

1. **INTRODUCCIÓN.**
2. **ANTECEDENTES**
  - 2.1. MARCO NORMATIVO.
  - 2.2. LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION Y GESTION ACÚSTICA DE REFERENCIA: EL PLAN ACÚSTICO MUNICIPAL DE BENICARLÓ, MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO ASOCIADOS A LA AUTOPISTA AP-7 Y A LA CARRETERA N-340 Y LA PROPUESTA DE DECLARACIÓN DE ZONA ACÚSTICA SATURADA DEL ENTORNO DEL PUERTO DEPORTIVO DE BENICARLÓ.
  - 2.3. EL NUEVO MARCO URBANISTICO DEL ESTUDIO ACÚSTICO: EL PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE BENICARLÓ. LAS ZONAS DE NUEVO DESARROLLO PROPUESTAS.
3. **LA ZONIFICACIÓN ACÚSTICA DEL MUNICIPIO DE BENICARLÓ. DELIMITACION DE LAS ÁREAS ACÚSTICAS EXISTENTES Y PROPUESTAS POR EL PGOE.**
4. **DIAGNOSTICO Y CONCLUSIONES DEL ESTUDIO.**
  - 4.1. SOBRE LAS ZONAS URBANIZADAS.
  - 4.2. SOBRE LAS PROPUESTAS DEL PGOE: SECTORES DE REFORMA INTERIOR EN ZONAS URBANIZADAS Y ZONAS DE NUEVO DESARROLLO.
5. **PROGRAMA DE ACTUACIÓN: MEDIDAS GENERALES, DE CONTROL Y PREVENTIVAS, Y MEDIDAS ESPECÍFICAS PARA LOS ÁMBITOS DE NUEVO DESARROLLO.**
  - 5.1. MEDIDAS GENERALES.
  - 5.2. MEDIDAS ESPECÍFICAS.
  - 5.3. PLAN DE SEGUIMIENTO.
6. **PLANOS**

SITUACION ACTUAL:

  - EA-1. PAM: PLANO SÍNTESIS DE NIVELES SONOROS (LDEN). ALTURA 4M. FUENTE DE RUIDO TRÁFICO TOTAL
  - EA-2. PAM: PLANO DE CALIFICACION. NIVELES SONOROS SEGÚN USOS DEL SUELO.
  - EA-3. PAM: PLANO DE CONFLICTO LAEQ DÍA Y LAEQ NOCHE.
  - EA-4. SERVIDUMBRES ACÚSTICAS ASOCIADAS A LA AUTOPISTA AP-7 Y A LA CARRETERA N-340.

SITUACION PROPUESTA:

  - EA-5. PGOE: DELIMITACION DE AREAS ACUSTICAS Y OBJETIVOS DE CALIDAD.
  - EA-6. PGOE: COMPATIBILIDAD DE LA PROPUESTA DE NUEVAS ZONAS DE DESARROLLO CON LOS NIVELES DE RUIDO EXISTENTES Y LOS FOCOS DE RUIDO DEL ENTORNO.



El presente Estudio Acústico se redacta para garantizar la viabilidad y sostenibilidad del modelo territorial previsto en el Plan General Estructural. El Estudio realizado se ajusta a lo dispuesto en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como al Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.



# 1 | INTRODUCCIÓN

---

El ruido en su vertiente ambiental no ha sido, tradicionalmente, objeto de atención preferente por parte de la normativa protectora del medio ambiente. La Unión Europea toma conciencia de ello a partir del Libro Verde sobre política futura contra el ruido, pero hay que esperar hasta la publicación de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, en junio de 2002, para que se contara con las bases para elaborar medidas para prevenir y reducir el ruido ambiental en medios urbanos. El posterior desarrollo en España de la citada Directiva ha venido de la mano de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre de Ruido y su desarrollo por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

La legislación estatal de ruido ha incorporado procedimientos de evaluación y gestión del ruido ambiental y los instrumentos necesarios para la mejora de calidad acústica de nuestro entorno, consolidando el planeamiento urbanístico general como una de las principales herramientas de prevención contra la contaminación acústica.

En lo que respecta a la legislación autonómica, es la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, y su desarrollo reglamentario mediante Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, la normativa sectorial de referencia para el desarrollo del presente estudio.

Establece la Ley 7/2002 de Protección contra la Contaminación Acústica, la obligatoriedad de elaborar Planes Acústicos Municipales (PAM) a los municipios de más de 20.000 habitantes.

Los PAM tienen por objeto la identificación de las áreas acústicas existentes en el municipio en función del uso que sobre las mismas exista o esté previsto y sus condiciones acústicas, así como la adopción de medidas que permitan la progresiva reducción de sus niveles sonoros. Los PAM están integrados por un Mapa Acústico, que tiene por objeto analizar los niveles de ruido y proporcionar información acerca de las fuentes sonoras causantes de la contaminación acústica del municipio, y un Programa de Actuación, en el que se establezcan las medidas a adoptar para mejorar la situación acústica en el municipio, desde acciones encaminadas a reducir el ruido existente (medidas de control) y acciones encaminadas a evitar que no se produzca un aumento de los niveles sonoros existentes (medidas preventivas).

El municipio de Benicarló, en materia acústica, y de conformidad con lo regulado en la legislación vigente, cuenta con Plan Acústico Municipal, aprobado en el año 2011. Este documento se constituye, por consiguiente, en el instrumento-base para la redacción del presente Estudio Acústico del Plan General Estructural de Benicarló. Añadir que, junto con el Plan Acústico Municipal se ha elaborado también la propuesta de Declaración de Zona Acústica Saturada del entorno del Puerto Deportivo.

Tanto la Ley 7/2002 de Protección contra la Contaminación Acústica como el Decreto 104/2006 de planificación y gestión en materia de contaminación acústica disponen para los instrumentos de planeamiento urbanístico la necesidad de contemplar la información y las propuestas contenidas en los planes acústicos municipales.

En este sentido, establece la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, en su artículo 25, lo siguiente:

***Artículo 25. Relación con los instrumentos de planeamiento urbanístico***

*En los instrumentos de planeamiento urbanístico deberá contemplarse la información y las propuestas contenidas en los planes acústicos municipales. En defecto de éstos, los instrumentos de planeamiento urbanístico o territorial incorporarán un estudio acústico en su ámbito de ordenación mediante la utilización de modelos matemáticos predictivos que permitan evaluar su impacto acústico y adoptar las medidas adecuadas para su reducción.*

Esta regulación, es recogida también por el Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, en su artículo 17, y se completa con el establecimiento de los contenidos a contemplar por los instrumentos de planificación urbanística en materia de protección contra la contaminación acústica, detallados en el Anexo IV del Decreto 104/2006. Así tenemos:

***Artículo 17. Relación con los instrumentos de planeamiento urbanístico***

- 1. Los criterios establecidos en el presente decreto en materia de protección contra la contaminación acústica, así como la información y las propuestas contenidas en los planes acústicos municipales deberán ser contemplados en los distintos instrumentos de planeamiento urbanístico o territorial, según lo establecido en el anexo IV del presente decreto.*
- 2. En caso de que cambie el planeamiento urbanístico en el que se basa el Plan Acústico Municipal, éste deberá actualizarse, en el plazo de un año, en las áreas incluidas en el ámbito territorial del instrumento de planeamiento.*

*Dicha actualización será aprobada por el órgano municipal competente, sin que ello altere la necesidad de revisión de la totalidad del Plan Acústico Municipal en el citado plazo de 5 años desde su aprobación inicial o, en su caso, desde su última revisión.*

En este sentido, el Anexo IV del Decreto 104/2006, para aquellos municipios con más de 20.000 habitantes, que son los que tienen la obligación de redactar un PAM, como es el caso del municipio de Benicarló, establece lo siguiente:

#### **ANEXO IV. Instrumentos de Planeamiento Urbanístico**

*En este caso, el instrumento de planeamiento que se esté tramitando y en especial, el planeamiento general del municipio, deberán contemplar en su diseño la información y las propuestas contenidas en el Plan Acústico Municipal (PAM).*

*Si el instrumento de planeamiento altera las condiciones establecidas en el PAM para alguna zona del territorio, será necesario comprobar su coherencia con el planeamiento acústico contenido en éste, implicando la revisión de los usos dominantes delimitados y la actualización del PAM en su ámbito territorial.*

*El planeamiento general del municipio deberá contemplar, al menos, los siguientes aspectos:*

- *Diferenciación entre las áreas acústicas previstas y existentes, en función del uso predominante que sobre las mismas exista o está previsto, según lo establecido en el artículo 19 del presente decreto y en el apartado A) del anexo III.*
- *Ordenación de las actividades generadoras de ruido implantadas o a implantar en el municipio y coherencia con lo establecido por el Programa de Actuación contenido en el PAM, en especial, aquellas cuyo funcionamiento sea en horario nocturno.*
- *Compatibilidad de las zonas recalificadas como urbanizables con los niveles de ruido existentes y los focos de ruido del entorno.*
- *Medidas correctoras a adoptar, en caso que incluya nuevos desarrollos detallados o pormenorizados, para el cumplimiento de los objetivos de calidad establecidos.*

*El resto de instrumentos de planeamiento deberán justificar, al menos:*

- *Que los usos previstos son compatibles con los niveles de ruido existentes en el municipio, e incluidos en el Mapa Acústico del PAM o, en su defecto, adoptar las medidas correctoras necesarias para cumplir los objetivos de calidad aplicables.*
- *Que los usos previstos se ajustan a la ordenación de actividades contenidas en el PAM y no generan en el entorno un incremento de los niveles sonoros por encima de los objetivos de calidad sonoros.*
- *Que la regulación del tráfico rodado se ajuste a la establecida en el Programa de Actuación del PAM, en su caso.*

El presente Estudio Acústico del Plan General Estructural de Benicarló, de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, integra el Plan Acústico Municipal, realiza una actualización y revisión de los contenidos del PAM, en base a la propuesta de nuevas zonas de desarrollo del Plan de Ordenación Estructural, garantiza la compatibilidad de los nuevos suelos urbanizables con los niveles sonoros existentes, y completa el programa de actuación existente, con la finalidad de garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad establecidos.

Las conclusiones de este análisis permitirán establecer garantías para el cumplimiento de los objetivos de calidad por parte del modelo propuesto por el Plan General de Ordenación Estructural, así como el establecimiento de garantías para su viabilidad y sostenibilidad desde un punto de vista acústico-ambiental.

Se plantea el presente Anexo estructurado en cuatro bloques fundamentales:

- El primero, contiene la presente introducción, con la finalidad de enmarcar el trabajo realizado.
- El segundo, se elabora con la finalidad de establecer los antecedentes o características de la situación de partida para la elaboración del presente estudio, como son el marco jurídico y la situación acústica actual del municipio, con los instrumentos de planificación y gestión acústica de referencia y todas aquellas servidumbres acústicas o planes que tengan incidencia en este territorio, así como la propuesta de nuevas zonas de desarrollo que contiene el Plan General Estructural de Benicarló,
- El tercer apartado, se corresponde con la delimitación de las nuevas áreas de sensibilidad acústica en base a las propuestas del Plan de Ordenación Estructural, analizando la compatibilidad con la situación acústica existente, evaluando las posibles zonas de conflicto y estableciendo aquellos ámbitos para los que sea necesario establecer zonas de transición.
- Y el cuarto y último bloque, que se correspondería con los capítulos 4 y 5 del Estudio, es donde se contemplan el diagnóstico y conclusiones del estudio realizado, en base a las nuevas propuestas, y se establecen medidas de protección y control que derivadas del mismo, deberán integrarse en Programa de Actuación y que serán vinculantes para los distintos instrumento de desarrollo que establezcan la ordenación detallada de las distintas actuaciones, así como para la ordenación pormenorizada que los desarrolle.

El análisis de la situación de partida, así como la delimitación de áreas acústicas derivada de la propuesta del Plan de Ordenación Estructural y análisis y diagnóstico resultante, queda también contemplado en la planimetría del presente Estudio Acústico.

## 2 ANTECEDENTES

- 2.1. MARCO NORMATIVO.
  - 2.1.1. LEGISLACIÓN COMUNITARIA.
  - 2.1.2. LEGISLACIÓN ESTATAL
  - 2.1.3. LEGISLACIÓN AUTONÓMICA
  - 2.1.4. NORMATIVA LOCAL
  
- 2.2. LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN ACÚSTICA DE REFERENCIA: EL PLAN ACÚSTICO MUNICIPAL DE BENICARLÓ, EL MAPA DE RUIDO ASOCIADO A LA AUTOPISTA AP-7, Y LA PROPUESTA DE DECLARACIÓN DE ZONA ACÚSTICA SATURADA DEL ENTORNO DEL PUERTO DEPORTIVO DE BENICARLÓ.
  - 2.2.1. EL PLAN ACÚSTICO MUNICIPAL DE BENICARLÓ
  - 2.2.2. MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO ASOCIADOS A LA AUTOPISTA AP-7 Y A LA CARRETERA N-340.
  - 2.2.3. PROPUESTA DE DECLARACIÓN DE ZONA ACÚSTICA SATURADA DEL ENTORNO DEL PUERTO DEPORTIVO DE BENICARLÓ.
  
- 2.3. EL NUEVO MARCO URBANÍSTICO DEL ESTUDIO ACÚSTICO: EL PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE BENICARLÓ. LAS ZONAS DE NUEVO DESARROLLO PROPUESTAS.
  - 2.3.1. LAS ZONAS URBANIZADAS DEL SUELO URBANO. DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO DIFERENCIADO.
  - 2.3.2. LAS ZONAS DE NUEVO DESARROLLO DEL SUELO URBANIZABLE. DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO DIFERENCIADO.

---

### 2.1. MARCO NORMATIVO.

#### 2.1.1. LEGISLACIÓN COMUNITARIA.

**Directiva 2002/49/CE Del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.**

Esta Directiva tiene por objeto sentar unas bases que permitan elaborar medidas comunitarias para reducir los ruidos emitidos por las principales fuentes, en particular vehículos e infraestructuras de ferrocarril y carretera, aeronaves, equipamiento industrial y de uso al aire libre y máquinas móviles. Para ello, los Estados miembros designarán las autoridades y entidades competentes, en los niveles adecuados, responsables de la aplicación de la Directiva, en particular las autoridades responsables de la elaboración y, en su caso, aprobación de los mapas de ruido y planes de acción para aglomeraciones urbanas, grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios y grandes aeropuertos así como la recopilación de los mapas de ruido y planes de acción.

Esta Directiva establece los requisitos que deberán cumplir los mapas estratégicos de ruido y los planes de acción en sus anexos IV y V, en los que destaca la información a aportar que con carácter mínimo constará de los programas de lucha contra el ruido ejecutados en el pasado y las medidas vigentes, los métodos de medición de ruido y cálculo empleados así como la representación de las curvas isófonas de 60, 65, 70 y 75 decibelios.

Los Estados Miembros deben garantizar la formalización de los mapas de ruido que deberán ser revisados y modificados en su caso cada cinco años.

## 2.1.2. LEGISLACIÓN ESTATAL

*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, de 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.*

El Decreto 1513/2005, supuso un desarrollo parcial de la Ley 37/2003, y por ello el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, asume la finalidad principal de completar el desarrollo de la citada Ley, en lo que respecta a la definición de índices de ruido y de vibraciones, sus aplicaciones efectos y molestias, delimita los distintos tipos de áreas y servidumbres acústicas definidas en el artículo 10 de la Ley 37/2003, se establecen los objetivos de calidad acústica para cada área, incluyéndose en espacio interior de determinadas edificaciones y se regulan los emisores acústicos así como los procedimientos y métodos de evaluación de ruidos y vibraciones.

En este sentido, dispone el Decreto 1367/2007, en su artículo 5, que las áreas acústicas de clasificarán en atención al uso predominante del suelo en los tipos que determinen las comunidades autónomas, estableciendo al menos los siguientes:

- a) *Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.*
- b) *Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.*
- c) *Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.*
- d) *Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el párrafo anterior.*
- e) *Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera de especial protección contra la contaminación acústica.*
- f) *Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.*
- g) *Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica.*

Los objetivos de calidad acústica (OCAs) establecidos por el Decreto 1367/2007, y aplicables a cada una de las áreas acústicas, quedan detallados en el artículo 14:

1. *En las áreas urbanizadas existentes se establece como objetivo de calidad acústica para ruido el que resulte de la aplicación de los siguientes criterios:*
  - a) *Si en el área acústica se supera el correspondiente valor de alguno de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, su objetivo de calidad acústica será el alcanzar dicho valor.*

En estas condiciones acústicas las administraciones competentes deberán adoptar las medidas necesarias para la mejora acústica progresiva del medio ambiente hasta alcanzar el objetivo de calidad fijado, mediante la aplicación de planes zonales específicos a los que se refiere el artículo 25.3 de la Ley 37/2003, de 17 noviembre.

- b) En el caso contrario, el objetivo de calidad acústica será la no superación del valor de la tabla A, del anexo II, que le sea de aplicación.
2. Para el resto de áreas urbanizadas se establece como objetivo de calidad acústica para ruido la no superación del valor que le sea de aplicación a la tabla A, del anexo II, disminuido en 5 decibelios.

#### OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA PARA RUIDO APLICABLES A ÁREAS URBANIZADAS EXISTENTES.

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		$L_d$	$L_e$	$L_n$
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

*Tabla A, del Anexo II.*

Según establece el artículo 15:

Se considerará que se respetan los objetivos de calidad acústica establecidos en el artículo 14, cuando para cada uno de los índices de inmisión de ruido,  $L_d$ ,  $L_e$  y  $L_n$ , los valores evaluados conforme a los procedimientos establecidos en el Anexo IV, cumplen, en el periodo de un año, que:

- a) Ningún valor supera los valores fijados en la correspondiente tabla A, del Anexo II
- b) El 97 % de todos los valores diarios no superan en 3 dB los valores fijados en la correspondiente tabla A, del anexo II.

### 2.1.3. LEGISLACIÓN AUTONÓMICA

La Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.

La Ley 7/2002, de 3 de diciembre, según dispone el Preámbulo de la propia Ley, destaca por la regulación de los procesos de planificación acústica -establecida en su Título III- en línea con los proyectos comunitarios más novedosos. Los instrumentos de planificación y gestión acústica establecidos son los siguientes.

- a) Plan Acústico de Acción Autonómica.
- b) Planes acústicos municipales.
- c) Ordenanzas municipales.
- d) Declaración de Zonas Acústicamente Saturadas.

En este sentido, serán el Plan Acústico de Acción Autonómica y, en línea con la concepción municipalista de la ley, los Planes Acústicos Municipales se constituyen como los principales instrumentos que aportan esta novedad. En los Planes Acústicos Municipales, quedan a su vez integrados otros de los elementos destacables de la Ley: los Mapas Acústicos.

La finalidad de los mapas consiste en describir de manera precisa el estado acústico del municipio para poder, a través del Programa de Actuaciones, adoptar aquéllas medidas necesarias para conseguir minimizar el impacto acústico generado por las diversas actividades, mejorando con ello la calidad de vida de los ciudadanos, auténtico objetivo de la elaboración de la ley.

Con respecto a los niveles sonoros del ambiente exterior, la Ley 7/2002 establece, como objetivo de calidad a alcanzar, la no superación de los niveles establecidos en la Tabla I del Anexo II, en función de los usos dominantes de cada zona, así tenemos:

#### NIVELES DE RECEPCIÓN EXTERNOS

USO DOMINANTE	NIVEL SONORO	
	DÍA	NOCHE
SANITARIO Y DOCENTE	45	35
RESIDENCIAL	55	45
TERCIARIO	65	55
INDUSTRIAL	70	60

Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas de Prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios.

Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica.

El Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica tiene como finalidad la de acometer el desarrollo reglamentario de las previsiones contempladas en el título III de la citada Ley en cuanto a los planes y programas acústicos y tiene por objeto la regulación de los distintos instrumentos de planificación y gestión

acústica y el establecimiento de procedimientos de evaluación de diversos emisores acústicos, de conformidad con lo previsto en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica

Con respecto al establecimiento de las áreas acústicas del municipio, dispone el Decreto 104/2009, en el Anexo III, relativo a la elaboración de Mapas Acústicos y Programas de Actuación, dispone lo siguiente:

*Será necesario representar sobre el mapa la clasificación (suelo no urbanizable, urbanizable y urbano) y calificación (usos pormenorizados) urbanística del municipio, con objeto de establecer las áreas que se especifican en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica, y en la Ley 37/2003, de 17 de diciembre, del Ruido, en función del uso predominante de cada zona. Estas áreas son:*

- *Sectores afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que las reclamen.*
- *Principales vías de comunicación, distinguiendo las calles en función de los niveles de intensidad sonora.*
- *Áreas residenciales.*
- *Áreas de uso terciario, distinguiendo:*
  - a) *Uso industrial.*
  - b) *Uso recreativo y de espectáculos.*
  - c) *Uso comercial.*
- *Áreas especialmente protegidas por estar destinadas a usos sanitarios y docentes y culturales.*
- *Áreas especialmente protegidas por los valores medioambientales que residen en las mismas y que precisan estar preservados de la contaminación acústica (cuando proceda).*
- *Áreas de los centros históricos.*

*Cada una de estas áreas deberá quedar caracterizada en función de los niveles de ruido existentes en ella.*

*Asimismo, se deberá identificar las zonas en que los niveles sonoros superen los objetivos de calidad que le correspondan y en cuanto se superan, en bandas de 5 dB(A).*

Así mismo, y como ya se ha adelantado en la Introducción del presente Estudio, el planeamiento urbanístico, en lo que respecta a los contenidos de materia acústica, tal y como se detalla en el Anexo IV, para aquellos municipios de más de 20.000 habitantes, que tengan elaborado PAM, deberán contemplar, al menos:

- *Diferenciación entre las áreas acústicas previstas y existentes, en función del uso predominante que sobre las mismas exista o está previsto, según lo establecido en el artículo 19 del presente decreto y en el apartado A) del anexo III.*
- *Ordenación de las actividades generadoras de ruido implantadas o a implantar en el municipio y coherencia con lo establecido por el Programa de Actuación contenido en el PAM, en especial, aquellas cuyo funcionamiento sea en horario nocturno.*
- *Compatibilidad de las zonas recalificadas como urbanizables con los niveles de ruido existentes y los focos de ruido del entorno.*
- *Medidas correctoras a adoptar, en caso que incluya nuevos desarrollos detallados o pormenorizados, para el cumplimiento de los objetivos de calidad establecidos.*

#### 2.1.4. NORMATIVA LOCAL.

##### Ordenanza Municipal de Protección contra la contaminación acústica de Benicarló.

El municipio de Benicarló cuenta con Ordenanza Municipal de Protección contra la contaminación acústica, de fecha 25 de octubre de 2005, que viene a dar cumplimiento al mandato contenido en la Ley 7/2002, de la Generalitat Valenciana, de 3 de diciembre, y el Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, que en su Disposición Transitoria segunda señala que los Ayuntamientos que hayan aprobado ordenanzas municipales de Protección contra el ruido y las vibraciones antes de su entrada en vigor, deberán adaptarlas a los criterios en él establecidos, en el plazo máximo de un año desde la misma o se considerarán derogadas en lo que se oponga a la misma. El Ayuntamiento de Benicarló disponía de ordenanza municipal de ruidos desde el año 1992, por consiguiente procede su revisión y actualización y la redacción de un nuevo documento actualizado a la legislación vigente.

En las Ordenanzas Municipales, en su artículo 6, se establece la obligación de no transmitir al ambiente exterior niveles sonoros de recepción superiores a los establecidos por la presente Ordenanza, en función del uso dominante de la zona.

Los niveles sonoros para el ambiente exterior, quedan recogidos en la Tabla I del Anexo II de la Ordenanza, y son coincidentes con los ya establecidos por la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, en su Anexo IV.

##### NIVELES DE RECEPCIÓN EXTERNOS

USO DOMINANTE	NIVEL SONORO	
	DÍA	NOCHE
SANITARIO Y DOCENTE	45	35
RESIDENCIAL	55	45
TERCIARIO	65	55
INDUSTRIAL	70	60

## 2.2. LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN ACÚSTICA DE REFERENCIA: EL PLAN ACÚSTICO MUNICIPAL DE BENICARLÓ, EL MAPA DE RUIDO ASOCIADO A LA AUTOPISTA AP-7, Y LA PROPUESTA DE DECLARACIÓN DE ZONA ACÚSTICA SATURADA DEL ENTORNO DEL PUERTO DEPORTIVO DE BENICARLÓ.

### 2.2.1. EL PLAN ACÚSTICO MUNICIPAL DE BENICARLÓ

El Plan Acústico Municipal de Benicarló se redacta a petición del Área de Medio Ambiente del Ilmo. Ayuntamiento de Benicarló, teniendo entre sus cometidos la "elaboración de Mapas de Ruido y Diagnóstico sobre la contaminación acústica generada en el Término Municipal de Benicarló, así como las actuaciones necesarias para su adecuación a la normativa vigente en materia acústica".

El Documento del PAM se culmina en marzo de 2011, y se divide en dos partes, un Mapa Acústico (Parte I), que tiene por objeto analizar los niveles de ruido y proporcionar información acerca de las fuentes sonoras causantes de la contaminación acústica, y un Programa de Actuación (Parte II), en el que se establecen las medidas a adoptar para mejorar la situación acústica en el municipio y por consiguiente mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Entre los objetivos del Plan Acústico Municipal destacan los siguientes:

- a) *De acuerdo con lo establecido en el artículo 22 de la Ley 7/2002, de 3 diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica, deberán elaborar planes municipales los municipios de más de 20.000 habitantes, cuyos planes acústicos contemplarán todo el término municipal. Con este fin, se pretende elaborar dicho trabajo cumpliendo debidamente las recomendaciones de la Unión Europea y del Estado Español en cuanto a esta materia.*
- b) *Realización de una campaña de mediciones en 21 puntos, con periodo de muestreo superior a 24h en continuo, otra de 101 Mediciones de corta duración (Short Time), repartidas por toda la zona ámbito de estudio determinada por el Ilmo. Ayuntamiento de Benicarló con el objeto de conocer la situación acústica real de la ciudad, durante los períodos de día, tarde y noche.*
- c) *Servir de soporte técnico para la elaboración del Programa de Actuación que contendrá las medidas a adoptar para mejorar la situación acústica del municipio.*
- d) *Creación de una página Web de acceso público y privado donde se vuelcan los resultados del estudio con el fin de informar a la ciudadanía.*
- e) *Generación de las capas GIS, en formato shape, sobre los resultados finales del mapa de ruidos.*

La metodología y desarrollo de los trabajos establecido en el Plan Acústico Municipal, contó con una fase previa de creación de una Comisión de Control de Calidad para el control de la ejecución del mapa de ruidos, de planificación de los trabajos y de análisis y verificación de la documentación y cartografía soporte. Una vez completada esta fase previa, se procedió a la elaboración del Mapa de Ruidos del municipio, mediante mediciones "in situ" y mediante el

desarrollo de un Modelo de Cálculo Predictivo con software de predicción, que se basa en la utilización de una combinación de modelos geográficos que incluyen las características topográficas y acústicas de las superficies que forman los obstáculos, junto con los modelos de las fuentes.

Las principales fuentes de ruido tenidas en cuenta en el estudio acústico de Benicarló, son las infraestructuras viarias, las ferroviarias y las actividades de ocio.

- En lo que respecta a las mediciones "in situ" realizadas, se pueden clasificar en tres tipos:
  - Mediciones de larga duración, periodos ente 24h y 72h en continuo.
  - Mediciones de corta duración.
  - Mediciones de larga duración para la posible declaración de Zona Acústicamente Saturada (ZAS).
- Para la realización del modelo predictivo se ha trabajado con los siguientes métodos:
  - RUIDO DEL TRÁFICO RODADO, método nacional de cálculo francés, "NMPB-Routes-96 (SETRACERTULCPC-CSTB).
  - RUIDO FERROVIARIO, método nacional de cálculo de los Países Bajos.

Se incorpora como documentación gráfica del presente Estudio Acústico, el mapa de ruido resultante, asociado al valor medio de los tres periodos analizados, al índice de ruido asociado a la molestia global (Lden). El mapa de los niveles sonoros asociados al índice Lden, queda recogido en el Plano EA-1 "PAM: PLANO SÍNTESIS DE NIVELES SONOROS (LDEN). ALTURA 4M. FUENTE DE RUIDO TRÁFICO TOTAL." del Estudio Acústico.

Así mismo, y en base al uso dominante del suelo, el PAM de Benicarló, de conformidad con lo regulado en la legislación vigente, elabora el mapa de zonificación acústica, donde se reflejan las distintas áreas acústicas en función del uso dotacional, industrial, residencial, terciario y el suelo protegido y se identifican aquellos edificios que se entienden "especialmente sensibles" por ser o bien centros sanitarios, en cualquiera de sus categorías, o centros educativos.

Los niveles sonoros máximos admitidos para el ambiente exterior en las distintas áreas acústicas, son los reflejados en el siguiente cuadro:

USO DEL SUELO	NIVEL SONORO dB(A)	
	DÍA	NOCHE
SANITARIO Y DOCENTE	45	35
RESIDENCIAL	55	45
TERCIARIO	65	55
INDUSTRIAL	70	60

El mapa donde se delimitan las áreas acústicas del municipio, queda recogido en el Plano EA-2 "PAM: PLANO DE CALIFICACION. NIVELES SONOROS SEGÚN USOS DEL SUELO." del Estudio Acústico.

Realizadas las mediciones y elaborado el modelo predictivo, se obtienen las siguientes conclusiones con respecto al análisis del grado de exposición de la población, según periodo día-tarde-noche, tanto para el tráfico rodado como para el tráfico ferroviario.

- En lo que respecta al periodo de día, las conclusiones del estudio realizado se centran en la constatación de que un porcentaje elevado de la población se concentra en edificios cuyas fachadas están expuestas a niveles entre 55-60 dBA, esto puede deberse a que un número considerable de edificios situados en la cercanía de las grandes avenidas y circunvalaciones de la ciudad por lo tanto se ve afectado tanto por un elevado tránsito de vehículos en todos los periodos del día, así como por el ruido producido por las actividades propias de la zona (comercio, tránsito de personas, ocio...). Es decir en torno al 35,6 % de la población total, está expuesta en sus edificios a valores por debajo de 55,0 dBA y un los superan el 64,4% de la población.
- En cuanto al periodo de tarde, la principal fuente ruidosa es debida al tráfico rodado y analizando los resultados anteriores se observa que se produce una disminución de niveles debido principalmente al descenso del tráfico, propio del periodo vespertino.

Como conclusión podemos decir que en torno al 48,7 % de la población total, está expuesta en sus edificios a valores por debajo de 55 dBA y un 51,7% de la población los supera.

- Por lo que respecta al periodo nocturno se concluye que la principal fuente de ruido es debida al tráfico rodado pero en diferente medida. Con el descenso del tránsito propio del periodo nocturno se aprecia un descenso en el nivel sonoro en fachada, obteniendo que un 12,1% de la población se encuentra por debajo de 45 dB(A) concentrándose un 67,8% de la población en la horquilla de 45-55 dB(A)
- Por último, relación al índice de ruido asociado a la molestia global (Lden), al valor medio de los tres periodos analizados, se concluye que la principal fuente de ruido es el tráfico rodado concentrando la población expuesta en los intervalos de 55-60 y 60-65 dB(A). Estos resultados pueden deberse a que el tráfico se concentra en la N-340 y en las principales vía de acceso al núcleo urbano además la existencia de zonas peatonales en las áreas con mayor población hace que los niveles expuestos en fachada sean menores y por lo tanto que la población expuesta se concentre entre los 55 y 60 dB(A). En cifras podemos decir que en torno al 40 % de la población se encuentra en el intervalo de 55-60 dB(A) y un 29 % entre 60-65 dB(A), estando alrededor del 16% de la población a un nivel inferior a 55 dB(A).

Como planos finales de conclusión del PAM del Benicarló, se elaboran los identificados como "mapas de conflicto", donde se detallan en función del periodo diurno y periodo nocturno, aquellos ámbitos, principalmente residenciales, donde se produce algún conflicto por exceso de los niveles sonoros existentes en el exterior debido a la presencia de fuentes sonoras. Estos ámbitos de conflicto en las zonas residenciales de Benicarló, se asocian al paso de los principales sistemas viarios que articulan la ciudad. Se estructuran en base a tramos de decibelios excedidos, que van desde 1 a 5 dB(A) hasta 21 a 25 dB(A).

Los planos de conflicto para los periodos diurno y nocturno quedan recogidos en el Plano EA-3 "PAM: PLANO DE CONFLICTO LAeq DÍA Y LAeq NOCHE." del Estudio Acústico.

Del análisis de los planos de conflicto se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- En lo que respecta al periodo diurno, con carácter general, la mayoría de los frentes de fachada, en los ámbitos residenciales del entorno del casco histórico hasta la carretera N-340 y hacia el frente litoral, y las zonas residenciales que se articulan a través de la Avenida del Papa Luna, presentan un nivel sonoro de ambiente exterior que excede en 1-5 dB(A), el límite establecido por la legislación para las áreas residenciales. Es puntual la presencia de niveles sonoros que exceden 10 dB(A), y se asocian a los principales ejes viarios que articulan las distintas zonas de la ciudad, como son la Calle D'Alcala de Xivert, Calle de Mossen Lajunta, Calle Vinarós, Calle Peñíscola, Avenida Papa Luna y Avenida Marqués de Benicarló. Los excesos de nivel sonoro más importantes se localizan en las zonas colindantes a la N-340, y en el entorno de Av. Catalunya, Calle Olivella, Calle Sant Francesc, Av. Joan Carles I, Calle Pio XII, Calle del Dr. Fleming, Paseo Marítimo Calle Crist de la Mar, Av. Méndez Nuñez y Av. Juan Sebastián Elcano.
- En lo que respecta al periodo nocturno, el exceso de nivel sonoro se acentúa en aquellos viarios que ya presentaban niveles altos durante el día, alcanzando valores de exceso en el entorno de los 20 dB(A). Los mayores índices se concentran en el entorno de la N-340, Av. Catalunya, Calle Sant Francesc, Calle Pio XII, Calle del Dr. Fleming, Paseo Marítimo Calle y Av. Juan Sebastián Elcano.

Las incidencias y afecciones acústicas detectadas en los mapas de conflicto deben llevar aparejado un programa de actuación cuya finalidad sea la minimización de las mismas, y la garantía del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica. **El PAM de Benicarló, concluye el estudio realizado con la elaboración del Programa de Actuación, donde se contemplan las acciones encaminadas a resolver la problemática acústica detectada.** Estas acciones se pueden clasificar en dos grupos, aquellas encaminadas a reducir el ruido existente (medidas de control) y aquellas encaminadas a que no se produzcan aumentos en los niveles detectados (medidas preventivas).

Las propuestas y medidas contempladas por el Programa de Actuación del Plan Acústico Municipal de Benicarló son las siguientes:

a. **Medidas de Control:**

Las medidas de control son aquellas medidas encaminadas a intervenir sobre las fuentes sonoras causantes del problema, en este caso estas medidas inciden en el sistema viario de la ciudad con la finalidad de reducir las emisiones sonoras asociadas a estas infraestructuras.

- Control y regulación del tránsito rodado del municipio.
  - Reducción del tráfico en los ejes de mayor incidencia sonora. En este sentido, se propone la intervención específica en el eje Pio XII- Crist del Mar-Joan Carles I, entendiéndose que es uno de los principales focos de ruido del tejido consolidado. No se especifica cuál puede ser la intervención en estas vías. Así mismo, en el momento de redacción del PAM, estaba en ejecución la variante de la N-340, que se entiende va a disminuir la intensidad de tráfico de la carretera N-340 y por consiguiente su afección a las zonas colindantes.

- Construcción de un circuito de carril bici en la ciudad.
- Ampliación de la política de peatonalización del casco urbano.
- Actuaciones en materia de transporte colectivo, como son; la conexión de las principales áreas de la ciudad y la zona industrial a través de minibús de transporte colectivo; la construcción de Estación de Autobuses; y el diseño de un circuito circular que conecte los puntos clave de la ciudad.
- Creación de aparcamientos disuasorios.
- Sistemas de reducción del ruido del tráfico rodado.

Se establecen una serie de medidas para la reducción de la incidencia sonora de aquellos ejes viarios, sobre los que no se pueden implementar medidas de pacificación del tráfico del vehículo privado.

  - Pantallas acústicas.
  - Definición de zonas 30
  - Limitación de acceso a vehículos pesados en periodos nocturnos o a zonas sensibles.
  - Sustitución de firmes por asfaltos más silenciosos, utilización de pavimentos fonoabsorbentes, y control de los firmes existentes.
  - Sustitución de semáforos por rotondas.
  - Reducción de anchuras de calzada.
- Ordenación integral de actividades.
  - Campañas de inspección y control de las condiciones acústicas de los locales.
  - Controles aleatorios a motocicletas y ciclomotores.
  - Restricciones en el otorgamiento de licencias en Zonas Acústicamente Saturadas.
- Solicitud de Estudios de Impacto Acústico.

Establecer, de conformidad con la legislación en materia acústica vigente, la obligatoriedad de que los instrumentos de planeamiento urbanístico o territorial, incorporen en su ámbito de actuación un estudio acústico, que mediante la utilización de modelos matemáticos predictivos permita evaluar su impacto acústico y adoptar medidas para su reducción.

**b. Medidas Preventivas:**

- Fomento del transporte público y no motorizado.
- Campaña de Sensibilización del Ruido en el municipio de Benicarló.
  - Campaña de encuestas a los ciudadanos de Benicarló para analizar la molestia ocasionada por el ruido en la ciudad y su relación con las principales fuentes de ruido, que pueda servir como punto de partida para elaborar planes de acción y plantear propuestas de mejora.
  - Campañas informativas, sobre la concepción del ruido como contaminante en la ciudad.
  - Inserción de información sobre la contaminación acústica en la página web del Ayuntamiento.
  - Edición de buenas prácticas para combatir el ruido que pueden aplicar los ciudadanos.
  - Introducción de beneficios fiscales sobre el impuesto de circulación para los residentes que se decanten por vehículos híbridos o eléctricos.
  - Creación de una figura administrativa específica que atienda y agilice las gestiones de la ciudadanía en esta materia.
  - Dar cumplimiento al Código Técnico de la Edificación y a la NBE-CA-88 "normativa básica de edificación: condiciones acústicas de los edificios"

Con la finalidad del correcto desarrollo e implantación del PAM, Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica y el Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, establecen la necesidad de elaborar un Plan de Seguimiento y Control del Programa de Actuación así como la revisión y actualización del PAM.

**El Plan de Seguimiento y Control contemplado en el PAM**, da así mismo cumplimiento a lo regulado en Anexo III del Decreto 104/2006, en lo que se refiere a la garantía de la efectividad de las medidas correctoras planteadas.

Se recomiendan las siguientes acciones:

- *Adquisición de equipos de medida por parte municipal para la realización de campañas de control y seguimiento.*
- *Acciones formativas del personal municipal responsable del seguimiento de la contaminación acústica del municipio.*
- *Seguimiento y actualización del diagnóstico acústico municipal ante cambios significativos de las condiciones existentes de tráfico tras la aplicación de las medidas recogidas en el Plan de Acción.*

Estas medidas enumeradas anteriormente deben de ir acompañadas de sus correspondientes informes relativos a la evaluación de niveles en el municipio, para lo que se proponen las siguientes acciones:

- *2 mediciones estacionales completas al año durante los próximos 5 años.*
- *Informe mensual del número de denuncias de vecinos afectados.*
- *Grado de cumplimiento de los horarios de cierre de las actividades nocturnas.*
- *Informe mensual del número de multas por exceso de velocidad y los medios para reducirlas.*

### **2.2.2. MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO ASOCIADOS A LA AUTOPISTA AP-7 Y A LA CARRETERA N-340.**

Además del estudio acústico realizado por el PAM, que contempla un mapa de ruido asociado a la zona de crecimiento principal del municipio (entre la línea del ferrocarril y el frente litoral), se deben tener en cuenta, para la revisión de la situación acústica actual y la compatibilidad con las zonas de nuevos desarrollos propuestos, las servidumbre acústicas sobrevenidas desde que se elabora el citado documento. En este sentido, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento aprueba, dentro de los trabajos identificados como 2ª Fase (2012), el "Mapa Estratégico de Ruido asociado a la Autopista de peaje AP-7 y AP-4.", donde se contempla el tramo AP-7 Castellón, que atraviesa el término municipal de Benicarló, y el "Mapa Estratégico del Ruido de la Red de Carreteras del Estado. Valencia. Castellón", donde se contempla, entre otros las afecciones acústicas derivadas del paso de la Carretera N-340 por Benicarló.

El Mapa Estratégico de Ruido asociado a la Autopista de peaje AP-7 y AP-4, y a la Carretera N-340, han sido elaborados durante el año 2013, posteriores a la elaboración del Plan Acústico Municipal de Benicarló. Añadir, que el Mapa Estratégico de Ruido, asociado a la Carretera N-340, se elabora antes de ejecución de la Variante de la N-340, por lo que las mediciones acústicas asociadas a este sistema viario, ya no responden al momento actual de redacción del Plan General de Ordenación Estructural. La entrada en explotación de este nuevo sistema viario de carácter territorial, ha disminuido la intensidad de tráfico de la actual N-340, eliminando los flujos de paso, y posibilitando su consideración como vía de carácter urbana. Sobre el trazado de la actual N-340, se ha redactado un proyecto para su transformación hacia una vía de menor sección destinada al tráfico rodado, con mayores bandas destinadas al peatón y áreas ajardinadas asociadas a sus márgenes.

Los mapas estratégicos de ruido asociado al paso de la Autopista AP-7 y de la Carretera N-340, por el término municipal de Benicarló, quedan recogidos en el Plano EA-4 "SERVIDUMBRES ACÚSTICAS ASOCIADAS A LA AUTOPISTA AP-7 Y A LA CARRETERA N-340." del Estudio Acústico.

El presente estudio, identificará las servidumbres acústicas que el paso de estas infraestructuras provoca en las zonas de nuevo desarrollo y zonas urbanizadas del municipio y establecerá las medidas correctoras necesarias.

### 2.2.3. PROPUESTA DE DECLARACIÓN DE ZONA ACÚSTICA SATURADA DEL ENTORNO DEL PUERTO DEPORTIVO DE BENICARLÓ.

A petición del Área de Medio Ambiente del Ilmo. Ayuntamiento de Benicarló, y en el marco de desarrollo de los trabajos de elaboración del Plan Acústico Municipal de Benicarló, se elabora el documento, "DIAGNOSTICO Y DECLARACIÓN DE ZONA ZAS", con la finalidad de determinar si es viable la declaración como "Zona Acústicamente Saturada" el Entorno del Puerto Deportivo de Benicarló.

Ante la existencia de concentración de actividades recreativas y de ocio, y la presencia de elevados índices sonoros, se redacta esta estudio-diagnóstico para determinar, de conformidad con lo regulado en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, si este ámbito urbano debe ser declarado "Zona Acústicamente Saturada" y establecer las medidas correctoras adecuadas, que minimicen y reduzcan estos impactos.

La definición de "Zona Acústicamente Saturada", queda establecida por la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, en su artículo 28:

#### **Artículo 28. Zonas acústicamente saturadas**

1. *Son Zonas Acústicamente Saturadas aquéllas en que se producen unos elevados niveles sonoros debido a la existencia de numerosas actividades recreativas, espectáculos o establecimientos públicos, a la actividad de las personas que los utilizan, al ruido del tráfico en dichas zonas así como a cualquier otra actividad que incida en la saturación del nivel sonoro de la zona.*
2. *Serán declaradas zonas acústicamente saturadas aquellas en las que, aun cuando cada actividad individualmente considerada cumpla con los niveles establecidos en esta ley, se sobrepasen dos veces por semana durante tres semanas consecutivas o, tres alternas en un plazo de 35 días naturales, y en más de 20 dB(A), los niveles de evaluación por ruidos en el ambiente exterior establecidos en la tabla 1 del anexo II. El parámetro a considerar será LA,eq,1 durante cualquier hora del período nocturno y LA,eq,14 para todo el período diurno.*

En base a la legislación vigente, y en el momento de redacción del PAM de Benicarló, se procede, a realizar el estudio acústico del Entorno del Puerto Deportivo con la finalidad de determinar si es posible su declaración como "Zona Acústicamente Saturada".

La Declaración como ZAS, supondrá, tal y como regula la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, en su artículo 30, la posibilidad de adoptar las siguientes medidas:

- a) *Suspender la concesión de licencias de actividad que pudiesen agravar la situación.*
- b) *Establecer horarios restringidos para el desarrollo de las actividades responsables, directa o indirectamente, de los elevados niveles de contaminación acústica.*

- c) *Prohibir la circulación de alguna clase de vehículos o restringir su velocidad, o limitar aquélla a determinados horarios, de conformidad con las otras administraciones competentes.*
- d) *Cualesquiera otras que se consideren adecuadas para reducir los niveles de contaminación acústica.*

El estudio acústico realizado se basa en mediciones de al menos 24 a 72h horas, en continuo y en tres semanas consecutivas, en un total de 5 puntos repartidos por el área de estudio, y se observa, que se produce una superación del nivel de 65 dBA en el 5,66 % de los valores medidos en horario nocturno, los cuales se sobrepasan en más de dos veces por semana durante tres semanas consecutivas.

Por consiguiente, **el análisis realizado, cumpliría con la condición expuesta en el artículo 28 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana y se podría Declarar como Zona Acústicamente Saturada- ZAS del Entorno del Puerto Deportivo.**

El presente Estudio Acústico, de la misma manera, que integra el PAM de Benicarló y lo adapta a las nuevas condiciones derivadas de las propuestas de zonas de nuevo desarrollo, asume la propuesta de declaración realizada y propone de la misma manera la Declaración como considera el Entorno del Puerto Deportivo de Benicarló como como Zona Acústicamente Saturada- ZAS.

### 2.3. EL NUEVO MARCO URBANÍSTICO DEL ESTUDIO ACÚSTICO: EL PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE BENICARLÓ. LAS ZONAS DE NUEVO DESARROLLO PROPUESTAS.

El Plan General Estructural de Benicarló, delimita, en función de las características del territorio, de sus valores y de los usos a implantar, las diferentes zonas de ordenación estructural para todo el término municipal, diferenciando entre:

- a. **Las zonas rurales**, caracterizadas por aquellos suelos que estén en situación básica rural y que, de acuerdo con el plan, mantendrán los valores y funciones ambientales, territoriales, paisajísticas, económicas y culturales que desempeñan.
- b. **Las zonas urbanizadas**, caracterizadas por aquellos suelos que cuenten con los servicios urbanísticos, incluyendo también en estas tanto los terrenos contiguos a los ya urbanizados que permitan la culminación de las tramas urbanas existentes mediante pequeñas actuaciones urbanísticas que no comporten más de una línea de manzanas edificables, como los que presenten déficit de urbanización o dotaciones.
- c. **Las zonas de nuevo desarrollo o expansión urbana**, con sus correspondientes dotaciones e infraestructuras.

Los ámbitos objeto del presente estudio, serán aquellos donde se desarrollan las principales actividades del municipio, las residenciales y las productivas, por consiguiente se circunscriben a las zonas urbanizadas y a las zonas de nuevo desarrollo previstas en el Plan General Estructural.

El presente Estudio Acústico, que toma como base el Plan Acústico Municipal de 2011, y deberá actualizar la zonificación y valoración realizada en el mismo, con respecto a las nuevas propuestas que contiene el Plan General Estructural, ya que se elabora con la propuesta del planeamiento anterior. Así mismo se deberá comprobar la compatibilidad de las zonas de nuevo desarrollo propuesto con las servidumbres acústicas y niveles sonoros existentes en el municipio.

Con carácter general, el crecimiento urbano y territorial propuesto por el Plan General Estructural de Benicarló, da cumplimiento a los siguientes criterios:

1º. **Priorizar la culminación de los desarrollos existentes y las actuaciones de rehabilitación y renovación urbana frente a las nuevas ocupaciones del territorio.** Este criterio de ordenación se ha concretado en las siguientes directrices estratégicas:

1. Promover la transformación del entorno de la actual CN-340 aprovechando su reconfiguración en un bulevar metropolitano intermodal, un itinerario cívico principal para el nuevo modelo de ciudad de Benicarló y recurso básico para asegurar la conectividad del medio urbano con la red de Ramblas perpendiculares al Litoral, se constituye en un Proyecto Urbano con un elevado contenido estratégico.

Entre otras medidas, esta condición se alcanza mediante la recuperación y reciclaje de tejidos urbanos que han entrado en un estado de obsolescencia que es preciso revertir (Sectores SR-ND-08 MAESTRAT 2, SR-ND-09 SOBREVELA 1 y SR-ND-10 SOBREVELA 2 y ámbito de planeamiento diferenciado del Suelo Urbano, SR-RI-02 BATRA).

2. Integración urbana y territorial de la periferia de baja densidad. Los problemas territoriales y urbanísticos creados en estos asentamientos solo pueden ser resueltos mediante su integración urbanística a través de: (a) el otorgamiento de la clasificación del suelo urbanizable, (b) la determinación de las dotaciones y servicios, (c) la conexión de éstos con las infraestructuras exteriores, (d) proporcionar una adecuada accesibilidad y (e) favorecer la eliminación de impactos ambientales negativos.

Las actuaciones identificadas en el suelo urbanizable llamadas a resolver esta problemática son: SR-ND-02 MAESTRAT 1, SR-ND-06 PLAYA SUR 4 y SR-ND-07 PLAYA SUR 5.

3. La priorización temporal conferida a la culminación del desarrollo urbanístico del SR-ND-01 POVET, sector de suelo urbanizable proveniente del actual Plan General.

2º **Fomentar la implantación de modelos urbanos diversos y eficientes desde el punto de vista del consumo de recursos, de la generación de emisiones y de residuos, y del coste de mantenimiento de sus infraestructuras y servicios.** La contención del modelo de crecimiento urbano propuesto queda certificada en los siguientes criterios y directrices de ordenación:

1. El 84,26% del suelo destinado a nuevos desarrollos residenciales se corresponde con terrenos que ya cuentan con la clasificación de urbanizable en el Plan General actual.

2. Propuesta de nuevos desarrollos urbanos desde una lógica de continuidad de las tramas urbanas existentes, con densidades adecuadas para facilitar un aprovechamiento racional del territorio.
  3. Se promueve la desclasificación de suelos urbanizables cuyo mantenimiento atenta a la funcionalidad de la Infraestructura Verde del Territorio (el actual Sector 9B EL PALMAR, y el ámbito no desarrollado de la Unidad de Ejecución del suelo urbano UE-2 CORRAL DEL PETIQUILLO).
  4. Se apuesta por acometer con determinación la suburbanización irregular que, de manera espontánea, ha aflorado en la partida de Sanadorlí.
  5. Mejorar las condiciones urbanísticas del actual suelo urbanizable del Ensanche Sur, mediante su "des-densificación"; es decir, disminuyendo los parámetros de densidad y edificabilidad establecidos por el Plan General vigente.
  6. Refuncionalización de áreas obsoletas a causa de la inadecuada localización de determinados usos productivos, a través de actuaciones como son: el área industrial de Batra (SR-RI-02), desarrollada al oeste de la CN-340 y el actual suelo urbanizable situado entre la Rambla de Cervera y la CN-340 (SR-ND-10).
  7. Configuración de un Polígono Comarcal de Innovación en el entorno del actual Polígono Industrial de Collet (SI-ND-02 COLLET II y SI-ND-03 COLLET III).
  8. Resolver el severo impacto ambiental ocasionado por la presencia adyacente a la ciudad de la fábrica de Asland. El objetivo no es otro que acompañar el mantenimiento de esta instalación con el establecimiento de las medidas urbanísticas oportunas para mejorar su cohabitación con el núcleo de población.
- 3° **Incorporar la prevención de riesgos y peligros para la seguridad y salud pública y mitigar cualquier forma de contaminación.** En este sentido destacar el cumplimiento estricto de las determinaciones del PATRICOVA. Esta adecuación ha impedido promover la integración urbano-territorial de un importante volumen de asentamientos residenciales irregulares localizados, fundamentalmente, en el entorno de las Ramblas de Alcalá y Cervera.
- 4° **Preferencia por los tejidos urbanos compactos frente a los dispersos, con la salvedad de la realidad territorial impuesta por los asentamientos residenciales irregulares de la zona sur del término municipal.** La aplicación del principio de continuidad en la ordenación del crecimiento urbano tiene, en este caso, una doble finalidad: por un lado, debe fundamentarse en la prolongación de la estructura urbana existente y, por otro, debe promover y facilitar la reversión de la dispersión irregular a que ha sido sometido el territorio del término municipal.

Junto al ensanche ortodoxo que promueve la extensión en continuidad de la ciudad existente -Sectores SR-ND-01 POVET, SR-ND-03 PLAYA SUR 1, SR-ND-04 PLAYA SUR 2 y SR-ND-05 PLAYA SUR 3-, nos encontramos con los suelos vacantes que ha ido definiendo -de manera espontánea- la ocupación irregular, y donde se propone un ejercicio de sutura, que contenga la difusión de la baja densidad (Sectores SR-ND-02 MAESTRAT 1, SR-ND-06 PLAYA SUR 4 Y SR-ND-07 PLAYA SUR 5).

- 5º **Ordenar la secuencia espacial y la secuencia temporal de los desarrollos urbanísticos, dotándola de coherencia con las áreas urbanas ya existentes y con la estructura territorial supramunicipal.** La ordenación secuencial establecida por el PGOE aparece desarrollada en el capítulo 6 de la Memoria Justificativa.
- 6º **Evitar los continuos urbanizados y la conurbación de municipios, preservando corredores libres de edificación y de urbanización entre los distintos núcleos urbanos.** Para ello, se procede a clasificar como suelo no urbanizable protegido los terrenos colindantes entre ambos términos municipales. Esta decisión ha conducido a promover la desclasificación tanto de suelos urbanizables (Sector 9B EL PALMAR), y de ámbitos de planeamiento diferenciado en suelos urbanos (ámbito no desarrollado de la UE-2 CORRAL DEL PETIQUILLO).
- 7º **Favorecer la calidad de los tejidos urbanos, mediante la imbricación coherente de usos, actividades y tipologías urbanas, que generen unas estructuras y paisajes urbanos engarzados en la ciudad mediterránea tradicional.** Para cumplimentar este criterio de ordenación se establecen las siguientes medidas:
1. Se incorpora un índice de edificabilidad terciaria (IER) en los sectores de uso global residencial al objeto de garantizar la implantación de servicios terciarios de proximidad que eviten la creación de espacios monofuncionales.
  2. Se obliga a que el volumen edificable resultante de la aplicación del citado índice deba materializarse, preferentemente, en plantas bajas de edificación residenciales o en edificios terciarios con edificabilidad no superior a 1.500 m<sup>2</sup> cuya ubicación se vincule a la creación de centralidades locales en el tejido residencial resultante.
  3. Se determina que, al menos, el 50% de las nuevas viviendas previstas en los diferentes sectores residenciales se resuelvan en tipologías de vivienda colectiva mitigando.
- 8º **Garantizar la estructura y el mantenimiento de la funcionalidad de la infraestructura verde en el tratamiento de los tejidos diseminados en el medio rural.** A este respecto destacar la estrategia adoptada por el presente PGOE, en las zonas rurales afectadas por riesgos de inundación y de protección del litoral, en relación con la posible identificación de núcleos de viviendas donde aplicar el procedimiento de minimización de impactos, difiriendo a la formulación de un Plan Especial la identificación de la diversidad de situaciones edificatorias existentes y el régimen aplicable a cada una de ellas.
- 9º **Favorecerá el uso del transporte público y la movilidad no motorizada, coordinando la planificación de las infraestructuras de comunicación con la de los suelos de nueva transformación.** El modelo de movilidad propuesto se apoya en los modos de transporte alternativo al vehículo privado y en la definición de una estructura basada en el concepto de la supermanzana.

En base a estos criterios, la propuesta del Plan General Estructural de Benicarló, en lo que respecta a la reforma y transformación urbanística de las zonas urbanizadas y a los suelos destinados a acoger nuevos crecimientos urbanos, se desarrolla a través de las siguientes actuaciones:

### 2.3.1. LAS ZONAS URBANIZADAS DEL SUELO URBANO. DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO DIFERENCIADO.

En el suelo en situación básica de urbanizado de Benicarló se han delimitado un total de 14 zonas urbanizadas de ordenación estructural. 10 se corresponden con ámbitos de ciudad de ordenación directa; es decir, aquellas en las que, en principio y hasta no se formule un Plan de Ordenación Pormenorizada, continúan vigentes las determinaciones urbanísticas de ordenación pormenorizada establecidas en el Plan General que se revisa. De estas, 5 son de uso dominante residencial, 3 de uso dominante industrial y 2 de uso dominante terciario. La necesidad, en su caso, de formular un Plan de Ordenación Pormenorizada se deriva de la intención del municipio de introducir innovaciones en las determinaciones vigentes que subsanen posibles deficiencias en la regulación de las diferentes zonas de ordenanza y/o en la identificación de suelos donde innovar la ordenación urbanística vigente (Artículo 38.3 LOTUP) estableciendo, a tal efecto, la delimitación de unidades de ejecución continuas o discontinuas (Artículo 35.1.h) de la LOTUP).

En el resto de zonas urbanizadas -un total de 4 de las que 2 son de uso dominante residencial, 1 de uso dominante industrial y 1 de uso dominante terciario- el presente PGOE plantea actuaciones de renovación urbana, por lo que se ha procedido a delimitar sectores de reforma interior cuya ordenación pormenorizada sea concretada mediante la preceptiva formulación de planes específicos de esta índole (Artículo 29.1.b) de la LOTUP).

#### A. ZONAS URBANIZADAS DE ORDENACIÓN DIRECTA.

De uso dominante residencial:

DATOS	ZUR-NH NÚCLEO HISTÓRICO	ZUR-RE-01 ENSANCHE	ZUR-RE-02 CIUDAD JARDIN	ZUR-RE-03. SECTOR 7	ZUR-RE-04 VISTAMAR	TOTAL
SUPERFICIE TOTAL	184.061 m <sup>2</sup>	1.299.693 m <sup>2</sup>	603.262 m <sup>2</sup>	48.569 m <sup>2</sup>	50.178 m <sup>2</sup>	<b>2.185.763 m<sup>2</sup></b>
SUELO NETO	109.677 m <sup>2</sup>	662.396 m <sup>2</sup>	427.388 m <sup>2</sup>	17.188 m <sup>2</sup>	35.411 m <sup>2</sup>	<b>1.252.060 m<sup>2</sup></b>
SUELO DOTACIONAL	3.668 m <sup>2</sup>	137.567 m <sup>2</sup>	10.136 m <sup>2</sup>	10.766 m <sup>2</sup>		<b>162.137 m<sup>2</sup></b>
SUELO ZONA VERDE	20 m <sup>2</sup>	70.918 m <sup>2</sup>	71.785 M <sup>2</sup>	4.935 m <sup>2</sup>		<b>147.658 m<sup>2</sup></b>
SUELO VIARIO	70.696 m <sup>2</sup>	428.812 m <sup>2</sup>	93.953 M <sup>2</sup>	15.680 m <sup>2</sup>	14.767 m <sup>2</sup>	<b>623.908 m<sup>2</sup></b>
EDIFICABILIDAD TOTAL	350.967 m <sup>2</sup>	2.041.315 m <sup>2</sup>	213.693 m <sup>2</sup>	36.812 m <sup>2</sup>	10.620 m <sup>2</sup>	<b>2.653.407 m<sup>2</sup></b>
IEB	1,9068 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	1,57 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,35 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,76 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,21 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	<b>1,214 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
IE NETA	3,20 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	3,082 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	2,142 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,30 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	<b>2,12 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
POBLACION MÁXIMA	6.428	37.387	3.914	674	194	<b>48.597</b>
ZONA RESIDENCIAL	ALTA DENSIDAD	ALTA DENSIDAD	BAJA DENSIDAD	ALTA DENSIDAD	BAJA DENSIDAD	

De uso dominante industrial:

DATOS	ZUR-IN-01 COLLET I	ZUR-IN-02 COLLET II	ZUR-IN-03 EL PALMAR	TOTAL
SUPERFICIE TOTAL	139.060 m <sup>2</sup>	671.232 m <sup>2</sup>	138.840 m <sup>2</sup>	949.132 m <sup>2</sup>
SUELO NETO	80.678 m <sup>2</sup>	422.632 m <sup>2</sup>	117.618 m <sup>2</sup>	620.928 m <sup>2</sup>
SUELO DOTACIONAL	26.233 m <sup>2</sup>	30.545 m <sup>2</sup>		56.778 m <sup>2</sup>
SUELO ZONA VERDE	4.925 m <sup>2</sup>	60.936 m <sup>2</sup>		65.561 m <sup>2</sup>
SUELO VIARIO	27.224 m <sup>2</sup>	157.119 m <sup>2</sup>	15.680 m <sup>2</sup>	200.023 m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD TOTAL	48.406 m <sup>2</sup>	234.611 m <sup>2</sup>	70.751 m <sup>2</sup>	353.768 m <sup>2</sup>
IEB	0,35 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,35 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,51 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,3727 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
POBLACION MÁXIMA EQUIVALENTE <sup>1</sup>	968	4.692	1.415	7.075

<sup>1</sup> La población máxima equivalente se ha calculado en función del número de empleos, considerando 1 empleo por cada 50 metros cuadrados de techo edificable.

De uso dominante terciario:

DATOS	ZUR-TR-01	ZUR-TR-02	TOTAL
SUPERFICIE TOTAL	75.812,4 m <sup>2</sup>	120.949 m <sup>2</sup>	196.761,40 m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD TOTAL	36.924 m <sup>2</sup>	54.427,05 m <sup>2</sup>	91.351,05 m <sup>2</sup>

**B. ZONAS URBANIZADAS DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA.**De uso dominante residencial:

El Plan General de Ordenación Estructural de Benicarló identifica dos zonas urbanizadas de transformación urbanística de uso dominante residencial: ZUR-RE-05 BATRA I y ZUR-RE-06 BATRA II vinculadas a la transformación del área industrial localizada junto a la carretera de Calig. Ambas se hacen coincidir con sectores de reforma interior: SR-RI-01 para la zona urbanizada ZUR-RE-05 y SR-RI-02 para la zona urbanizada ZUR-RE-06.

DETERMINACIONES Y PARAMETROS	SR-RI-01	SR-RI-02
SUPERFICIE DEL SECTOR	129.312 m <sup>2</sup>	64.941 m <sup>2</sup>
INDICE EDIFICABILIDAD BRUTA	0,6 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,25 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
INDICE EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL	0,45 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,2125 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
INDICE EDIFICABILIDAD TERCIARIA	0,15 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,0375 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
POBLACIÓN MÁXIMA	1.455	205
POBLACIÓN MÍNIMA	1.132	55
RESERVA VP	30% de la nueva edificabilidad residencial	30% de la nueva edificabilidad residencial
USO DOMINANTE	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL
ZONA RESIDENCIAL	MEDIA DENSIDAD	BAJA DENSIDAD

De uso dominante industrial:

El presente PGOE identifica el ámbito de las instalaciones de Ashland como una zona urbanizada de renovación urbana de uso dominante industrial.

<b>DETERMINACIONES Y PARAMETROS</b>	<b>SI-RI-01</b>
<b>SUPERFICIE DEL SECTOR</b>	77.990 m <sup>2</sup>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD BRUTA</b>	0,33 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD INDUSTRIAL</b>	0,33 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
<b>POBLACIÓN MÁXIMA EQUIVALENTE</b>	517
<b>USO DOMINANTE</b>	INDUSTRIAL
<b>SUPERFICIE COMPUTABLE ESTIMADA</b>	A determinar por el Plan de Reforma Interior
<b>NUEVA EDIFICABILIDAD INDUSTRIAL</b>	El 15% de la materializada en Ashland; es decir, 773 m <sup>2</sup>

De uso dominante terciario:

El PGOE delimita una zona urbanizada terciaria de renovación urbana (ZUR-TR-03 PALAU) en los suelos localizados al norte y sur del Centro Comercial Costa Azahar. Para el desarrollo de esta zona urbanizada se delimitan dos Sectores de Reforma Interior:

<b>DETERMINACIONES Y PARÁMETROS</b>	<b>ST-RI-01</b>	<b>ST-RI-02</b>
<b>SUPERFICIE DEL SECTOR</b>	24.893 m <sup>2</sup>	19.104 M <sup>2</sup>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD BRUTA</b>	0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,4 M <sup>2</sup> /M <sup>2</sup>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD TERCIARIA</b>	0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,4 M <sup>2</sup> /M <sup>2</sup>
<b>POBLACIÓN MÁXIMA EQUIVALENTE</b>	200	152
<b>USO DOMINANTE</b>	TERCIARIO	TERCIARIO

### 2.3.2. LAS ZONAS DE NUEVO DESARROLLO DEL SUELO URBANIZABLE. DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO DIFERENCIADO.

Los criterios generales que rigen la ordenación de las zonas de nuevo desarrollo, han quedado explicitados al comienzo del presente apartado. Para el desarrollo de estos objetivos de ordenación se ha realizado la siguiente propuesta de nuevos crecimientos urbanos:

#### A. ZONAS DE NUEVO DESARROLLO DE USO DOMINANTE RESIDENCIAL.

El presente Plan General de Ordenación Estructural identifica tres zonas de nuevo desarrollo de uso dominante residencial: baja densidad, media densidad y alta densidad. Los sectores establecidos para el desarrollo de cada uno de estas zonas son los siguientes:

## BAJA DENSIDAD (ZND-RE-01):

DETERMINACIONES Y PARÁMETROS	Y	SR-ND-02	SR-ND-06	SR-ND-07	SR-ND-10	SR-ND-11	TOTAL
<b>SUPERFICIE DEL SECTOR</b>		58.342 m <sup>2</sup>	155.272 m <sup>2</sup>	142.081 m <sup>2</sup>	74.954 m <sup>2</sup>	146.531 m <sup>2</sup>	<b>577.180 m<sup>2</sup></b>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD BRUTA</b>		0,25 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,25 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,25 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,55 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,31 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
<b>INDICE EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL</b>		0,2125 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,2125 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,2125 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,4675 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,2816 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
<b>INDICE EDIFICABILIDAD TERCIARIA</b>		0,0375 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,0375 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,0375 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,0825 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,0284 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
<b>POBLACIÓN MÁXIMA</b>		213	562	515	605	782	<b>2.677</b>
<b>POBLACIÓN MÍNIMA</b>		80	228	228	200	80	<b>816</b>
<b>RESERVA VP</b>		30% s/nueva edificabilidad residencial					
<b>USO DOMINANTE</b>		RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	

## MEDIA DENSIDAD (ZND-RE-02):

DETERMINACIONES Y PARÁMETROS	SR-ND-01	SR-ND-04	SR-ND-05	SR-ND-08	SR-ND-09	TOTAL
<b>SUPERFICIE DEL SECTOR</b>	195.292 m <sup>2</sup>	47.494 m <sup>2</sup>	136.062 m <sup>2</sup>	37.088 m <sup>2</sup>	98.512 m <sup>2</sup>	<b>514.448 m<sup>2</sup></b>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD BRUTA</b>	0,56 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,55 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,55 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,55 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,55 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
<b>INDICE EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL</b>	0,4799 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,4675 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,4675 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,4675 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,4675 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
<b>INDICE EDIFICABILIDAD TERCIARIA</b>	0,0801 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,0825 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,0825 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,0825 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,0825 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
<b>POBLACIÓN MÁXIMA</b>	1.760	555	1.590	432	923	<b>5.200</b>
<b>POBLACIÓN MÍNIMA</b>	684	415	1.190	325	863	<b>3.477</b>
<b>RESERVA VP</b>		30% s/nueva edificabilidad residencial				
<b>USO DOMINANTE</b>	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	

## ALTA DENSIDAD (ZND-RE-03):

DETERMINACIONES Y PARÁMETROS	SR-ND-03
<b>SUPERFICIE DEL SECTOR</b>	46.687 m <sup>2</sup>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD BRUTA</b>	0,75 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL</b>	0,6375 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD TERCIARIA</b>	0,1125 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
<b>POBLACIÓN MÁXIMA</b>	745
<b>POBLACIÓN MÍNIMA</b>	700
<b>RESERVA VP</b>	30% s/nueva edificabilidad residencial
<b>USO DOMINANTE</b>	RESIDENCIAL

## B. ZONA DE NUEVO DESARROLLO DE USO DOMINANTE INDUSTRIAL (ZND-IN-01).

DETERMINACIONES Y PARÁMETROS	SI-ND-01 (programa aprobado)	SI-ND-02 (UE-4 de antiguo Sector SEPIVA. Programa aprobado)	SI-ND-03	TOTAL
<b>SUPERFICIE DEL SECTOR</b>	214.894 m2	55.074 m2	697.151 m2	<b>967.120 m2</b>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD BRUTA</b>	0,4 m2/m2	0,6 m2/m2	0,6 m2/m2	<b>0,4648 m2/m2</b>
<b>INDICE EDIFICABILIDAD INDUSTRIAL</b>	0,4 m2/m2	0,6 m2/m2	0,3 m2/m2	<b>0,2912 m2/m2</b>
<b>INDICE DE EDIFICABILIDAD Terciaria</b>			0,3 m2/m2	<b>0,1736 m2/m2</b>
<b>POBLACIÓN MÁXIMA EQUIVALENTE</b>	1.719	660	7.704	<b>10.083</b>
<b>USO DOMINANTE</b>	INDUSTRIAL	INDUSTRIAL	INDUSTRIAL	<b>INDUSTRIAL</b>



# 3

## LA ZONIFICACIÓN ACÚSTICA DEL MUNICIPIO DE BENICARLÓ. DELIMITACION DE LAS ÁREAS ACÚSTICAS EXISTENTES Y DE LAS ÁREAS ACÚSTICAS PROPUESTAS POR EL PGOE.

---

Con la propuesta de nuevos suelos para el crecimiento urbano del municipio y apoyados en la zonificación contemplada por el documento del Plan Acústico Municipal, se elabora la zonificación acústica actualizada en base a los usos dominantes de las zonas urbanizadas y de nuevo desarrollo, de conformidad con lo regulado en la legislación vigente en esta materia.

Establece el Plan Acústico Municipal, la zonificación del municipio de Benicarló en base a los usos dominantes contemplados en la Tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica y del Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica. Así tenemos:

- Usos sanitario y docente.
- Uso residencial.
- Uso Terciario.
- Uso Industrial.

En base al análisis de los usos del municipio en zonas urbanizadas y zonas de nuevo desarrollo, se actualiza la zonificación existente, contemplada en el documento del PAM. Como ya se ha avanzado en el apartado anterior, en los criterios y objetivos del PGOE, la propuesta de nuevos suelos de crecimiento del PGOE, se sustenta sobre la huella del suelo clasificado como urbanizable por el planeamiento anterior, dando como resultado que el 85% del suelo destinado a nuevos desarrollos, se corresponden con suelos que ya contaban con esta clasificación.

Los nuevos desarrollos urbanos, se producen desde la aplicación del principio de continuidad con la trama urbana existente, e incluso se promueve la desclasificación de algunos ámbitos, como son el actual Sector 9B EL PALMAR, y el ámbito no desarrollado de la Unidad de Ejecución del suelo urbano UE-2 CORRAL DEL PETIQUILLO.

Por consiguiente la zonificación acústica propuesta por el presente Estudio, es coincidente en gran parte con el documento del PAM, e incorpora algunos ajustes, en la delimitación de los ámbitos, en el establecimiento de las áreas dotacionales objeto de especial protección y en el tratamiento del Polígono Industrial Collet, no incluido en el documento anterior.

La zonificación resultante incluye las siguientes áreas acústicas:

- **Áreas residenciales:** como área residencial existente se considera la totalidad del núcleo principal de Benicarló, incluidas las urbanizaciones que se desarrollan en la zona de Solaes, entre la Calle Peñíscola y Av. Papa Luna. Quedan incluidos en el área residencial, como áreas residenciales previstas, la corona de crecimiento occidental del núcleo principal, en la zona de Batra (SR-RI-02 y SR-RI-03) en el entorno del P.D. Sanadorlí (Sectores SR-ND-02 al SR-ND-08), los sectores residenciales del norte de la ciudad que conforman el nuevo frente urbano a la Rambla de Cervera (Sectores SR-ND-09 y SR-ND-10), en la zona de Sobrevela, el sector de Povet (SR-ND-01) y el sector de nuevo desarrollo residencial en la zona de Sant Gregori (SR-ND-11).
- **Áreas Industriales:** se consideran áreas industriales existentes, las correspondientes al Polígono Industrial de Collet asociado a la Av. de Felipe Klein, la zona industrial de El Palmar y el Polígono Industrial de Collet asociado al paso de la Autopista AP7. Las nuevas áreas industriales, resultantes de las propuestas de nuevo crecimiento del PGOE, se corresponden con los ámbitos de compleción del núcleo principal en las zonas de Ashlan (SI-RI-01) y en continuidad con el Polígono Industrial de Collet junto a la Estación de Tren (Sector SI-ND-01), y a la ampliación del Polígono Industrial Collet mediante dos sectores de suelo urbanizable (Sectores SI-ND-02 y SI-ND-03).
- **Áreas Terciarias:** se identifican dos áreas existentes de uso dominante terciario, el ámbito correspondiente al Centro Comercial Costa Azahar y la zona correspondiente a la Ciutat Senior. El Plan General de Ordenación Estructural, plantea el refuerzo de la actividad terciaria en este ámbito territorial mediante la delimitación de dos sectores de reforma interior ST-RI-01 y ST-RI-02.
- **Áreas que requieran una especial protección por estar destinadas a usos sanitarios, docentes o culturales:** el presente estudio identifica varias áreas del municipio, en zonas urbanizadas y de nuevo desarrollo, donde se produce una concentración de usos educativos, o donde se produce presencia de usos sanitarios y culturales que, en aplicación de la legislación vigente, se considera deben ser objeto de una especial protección desde el punto de vista acústico. Las áreas dotacionales identificadas en esta categoría, se corresponden con aquellas que forman parte de la red primaria del municipio, al tratarse de un estudio acústico que desarrolla un Plan de Ordenación Estructural, y no contempla ni desarrolla la ordenación pormenorizada de los distintos ámbitos territoriales.

Las áreas de especial protección por la presencia de usos sanitarios, docentes o culturales son las siguientes:

1. Área dotacional existente asociada al P.D. Sanadorlí (PQE-13) y su ampliación propuesta (PQS-15).
2. Área dotacional existente asociada al Centro Sanitario Integrado de Benicarló, Biblioteca, Centro Geriátrico y Club de la 3ªEdad (PQS-46, PQE-18 y PQS-45).
3. Área dotacional existente correspondiente al I.E.S. Joan Coromines (PQE-11).
4. Área dotacional existente correspondiente al Centro de Formación Profesional (PQE-12).

Para las áreas acústicas establecidas, será un objetivo de calidad acústica la no superación de los niveles sonoros de recepción contemplados por la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, en la Tabla I del Anexo II.

#### NIVELES DE RECEPCIÓN EXTERNOS

USO DOMINANTE	NIVEL SONORO	
	DÍA	NOCHE
SANITARIO Y DOCENTE	45	35
RESIDENCIAL	55	45
TERCIARIO	65	55
INDUSTRIAL	70	60

Además de las áreas acústicas identificadas, correspondientes a los usos dominantes del municipio de Benicarló, se identifican aquellos sectores o ámbitos afectos a sistemas generales de infraestructuras del transporte como son el entorno de la Estación de Tren y el Puerto Deportivo y las principales fuentes emisoras de ruido del municipio, sobre las que se ha realizado el mapa de ruido del PAM, que son: la red viaria primaria, incluyendo como viarios de mayor intensidad la Autopista AP-7, la Carretera N-340 y variante de la N-340, y la red ferroviaria.

La zonificación acústica del municipio queda recogida en el Plano EA-5 "PGOE: DELIMITACION DE AREAS ACUSTICAS Y OBJETIVOS DE CALIDAD".



# 4

## DIAGNOSTICO Y CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

- 4.1. SOBRE LAS ZONAS URBANIZADAS.
- 4.2. SOBRE LAS PROPUESTAS DEL PGOE: SECTORES DE REFORMA INTERIOR EN ZONAS URBANIZADAS Y ZONAS DE NUEVO DESARROLLO.

---

El presente estudio, con el objeto de diagnosticar la situación actual del municipio, integra y asume las afecciones que el documento del Plan Acústico Municipal establecía sobre los ámbitos y zonas ya urbanizadas, y evalúa, con las afecciones y servidumbres acústicas sobrevenidas, la propuesta de crecimiento que contempla el Plan General de Ordenación Estructural.

### 4.1. SOBRE LAS ZONAS URBANIZADAS.

Con respecto a las zonas ya urbanizadas, del mapa de ruido realizado por el PAM y de los mapas de conflicto en el periodo diurno y nocturno, se obtienen un conjunto de afecciones sobre el tejido ya consolidado debidas al exceso de nivel sonoro asociados a las redes viarias principales que articulan la ciudad, principalmente la Carretera N-340, y en el entorno de Av. Catalunya, Calle Olivella, Calle Sant Francesc, Av. Joan Carles I, Calle Pio XII, Calle del Dr. Fleming, Paseo Marítimo Calle Crist de la Mar, Av. Méndez Nuñez y Av. Juan Sebastián Elcano.

Así tenemos que:

- **En lo que respecta al periodo diurno**, con carácter general, la mayoría de los frentes de fachada, en los ámbitos residenciales del entorno del casco histórico hasta la carretera N-340 y hacia el frente litoral, y las zonas residenciales que se articulan a través de la Avenida del Papa Luna, presentan un nivel sonoro de ambiente exterior que excede en 1-5 dB(A) el límite establecido por la legislación para las áreas residenciales. Es puntual la presencia de

niveles sonoros que exceden 10 dB(A), y se asocian a los principales ejes viarios que articulan las distintas zonas de la ciudad, como son la Calle D'Alcala de Xivert, Calle de Mossen Lajunta, Calle Vinarós, Calle Peñíscola, Avenida Papa Luna y Avenida Marqués de Benicarló. Los excesos de nivel sonoro más importantes se localizan en las zonas colindantes a la N-340, y en el entorno de Av. Catalunya, Calle Olivella, Calle Sant Francesc, Av. Joan Carles I, Calle Pio XII, Calle del Dr. Fleming, Paseo Marítimo Calle Crist de la Mar, Av. Méndez Nuñez y Av. Juan Sebastián Elcano.

Un número considerable de edificios se encuentran situados en la cercanía de estas grandes avenidas y circunvalaciones de la ciudad por lo tanto se ven afectados tanto por un elevado tránsito de vehículos en todos los periodos del día, así como por el ruido producido por las actividades propias de la zona (comercio, tránsito de personas, ocio...). Esto provoca que un porcentaje elevado de la población esté expuesta a niveles entre 55-60 dBA. Estos niveles se reducen por la tarde debido al descenso del tráfico.

- **En lo que respecta al periodo nocturno**, el exceso de nivel sonoro se acentúa en aquellos viarios que ya presentaban niveles altos durante el día, alcanzando valores de exceso en el entorno de los 20 dB(A). Esto es debido principalmente al tráfico rodado, ya que en este periodo la actividad de las distintas zonas se reduce considerablemente. Los mayores índices se concentran en el entorno de la N-340, Av. Catalunya, Calle Sant Francesc, Calle Pio XII, Calle del Dr. Fleming, Paseo Marítimo Calle y Av. Juan Sebastián Elcano.

En lo que respecta al paso de la línea ferroviaria y de la autopista AP-7 en colindancia con zonas urbanizadas del municipio (Polígonos industriales de Collet), se concluye que la incidencia no es considerable. El objetivo de calidad acústica en las áreas industriales es de 70 dB(A) en periodo diurno y de 60 dB(A) en periodo nocturno.

El paso del ferrocarril, concentra los niveles sonoros mayores (60-70 dB(A)) en posiciones cercanas a la vía, está cerrada mediante muro y tiene zonas verdes colindantes, lo que apenas provoca incidencias sonoras en la zona industrial colindantes. Los niveles sonoros que afectan el tejido industrial colindante alcanzan valores de 45-50 dB(A) lo que es perfectamente admisible con el nivel sonoro de recepción establecido por la legislación vigente.

La Autopista AP-7, pasa en colindancia con el Polígono Industrial de Collet. Esta infraestructura provoca un incidencia sonora, que concentra los mayores niveles -en el entorno de 75 dB(A)- en los primeros 25 metros junto a la vía ferroviaria, y hasta los 65-70 dB(A) en una franja de aproximadamente 100 metros en paralelo al trazado viario. Esto supone, que los primeros 100 metros asociados al paso de esta infraestructura viaria, es donde se concentran los mayores niveles y estos quedan asumidos por la banda de protección de espacios libres que en aplicación de la legislación sectorial deben dejarse en colindancia con este sistema viario. El resto del ámbito en colindancia, se ve afectado por unos niveles sonoros que alcanzan entro los 60-65 dB(A) en los primeros 250 metros y entre los 55-60 dB(A). Como ya se ha comentado anteriormente, el objetivo de calidad acústica en las áreas industriales es de 70 dB(A) en periodo diurno y de 60 dB(A) en periodo nocturno, es decir, que nos encontramos en niveles sonoros asumibles, por un uso dominante que además, desarrolla su actividad principalmente en periodo diurno.

Así mismo, y ante el estudio pormenorizado realizado sobre el entorno del Puerto Deportivo, el documento del PAM, concluye que se superan los niveles sonoros exigidos por la legislación vigente, más de dos veces por semana durante tres semanas consecutivas, por lo tanto cumpliría con la condición expuesta en el artículo 28 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana y se podría declarar la zona de estudio como "Zona Acústicamente Saturada". El presente estudio asume el estudio realizado y la propuesta de Declaración de ZAS para el Entorno del Puerto Deportivo.

#### 4.2. SOBRE LAS PROPUESTAS DEL PGOE: SECTORES DE REFORMA INTERIOR EN ZONAS URBANIZADAS Y ZONAS DE NUEVO DESARROLLO.

Las principales afecciones acústicas de las propuestas contempladas por el PGOE, en las zonas urbanizadas no analizadas en el documento del PAM, en los ámbitos que son objeto de reforma interior y en las zonas de nuevo desarrollo, debido a su localización territorial, se producen, en mayor medida, en los sectores colindantes con la Carretera N-340, y en menor medida en los sectores colindantes con la Autopista AP-7, el ferrocarril y la Variante de la Carretera N-340. La Variante de la N-340 se encuentra ya en funcionamiento, pero no se ha elaborado mapa de ruido asociado al paso de esta infraestructura por el municipio de Benicarló, por lo que no se han podido evaluar las servidumbres asociadas a la misma. Las afecciones y servidumbres asociadas al paso de la Carretera N-340, se han actualizado con el Mapa Estratégico de Ruido de 2013, teniendo presente que las afecciones acústicas actuales se ven disminuidas por la entrada en funcionamiento de la Variante, que pasa a ser considerado como el eje viario encargado de canalizar las comunicaciones territoriales del municipio, disminuyendo la intensidad de tráfico que hasta la fecha tenía la actual carretera N-340-

Con estas premisas de partida, se analizan en el presente apartado las incidencias sonoras de las principales fuentes emisoras de ruido (Autopista AP-7 y N340) la sobre las propuestas del Plan General de Ordenación Estructural, tanto para el periodo diurno como para el periodo nocturno. No se analizan incidencias en el interior de los ámbitos de crecimiento propuestos ya que el documento de Plan General de Ordenación Estructural no contiene determinaciones de ordenación pormenorizada. Así tenemos:

- **En lo que respecta al periodo diurno**, las mayores afecciones acústicas se producen e los suelos residenciales que se localizan dando frente a la Carretera N-340 a su paso por el núcleo de Benicarló. Serían los sectores SR-ND-02 y SR-ND-08, y en menor medida el sector SR-ND-05 en la zona de acceso a la ciudad, el sector de reforma interior SR-RI-01 de Batra, y los sectores SR-ND-09 y SR-ND-10 de Sobrevela.

Las menores incidencias se localizan en el sector de reforma interior SR-RI-01, donde la totalidad de las afecciones acústicas se concentran en los primeros 60 metros, alcanzándose niveles que llegan a sobrepasar su objetivo de calidad en 16-20 dB(A). El resto de los sectores residenciales, excepto el sector SR-ND-05, presentan afecciones acústicas toda su extensión superficial. Con las emisiones sonoras de este sistema viario, los sectores SR-ND-02, SR-ND-08, SR-ND-09 y SR-ND-10, presentan excesos de niveles sonoros, que van desde 1-5 dB(A) en la mitad del sector, hasta excesos que oscilan entre los 11-20 dB(A), en la mitad del ámbito que conforma el frente a la N340. Estas afecciones acústicas, necesitarán ser actualizadas y evaluadas con detalle, en el momento de desarrollo de estos sectores, ya que la presencia de la Variante de la N340, ya ejecutada

y en funcionamiento, viene a asumir las funciones sistema de comunicación territorial, que hasta la fecha ejercía la actual carretera. Por consiguiente, y en el momento de desarrollo los sectores residenciales que dan frente a la actual N340, se deberán evaluar la afección acústica "real" existente en sus frentes urbanos, y adecuar las medidas correctoras al resultado de las mismas.

Aun cuando este análisis se centra sobre las afecciones que la Autopista AP7 y la N340 provocan sobre las zonas de nuevo desarrollo del Plan General de Ordenación Estructural, se ha de mencionar la afección por el paso del ferrocarril y viarios colindantes, en el sector de reforma interior SR-RI-02, principalmente en el periodo diurno. Se detectan en base al plano de los niveles sonoros del PAM, que se producen excesos del orden de 1 a 5 dB(A) en este ámbito, lo que supone, que se deberán tomar medidas correctoras para minimizar estas afecciones.

Las afección acústica principal sobre las áreas terciarias propuestas en la zona de El Palmar (sectores de reforma interior ST-RI-01 y ST-RI-02) presentan una incidencia menor. Las mayores afecciones que oscilan entre los 1-10 dB(A), por encima de sus objetivos de calidad, se localizan en el frente a la Carretera N340. Estos sectores también deberán evaluar, llegado el momento de su desarrollo las afecciones reales que la actual carretera N340, una vez puesta en funcionamiento su variante, les provoca.

Las áreas industriales (sectores SI-ND-01, SI-ND-02 y SI-ND-03) no presentan prácticamente afecciones por la incidencia de la Carretera N-340 y la Autopista AP7. Los objetivos de calidad en el periodo diurno, alcanzan los 70 dB(A), por lo que prácticamente en la totalidad de la superficie del ámbito están exentos de afecciones acústicas. En cualquier caso, si se deberá tener en cuenta el paso al sur del Polígono Industrial Collet de la Variante N340, que implicará, aun cuando no estén valoradas, afecciones sobre los terrenos del sector SI-ND-03. Por consiguiente, deberán ser objeto de valoración en el momento de su desarrollo las afecciones acústicas en el sector SI-ND-03 mediante estudio acústico específico.

- **En lo que respecta al periodo nocturno**, las afecciones acústicas señaladas para el periodo diurno, se acentúan en este periodo, al presentar las distintas áreas acústicas, unos objetivos de calidad de valor inferior.

Las incidencias de mayor valor vuelven a ser las producidas sobre los sectores residenciales que dan frente a la Carretera N-340, que en este periodo se alcanzan niveles, que exceden en 30 dB(A) los objetivos de calidad a alcanzar. Vuelve a ser clave, en el momento de desarrollo de estos ámbitos residenciales la realización de una correcta evaluación acústica de la incidencia real de este viario, para el que se le presupone, en el momento que nos ocupa, una reducción de su intensidad de tráfico, por la presencia de la Variante de la N340. Los sectores con mayor afección en este periodo son el SR-ND-02, SR-ND-08, SR-ND-09 y SR-ND-10, con valores de exceso que oscilan entre los 10 y los 30 dB(A). En menor medida el sector de reforma interior en zona urbanizada, SR-RI-01, presenta afecciones, que vuelven a alcanzar altos valores, pero concentrados en los primeros 60 metros.

Las afecciones acústicas en las zonas terciarias, se incrementan durante el periodo nocturno, alcanzándose valores por exceso que oscilan entre los 5 dB(A) en la zona comercial y los 20 dB(A) en el frente a la carretera. En cualquier caso, el horario comercial no contempla la actividad en horario nocturno, por lo que no se considera que estas afecciones tengan incidencia en las áreas terciaria para este periodo del día.

De la misma manera, las afecciones acústicas en las zonas de nuevo desarrollo de uso dominante industrial se ven implementados en este periodo del día. El sector SI-ND-01, presenta afecciones que oscilan entre los 1 a 15 dB(A), en el frente a la carretera N340, y los sectores SI-ND-02 y SI-ND-03, presentan afecciones en el periodo nocturno en una franja de 250 metros, donde en los primeros 100 metros, se alcanzan valores por encima de los objetivos de calidad entre 5 y 15dB (A) y entre 1 y 5 dB(A) en el resto. Las limitaciones a la propiedad derivadas de las afecciones legales de la Autopista AP-7, nos garantizan que en la franja de los primeros 100 metros será destinada a espacios libres de edificación, no obstante, si el horario de funcionamiento de las instalaciones industriales o área dotacional del CTM previsto en este ámbito, se hace extensible a este periodo del día, se deberá garantizar mediante medidas correctoras, la atenuación de estas incidencias sonoras y la garantía del cumplimiento del objetivo de calidad acústica, para ambos sectores. Por último, añadir, que la valoración específica mediante estudio acústico de la incidencia del paso de la variante de la N340, por el sur del sector SI-ND-03, establecerá si hay necesidad de contemplar medidas de prevención en el supuesto de detectar afecciones en este periodo del día.

En consecuencia, las principales afecciones acústicas de los ámbitos de crecimiento propuestos por el Plan General de Ordenación Estructural, se concentran en los ámbitos residenciales (sectores de reforma interior en zonas urbanizadas y sectores en zonas de nuevo desarrollo) que conforman el nuevo frente a la Carretera N340, que deberán evaluar específicamente, en el momento de su desarrollo la incidencia real de este viario, para adecuar las medidas correctoras necesarias, que garanticen el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica. Los sectores industriales y áreas terciarias deberán adoptar medidas correctoras para minimizar las incidencias acústicas derivadas de su localización dando frente a infraestructuras emisoras de ruido, y sobre todo, se deberán evaluar las afecciones en el supuesto de que la actividad, tenga presencia o se desarrolle durante el periodo nocturno, donde la incidencia es mayor, en cualquier caso, se deberá garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad establecidos.



# 5

## PROGRAMA DE ACTUACIÓN: MEDIDAS GENERALES, DE CONTROL Y PREVENTIVAS, Y MEDIDAS ESPECÍFICAS PARA LOS ÁMBITOS DE NUEVO DESARROLLO

- 5.1. MEDIDAS GENERALES.
  - 5.1.1. MEDIDAS DE CONTROL.
  - 5.1.2. MEDIDAS PREVENTIVAS.
- 5.2. MEDIDAS ESPECÍFICAS.
- 5.3. PLAN DE SEGUIMIENTO

---

El presente Estudio Acústico, integra y asume el Programa de Actuación previsto por el PAM y lo actualiza y completa en base a las propuestas del Plan de Ordenación Estructural de Benicarló. Las medidas de control, encaminadas a reducir el ruido existente, se actualizan en base a las propuestas realizadas por el PGOE con la finalidad de impulsar una movilidad sostenible en la ciudad y las medidas preventivas, destinadas a que no se produzcan aumentos de los niveles detectados, se revisan y actualizan en lo que respecta al fomento del transporte público y no motorizado.

Las medidas de control y preventivas establecidas por el PAM, revisadas y actualizadas constituyen el bloque de medidas de carácter general que se establecen desde el presente Estudio Acústico del Plan General de Ordenación Estructural. Además se van a establecer una serie de medidas correctoras específicas que serán de aplicación en aquellos sectores de reforma interior en zonas urbanizadas o sectores en zonas de nuevo desarrollo, que deberán contemplarse en el momento del establecimiento de la ordenación pormenorizada.

El Programa de Actuación del presente Estudio Acústico, contempla las siguientes medidas generales y específicas:

## 5.1. MEDIDAS GENERALES.

### 5.1.1. MEDIDAS DE CONTROL.

- **Medidas destinadas a impulsar una movilidad sostenible, que incidan en la mejora de la calidad acústica del municipio.**

Derivadas del Plan de Movilidad elaborado en el PGOE se significan las principales actuaciones con incidencia en la mejora de la calidad acústica del municipio y en la disminución de la incidencia sonora de los principales viarios de distribución urbana.

1. Organización de la ciudad basada en el concepto de la "supermanzana" que permitirá reinventar el espacio público para una ciudad mediterránea, compacta y compleja.
2. Implementar medidas que produzcan la transferencia de plazas de aparcamiento en el espacio público hacia formas de estacionamiento fuera de la calzada. El PGOE propone la localización de nuevas áreas de aparcamientos, que amplían la oferta actual del municipio un 135%, hasta alcanzar un total de 968 plazas, estos son:
  - Nueva Estación de Autobuses (PQI 33) localizada en el frente al Paseo de Josep Febrer i Soriano (PCA-4, con 150 plazas estimadas).
  - Vació urbano localizado junto a la calle Vinarós, (PCA-5, con 150 plazas estimadas).
  - Aparcamiento en el frente al bulvar metropolitano en un punto próximo a la entrada a la ciudad por el sur (PCA-6, 150 plazas estimadas).
  - En el Ensanche Sur, en desarrollo del Sector SR-ND-05 (PCA-7, 150 plazas).
3. Definición de una Red Básica de Distribución y Accesos en Transporte Motorizado, cuyo objetivo es alterar el comportamiento modal de los desplazamientos urbanos transfiriendo una cuota importante de los mismos a modos más sostenibles, ampliar la capacidad ambiental del sistema viario y reducir su incidencia sonora.

Las intervenciones sobre la red existente, consisten en la definición del perímetro de las diferentes supermanzanas que han de organizar la movilidad en el núcleo de población en claves de sostenibilidad, y la significación de dos itinerarios cívicos, en los que estará vedado el flujo indiscriminado de tráfico motorizado -restringiéndolo a residentes y transporte público- asumiendo un protagonismo esencial en la cualificación ambiental y paisajística de la ciudad. Estos itinerarios son:

- a. En el área central de la ciudad el eje norte -sur conformado por la secuencia de las calles Alcalá de Xivert-Calle Mayor y, en sentido este oeste, (a) la secuencia urbana conformada por el Paseo Josep Febrer i Soriano-calle Cristo del Mar y (b) la calle César Cataldo.

- b. En la zona urbanizada de Ciudad Jardín la eliminación del tráfico de paso en la actual Calle de Valencia, impulsando su conversión en un híbrido entre parque lineal e itinerario cívico.

Las intervenciones vinculadas a actuaciones de reforma interior y nuevos desarrollos son:

- a. La reconfiguración la actual travesía de la CN-340 (PCV-6), aprovechando la vocación urbana inducida por la variante ejecutada al oeste del trazado ferroviario. La introducción de criterios de diseño urbano va a permitir solucionar la demandada permeabilidad de esta arteria viaria y reducirá considerablemente la incidencia acústica
- b. En la zona de nuevo desarrollo que se localiza al sur del núcleo central:
  - Prolongación occidental de la Avenida de las Cortes Valencianas (PVC-7) hasta enlazar con la CN-340. Esta actuación permitirá modificar los actuales patrones de acceso motorizado a la ciudad central, favoreciendo la transformación de la calle Alcalá de Xivert en un itinerario cívico primario.
  - Prolongación occidental de la calle de Ausias March (PCV-8), convirtiéndose en el elemento viario que garantiza la accesibilidad interna a las actuaciones de intensificación urbana en la partida de Sanadorlí.
  - Prolongación sur de la calle Issac Albéniz (PCV-9) hasta enlazar, a la altura del colegio existente, con la calle Ausias March, contribuyendo a definir el sistema básico de supermanzanas.
  - La ampliación del carrer de Peñíscola (PCV-15.1), con la finalidad de mejorar su capacidad de distribución intermodal de tráficos.
- c. En la zona de nuevo desarrollo del Ensanche norte del núcleo central (Sector SR-ND-01 POVET):
  - La prolongación de la Avenida Marqués de Benicarló (PCV-10) hasta enlazar, con la Avenida de Cataluña, conformando una ronda urbana de primer rango en esta zona de la ciudad.
  - La prolongación septentrional de la Avenida de Yecla (PCV-11) entre la Avenida de Méndez Núñez y la nueva ronda antes explicitada.
  - Itinerario peatonal que cruza el ensanche norte de este a oeste (PCV-12), entre el Polideportivo cubierto (PQD 08) y el frente litoral.
- d. En la zona de nuevo crecimiento del norte de la CN-340, prolongación de la calle Ulldecona (PCV-13) hasta enlazar con el Cementerio, como principal elemento viario estructurante.

- e. En el desarrollo del nuevo Polígono Comarcal de Innovación junto al actual Polígono Industrial de Collet, propuesta de anillo viario (PCV-14) que resuelva la penetración a este espacio y ejerzade distribuidor primario de los flujos internos.
  - f. Ampliación del tramo de Carrer de Peñíscola que discurre por la zona rural protegida por riesgo de inundación (ZRP-RI-01) hasta enlazar con el término municipal de Peñíscola (PCV-15.2).
2. Proyectar una red básica de distribución intermodal, complementaria a la destinada al transporte motorizado privado, donde el transporte público y los modos no motorizados asuman un rol determinante en la distribución de los desplazamientos, mediante la aplicación de las siguientes medidas:
- a. Penalización del tráfico motorizado de largo recorrido en el interior de la ciudad evitando la excesiva continuidad de sentidos de circulación y reduciendo sustancialmente los carriles destinados a este modo de desplazamiento.
  - b. Reducir la presencia del vehículo en el espacio público eliminando el estacionamiento en la vía y concentrándolo en las vías perimetrales de las supermanzanas y en los aparcamientos disuasorios propuestos.
3. Diseño de la red de modos no motorizados (peatonal y bicicleta) uniendo todos los elementos de centralidad. La propuesta de movilidad contemplada por el PGOE, plantean otras escalas de conectividad no motorizada entre destinos:
- a. Red independiente de uso exclusivo tanto para recorridos cercanos (motivos laborales) como para largo recorrido (ocio, recreo y turismo).
  - b. Red compartida de coexistencia con prioridad para peatones y ciclistas, en los que la velocidad de los modos motorizados se adapte al peatón.
  - c. Red compartida con plataformas segregadas, incorporando mecanismos multimodales en todas las arterias pertenecientes a la red básica de distribución en transporte motorizado.

Estas propuesta de red de tráfico no motorizado, contribuye el refuerzo y ampliación del carácter peatonal que ya posee el casco histórico de la ciudad.

4. Implantación de un sistema de transporte público fiable y eficiente. Sobre las propuestas del PMUS -dos líneas que den una cobertura equilibrada mediante el uso de microbuses- el Plan General de Ordenación Estructural plantea su mejora mediante la conexión con la Estación del Ferrocarril, de manera que se facilite la creación del Centro Intermodal de Transportes y se potencie el uso del transporte público interurbano en los movimientos desde/hacia Benicarló. Así mismo se propone el mantenimiento del recorrido de la playa hacia Peñíscola con una buena frecuencia y la modificación del recorrido actual por Passeig de Ferreres Bretó, en atención a su carácter céntrico y de uso festivo (con cortes de circulación con cierta frecuencia).

- **Implantación de sistemas de reducción del ruido del tráfico rodado.**

Sobre aquellos sistemas viarios en los que no sea posible, mediante las actuaciones concretas establecidas, la reducción de los niveles sonoros que presentan en la actualidad, se deberán establecer medidas encaminadas a la disminución de su incidencia sonora, establecidas por el Plan Acústico Municipal, que son las siguientes:

- La ejecución de Pantallas Acústicas.
- La definición de zonas 30
- La limitación de acceso a vehículos pesados en periodos nocturnos o a zonas sensibles.
- La sustitución de firmes por asfaltos más silenciosos, utilización de pavimentos fonoabsorbentes, y control de los firmes existentes.
- La sustitución de semáforos por rotondas.
- La reducción de anchuras de calzada.

- **Ordenación integral de actividades.**

Con la finalidad de ordenar y controlar las actividades generadoras de ruido, existentes y las propuestas, y de conformidad con lo establecido por el Plan Acústico Municipal, se deberán tomar las siguientes medidas:

- Realización de campañas de inspección y control de las condiciones acústicas de los locales y de las actividades generadoras de ruido.
- Controles aleatorios a motocicletas y ciclomotores.
- Restricciones en el otorgamiento de licencias en Zonas Acústicamente Saturadas.
- Exigencia de estudios acústicos, de conformidad con lo regulado en el artículo 36 de la Ley 7/2002, para los proyectos de actividades que conforme a la Ley 6/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de prevención, calidad y control ambiental de actividades en la Comunitat Valenciana, o norma que la sustituya, estén sujetos a autorización ambiental integrada, licencia ambiental o declaración responsable por incumplimiento de la condición relativa a ruido y vibraciones establecida en el anexo III de la citada ley.

- **Declaración como "Zona Acústicamente Saturada" del entorno del puerto Deportivo de Benicarló.**

De conformidad con lo regulado en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, el Plan Acústico Municipal propone la declaración como "Zona Acústicamente Saturada" el Entorno del Puerto Deportivo de Benicarló.

El presente Estudio, asume la propuesta del PAM, y propone, en base al estudio acústico realizado, la **Declaración del Entorno del Puerto Deportivo de Benicarló como Zona Acústicamente Saturada- ZAS**.

La Declaración como ZAS, supondrá, tal y como regula la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, en su artículo 30, la posibilidad de adoptar las siguientes medidas:

- a. Suspender la concesión de licencias de actividad que pudiesen agravar la situación.
  - b. Establecer horarios restringidos para el desarrollo de las actividades responsables, directa o indirectamente, de los elevados niveles de contaminación acústica.
  - c. Prohibir la circulación de alguna clase de vehículos o restringir su velocidad, o limitar aquélla a determinados horarios, de conformidad con las otras administraciones competentes.
  - d. Cualesquiera otras que se consideren adecuadas para reducir los niveles de contaminación acústica.
- **Cumplimiento de la regulación establecida en la Ordenanza Municipal del Ruido.**

#### 5.1.2. MEDIDAS PREVENTIVAS.

- **Fomento del transporte público y del transporte no motorizado (peatonal y ciclista).**

Además de las medidas específicas adoptadas por el Plan General de Ordenación Estructural, destinadas a la implantación de una red transporte público, más eficaz y eficiente, así como la reordenación de los flujos de la ciudad, de manera que se consolide una red integrada con los modos peatonal y ciclista, se podrán establecer otras medidas y campañas para el fomento del uso de transporte público y redes no motorizadas por parte de la población: campañas de información a la ciudadanía, implantación de sistemas para gestión de incidencias y mejora de las redes, programas de sensibilización en centros educativos, implantación de sistemas de alquiler de bicicletas, mejora de áreas de estacionamiento y almacenamiento en posiciones cercanas a actividades y equipamientos..etc.

- **Campaña de Sensibilización del Ruido en el municipio de Benicarló.**

Con carácter general el Ayuntamiento de Benicarló, desarrollará actividades, campañas y actuaciones destinadas a sensibilizar a la ciudadanía de la importancia de la reducción del nivel de ruido en la ciudad, como medida de mejora de su calidad ambiental. En este sentido se realizarán las siguientes actuaciones:

- Campaña de encuestas a los ciudadanos de Benicarló para analizar la molestia ocasionada por el ruido en la ciudad y su relación con las principales fuentes de ruido, que pueda servir como punto de partida para elaborar planes de acción y plantear propuestas de mejora.

- Campañas informativas, sobre la concepción del ruido como contaminante en la ciudad.
  - Inserción de información sobre la contaminación acústica en la página web del Ayuntamiento.
  - Edición de buenas prácticas para combatir el ruido que pueden aplicar los ciudadanos.
  - Introducción de beneficios fiscales sobre el impuesto de circulación para los residentes que se decanten por vehículos híbridos o eléctricos.
  - Creación de una figura administrativa específica que atienda y agilice las gestiones de la ciudadanía en esta materia.
  - Dar cumplimiento al Código Técnico de la Edificación y a la NBE-CA-88 "normativa básica de edificación: condiciones acústicas de los edificios"
- **Establecimiento de medidas para la ordenación pormenorizada de los ámbitos, con incidencia directa en la movilidad de la ciudad.**

El Plan General de Ordenación Estructural de Benicarló, con la finalidad de mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad, y por consiguiente de reducción de la incidencia sonora en los viarios distribuidores de los futuros desarrollos, adopta, entre otros, los siguientes criterios y objetivos, a contemplar por los instrumentos de desarrollo que establezcan la ordenación pormenorizada de los distintos ámbitos:

- Se garantizará una accesibilidad universal, adecuada, de calidad y segura en los diferentes ámbitos del sector.
- Se priorizará la movilidad blanda con dominio de las redes de recorridos por peatones con el diseño de itinerarios seguros.
- Se garantizará la integración de los carriles bici.
- La definición de las redes de movilidad tendrá que asegurar la conectividad con los principales polos de movilidad que puedan generar un número elevado de desplazamientos, como paradas de transporte colectivo, equipamientos comunitarios, ámbitos comerciales o espacios libres.
- Se procurará una esmerada planificación de la movilidad que minimice y racionalice los desplazamientos habituales con el objetivo de llegar a un modelo de impacto ambiental y paisajístico mínimo, eficiente energéticamente y poco contaminante.
- El aparcamiento en la calle será el mínimo posible y a dentro del inmueble no más del necesario.
- Se recomienda que el número de plazas de aparcamiento en el espacio público, no exceda de lo que resulte del 50% del número de unidades de vivienda.

## 5.2. MEDIDAS ESPECÍFICAS.

Con carácter específico para aquellos ámbitos en zonas urbanizadas o zonas de nuevo desarrollo, que presentan incidencias sonoras derivadas de las afecciones de la Autopista AP7 y de la Carretera N-340, se adoptarán medidas específicas, con la finalidad de garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos por la legislación vigente.

En este sentido, se vuelve a manifestar, que las afecciones derivadas del paso de la actual Carretera N-340, están basados en un mapa estratégico de ruido que aún no contemplaba la puesta en explotación de la Variante de la N340, que viene a aliviar de tráfico el viario actual y a pacificar los flujos existentes. Se consideran por consiguiente que las incidencias sobre los sectores que dan frente a este sistema viario serán inferiores a las evaluadas en el presente estudio, pero aun así, y debido a que este viario aún no presenta un diseño adecuado a su nuevo carácter de vía urbana, se deben valorar específicamente las afecciones existentes y tomar las medidas correctoras base a los valores resultantes.

Se establecen las siguientes medidas específicas para los sectores con afecciones acústicas:

### a. Con respecto a los sectores de reforma interior en zonas urbanizadas:

- SR-RI-01 Batra I.

El instrumento de desarrollo que establezca su ordenación pormenorizada deberá elaborar estudio acústico, con la finalidad de valorar la incidencia sonora del paso de la Carretera N-340 y establecer las medidas correctoras necesarias para garantizar el mantenimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos.

- SR-RI-02 Batra II.

El instrumento de desarrollo que establezca su ordenación pormenorizada deberá elaborar estudio acústico, con la finalidad de valorar la incidencia sonora del paso del ferrocarril y establecer las medidas correctoras necesarias para garantizar el mantenimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos.

- SI-RI-01

El instrumento que desarrolle la ordenación pormenorizada del sector deberá garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el frente a la Carretera N-340, mediante la localización de áreas ajardinadas que integren las zonas que presentan valores por encima de los exigidos durante el periodo diurno.

- ST-RI-01

El instrumento de desarrollo que establezca su ordenación pormenorizada deberá elaborar estudio acústico, con la finalidad de valorar la incidencia sonora del paso de la Carretera N-340 y establecer las medidas correctoras necesarias para garantizar el mantenimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos. El estudio realizado, deberá analizar la incidencia sonora de este viario en el uso comercial propuesto, teniendo en cuenta el periodo de actividad comercial previsto.

- ST-RI-02

El instrumento de desarrollo que establezca su ordenación pormenorizada deberá elaborar estudio acústico, con la finalidad de valorar la incidencia sonora del paso de la Carretera N-340 y establecer las medidas correctoras necesarias para garantizar el mantenimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos. El estudio realizado, deberá analizar la incidencia sonora de este viario en el uso comercial, teniendo en cuenta el periodo de actividad comercial previsto.

**b. Con respecto a los sectores de las zonas de nuevo desarrollo:**

- SR-ND-02

El instrumento de desarrollo que establezca su ordenación pormenorizada deberá elaborar estudio acústico, con la finalidad de valorar la incidencia sonora del paso de la Carretera N-340 y establecer las medidas correctoras necesarias para garantizar el mantenimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos.

- SR-ND-08

El instrumento de desarrollo que establezca su ordenación pormenorizada deberá elaborar estudio acústico, con la finalidad de valorar la incidencia sonora del paso de la Carretera N-340 y establecer las medidas correctoras necesarias para garantizar el mantenimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos.

- SR-ND-09

El instrumento de desarrollo que establezca su ordenación pormenorizada deberá elaborar estudio acústico, con la finalidad de valorar la incidencia sonora del paso de la Carretera N-340 y establecer las medidas correctoras necesarias para garantizar el mantenimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos.

- SR-ND-10

El instrumento de desarrollo que establezca su ordenación pormenorizada deberá elaborar estudio acústico, con la finalidad de valorar la incidencia sonora del paso de la Carretera N-340 y establecer las medidas correctoras necesarias para garantizar el mantenimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos.

- SI-ND-01

Este sector no presenta incidencias acústicas de relevancia. Sin embargo, estas se producen en el frente a la Carretera N340, donde se detecta la presencia de edificación existente, asociadas al paso de la Carretera N-340. Se deberá elaborar estudio acústico pormenorizado que evalúe la afección real existente y adopte las medidas correctoras adecuadas para garantizar el mantenimiento de los objetivos de calidad en los terrenos que conforman el frente a la Carretera N340. En cualquier caso, se deberá garantizar la correcta transición entre los usos industriales y usos residenciales colindantes localizando áreas ajardinadas y actividades terciario-

comerciales, que actúen a modo de espacios de transición entre los dos usos dominantes.

- SI-ND-02

Este sector no presenta incidencias sonoras debido al paso de la Autopista AP7, evaluadas en periodo diurno, sin embargo, se detectan afecciones acústicas en el periodo nocturno. En el supuesto de desarrollo de una actividad que exceda en su horario temporal del periodo diurno, se deberá realizar estudio acústico, para evaluar las incidencias del paso de la Autopista AP7 sobre la misma y tomar las medidas correctoras adecuadas para garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

- SI-ND-03

Este sector no presenta incidencias sonoras debido al paso de la Autopista AP7, evaluadas en periodo diurno, sin embargo, se detectan afecciones acústicas en el periodo nocturno. En el supuesto de desarrollo de una actividad que exceda en su horario temporal del periodo diurno, se deberá realizar estudio acústico, para evaluar las incidencias del paso de la Autopista AP7 sobre la misma y tomar las medidas correctoras adecuadas para garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica

En cualquier caso, será obligatorio, la elaboración de estudio acústico, con la finalidad de valorar la incidencia sonora del paso de la Variante de la N-340 por el sur del sector.

### 5.3. PLAN DE SEGUIMIENTO

Con la finalidad del correcto desarrollo e implantación del Plan Acústico Municipal, la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica y el Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, establecen la necesidad de elaborar un Plan de Seguimiento y Control del Programa de Actuación, así como la Revisión del Plan Acústico Municipal que deberá realizarse y aprobarse según el procedimiento indicado por la Ley, al menos, cada 5 años.

El objetivo del Plan de Seguimiento es garantizar la efectividad de las medidas correctoras establecidas, mediante la medición en continuo de los niveles sonoros (monitorizado) o mediante campañas de muestreo programadas.

El presente Estudio, asume el Plan de Seguimiento y Control establecido por el PAM, y de conformidad con lo establecido por la legislación vigente, establece las siguientes recomendaciones a contemplar por el Ayuntamiento:

1. Acciones formativas del personal municipal responsable del seguimiento de la contaminación acústica del municipio.

2. Adquisición de equipos de medida por parte municipal para la realización de campañas de control y seguimiento.

Se realizarán mediciones en continuo y puntuales que evidencien la evolución de los niveles sonoros del municipio. Estas medidas sonoras, estarán repartidas por todo el ámbito objeto de estudio (zonas urbanizadas y zonas de nuevo desarrollo y contemplarán, al menos la información relativa al punto de medición, zona, fecha, niveles sonoros equivalentes y fuente sonora.

Se deberán realizar, al menos, dos mediciones estacionales completas durante los próximos 5 años. Así mismo se deberán realizar y valorar las siguientes acciones:

- Informe mensual del número de denuncias de vecinos afectados.
- Grado de cumplimiento de los horarios de cierre de las actividades nocturnas.
- Informe mensual del número de multas por exceso de velocidad y los medios para reducirlas.

3. Seguimiento y actualización del diagnóstico acústico municipal ante cambios significativos de las condiciones existentes de tráfico tras la aplicación de las medidas recogidas en el Estudio Acústico.

Como resultado de las mediciones realizadas, el municipio emitirá un informe anual de niveles sonoros, que deberá estar a disposición del ciudadano, tal y como establece el artículo 5 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

En función de los resultados obtenidos se propondrán nuevas acciones.



# 6

## PLANOS

### SITUACION ACTUAL:

- EA-1. PAM: PLANO SÍNTESIS DE NIVELES SONOROS (LDEN). ALTURA 4M. FUENTE DE RUIDO TRÁFICO TOTAL
- EA-2. PAM: PLANO DE CALIFICACION. NIVELES SONOROS SEGÚN USOS DEL SUELO.
- EA-3. PAM: PLANO DE CONFLICTO LAeq DÍA Y LAeq NOCHE.
- EA-4. SERVIDUMBRES ACÚSTICAS ASOCIADAS A LA AUTOPISTA AP-7 Y A LA CARRETERA N-340.
  - EA-4.1 AUTOPISTA AP-7.
  - EA-4.2 CARRETERA N-340.

### SITUACION PROPUESTA:

- EA-5. PGOE: DELIMITACION DE AREAS ACUSTICAS Y OBJETIVOS DE CALIDAD.
- EA-6. PGOE: COMPATIBILIDAD DE LA PROPUESTA DE NUEVAS ZONAS DE DESARROLLO CON LOS NIVELES DE RUIDO EXISTENTES Y LOS FOCOS DE RUIDO DEL ENTORNO.
  - EA-6.1 CONFLICTOS DIURNOS.
  - EA-6.2 CONFLICTOS NOCTURNOS

