



**PLANES DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE
LAS CARRETERAS DEPENDIENTES DE LA
JUNTA DE COMUNIDADES DE
CASTILLA – LA MANCHA.**

**CM-10, CM-42, CM-45, CM-1002, CM-1007,
CM-1008, CM-101, CM-3166, CM-40, CM-
4003, CM-401, CM-4008, CM-4010 y CM-
4013 (TOLEDO, CIUDAD REAL Y
GUADALAJARA)**

RESUMEN

OCTUBRE 2018

INDICE

1.- RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN.....	1
1.1.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	1
1.2.- OBJETO.....	1
1.3.- DESARROLLO DEL PLAN DE ACCIÓN.....	2
1.3.1.- CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA SELECCIÓN DE LAS ZONAS MÁS EXPUESTAS AL RUIDO.....	2
1.4.- ANÁLISIS DE LAS ZONAS MÁS EXPUESTAS.....	2
1.5.- PROPUESTA DE ACTUACIÓN.....	5
1.6.- PRIORIZACIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS.....	10
1.7.- COSTE DE LAS SOLUCIONES PROPUESTAS.....	10
1.8.- ESTRATEGIA A LARGO PLAZO.....	11
1.9.- CONCLUSIÓN.....	11

1.- RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN

1.1.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

La Dirección General de Carreteras y Transportes de la Junta de Castilla – La Mancha abordó la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de aquellas carreteras que tienen una circulación de vehículos mayor de 3 millones al año, acorde a lo establecido en la legislación de aplicación. En el DOCM número 214, de 3 de noviembre de 2016, se publicó anuncio por el que se sometían a información pública los Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras autonómicas CM-4013, CM-1002, CM-42, CM-4010, CM-101 y CM-4008. Estos Mapas Estratégicos de Ruido, mencionados fueron aprobados por Resolución de 27/12/2016, de la Dirección General de Carreteras y Transportes. Posteriormente, en el DOCM número 3, de 4 de enero de 2017, se publicó anuncio por el que se iniciaba el proceso de información pública de los trabajos de elaboración de los planes de acción de las carreteras dependientes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (2016/14251). Aprobándose dicho Plan de Acción con fecha 23 de febrero de 2017.

Posteriormente, el Servicio Regional de Conservación de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla - La Mancha aprobó la elaboración de la actualización de los mapas estratégicos de ruido (3ª Fase) de aquellas carreteras que tienen una circulación anual mayor de 6.000.000 y 3.000.000 vehículos al año, acorde con lo establecido en la legislación de aplicación. Las carreteras estudiadas han sido las siguientes, en diferentes tramos: CM-10, CM-42, CM-45, CM-1002, CM-1007, CM-1008, CM-101, CM-3166, CM-40, CM-4003, CM-401, CM-4008, CM-4010 y CM-4013 (TOLEDO, CIUDAD REAL Y GUADALAJARA).

Tras la redacción de los MER, estos fueron sometidos al preceptivo procedimiento de información pública. El anuncio por el que se inicia el proceso de información pública de los trabajos de elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de las carreteras mencionadas, que se publicó en el DOCM, núm. 174, de 7 de septiembre de 2017, abriéndose un plazo de 30 días hábiles para la presentación de alegaciones. Finalizado este plazo se recibieron alegaciones que fueron tenidas en cuenta y contestadas, aprobándose los mapas estratégicos de ruido de las carreteras mencionadas dependientes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, mediante Resolución de 16/10/2017, de la Dirección General de Carreteras y Transportes.

1.2.- OBJETO

El objeto del presente documento es presentar el Plan de Acción contra el Ruido para las carreteras: CM-10 del p.k. inicial 0+000 al p.k. final 4+200, CM-42 del p.k. inicial 0+000 al p.k. final 24+300, CM-42 del p.k. inicial 78+700 al p.k. final 88+200, CM-45 del p.k. inicial 0+000 al p.k. final 1+900, CM-1002 del p.k. 1+000 al p.k. final 4+000, CM-1007 del p.k. inicial 0+000 al 3+500, CM-1008 del p.k. inicial 0+000 al p.k. final 1+200; CM-101 del p.k. inicial 0+000 al p.k. final 9+500, CM-3166 del p.k. inicial 0+000 al p.k. final 6+000, CM-40 del p.k. inicial 17+500 al p.k. final 20+500, CM-40 del p.k. inicial 20+500 al p.k. final 23+000, CM-4003 del p.k. inicial 0+000 al p.k. final 9+500, CM-401 del p.k. inicial 3+900 al p.k. final 14+900, CM-4008 del p.k. inicial 0+500 al p.k. final 9+000, CM-4010 del p.k. inicial 0+000 al p.k. final 5+500, CM-4013 del p.k. inicial 0+000 al p.k. final 3+000; de acuerdo con el 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. Tomando el Plan de Acción como un instrumento que

puede ser tanto de carácter preventivo como corrector, y que tiene por objeto afrontar globalmente los aspectos relativos a la contaminación acústica, así como fijar acciones prioritarias para el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.

1.3.- DESARROLLO DEL PLAN DE ACCIÓN

Al elaborar el Plan de Acción se describen las tareas realizadas para determinar las zonas más expuestas al ruido con el objetivo de reducir la contaminación acústica existente en dichas zonas.

1.3.1.- CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA SELECCIÓN DE LAS ZONAS MÁS EXPUESTAS AL RUIDO.

Se ha seguido el criterio de delimitación de zonas densamente pobladas en las cuales la tipología de edificios de uso residencial dispersos no se contempla. Para poder incluir dicha tipología de edificios, en primer lugar se suma la población expuesta en las zonas seleccionadas según los indicadores Ld, Le y Ln debe ser de al menos el 50% del total de la UME. Se justifica que el resto de población se encuentra en viviendas residenciales dispersas.

En los casos que existan, se considerarán los edificios sensibles expuestos a niveles de ruido superiores al límite correspondientes (centros de enseñanza, 60 dB(A) día; centros sanitarios, 50 dB(A) noche), acorde a lo establecido en el Anexo II, del Real Decreto 1367/2007 (por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas) Tabla A, Objetivos de Calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

1.4.- ANÁLISIS DE LAS ZONAS MÁS EXPUESTAS.

El objetivo de este apartado es describir las zonas más expuestas al ruido, previamente seleccionadas a partir de los criterios técnicos definidos anteriormente, sobre las que posteriormente se evaluará la viabilidad de las posibles medidas correctoras a implantar con objeto de reducir la afección acústica.

A continuación se muestra el resultado global del análisis del grado de afección realizado en las unidades del mapa de las diferentes carreteras:

Indicador población afectada	Edificios sensibles afectados	
	SI	NO
Mayor de 500	ALTA	ALTA
Entre 200 y 500	ALTA	MEDIA
Entre 100 y 200	MEDIA	BAJA
Menor de 100	BAJA	BAJA

Tabla 1: Grado de afección. Según "Criterios y condiciones técnicas para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de la Red del Estado. 2ª Fase 2012", del ministerio de Fomento

UME	Carretera	Zona expuesta	Indicador de población afectada	Edificios sensibles afectados	Grado de Afección
CM-10	CM-10	ZE1: Guadalajara	15	NO	BAJO
CM-42-1	CM-42	ZE2: Montalva	0	NO	BAJO
		ZE 3: Nambroca	0	NO	BAJO
		ZE4: Almonacid de Toledo	0	NO	BAJO
CM-42-2		ZE5: Villafranca de los Caballeros	0	NO	BAJO
CM-45	CM-45	ZE6: Ciudad Real	0	NO	BAJO
		ZE7: Vallehermoso	0	NO	BAJO
CM-1002	CM-1002	ZE 8: Marchamalo	0	NO	BAJO
		ZE9: Pol. Ind. Henares	0	NO	BAJO
CM-1007	CM-1007	ZE10: Cabanillas	0	NO	BAJO
		ZE11_ Barrio de la Estación	0	NO	BAJO
CM-1008	CM-1008	ZE12_ Azuqueca	0	NO	BAJO
CM-101	CM-101	ZE13_ Rio Henares	0	NO	BAJO
		ZE14_ Fontanar	0	NO	BAJO
CM-3166	CM-3166	ZE15_ Alcázar de San Juan	0	NO	BAJO
		ZE16_ FFCC	0	NO	BAJO
		ZE17_ Campo de Criptana	0	NO	BAJO
CM-40-1	CM-40	ZE18_ Argés	0	NO	BAJO
		ZE19_ Cobisa	0	NO	BAJO
CM-40-2		ZE20_ Burguillos	0	NO	BAJO

UME	Carretera	Zona expuesta	Indicador de población afectada	Edificios sensibles afectados	Grado de Afección
CM-4003	CM-4003	ZE21_URb.Cuesta del Águila	0	NO	BAJO
		ZE22_Santa Clara	0	NO	BAJO
		ZE23_Bargas	0.23	NO	BAJO
		ZE24_Dehesilla Almendrillo	0	NO	BAJO
CM-401	CM-401	ZE25_Polideportivo Guadamur	0	NO	BAJO
		ZE26_Guadamur p.k.10+000 a 11+000	0	NO	BAJO
		ZE27_Guadajaraz	0	NO	BAJO
		ZE28_p.k.500 a 7+000. Argés	0	NO	BAJO
		ZE29- Cerro de los Palos	0	NO	BAJO
CM-4008	CM-4008	ZE30:El Pradillo	0.6	NO	BAJO
		ZE31_Ugena-Carranque	0.6	NO	BAJO
		ZE32_Illescas	6.75	NO	BAJO
CM-4010-1	CM-4010	ZE 33: Illescas p.k.0+000	0	NO	BAJO
ZE 34: Yeles		0	NO	BAJO	
CM-4010-2		ZE35_Esquivias	0	NO	BAJO
CM-4013	CM-4013	ZE 36: p.k. 0+100 a 0+490.	0	NO	BAJO
		ZE 37: p.k. 0+490 a 0+810.	0	NO	BAJO

Tabla 2: Análisis de Grado de Afección en Zonas Expuestas.

Del análisis de las tablas anteriores se concluye que no es necesario considerar ninguna propuesta de actuación por no cumplirse los criterios técnicos del Plan de Acción.

Como excepción a lo comentado, se considerará la afección a la ZE3 en Nambroca por una alegación realizada al Plan de Acción anterior.

Asimismo se debería estudiar la posibilidad de aplicar medidas correctoras en la ZE8, fundamentalmente en Marchamalo, donde la carretera estudiada es una travesía. Y aunque el grado de afección es bajo, se han realizando sendas alegaciones a los Mapas Estratégicos de Ruido aprobados hasta la fecha. Algo similar ocurre con la ZE30.

1.5.- PROPUESTA DE ACTUACIÓN

En este apartado se describen las soluciones que se plantean en las zonas más expuestas al ruido anteriormente detectadas, las cuales son objeto de estudio del presente Plan de Acción, con objeto de reducir los niveles sonoros. En este sentido y en cuanto a las soluciones para minimizar el impacto acústico en las zonas más expuestas al ruido, el Ministerio de Fomento en el documento, "Criterios y condiciones técnicas para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de la red del Estado. 3ª fase 2015", recoge en virtud de la viabilidad de las soluciones, 3 posibles tipos de actuaciones a contemplar en la redacción de los Planes de Acción:

1. Instalación de pantallas acústicas.
2. Actuaciones sobre el pavimento de la vía.
3. Actuaciones complejas.

Seguidamente se muestra un resumen de las medidas correctoras planteadas inicialmente en este Plan de Acción en las zonas más expuestas identificadas anteriormente.

UME	Carretera	Zona expuesta	Grado de Afección	Medida Correctora	Zona de actuación (pp.kk)
CM-10	CM-10	ZE1: Guadalajara	BAJO	No se considera	-
CM-42-1	CM-42	ZE2: Montalva	BAJO	No se considera	-
		ZE 3: Nambroca	BAJO	No se considera	-
		ZE4: Almonacid de Toledo	BAJO	No se considera	-
CM-42-2		ZE5: Villafranca de los Caballeros	BAJO	No se considera	-
CM-45	CM-45	ZE6: Ciudad Real	BAJO	No se considera	-
		ZE7: Vallehermoso	BAJO	No se considera	-
CM-1002	CM-1002	ZE 8: Marchamalo	BAJO	Actuación compleja	-
		ZE9: Pol. Ind. Henares	BAJO	No se considera	-
CM-1007	CM-1007	ZE10: Cabanillas	BAJO	No se considera	-
		ZE11_ Barrio de la Estación	BAJO	No se considera	-
CM-1008	CM-1008	ZE12_ Azuqueca	BAJO	No se considera	-

UME	Carretera	Zona expuesta	Grado de Afección	Medida Correctora	Zona de actuación (pp.kk)
CM-101	CM-101	ZE13_Rio Henares	BAJO	No se considera	-
		ZE14_Fontanar	BAJO	No se considera	-
CM-3166	CM-3166	ZE15_Alcázar de San Juan	BAJO	No se considera	-
		ZE16_FFCC	BAJO	No se considera	-
		ZE17_Campo de Criptana	BAJO	No se considera	-
CM-40-1	CM-40	ZE18_Argés	BAJO	No se considera	-
		ZE19_Cobisa	BAJO	No se considera	-
CM-40-2		ZE20_Burguillos	BAJO	No se considera	-
CM-4003	CM-4003	ZE21_URb.Cuesta del Águila	BAJO	No se considera	-
		ZE22_Santa Clara	BAJO	No se considera	-
		ZE23_Bargas	BAJO	No se considera	-
		ZE24_Dehesilla Almendrillo	BAJO	No se considera	-
CM-401	CM-401	ZE25_Polideportivo Guadamur	BAJO	No se considera	-
		ZE26_Guadamur p.k.10+000 a 11+000	BAJO	No se considera	-
		ZE27_Guadajaraz	BAJO	No se considera	-
		ZE28_p.k.500 a 7+000. Argés	BAJO	No se considera	-
		ZE29- Cerro de los Palos	BAJO	No se considera	-
CM-4008	CM-4008	ZE30:El Pradillo	BAJO	Asfalto Fonoabsorbente	0+400 a 0+900
		ZE31_Ugena-Carranque	BAJO	No se considera	-
		ZE32_Illescas	BAJO	No se considera	-
CM-4010-1	CM-4010	ZE 33: Illescas p.k.0+000	BAJO	No se considera	-
		ZE 34: Yeles	BAJO	No se considera	-
CM-4010-2		ZE35_Esquivias	BAJO	No se considera	-

UME	Carretera	Zona expuesta	Grado de Afección	Medida Correctora	Zona de actuación (pp.kk)
CM-4013	CM-4013	ZE 36: p.k. 0+100 a 0+490.	BAJO	No se considera	-
		ZE 37: p.k. 0+490 a 0+810.	BAJO	No se considera	-

Tabla 3: Resumen de medidas correctoras planteadas para cada zona Expuesta.

A continuación se detalla para cada zona expuesta seleccionada anteriormente la actuación propuesta teniendo en cuenta las características técnicas y de viabilidad. Además, se han tenido en cuenta las zonas ZE 3 y ZE 30 que aunque no superan el 50% de población afectada, se han tenido en cuenta en base a las alegaciones presentadas.

Propuesta en CM-10: Zona expuesta ZE1: Guadalajara

En esta UME, en la zona expuesta ZE1, no hay población expuesta por encima de 55 dB(A) según el indicador Lnoche. Tampoco se localizan edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente (centros de enseñanza, 60 dB(A) durante el día; centros sanitarios, 50 dB(A) durante la noche).

Como conclusión en esta zona expuesta no se ha considerado ninguna medida correctora, ya que su análisis detallado ha permitido comprobar que no existe ninguna zona que supere los criterios técnicos establecidos...

Propuesta en CM-42-2: Zona expuesta ZE3: Nambroca

Al no rebasar el 50% de la población afectada en ningún caso, no se consideraría a priori ninguna propuesta de actuación, por no cumplirse los criterios técnicos expuestos en el Plan de Acción. Por tanto, esta zona (residencial aislado "Altos de Nambroca" ubicada en un entorno rural) no es objeto de estudio de ninguna propuesta de actuación.

Como conclusión en esta zona expuesta no se ha considerado ninguna medida correctora, ya que su análisis detallado ha permitido comprobar que no existe ninguna zona que supere los criterios técnicos establecidos.

Propuesta en CM-45: Zona expuesta ZE6: Ciudad Real

En esta UME, aunque se observan datos de población expuesta en ZE6 por encima de 55 dB(A) según el indicador Lnoche, y se corresponde con el criterio de que más del 50% de la población de la UME esté afectada, se observa que, aunque las tipologías de edificaciones de uso residencial se localizan totalmente dispersas, y por tanto no se cumple el criterio de zona densamente pobladas, ya existe una pantalla acústica.

En la zona expuesta no se localiza la existencia de edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente (centros de enseñanza, 60 dB(A) durante el día; centros sanitarios, 50

dB(A) durante la noche).

Como conclusión en esta zona expuesta no se ha considerado ninguna medida correctora, ya que su análisis detallado ha permitido comprobar que no existe ninguna zona que supere los criterios técnicos establecidos.

Propuesta en CM-1002: Zona expuesta ZE8: Marchamalo

El área de actuación se ubica en un entorno plenamente urbano, caracterizado por viviendas de uso residencial. Los edificios se encuentran muy próximos a la carretera, dificultando la implantación de medidas correctoras como pantallas acústicas simples, que no serían efectivas, ni viables. El tráfico rodado está limitado a velocidad de 40 km/h y cuenta con elementos como pasos de peatones sobreelevados. En el caso del asfalto fonoabsorbente, no sería una medida muy efectiva ya que la velocidad en el tramo ya es de 40 km/h, y una medida de este tipo es efectiva en tramos donde la velocidad es mayor.

Por tanto, en esta zonas más expuesta la medida correctora más adecuada sería llevar a cabo una actuación compleja (variante de población recogida en el III Plan Regional de Carreteras de Castilla – La Mancha 2015-2026) que podría desviar el tráfico y con ello el problema.

Propuesta en CM-1007: Zona expuesta ZE11: Barrio de la Estación

En esta UME, aunque se observan datos de población expuesta en ZE11 por encima de 55 dB(A) según el indicador Lnoche, la tipología de edificaciones existentes son de uso residencial-militar y se localizan dispersas con respecto a otro tipo de edificación en la zona, no cumpliéndose el criterio de zona densamente poblada. El tráfico rodado está restringido a 50 km/hora. No se localizan edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente (centros de enseñanza, 60 dB(A) día; centros sanitarios, 50 dB(A) noche). Así, en esta zona expuesta no se ha considerado ninguna medida correctora, ya que su análisis detallado ha permitido comprobar que no se cumpliría con los criterios técnicos establecidos.

Propuesta en CM-1008: Zona expuesta ZE12: Azuqueca

En esta UME, se observan datos de población expuesta en ZE12 por encima de 55 dB(A) según el indicador Lnoche, lo que propició la instalación de dos pantallas acústicas, que junto a la menor cota que las viviendas, las aíslan acústicamente. El tráfico rodado está restringido a 90 km/hora. No se localizan edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente (centros de enseñanza, 60 dB(A) día; centros sanitarios, 50 dB(A) noche). En esta zona expuesta no se ha considerado ninguna medida correctora adicional.

Propuesta en CM-40-1: Zona expuesta ZE19: Cobisa

En esta UME, aunque se observan datos de población expuesta en ZE19 por encima de 55 dB(A) según el indicador Lnoche, actualmente existen medidas de protección acústica como la pantalla acústica en el p.k. 19+650 al 20+050. No se localizan edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente, por lo que no se ha considerado ninguna medida correctora, por su existencia previa.

Propuesta en CM-4008: Zona expuesta ZE30: El Pradillo

Aunque en la zona expuesta de esta UME se encuentra sólo un 7,18% de población afectada por niveles mayores de 55 dB(A) de Lnoche. Y no se cumplirían los criterios establecidos, si existe una alegación al PAR y MER anteriores. Por lo que se opta por actuar en la zona, de la urbanización “El Pradillo”, donde la velocidad en este tramo es de 70 km/h. Así en los PAR de las fases anteriores se propuso la ubicación de una pantalla acústica de 200 metros lineales, desde el p.k. 0+600 al 0+800.

Sin embargo, se ha observado la complejidad de ejecución de dichas pantallas dada la proximidad de las vallas de cerramiento de las urbanizaciones, la existencia de árboles de mediano porte en las zonas de ubicación y la sensación de estrechamiento y cierre que se produciría en los conductores al circular por dicho tramo. Por ello se ha decidido descartar dicha propuesta. En sustitución y como es previsible que la velocidad media en el tramo sea superior a los 70 km/h que es la velocidad a la que está limitada el tramo y con la que se hizo el modelo acústico, se propone la ejecución de un pavimento fonoabsorbente, que para velocidades del entorno de los 80 km/h es bastante eficiente pudiendo llegar a reducirse el ruido en el entorno de los 3 a 6 dB(A). Una vez sea aplicada esta medida se comprobará su efectividad y se analizará la posibilidad de implementar medidas adicionales como la limitación de velocidad a 50 km/h en el tramo, basada en la aplicación de medidas como implementación de una señalización vertical adecuada y colocación de badenes de hormigón en el pavimento.

Propuesta en CM-4008: Zona expuesta ZE31: Ugena-Carranque

En esta UME, aunque se observan datos de población expuesta en ZE31 por encima de 55 dB(A) según el indicador Lnoche, la tipología de edificaciones de uso residencial se localizan totalmente dispersas, no cumpliéndose el criterio de zona densamente poblada. Al no localizarse la existencia de edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente, no se ha considerado ninguna medida correctora.

Propuesta en CM-4010-1: Zona expuesta ZE34: Yeles

En esta ZE, aunque se observan datos de población expuesta por encima de 55 dB(A) según el indicador Lnoche, no se localiza la existencia de edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente. Su grado de afección es bajo y como conclusión en esta zona expuesta no se ha considerado ninguna medida correctora.

Propuesta en CM-4010-2: Zonas expuestas ZE35: Esquivias

En esta UME aunque según los datos se muestra población expuesta por encima de 55 dB(A) según el indicador Lnoche, se observa que no se localizan edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente, No considerándose ninguna medida correctora, por no cumplir con los criterios técnicos establecidos.

1.6.- PRIORIZACIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS

Las medidas correctoras propuestas, en las zonas expuestas de este Plan de Acción, sirven de base para establecer un orden de prioridad de actuación de manera sencilla y coordinada desde un punto de vista técnico y económico. Se establecen tres niveles de prioridad: Alta, Media y Baja. Este nivel de prioridad cobrará un mayor sentido al recopilar todas las medidas recogidas en los Planes de Acción de todas las carreteras de la Junta de Castilla – La Mancha. El nivel de prioridad se establece en función del grado de afección, la efectividad y la viabilidad de ejecución:

En la siguiente tabla se muestra un resumen para cada zona más expuesta, donde se han previsto medidas que ha sido evaluada (identificada mediante ID), el nivel de prioridad en función del grado de afección, la efectividad y la viabilidad de ejecución:

UME	Carretera	Zona expuesta	Medida Correctora	Zona de Actuación (pp.kk)	Longitud Pantalla Acústica (m)	Altura Pantalla Acústica (m)	Grado de Afección	Efectividad	Viabilidad	Prioridad
CM-1002	CM-1002	ZE 8	Actuación compleja	-	-	-	BAJO	MEDIA	BAJA	BAJA
CM-4008	CM-4008	ZE 30	Asfalto fonoabsorbente	0+400 a 0+900	-	-	BAJO	MEDIA	ALTA	MEDIA

Tabla 4: Nivel de Prioridad de Actuación

1.7.- COSTE DE LAS SOLUCIONES PROPUESTAS

En este apartado del Plan de Acción se realiza una valoración económica estimada de las soluciones propuestas para cada zona más expuesta y una valoración global según el grado de prioridad.

UME	Carretera	Zona expuesta	Medida Correctora	Zona de Actuación (pp.kk)	Coste (€)	Prioridad
CM-4008	CM-4008	ZE 30: El Pradillo	Asfalto Fonoabsorbente	0+400 al 0+900	30.000	MEDIA

Tabla 5: Coste de las Actuaciones

1.8.- ESTRATEGIA A LARGO PLAZO

Tras esta recopilación, se establecería la información económica del PAR, la temporalización-priorización (corto, medio y largo plazo), de los ítems estudiados en los criterios de priorización y acciones a llevar a cabo, en función de su posible efectividad (alta, media o baja, en función de la previsión de resultados). No es objeto de este estudio el desarrollo de los proyectos constructivos específicos en los que se efectúen los estudios pormenorizados de la zona y se definan con detalle las soluciones acústicas adoptadas.

1.9.- CONCLUSIÓN

Con la realización del presente estudio se ha elaborado el Plan de Acción correspondiente a la tercera fase de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de las carreteras CM-10, CM-42, CM-45, CM-1002, CM-1007, CM-1008, CM-101, CM-3166, CM-40, CM-4003, CM-401, CM-4008, CM-4010 y CM-4013, competencia de la Junta de Castilla - La Mancha, cuyo tráfico supera los tres millones vehículos al año, de acuerdo con lo indicado en la Directiva 2002/49/CE de 25 de junio de 2002 sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, considerando alcanzados los objetivos planteados inicialmente así como los establecidos en la legislación vigente.

Tras la aprobación de los MER de tercera fase se desarrollaron los Planes de Acción contra el Ruido, cuyo proceso de información pública, se inició con el anuncio del 3 de agosto de 2018 de la Dirección General de Carreteras y Transportes, recogido en el DOCM número 158 del 13 de agosto de 2018. Su aprobación se llevó a cabo mediante Resolución del Director General de Carreteras y Transportes con fecha 17 de octubre de 2018.