias de la normativa.

**Para actuar sobre las áreas en que no se cumplen los objetivos de calidad acústica, la normativa plantea la realización de un Programa de Actuaciones que estudia las “Medidas que ya se están aplicando”, “Las Medidas previstas para los próximos cinco años” y “La Estrategia a largo plazo”.**

En cuanto a las Medidas que ya se están aplicando, en el periodo transcurrido entre la redacción del Mapa Estratégico y la redacción del Plan de Acción, ha comenzado la ejecución del Proyecto Modificado Nº 1 de la Línea 2 del Tranvía de Alicante, Tramo 3. Cuando entre en servicio la nueva línea de Tranvía se modificarán las previsiones del Mapa Estratégico pues ello supone un cambio de trazado, rasante, sección y tráfico en la carretera, y la implantación de una nueva infraestructura tranviaria.

Los resultados que se obtienen al estudiar el ruido producido en esta nueva situación reflejan una mejoría sustancial, que se traduce en la desaparición de afecciones acústicas en todos los casos.

No se contemplan pues medidas adicionales a las denominadas Medidas que se aplican.

Además, la completa reurbanización de la carretera que se contempla en el Modificado Nº 1 de la línea 2 del Tranvía de Alicante, Tramo 3, no invitan a la adopción de modificaciones estructurales importantes a corto plazo.

Por lo tanto, no se proponen medidas específicas en los próximos 5 años en este Plan de Acción.

Como estrategia a largo plazo se podrían adoptar las medidas sugeridas en el Mapa Acústico Municipal de San Vicente del Raspeig, que se enfocan fundamentalmente a la adaptación de la normativa municipal a la nueva legislación vigente, la regulación del tráfico rodado en el municipio, la potenciación de un transporte público formado por vehículos sostenibles y menos ruidosos, y la concienciación ciudadana por medio de dos caminos: realización de actividades de sensibilización y comunicación, y campañas de vigilancia y control.

## 12. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL ESTUDIO

### MEMORIA

### ANEJOS

ANEJO Nº 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEJO Nº 2: DATOS METEOROLÓGICOS

ANEJO Nº 3: DATOS GEOMÉTRICOS PARA EL CÁLCULO DE LOS NIVELES DE RUIDO PRODUCIDOS TRAS LA IMPLANTACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL TRANVÍA DE ALICANTE. TRAMO 3, EN LA CV-828.

ANEJO Nº 4: ALEGACIONES A LA INFORMACIÓN PÚBLICA

### PLANOS

## 13. AUTORIDAD RESPONSABLE

La Excelentísima Diputación Provincial de Alicante es la autoridad responsable de la elaboración del presente documento.

Alicante, Septiembre de 2008

Fdo: Mauricio Úbeda Muller  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.