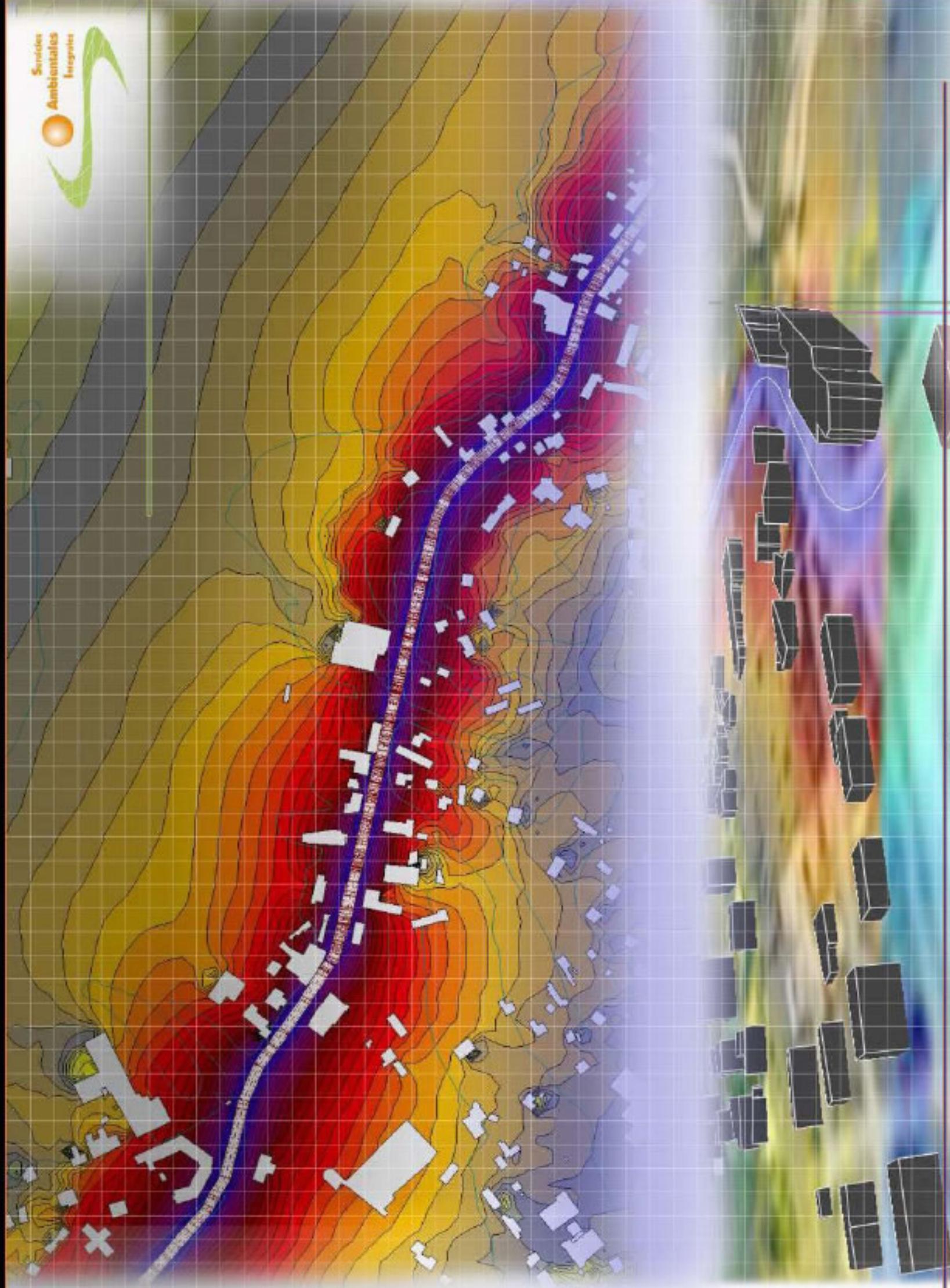




**GOBIERNO de CANTABRIA**  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,  
VIVIENDA Y URBANISMO  
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS, VIAS Y OBRAS

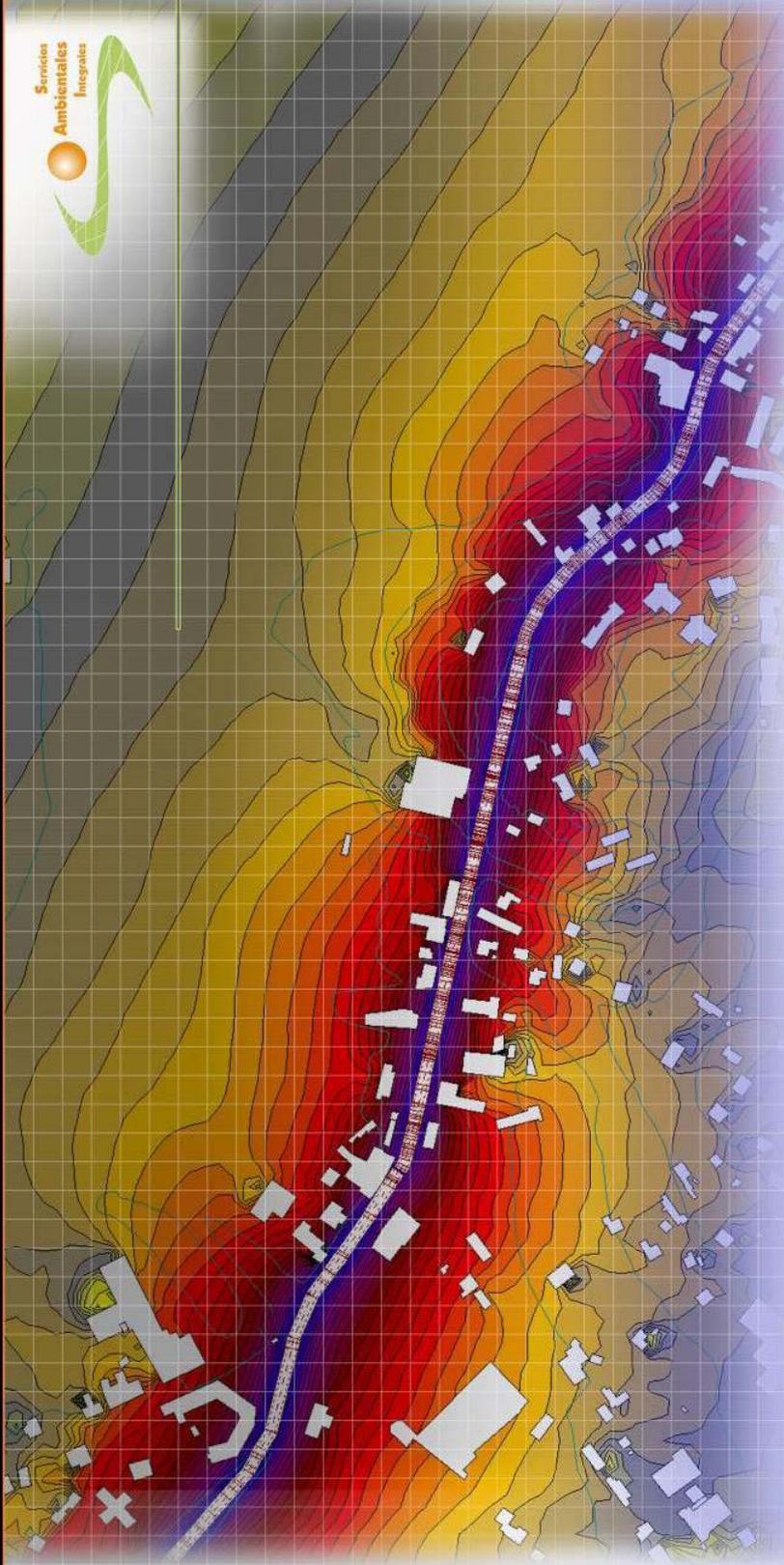


# MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO Carreteras de Cantabria

FECHA: MARZO 2009



**GOBIERNO de CANTABRIA**  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,  
VIVIENDA Y URBANISMO  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, VÍAS Y OBRAS



**MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO**  
**CARRETERA CA-130 TRAMOS 1 Y 2 (GAJO - EL EMPALME - PEÑACASTILLO)**

FECHA: MARZO 2009  
CÓDIGO: MER\_04  
REVISIÓN: 01



## ÍNDICE

### **1. INTRODUCCIÓN**

- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Objetivos y alcance del estudio
- 1.3. Objetivos del presente documento

### **2. ÁMBITO DE ESTUDIO**

- 2.1. Localización del eje viario
- 2.2. Características dimensionales
- 2.3. Índices de tráfico
- 2.4. Usos del suelo
- 2.5. Autoridades responsables

### **3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO**

### **4. RESULTADOS**

- 4.1. Tablas
- 4.2. Mapas (Información gráfica)
- 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica
- 4.4. Propuesta de medidas de reducción, control y seguimiento acústico
  - 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras
  - 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico
  - 4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido

### **5. CONCLUSIONES**

### **6. EQUIPO REDACTOR**



## 1. INTRODUCCIÓN

---

### 1.1. ANTECEDENTES

De acuerdo con la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido* (incorporación al ordenamiento jurídico español de la *Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*) es necesaria la elaboración de *Mapas Estratégicos de Ruido* en los grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los 6 millones de vehículos al año.

### 1.2. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL ESTUDIO

El objetivo del presente estudio es la elaboración del *Mapa Estratégico de Ruido*, de la *carretera Cajo-El Emplame-Peñacastillo (CA-130)*, en los tramos 1 y 2 comprendidos entre la intersección con la carretera N-611, del PK 0+000 al PK 1+740, divididos por la intersección con la N-623 en el PK 0+790.

En ambos tramos se superan los umbrales de los 6 millones de vehículos al año:

- **CA-130-1:** IMD= 17.490 Veh/día
- **CA-130-2:** IMD= 16.908 Veh/día

### 1.3. OBJETIVOS DEL PRESENTE DOCUMENTO

El objetivo de este documento es exponer de forma sintética las características, métodos de cálculo y principales resultados del mapa estratégico de ruido de la carretera de referencia. Por ello, caso de necesitar mayor información de los apartados aquí recogidos, se recomienda la consulta del mencionado estudio.



## 2. ÁMBITO DE ESTUDIO

---

### 2.1. LOCALIZACIÓN DEL EJE VIARIO

El eje viario estudiado está asociado a los tramos 1 y 2 de la carretera autonómica CA-130 a su paso por el núcleo de Peñacastillo. Estos tramos se localizan en la zona periurbana del ámbito municipal de Santander, en su margen suroccidental, lindando con el municipio de Camargo (Cantabria).

### 2.2. CARACTERÍSTICAS DIMENSIONALES

Posee una longitud total de 1.740 metros y un ancho de calzada constante de 7,3 metros, 3,65 metros para cada sentido, y arcenes en ambos márgenes de la vía de 1,35 metros de anchura. Al inicio del tramo se encuentra una intersección con la carretera N-611 mientras que en su parte final se encuentra una glorieta.

Además, otra de las características de la vía es la existencia de un carril de peatones con una longitud total de 860 metros, junto a controles de velocidad y un total de 3 semáforos.

### 2.3. ÍNDICES DE TRÁFICO

El índice de Intensidad Medio Diario (IMD) de tráfico, según informaciones aportadas por la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria*, se establece en 19.431 veh/día para el tramo 1 y de 16.092 veh/día para el 2, con iguales porcentajes de distribuciones de tráfico de:

- De 24.00 a 8.00 horas; **7%** del IMD
- De 8.00 a 20.00 horas; **80%** del IMD
- De 20.00 a 24.00 horas; **13%** del IMD

Y con un porcentaje constante de vehículos pesados del 7 y 4 % respectivamente.

### 2.4. USOS DEL SUELO

El tipo de uso de suelo que se encuentra dentro del ámbito de estudio, tal y como recoge la *Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Santander sobre protección del medio*



*ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones, se corresponde con una situación de actividad de Áreas residenciales con servicios terciarios no comerciales y hospitalarios. Los niveles de ruido máximos permitidos para esta área de actividad son de 55 dB para el índice asociado a la molestia durante el día “ $L_{dia}$ ” (de 08.00 a 22.00 horas) y de 45 dB para el índice asociado a la molestia durante la noche “ $L_{noche}$ ” (de 22.00 a 08.00 horas), ambos expresados como dB con ponderación tipo (A): (dB(A)).*

## 2.5. AUTORIDADES RESPONSABLES

Las Autoridades responsables del suministro de los datos necesarios para la realización del presente estudio se refieren a la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras* del **Gobierno de Cantabria**, especialmente el Servicio de Carreteras Autonómicas cuyos datos se exponen a continuación:

### **Dirección General de Carreteras, Vías y Obras**

#### ***Servicio de Carreteras Autonómicas***

*Dirección: C/ Lealtad 23*

*Ciudad: Santander*

*C.P: 39002*

*Teléfono: 942 20 88 66*

*Fax: 942 20 88 29*



### 3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO

---

Para el cálculo de los niveles de ruido procedentes del tráfico rodado se ha empleado la **norma francesa NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)** tal y como establece la legislación de referencia para el tráfico rodado. Dicha norma ha sido aplicada a través de un software técnico de simulación acústica procedente de la empresa alemana Datakustik; **Computer Aided Noise Abatement (CADNA-A)**.

Con la ayuda de este software, y gracias a un modelado del entorno preciso, se pueden determinar los niveles de ruido causados por una fuente emisora cualquiera, diferenciando básicamente entre el ruido procedente de industrias, aeronaves, tráfico rodado y ferroviario. Además, junto a la norma francesa descrita, se han tenido también en cuenta las indicaciones recogidas en la *Recomendación de la Comisión de 6 de agosto de 2003 relativa a las Orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario, y los datos de emisiones correspondientes*.

En el caso del cálculo de la población afectada se puede decir que la estimación está 'sobrevalorada' por cuanto se ha tenido en cuenta el total de personas que habitan en un edificio cualquiera de los afectados una vez se han conocido los niveles de ruido incidentes. De esta forma, no se han distribuido las personas en los edificios de acuerdo a las fachadas más o menos expuestas, sino que se ha computado el total de personas que habitan en los mismos. Así, dado que la mayoría de los edificios afectados son unifamiliares, se cree que la estimación no afectará en gran medida a la situación real.



## 4. RESULTADOS

A continuación se adjuntan los resultados obtenidos a partir del desarrollo del mapa estratégico de ruido a escala 1:5.000, expresando la cantidad de población afectada por niveles superiores a 55 dB del índice  $L_{den}$  y de 45 dB del índice  $L_{noche}$ .

### 4.1. TABLAS

Dadas las características dimensionales del ámbito de estudio, asociadas a un tramo bastante reducido, se ha realizado un estudio detallado de la *Unidad de Mapa Estratégico*<sup>1</sup> (UME) ocupado por la CA-130, tramos 1 y 2, ayudado en gran medida por la escala de trabajo utilizada.

Índice asociado a la molestia global, 24 h. ( $L_{den}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	2.631	26	106
60-64	1.650	16	84
65-69	1.259	13	55
70-74	783	8	28
>75	126	1	5

Tabla con valores referidos al índice " $L_{den}$ "

Índice asociado a la molestia durante el período noche ( $L_n$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
50-54	1.731	17	91
55-59	1.434	14	56
60-64	852	9	36
65-69	288	3	11
>70	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_n$ "

Tal y como se recoge en las tablas anteriores, la población afectada dentro de la UME CA-130 (tramos 1 y 2) por niveles asociados a la molestia global ( $L_{den}$ ) superiores a los 55 dB es de 2.631 personas. Sin embargo estas cifras de afectados disminuyen considerablemente a medida que los niveles son mayores. De este modo, con unos niveles de ruido superiores a los 65 dB, y para el mismo índice  $L_{den}$ , el número de afectados se reduce

<sup>1</sup> Tipo de organización de los mapas estratégicos de ruido. En este caso la UME se refiere a un *gran eje viario* que, dado lo reducido de sus características dimensionales, abarca todo el ámbito de estudio. Otros tipos de UMEs se refieren a aglomeraciones, grandes ejes ferroviarios y grandes aeropuertos.



hasta las 1.259 personas afectadas, 783 en el caso de que los niveles sean superiores a 70 dB e inferiores a 75 dB. Por encima de 75 dB existe un grupo de 126 afectados derivados de un total de 5 edificios afectados según los datos acústicos resultantes.

En el caso del índice asociado a la molestia durante el período nocturno ( $L_{noche}$ ), indicador de ruido que hace referencia a la posible alteración del sueño, las personas afectadas para niveles superiores a los 50 dB son significativamente menores que las afectadas para el índice anterior, siendo su área de afección también menor. De esta forma los individuos afectados se estiman en 1.731, 1.434 en el caso de que los niveles de ruido sean superiores a los 55 dB y 288 personas si dichos niveles se encuentran por encima de los 65 dB. Para niveles aún superiores, es decir de más de 70 dB, no se encuentra ningún individuo ni edificio afectado dentro de la UME CA-130.

Junto a las tablas anteriores, a continuación se representan las asociadas al índice diurno ( $L_d$ ) y vespertino ( $L_e$ ), cumpliendo así con el resto de requisitos legales expuestos en la legislación de referencia.

Índice asociado a la molestia durante el día, ( $L_d$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	1.912	19	75
60-64	1.760	18	96
65-69	1.153	12	51
70-74	765	8	25
>75	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_d$ "

Índice asociado a la molestia durante la tarde, ( $L_e$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	1.642	16	65
60-64	1.578	16	88
65-69	940	9	42
70-74	351	4	13
>75	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_e$ "



Las tablas que se muestran a continuación contienen información sobre el número de viviendas, personas y áreas sensibles (hospitales y colegios), dependiendo de los rangos de niveles que establece la legislación de referencia, *R.D. 1513/2005 en su Anexo VI, Información que debe comunicarse al Ministerio de Medio Ambiente*. Junto con estos datos también se aportan otros relacionados con la superficie comprendida por estos mismos niveles.

UME	Longitud (metros)	L <sub>den</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-130	1.740	>55	0.438	1	26	0	3
		>65	0.126	1	13	0	0
		>75	0.026	0	1	0	0

UME	Longitud (m)	L <sub>noche</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-130	1.740	>50	0.276	1	17	0	1
		>55	0.147	1	14	0	0
		>65	0.020	0	3	0	0



#### **4.2. MAPAS (INFORMACIÓN GRÁFICA)**

---

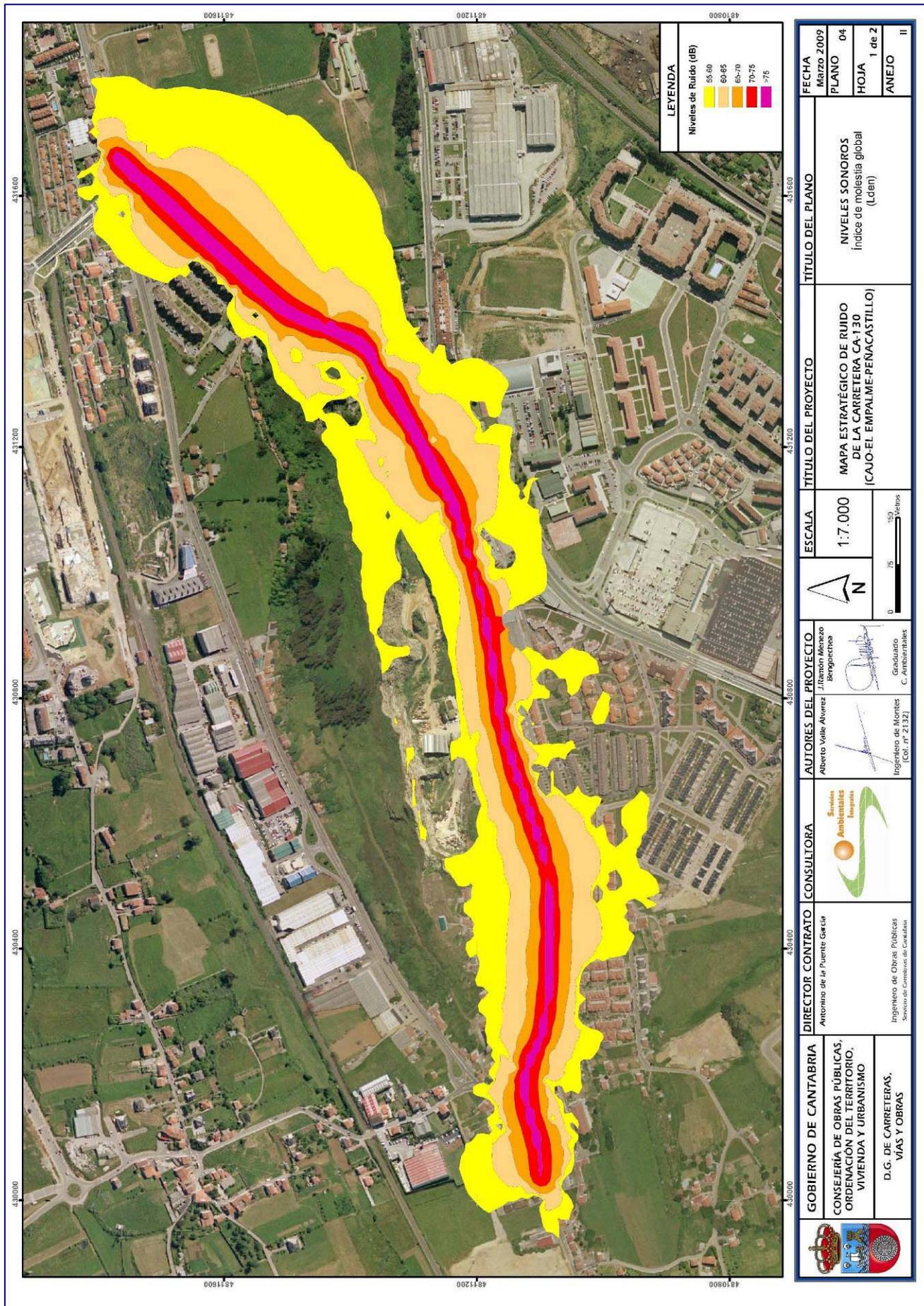
Los mapas que se presentan a continuación representan los *niveles sonoros* obtenidos para los índices de cálculo asociados a la molestia global y nocturna ( $L_{den}$ , y  $L_{noche}$ ), según requisitos de la normativa legal.

Debido a que dichos mapas (junto con el mapa del *Apartado 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica*) son meras reducciones del formato original (Din A-3), se advierte que la escala numérica, en estos casos, no se corresponde con la representación gráfica asociada. Por este motivo se advierte la consulta de la escala gráfica adjunta.



**Mapa Niveles Sonoros; Molestia Global ( $L_{den}$ )**

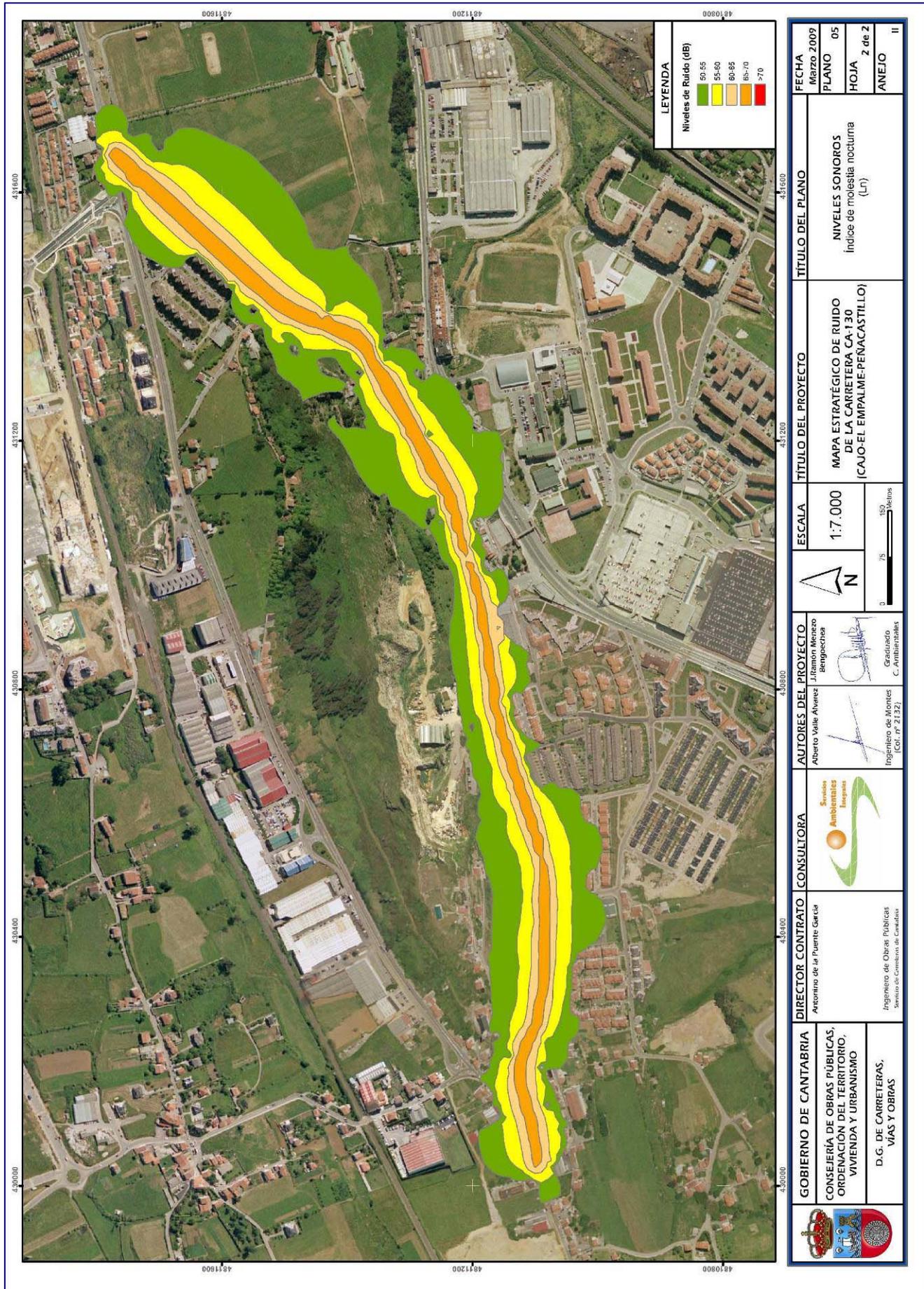
---





**Mapa Niveles Sonoros; Molestia durante la noche ( $L_n$ )**

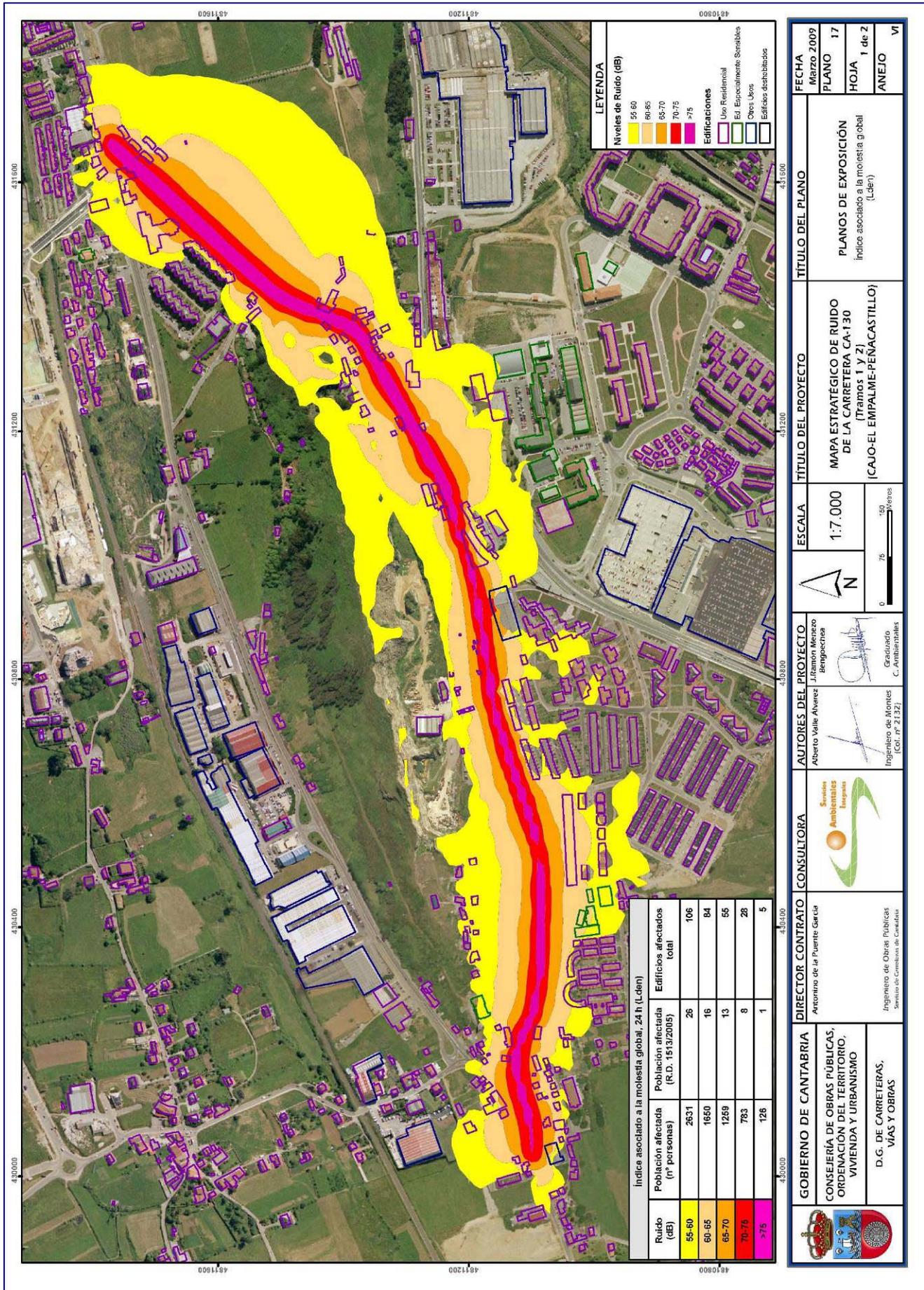
---





**Mapa de Exposición; Molestia global ( $L_{den}$ )**

---

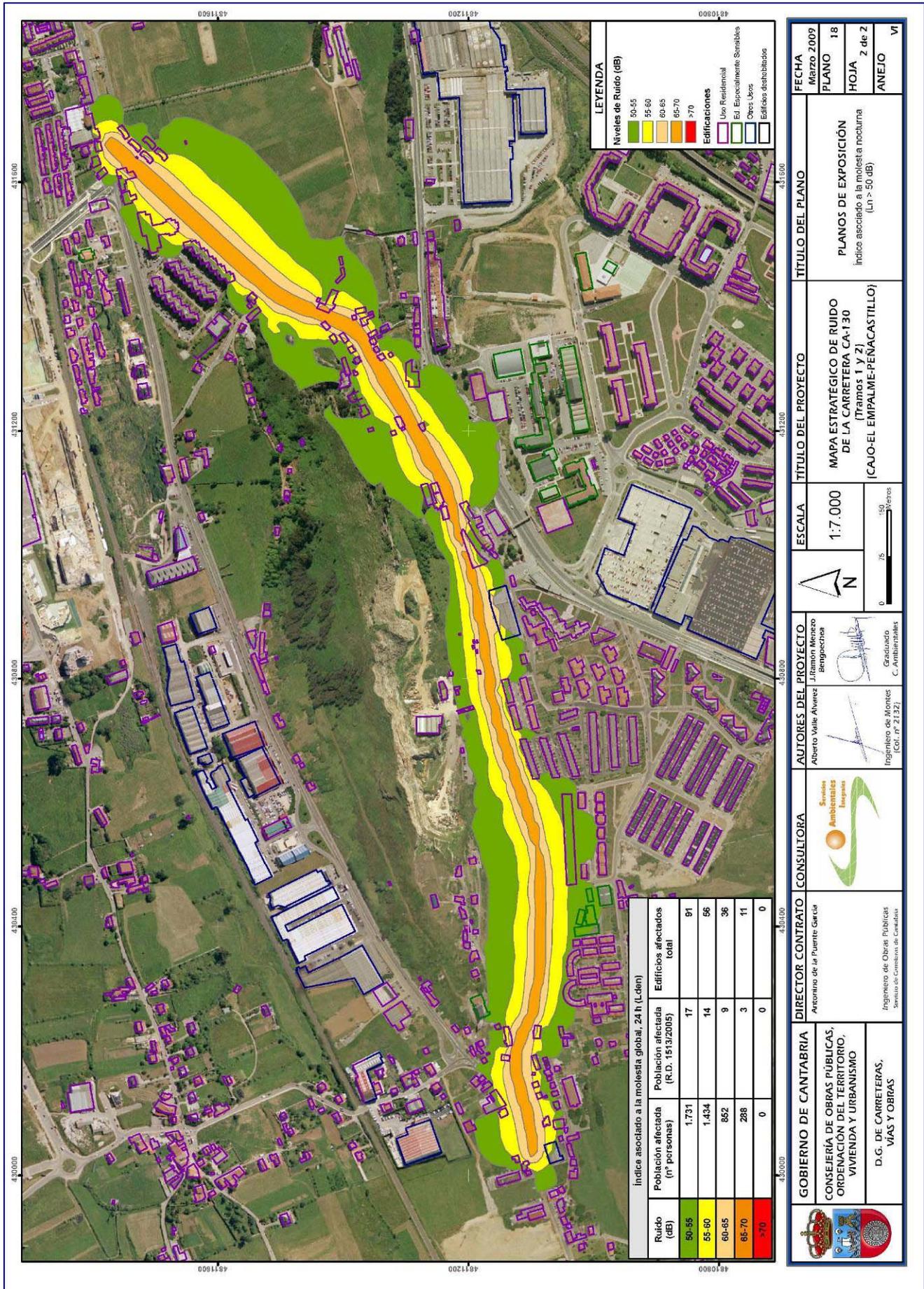


<b>FECHA</b> Marzo 2009	<b>TÍTULO DEL PLANO</b> 17	<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-130 (Tramos 1 y 2) (CAJO-EL EMPALME-PEÑACASTILLO)	<b>ESCALA</b> 1:7.000	<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez Jiframón Menisco Berengueria	<b>CONSULTORA</b> Servicios Ambientales Integrales	<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García
<b>PLANO</b>	<b>HOJA</b> 1 de 2	<b>ESCALA</b> 1:7.000				<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y URBANISMO
<b>ANEJO</b> VI	<b>Índice asociado a la molestia global (Lden)</b>	<b>ESCALA</b> 0 75 150 metros		<b>Ing. de Montes (C.O. nº 2124)</b>		<b>D.G. DE CARRETERAS, VÍAS Y OBRAS</b>



**Mapa de Exposición; Molestia durante la noche ( $L_n$ )**

---





#### 4.3. PROPUESTA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Dentro del articulado del *Real Decreto 1367/2007 referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*, aparecen las directrices para la *delimitación de zonas de servidumbre acústica (Art. 8)*.

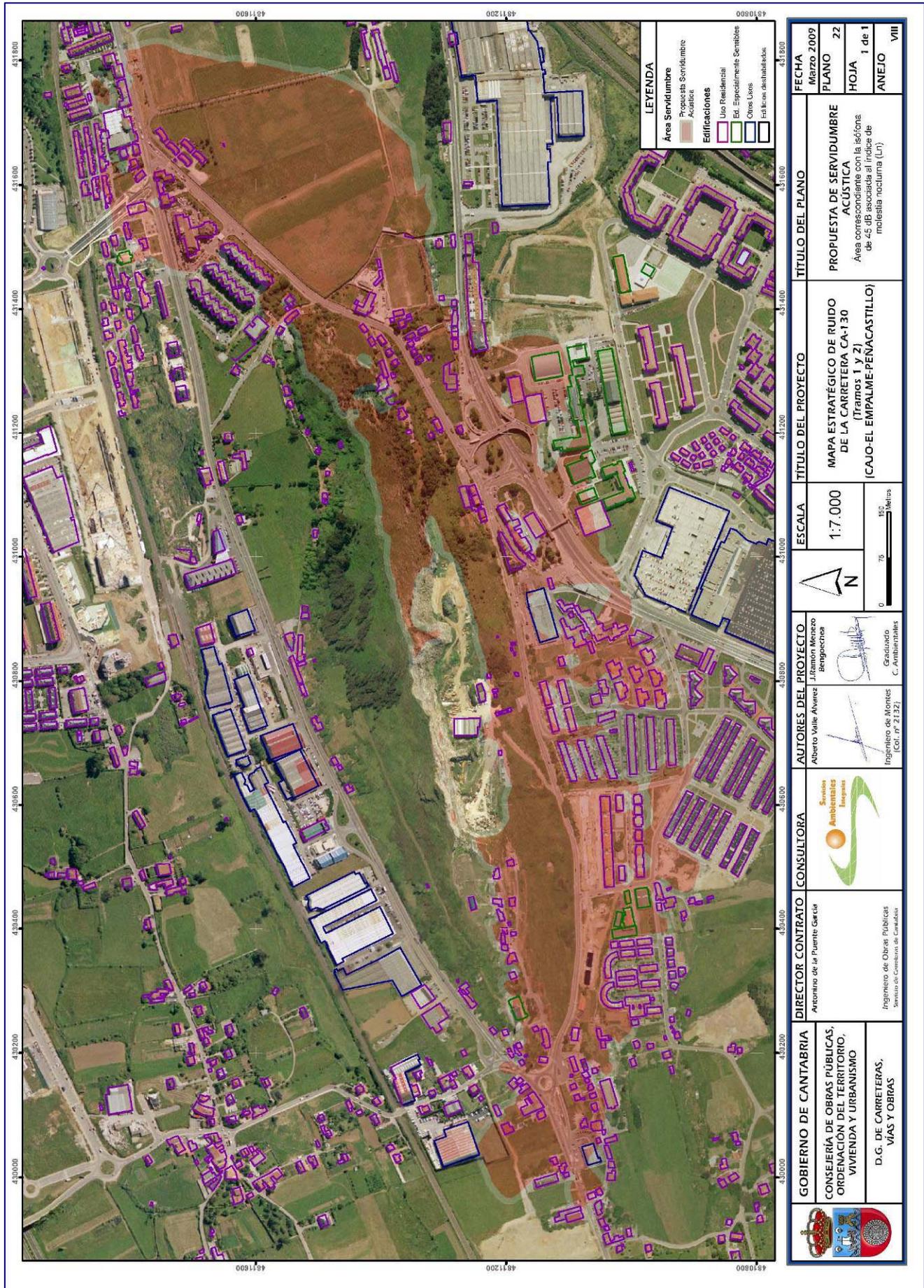
En dicho artículo se cita que *“Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán por la administración competente para la aprobación de mapas de ruido de infraestructuras [...]”*. Por este motivo se han establecido, de un modo orientativo, los límites del área de servidumbre acústica de acuerdo a las especificaciones recogidas en los *Reales Decretos 1367/2007 y 1513/2005*.

El área resultante ocupa una extensión de 54.1 ha (0,541 km<sup>2</sup>) y posee una distancia máxima de aproximadamente 300 metros desde el eje de la carretera hasta la zona más alejada del perímetro obtenido ( $L_{\text{noche}} > 45$  dB) tal y como se puede observar en el *Anejo VIII- Propuesta de Servidumbre Acústica* que se puede consultar en la memoria.

A continuación se recoge el mapa donde se representa dicho área.

**Mapa de Propuesta de Servidumbre Acústica**

---



<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> <b>CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,</b> <b>ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,</b> <b>VIVIENDA Y URBANISMO</b>  <b>D. G. DE CARRETERAS,</b> <b>VÍAS Y OBRAS</b>		<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García Ingeniero de Obras Públicas Servicio de Contratos de Cantabria	<b>CONSULTORA</b> 	<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez Jifamón Menzies Berengueria Graduado C. Ambientales  Ing. Roberto de Montes (COT. nº 2124)	<b>ESCALA</b> 1:7.000 	<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-130 (Tramos 1 y 2) (CAJO-EL EMPALME-PEÑACASTILLO)	<b>TÍTULO DEL PLANO</b> PROPUESTA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA Área correspondiente con la isofona de 45 dB asociada al índice de molestia nocturna (Ln)	<b>FECHA</b> Marzo 2009 <b>PLANO</b> 22 <b>HOJA</b> 1 de 1 <b>ANEJO</b> VIII
--	--	--	-----------------------	---	------------------------------	---	--	---



#### 4.4. PROPUESTA DE MEDIDAS DE REDUCCIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO ACÚSTICO

##### 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras

A continuación se expone una primera valoración de las distintas opciones de actuación a juicio del equipo redactor y teniendo en cuenta la realidad particular del tramo estudiado y su entorno. En cualquier caso, para su propuesta final será preciso elaborar estudios específicos en la zona de afección.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS PREVENTIVAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Regulación del tráfico</i>	Media	Alto	La mejora en la gestión del tráfico es un aspecto fundamental, sin embargo en este caso se trata de un vial muy condicionado por el desarrollo urbano circundante.
<i>Colocación de pavimento fono-absorbente</i>	Alta	Medio	Puede lograr reducir el nivel de ruido generado por el tráfico, sin embargo su efecto en las viviendas más cercanas posiblemente no sea suficiente.
<i>Reducción de los límites de velocidad</i>	Baja	Alto	La velocidad teórica ya está reducida al tratarse de un tramo urbano.
<i>Control del cumplimiento de los límites de velocidad (por ejemplo: radar)</i>	Alta	Alto	Se constata el aparente incumplimiento de los límites de velocidad.
<i>Propuesta de viales alternativos</i>	Baja	Alto	El desarrollo urbanístico del entorno limita esta opción.
<i>Otras medidas o incentivos reglamentarios o económicos</i>	Baja	Bajo	No existe constancia de experiencias en situaciones similares.
Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS CORRECTORAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Colocación de pantallas acústicas</i>	Baja	Alto	La ubicación de las viviendas junto a la carretera dificulta su colocación.
<i>Mejora de las condiciones de aislamiento acústico de las fachadas</i>	Baja	Alto	Requeriría estudios detallados para cada vivienda del tipo de aislamiento acústico y de los cerramientos.



#### 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico

Para poder mejorar el conocimiento de la realidad acústica del ámbito de estudio durante un período concreto determinado, y una vez ha sido realizado el cálculo mediante el programa de simulación acústica CADNA-A, se proponen una serie de puntos de control sónico estratégicos que coinciden con aquellos lugares donde los niveles de ruido son mayores. De esta manera se podrán obtener mediciones *in situ* sobre aquellos lugares más desfavorables en cuanto a los niveles de ruido existentes.

Para ello se han elegido cuatro puntos bien diferenciados con las características geográficas que se describen a continuación;

		Coordenadas UTM*
Punto 1	X:	431542
	Y:	4811670
	Z= 1,7 m	
Punto 2	X:	431392
	Y:	4811437
	Z= 1,7 m	
Punto 3	X:	431032
	Y:	4811213
	Z= 1,7 m	
Punto 4	X:	430421
	Y:	4811029
	Z= 1,7 m	

\* Proyección UTM: Elipsoide internacional de 1924. Datum Europeo 1950,

En la tabla que se muestra se describen las características geográficas concretas de los puntos propuestos para el seguimiento acústico del ámbito de la carretera CA-130 con referencia espacial X, Y y Z, siendo éste último el relativo a las alturas sobre el nivel del suelo.



#### **4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido**

De acuerdo a las especificaciones recogidas en la *Ley 37/2003 de Ruido*, en su *Sección III-Art. 16* se expone que *“Los mapas de ruido habrán de revisarse y, en su caso, modificarse cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación”*.

Así pues la próxima revisión del mapa estratégico de ruido calculado para los tramos 1 y 2 de la carretera CA-130 deberá ser durante el año 2012, es decir, cinco años después de la fecha prevista por la Directiva para su elaboración y posterior aprobación.



## 5. CONCLUSIONES

---

Con la realización del presente documento se consideran alcanzados los objetivos planteados inicialmente por la Dirección del contrato así como los estipulados en las correspondientes legislaciones de referencia vigentes para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido.



## 6. EQUIPO REDACTOR

---

### DIRECTOR DEL CONTRATO

ANTONINO DE LA PUENTE

(Ingeniero de Coordinación de Obras, Conservación y Explotación)  
Servicio de Carreteras Autonómicas

### AUTORES DEL ESTUDIO

ALBERTO VALLE ÁLVAREZ

(Ingeniero de Montes)

*Nº Coleg. 2132*

J. RAMÓN MENEZO BENGOCHEA

(Graduado en Ciencias Ambientales)

***Servicios Ambientales Integrales del Norte (SAI)***

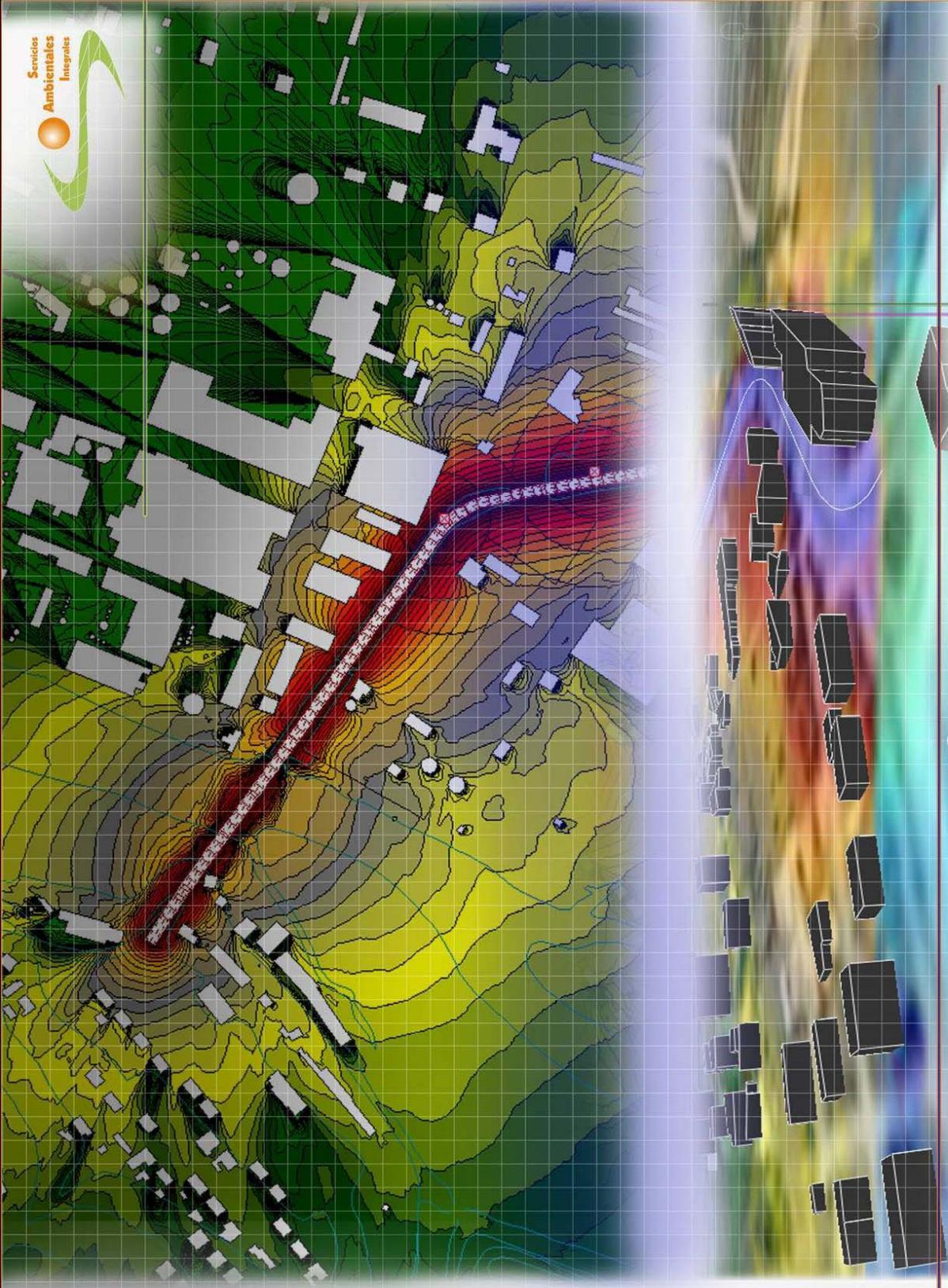


**SERVICIOS AMBIENTALES INTEGRALES  
DEL NORTE, S.L.**

*C/ Trasmiera, 8 Bajo, 2ºB  
CP. 39005 Santander (Cantabria)  
Tlfn: 942 039 555*



**GOBIERNO de CANTABRIA**  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,  
VIVIENDA Y URBANISMO,  
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS, VIAS Y OBRAS



**MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO**  
**CARRETERA CA-131-1 (BARREDA-LA REVILLA)**

FECHA: MARZO 2009  
CÓDIGO: MER\_03(01)  
REVISIÓN: 01



## ÍNDICE

### **1. INTRODUCCIÓN**

- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Objetivos y alcance del estudio
- 1.3. Objetivos del presente documento

### **2. ÁMBITO DE ESTUDIO**

- 2.1. Localización del eje viario
- 2.2. Características dimensionales
- 2.3. Índices de tráfico
- 2.4. Usos del suelo
- 2.5. Autoridades responsables

### **3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO**

### **4. RESULTADOS**

- 4.1. Tablas
- 4.2. Mapas (Información gráfica)
- 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica
- 4.4. Propuesta de medidas de reducción, control y seguimiento acústico
  - 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras
  - 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico
  - 4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido

### **5. CONCLUSIONES**

### **6. EQUIPO REDACTOR**



## 1. INTRODUCCIÓN

---

### 1.1. ANTECEDENTES

De acuerdo con la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido* (incorporación al ordenamiento jurídico español de la *Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*) es necesaria la elaboración de *Mapas Estratégicos de Ruido* en los grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los 6 millones de vehículos al año.

### 1.2. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL ESTUDIO

El objetivo del presente estudio es la elaboración del *Mapa Estratégico de Ruido*, de la **carretera Barreda – La Revilla (CA-131-1)**, en el tramo comprendido entre la intersección con la N-611 (PK 0+000) y la intersección con la CA-132 (PK 0+800) en el límite municipal de los términos Torrelavega y Santillana del Mar, por superarse en esta vía el umbral de los 6 millones de vehículos al año (IMD= 21.180).

### 1.3. OBJETIVOS DEL PRESENTE DOCUMENTO

El objetivo de este documento es exponer de forma sintética las características, métodos de cálculo y principales resultados del mapa estratégico de ruido de la carretera de referencia. Por ello, caso de necesitar mayor información de los apartados aquí recogidos, se recomienda la consulta del mencionado estudio.



## 2. ÁMBITO DE ESTUDIO

---

### 2.1. LOCALIZACIÓN DEL EJE VIARIO

El eje viario estudiado está asociado al tramo de la carretera autonómica CA-131-1 a su paso por los núcleos de Barreda y La Revilla. Esta carretera se encuentra entre dos Términos Municipales diferentes: el Término Municipal de Torrelavega (en su límite Oeste) y el Término Municipal de Santillana del Mar (en su límite Sur), ambos ubicados en la zona Centro-Norte de Cantabria.

### 2.2. CARACTERÍSTICAS DIMENSIONALES

Posee una longitud de 800 metros y un ancho de calzada constante de 7,1 metros, 3,55 metros para cada sentido, y arcenes en ambos márgenes de la vía de 1,45 metros de anchura. Al inicio del tramo se encuentra su intersección con la antigua carretera nacional N-611, mientras que al final del mismo se sitúa su intersección con la CA-132.

### 2.3. ÍNDICES DE TRÁFICO

El índice de Intensidad Medio Diario (IMD) de tráfico, según informaciones aportadas por la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria*, se establece en 21.180 veh/día, con porcentajes de distribuciones de tráfico de:

De 24.00 a 8.00 horas; **7%** del IMD

De 8.00 a 20.00 horas; **80%** del IMD

De 20.00 a 24.00 horas; **13%** del IMD

Y con un porcentaje constante de vehículos pesados del 3%.

### 2.4. USOS DEL SUELO

El tipo de uso de suelo que se encuentra dentro del ámbito de estudio, tal y como recoge la *Ordenanza de Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones del Ayuntamiento de Torrelavega*, se corresponde en parte con una situación de actividad de *Áreas urbanas y residencias*. Los niveles de ruido máximos permitidos para esta área de actividad son de 55 dB para el índice asociado a la molestia durante el día "Ldia" (de 08.00 a 22.00 horas) y de 45 dB para el índice asociado a la molestia durante la



noche “Lnoche” (de 22.00 a 08.00 horas), ambos expresados como dB con ponderación tipo (A): (dB(A)).

## 2.5. AUTORIDADES RESPONSABLES

Las Autoridades responsables del suministro de los datos necesarios para la realización del presente estudio se refieren a la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras* del **Gobierno de Cantabria**, especialmente el Servicio de Carreteras Autonómicas cuyos datos se exponen a continuación:

### **Dirección General de Carreteras, Vías y Obras**

#### ***Servicio de Carreteras Autonómicas***

*Dirección:* C/ Lealtad 23

*Ciudad:* Santander

*C.P:* 39002

*Teléfono:* 942 20 88 66

*Fax:* 942 20 88 29



### 3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO

---

Para el cálculo de los niveles de ruido procedentes del tráfico rodado se ha empleado la **norma francesa NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)** tal y como establece la legislación de referencia para el tráfico rodado. Dicha norma ha sido aplicada a través de un software técnico de simulación acústica procedente de la empresa alemana Datakustik; **Computer Aided Noise Abatement (CADNA-A)**.

Con la ayuda de este software, y gracias a un modelado del entorno preciso, se pueden determinar los niveles de ruido causados por una fuente emisora cualquiera, diferenciando básicamente entre el ruido procedente de industrias, aeronaves, tráfico rodado y ferroviario. Además, junto a la norma francesa descrita, se han tenido también en cuenta las indicaciones recogidas en la *Recomendación de la Comisión de 6 de agosto de 2003 relativa a las Orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario, y los datos de emisiones correspondientes*.

En el caso del cálculo de la población afectada se puede decir que la estimación está 'sobrevalorada' por cuanto se ha tenido en cuenta el total de personas que habitan en un edificio cualquiera de los afectados una vez se han conocido los niveles de ruido incidentes. De esta forma, no se han distribuido las personas en los edificios de acuerdo a las fachadas más o menos expuestas, sino que se ha computado el total de personas que habitan en los mismos. Así, dado que la mayoría de los edificios afectados son unifamiliares, se cree que la estimación no afectará en gran medida a la situación real.



## 4. RESULTADOS

A continuación se adjuntan los resultados obtenidos a partir del desarrollo del mapa estratégico de ruido a escala 1:5.000, expresando la cantidad de población afectada por niveles superiores a 55 dB del índice  $L_{den}$  y de 45 dB del índice  $L_{noche}$ .

### 4.1. TABLAS

Dadas las características dimensionales del ámbito de estudio, asociadas a un tramo bastante reducido, se ha realizado un estudio detallado de la *Unidad de Mapa Estratégico*<sup>1</sup> (UME) ocupado por la CA-131, tramo 1, ayudado en gran medida por la escala de trabajo utilizada.

Índice asociado a la molestia global, 24 h. ( $L_{den}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	177	2	62
60-64	102	1	37
65-69	57	1	20
70-74	36	0	12
>75	3	0	1

Tabla con valores referidos al índice " $L_{den}$ "

Índice asociado a la molestia durante el período noche ( $L_{noche}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
50-54	57	1	42
55-59	27	0	23
60-64	12	0	13
65-69	3	0	1
>70	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_{noche}$ "

Tal y como se recoge en las tablas, la población afectada dentro de la UME CA-131-1 por niveles asociados a la molestia global ( $L_{den}$ ) superiores a los 55 dB es de 177 personas. Sin embargo estas cifras de afectados disminuyen considerablemente a medida que los niveles son mayores. De este modo, con unos niveles de ruido superiores a los 65 dB, y para el mismo índice  $L_{den}$ , el número de afectados se reduce hasta las 57 personas afecta-

<sup>1</sup> Tipo de organización de los mapas estratégicos de ruido. En este caso la UME se refiere a un *gran eje viario* que, dado lo reducido de sus características dimensionales, abarca todo el ámbito de estudio. Otros tipos de UMEs se refieren a aglomeraciones, grandes ejes ferroviarios y grandes aeropuertos.



das, 36 en el caso de que los niveles sean superiores a 70 dB e inferiores a 75 dB. Por encima de 75 dB existe tan sólo un grupo de 3 afectados derivados de una sola vivienda afectada según los datos acústicos obtenidos en la UME CA-131-1 analizada.

En el caso del índice asociado a la molestia durante el período nocturno ( $L_{noche}$ ), indicador de ruido que hace referencia a la posible alteración del sueño, las personas afectadas para niveles superiores a los 50 dB son significativamente menores que las afectadas para el índice anterior, siendo su área de afección también menor. De esta forma los individuos afectados se estiman en 57, 27 en el caso de que los niveles de ruido sean superiores a los 55 dB y tan sólo 3 personas si dichos niveles se encuentran por encima de los 65 dB. Para niveles aún superiores, es decir de más de 70 dB, no se encuentra ningún individuo ni edificio afectado.

Junto a las tablas anteriores, a continuación se representan las asociadas al índice diurno ( $L_d$ ) y vespertino ( $L_e$ ), cumpliendo así con el resto de requisitos legales expuestos en la legislación de referencia.

Índice asociado a la molestia durante el día, ( $L_d$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	147	1	49
60-64	87	1	29
65-69	51	1	17
70-74	21	0	7
>75	3	0	1

Tabla con valores referidos al índice " $L_d$ "

Índice asociado a la molestia durante la tarde, ( $L_e$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados Total
55-59	99	1	33
60-64	57	1	19
65-69	33	0	11
70-74	3	0	1
>75	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_e$ "



Las tablas que se muestran a continuación contienen información sobre el número de viviendas, personas y áreas sensibles (hospitales y colegios), dependiendo de los rangos de niveles que establece la legislación de referencia, *R.D. 1513/2005 en su Anexo VI, Información que debe comunicarse al Ministerio de Medio Ambiente*. Junto con estos datos también se aportan otros relacionados con la superficie comprendida por estos mismos ni-

UME	Longitud (metros)	L <sub>den</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-131-1	800	>55	0,238	1	2	0	0
		>65	0,061	0	1	0	0
		>75	0,013	0	0	0	0

UME	Longitud (m)	L <sub>noche</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-131-1	800	>50	0,152	0	1	0	0
		>55	0,071	0	0	0	0
		>65	0,017	0	0	0	0

veles.



#### **4.2. MAPAS (INFORMACIÓN GRÁFICA)**

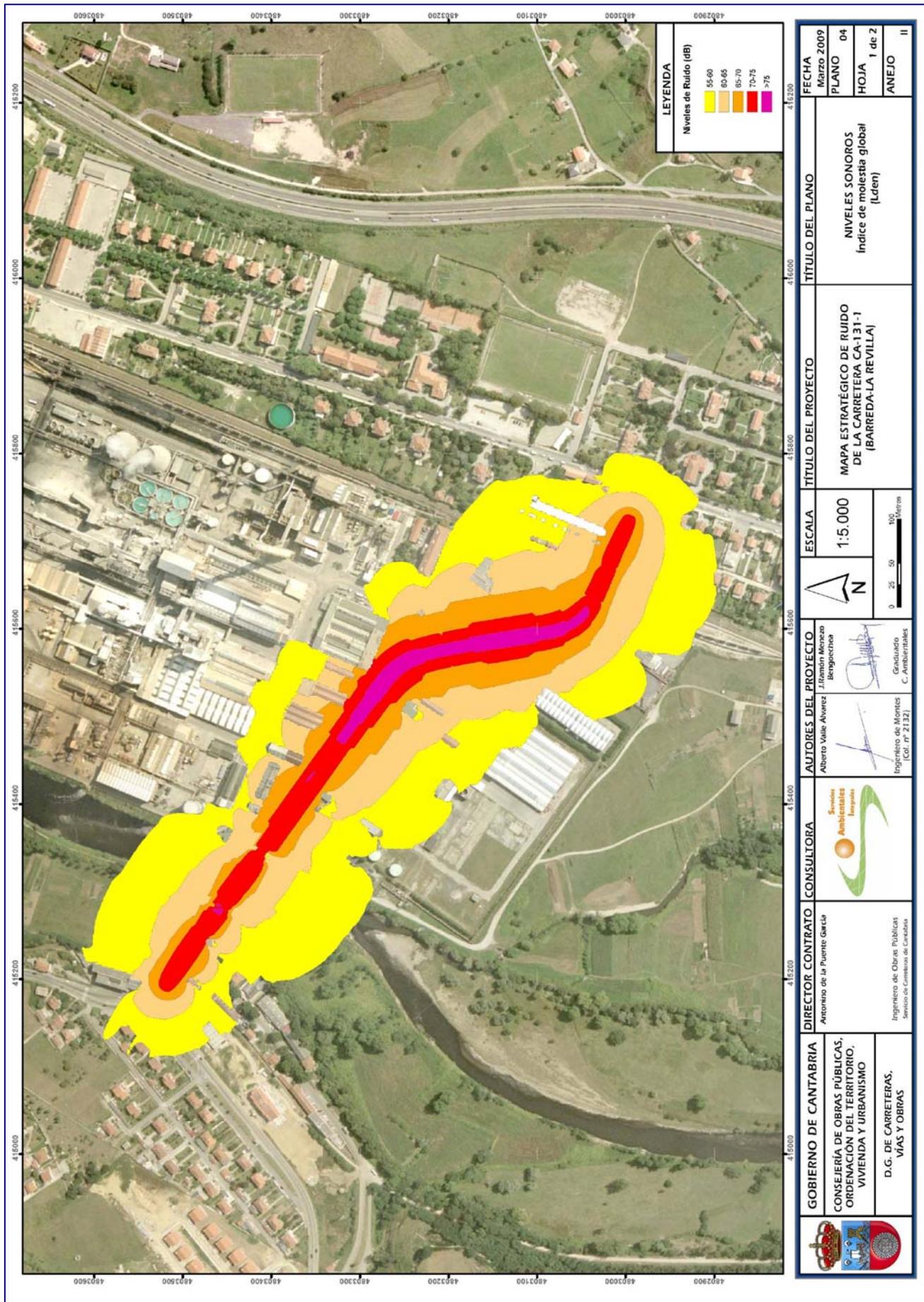
Los mapas que se presentan a continuación representan los *niveles sonoros* obtenidos para los índices de cálculo asociados a la molestia global y nocturna ( $L_{den}$ , y  $L_{noche}$ ), según requisitos de la normativa legal.

Debido a que dichos mapas (junto con el mapa del *Apartado 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica*) son meras reducciones del formato original (Din A-3), se advierte que la escala numérica, en estos casos, no se corresponde con la representación gráfica asociada. Por este motivo se advierte la consulta de la escala gráfica adjunta.



**Mapa Niveles Sonoros; Molestia Global ( $L_{den}$ )**

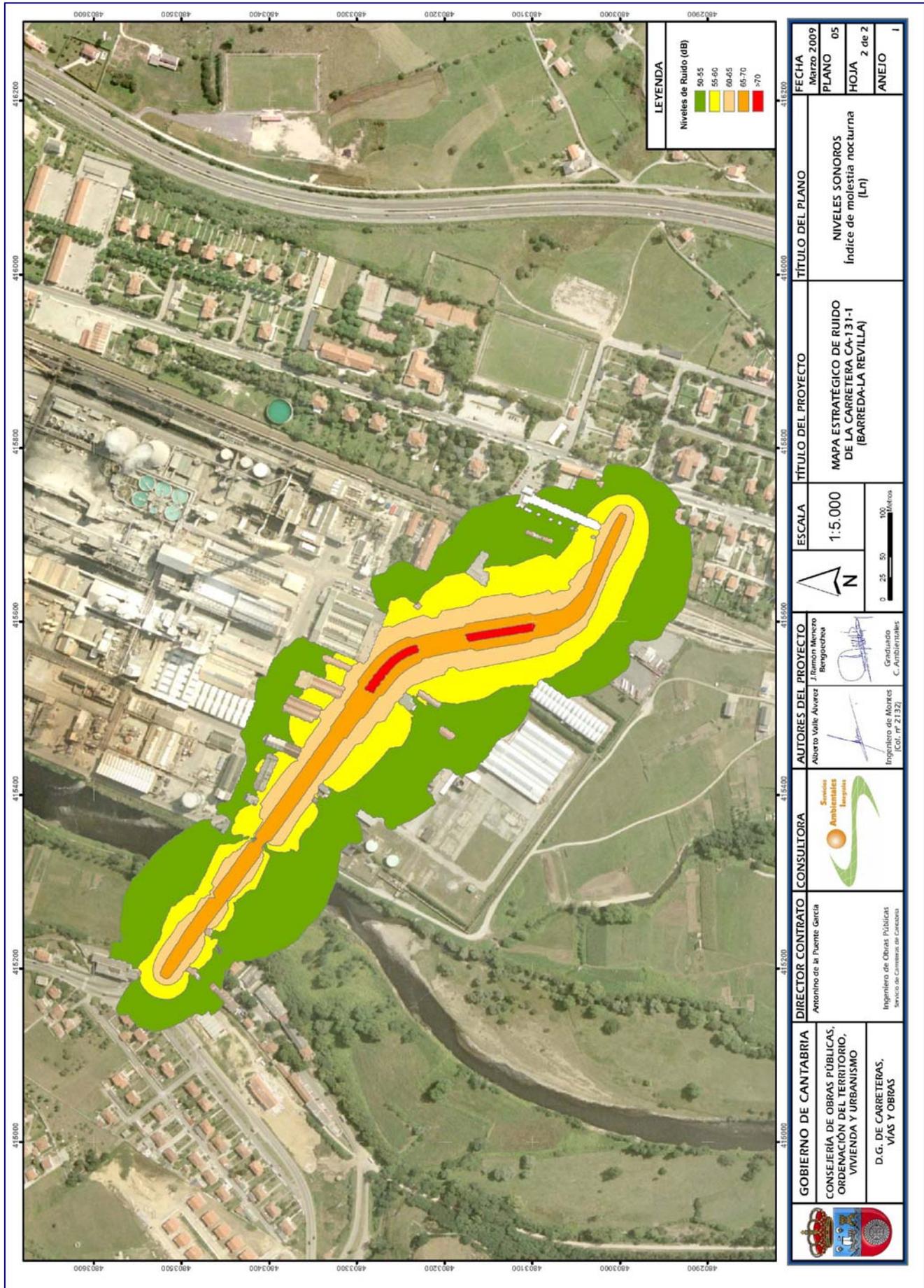
---





**Mapa Niveles Sonoros; Molestia durante la noche ( $L_n$ )**

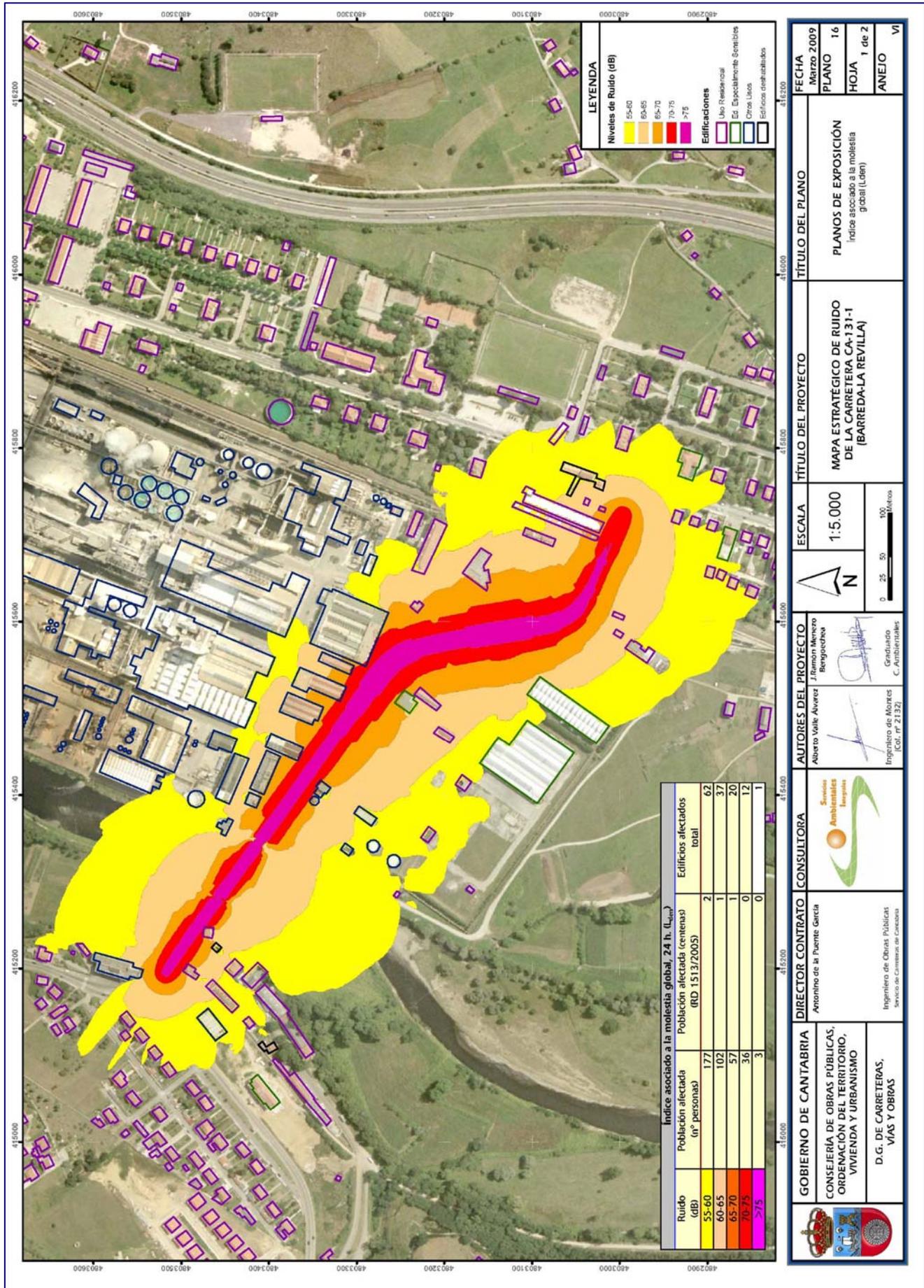
---





**Mapa de Exposición; Molestia global ( $L_{den}$ )**

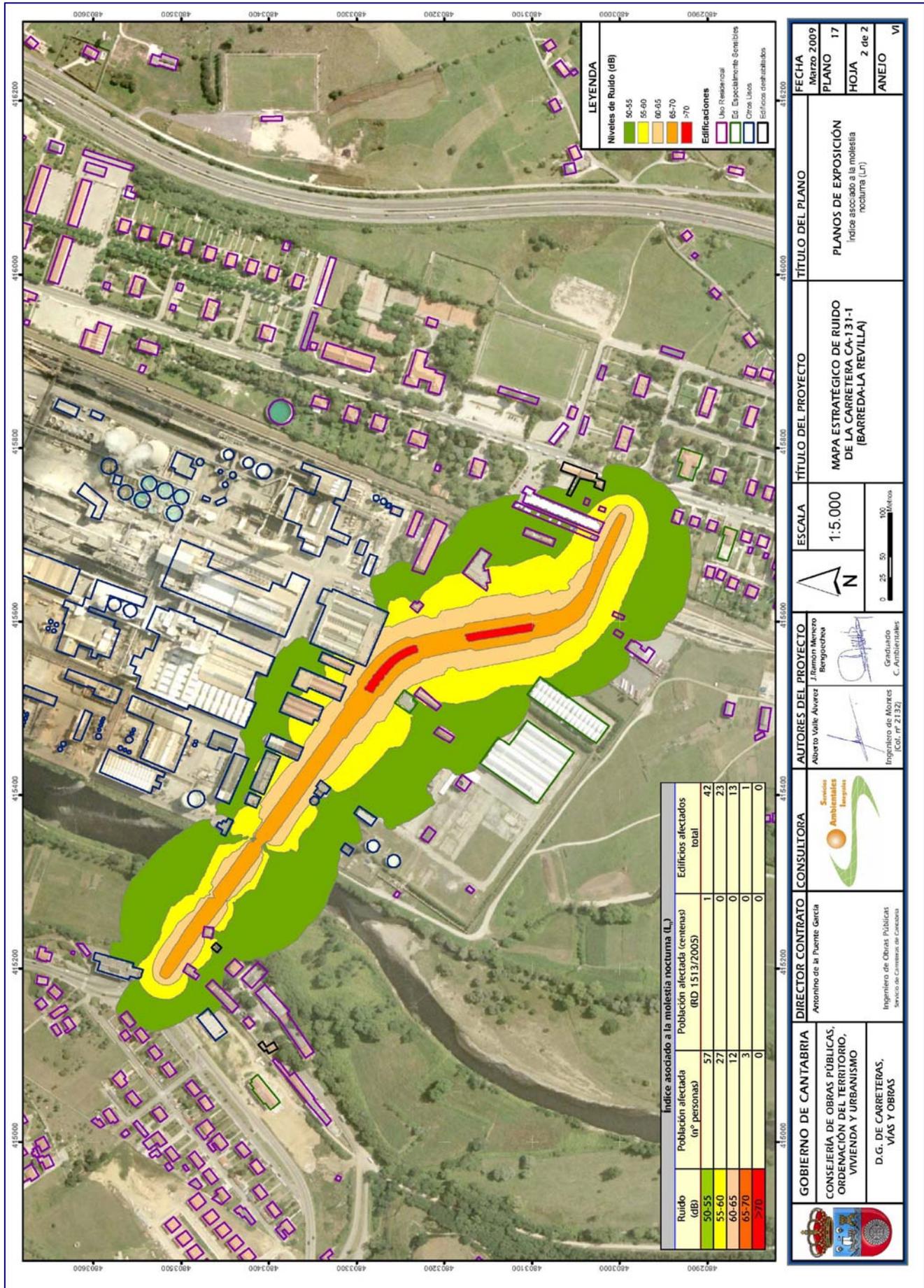
---





**Mapa de Exposición; Molestia durante la noche ( $L_n$ )**

---





#### 4.3. PROPUESTA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Dentro del articulado del *Real Decreto 1367/2007 referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*, aparecen las directrices para la *delimitación de zonas de servidumbre acústica (Art. 8)*.

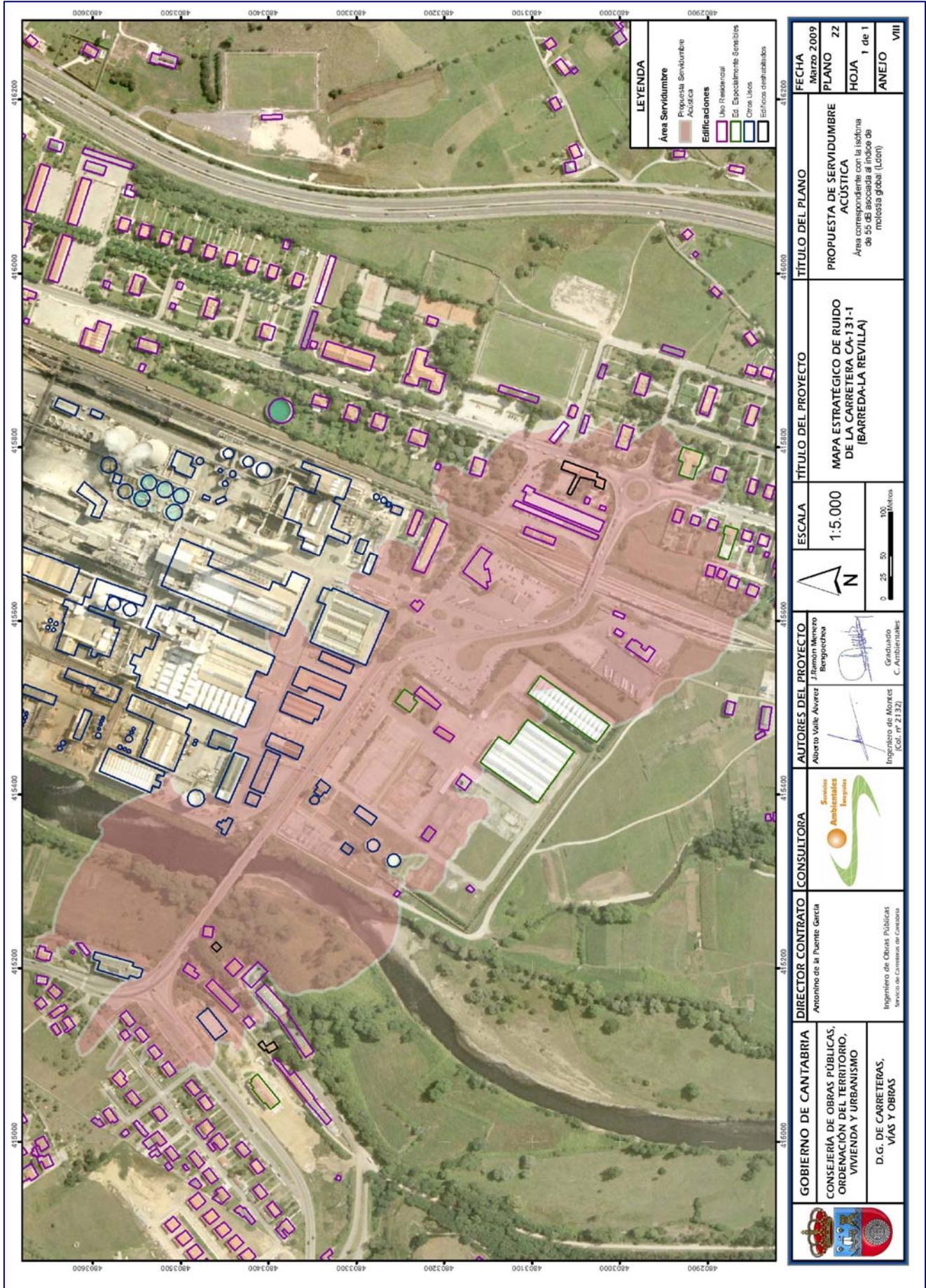
En dicho artículo se cita que *“Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán por la administración competente para la aprobación de mapas de ruido de infraestructuras [...]”*. Por este motivo se han establecido, de un modo orientativo, los límites del área de servidumbre acústica de acuerdo a las especificaciones recogidas en los *Reales Decretos 1367/2007 y 1513/2005*.

El área resultante ocupa una extensión de 31,5 ha (0.31 km<sup>2</sup>) y posee una distancia máxima de aproximadamente 200 metros desde el eje de la carretera hasta la zona más alejada del perímetro obtenido ( $L_{noche} > 45$  dB) tal y como se puede observar en el *Anejo VIII-Propuesta de Servidumbre Acústica* que se puede consultar en la memoria.

A continuación se recoge el mapa donde se representa dicho área.

**Mapa de Propuesta de Servidumbre Acústica**

---





#### 4.4. PROPUESTA DE MEDIDAS DE REDUCCIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO ACÚSTICO

##### 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras

A continuación se expone una primera valoración de las distintas opciones de actuación a juicio del equipo redactor y teniendo en cuenta la realidad particular del tramo estudiado y su entorno. En cualquier caso, para su propuesta final será preciso elaborar estudios específicos en la zona de afección.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS PREVENTIVAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Regulación del tráfico</i>	Media	Alto	La mejora en la gestión del tráfico es un aspecto fundamental, sin embargo en este caso se trata de un vial muy condicionado por el desarrollo urbano circundante.
<i>Colocación de pavimento fono-absorbente</i>	Alta	Medio	Puede lograr reducir el nivel de ruido generado por el tráfico, sin embargo su efecto en las viviendas más cercanas posiblemente no sea suficiente.
<i>Reducción de los límites de velocidad</i>	Baja	Alto	La velocidad teórica ya está reducida al tratarse de un tramo urbano.
<i>Control del cumplimiento de los límites de velocidad (por ejemplo: radar)</i>	Alta	Alto	Se constata el aparente incumplimiento de los límites de velocidad.
<i>Propuesta de viales alternativos</i>	Baja	Alto	El desarrollo urbanístico del entorno limita esta opción.
<i>Otras medidas o incentivos reglamentarios o económicos</i>	Baja	Bajo	No existe constancia de experiencias en situaciones similares.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS CORRECTORAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Colocación de pantallas acústicas</i>	Baja	Alto	La ubicación de las viviendas junto a la carretera dificulta su colocación.
<i>Mejora de las condiciones de aislamiento acústico de las fachadas</i>	Baja	Alto	Requeriría estudios detallados para cada vivienda del tipo de aislamiento acústico y de los cerramientos.



#### 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico

Para poder mejorar el conocimiento de la realidad acústica del ámbito de estudio durante un período concreto determinado, y una vez ha sido realizado el cálculo mediante el programa de simulación acústica CADNA-A, se proponen una serie de puntos de control sónico estratégicos que coinciden con aquellos lugares donde los niveles de ruido son mayores. De esta manera se podrán obtener mediciones *in situ* sobre aquellos lugares más desfavorables en cuanto a los niveles de ruido existentes.

Para ello se han elegido cuatro puntos bien diferenciados, uno que se encuentra dentro del margen derecho de la vía, y los tres restantes que se encuentran en el margen izquierdo.

		Coordenadas UTM*
Punto 1	X:	415092
	Y:	4803510
	Z= 1,7 m	
Punto 2	X:	415247
	Y:	4803475
	Z= 1,7 m	
Punto 3	X:	415638
	Y:	4803148
	Z= 1,7 m	
Punto 4	X:	415530
	Y:	4803098
	Z= 1,7 m	
Punto 5	X:	415764
	Y:	4802927
	Z= 1,7 m	
Punto 6	X:	415658
	Y:	4802903
	Z= 1,7 m	

\* Proyección UTM: Elipsoide internacional de 1924. Datum Europeo 1950,



#### **4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido**

De acuerdo a las especificaciones recogidas en la *Ley 37/2003 de Ruido*, en su *Sección III-Art. 16* se expone que *“Los mapas de ruido habrán de revisarse y, en su caso, modificarse cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación”*.

Así pues la próxima revisión del mapa estratégico de ruido calculado de la CA-132-1 deberá ser durante el año 2012, es decir, cinco años después de la fecha prevista por la Directiva para su elaboración y posterior aprobación.



## **5. CONCLUSIONES**

---

Con la realización del presente documento se consideran alcanzados los objetivos planteados inicialmente por la Dirección del contrato así como los estipulados en las correspondientes legislaciones de referencia vigentes para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido.



## 6. EQUIPO REDACTOR

---

### DIRECTOR DEL CONTRATO

ANTONINO DE LA PUENTE

(Ingeniero de Coordinación de Obras, Conservación y Explotación)  
Servicio de Carreteras Autonómicas

### AUTORES DEL ESTUDIO

ALBERTO VALLE ÁLVAREZ

(Ingeniero de Montes)

les)

*Nº Coleg. 2132*

J. RAMÓN MENEZO BENGOCHEA

(Graduado en Ciencias Ambienta-

***Servicios Ambientales Integrales del Norte (SAI)***



**SERVICIOS AMBIENTALES INTEGRALES  
DEL NORTE, S.L.**

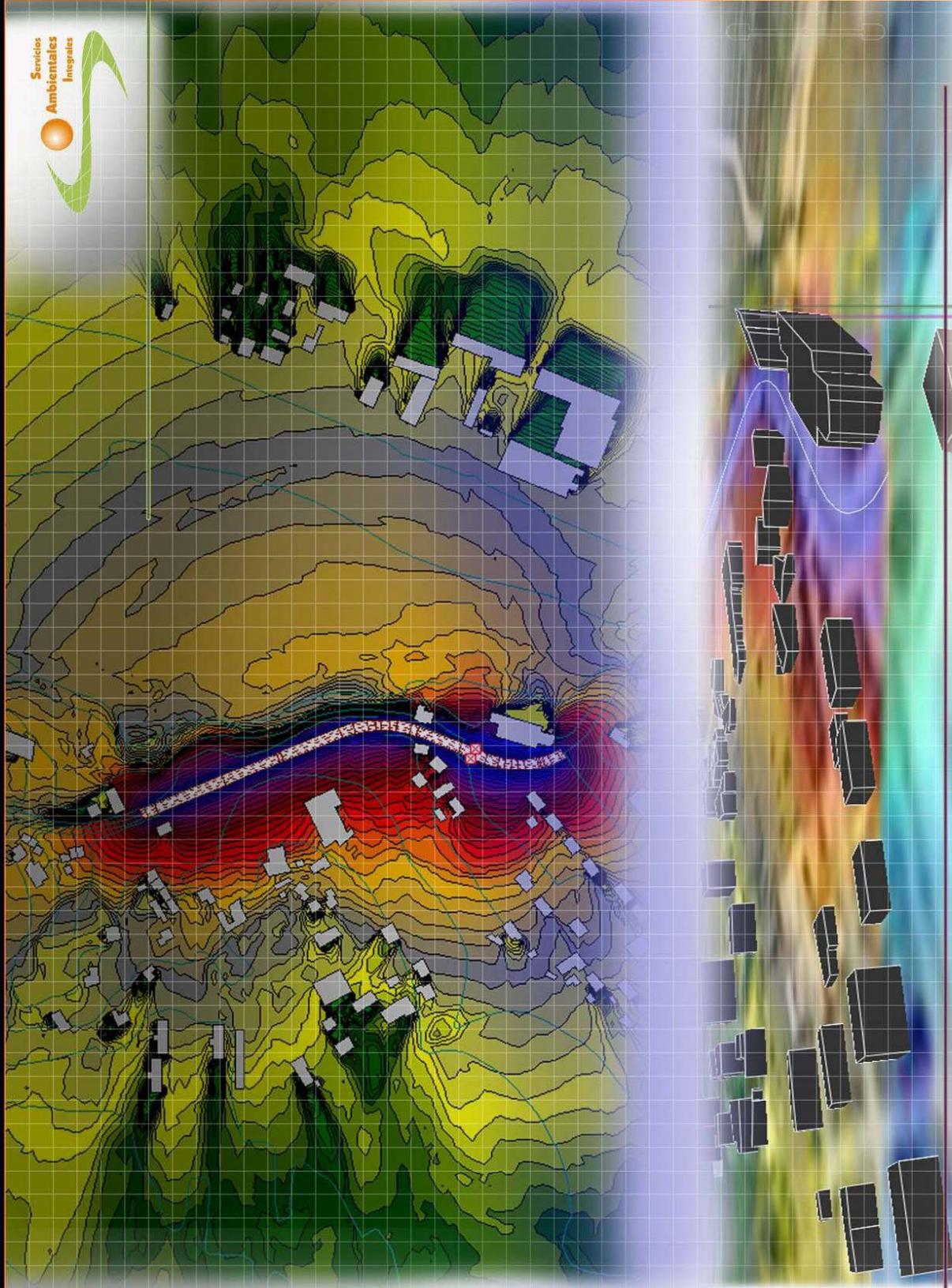
*C/ Trasmiera, 8 Bajo, 2ºB  
CP. 39005 Santander (Cantabria)  
Tlfn: 942 039 555*



CONSEJERIA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,  
VIVIENDA Y URBANISMO

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS, VIAS Y OBRAS

**GOBIERNO de CANTABRIA**



**MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO**  
**CARRETERA CA-132-1 (VIVEDA-SUANCES)**

FECHA: MARZO 2009  
CÓDIGO: MER\_02(01)  
REVISIÓN: 01



## ÍNDICE

### **1. INTRODUCCIÓN**

- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Objetivos y alcance del estudio
- 1.3. Objetivos del presente documento

### **2. ÁMBITO DE ESTUDIO**

- 2.1. Localización del eje viario
- 2.2. Características dimensionales
- 2.3. Índices de tráfico
- 2.4. Usos del suelo
- 2.5. Autoridades responsables

### **3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO**

### **4. RESULTADOS**

- 4.1. Tablas
- 4.2. Mapas (Información gráfica)
- 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica
- 4.4. Propuesta de medidas de reducción, control y seguimiento acústico
  - 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras
  - 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico
  - 4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido

### **5. CONCLUSIONES**

### **6. EQUIPO REDACTOR**



## 1. INTRODUCCIÓN

---

### 1.1. ANTECEDENTES

De acuerdo con la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido* (incorporación al ordenamiento jurídico español de la *Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*) es necesaria la elaboración de *Mapas Estratégicos de Ruido* en los grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los 6 millones de vehículos al año.

### 1.2. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL ESTUDIO

El objetivo del presente estudio es la elaboración del *Mapa Estratégico de Ruido*, de la *carretera (CA-132-1) entre los núcleos de Viveda y Suances, en el tramo comprendido entre la glorieta de Viveda, pk 0+000 y su intersección con la CA-340; pk 0+370*, por superarse en esta vía el umbral de los 6 millones de vehículos al año (Intensidad Media Diaria 'IMD' de 17.390 veh/día).

### 1.3. OBJETIVOS DEL PRESENTE DOCUMENTO

El objetivo de este documento es exponer de forma sintética las características, métodos de cálculo y principales resultados del mapa estratégico de ruido de la carretera de referencia. Por ello, caso de necesitar mayor información de los apartados aquí recogidos, se recomienda la consulta del mencionado estudio.



## 2. ÁMBITO DE ESTUDIO

---

### 2.1. LOCALIZACIÓN DEL EJE VIARIO

El eje viario estudiado está asociado al tramo de la carretera autonómica CA-132-1 a su paso por el núcleo de Viveda. Esta carretera que une Viveda con el núcleo de Hinojedo, dentro del municipio de Suances, se encuentra a las afueras de la parte Este del Término Municipal de Santillana del Mar, en su límite con el Término Municipal de Torrelavega (Cantabria).

### 2.2. CARACTERÍSTICAS DIMENSIONALES

Posee una longitud de 370 metros y un ancho de calzada constante de 7,2 metros, 3,6 metros para cada sentido, y arcenes en ambos márgenes de la vía de 0,9 metros de anchura. Al inicio del tramo se encuentra una glorieta mientras que en su parte final se encuentra su intersección con la carretera autonómica CA-340.

### 2.3. ÍNDICES DE TRÁFICO

El índice de Intensidad Medio Diario (IMD) de tráfico, según informaciones aportadas por la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria*, se establece en 17.390 veh/día, con porcentajes de distribuciones de tráfico de:

De 24.00 a 8.00 horas; **7%** del IMD

De 8.00 a 20.00 horas; **80%** del IMD

De 20.00 a 24.00 horas; **13%** del IMD

Y con un porcentaje constante de vehículos pesados del 7,5%.

### 2.4. USOS DEL SUELO

Dada la inexistencia de Ordenanzas Municipales referentes a la protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos del Ayuntamiento de Santillana del Mar, no es posible establecer los valores de inmisión acústica para la situación de actividad dominante en el ámbito; *uso residencial*. Es por ello por lo que se tomarán como base los valores establecidos en la legislación estatal.



## 2.5. AUTORIDADES RESPONSABLES

Las Autoridades responsables del suministro de los datos necesarios para la realización del presente estudio se refieren a la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras* del **Gobierno de Cantabria**, especialmente el Servicio de Carreteras Autonómicas cuyos datos se exponen a continuación:

**Dirección General de Carreteras, Vías y Obras**

***Servicio de Carreteras Autonómicas***

*Dirección:* C/ Lealtad, 23

*Ciudad:* Santander

*C.P:* 39002

*Teléfono:* 942 20 88 66

*Fax:* 942 20 88 29



### 3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO

---

Para el cálculo de los niveles de ruido procedentes del tráfico rodado se ha empleado la **norma francesa NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)** tal y como establece la legislación de referencia para el tráfico rodado. Dicha norma ha sido aplicada a través de un software técnico de simulación acústica procedente de la empresa alemana Datakustik; **Computer Aided Noise Abatement (CADNA-A)**.

Con la ayuda de este software, y gracias a un modelado del entorno preciso, se pueden determinar los niveles de ruido causados por una fuente emisora cualquiera, diferenciando básicamente entre el ruido procedente de industrias, aeronaves, tráfico rodado y ferroviario. Además, junto a la norma francesa descrita, se han tenido también en cuenta las indicaciones recogidas en la *Recomendación de la Comisión de 6 de agosto de 2003 relativa a las Orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario, y los datos de emisiones correspondientes*.

En el caso del cálculo de la población afectada se puede decir que la estimación está 'sobrevalorada' por cuanto se ha tenido en cuenta el total de personas que habitan en un edificio cualquiera de los afectados una vez se han conocido los niveles de ruido incidentes. De esta forma, no se han distribuido las personas en los edificios de acuerdo a las fachadas más o menos expuestas, sino que se ha computado el total de personas que habitan en los mismos. Así, dado que la mayoría de los edificios afectados son unifamiliares, se cree que la estimación no afectará en gran medida a la situación real.



## 4. RESULTADOS

A continuación se adjuntan los resultados obtenidos a partir del desarrollo del mapa estratégico de ruido a escala 1:5.000, expresando la cantidad de población afectada por niveles superiores a 55 dB del índice  $L_{den}$  y de 45 dB del índice  $L_{noche}$ .

### 4.1. TABLAS

Dadas las características dimensionales del ámbito de estudio, asociadas a un tramo bastante reducido, se ha realizado un estudio detallado de la *Unidad de Mapa Estratégico*<sup>1</sup> (UME) ocupado por la CA-132-1, ayudado en gran medida por la escala de trabajo utilizada.

Índice asociado a la molestia global, 24 h. ( $L_{den}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	75	1	25
60-64	51	1	17
65-69	36	0	12
70-74	18	0	6
>75	9	0	3

Tabla con valores referidos al índice " $L_{den}$ "

Índice asociado a la molestia durante el período noche ( $L_{noche}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
50-54	60	1	20
55-59	33	0	11
60-64	21	0	7
65-69	9	0	3
>70	3	0	1

Tabla con valores referidos al índice " $L_{noche}$ "

Tal y como se recoge en las tablas, la población afectada dentro de la UME CA-132-1 por niveles asociados a la molestia global ( $L_{den}$ ) situados entre 55 y 59 dB es de 75 personas. Sin embargo estas cifras de afectados disminuyen considerablemente a medida que los niveles son mayores. De este modo, con niveles superiores a los 65 dB, para el mismo índice  $L_{den}$ , el número de afectados se reduce a casi la mitad, 18 en el caso de que los nive-

<sup>1</sup> Tipo de organización de los mapas estratégicos de ruido. En este caso la UME se refiere a un *gran eje viario* que, dado lo reducido de sus características dimensionales, abarca todo el ámbito de estudio. Otros tipos de UMEs se refieren a aglomeraciones, grandes ejes ferroviarios y grandes aeropuertos.



les sean superiores a 70 dB e inferiores a 75 dB. Por encima de 75 dB tan sólo existen 9 personas afectadas que proceden de tres viviendas diferentes.

Finalmente para el índice  $L_{noche}$ , indicador de ruido que hace referencia a la posible alteración del sueño, las personas afectadas para niveles superiores a 50 dB e inferiores a 54 dB son de 60 individuos. Sin embargo, para niveles por encima de los 60 dB el número de personas afectadas se reduce a 21, encontrando tan sólo 3 afectados por ruidos superiores a los 70 dB tal y como se refleja en las tablas adjuntas.

Junto a las tablas anteriores, a continuación se representan las asociadas al índice diurno ( $L_d$ ) y vespertino ( $L_e$ ), cumpliendo así con el resto de requisitos legales expuestos en la legislación de referencia.

Índice asociado a la molestia durante el día, ( $L_d$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	51	1	17
60-64	33	0	11
65-69	18	0	6
70-74	9	0	3
>75	3	0	1

Tabla con valores referidos al índice " $L_d$ "

Índice asociado a la molestia durante la tarde, ( $L_e$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	51	1	17
60-64	33	0	11
65-69	18	0	6
70-74	9	0	3
>75	3	0	1

Tabla con valores referidos al índice " $L_e$ "



Las tablas que se muestran a continuación contienen información sobre el número de viviendas, personas y áreas sensibles (hospitales y colegios), dependiendo de los rangos de niveles que establece la legislación de referencia, *R.D. 1513/2005 en su Anexo VI, Información que debe comunicarse al Ministerio de Medio Ambiente*. Junto con estos datos también se aportan otros relacionados con la superficie comprendida por estos mismos niveles.

UME	Longitud (metros)	L <sub>den</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-132-1	370	>55	0,074	0	1	0	0
		>65	0,026	0	1	0	0
		>75	0,007	0	0	0	0

UME	Longitud (m)	L <sub>noche</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-132-1	370	>50	0,050	0	1	0	0
		>55	0,030	0	0	0	0
		>65	0,009	0	0	0	0



#### **4.2. MAPAS (INFORMACIÓN GRÁFICA)**

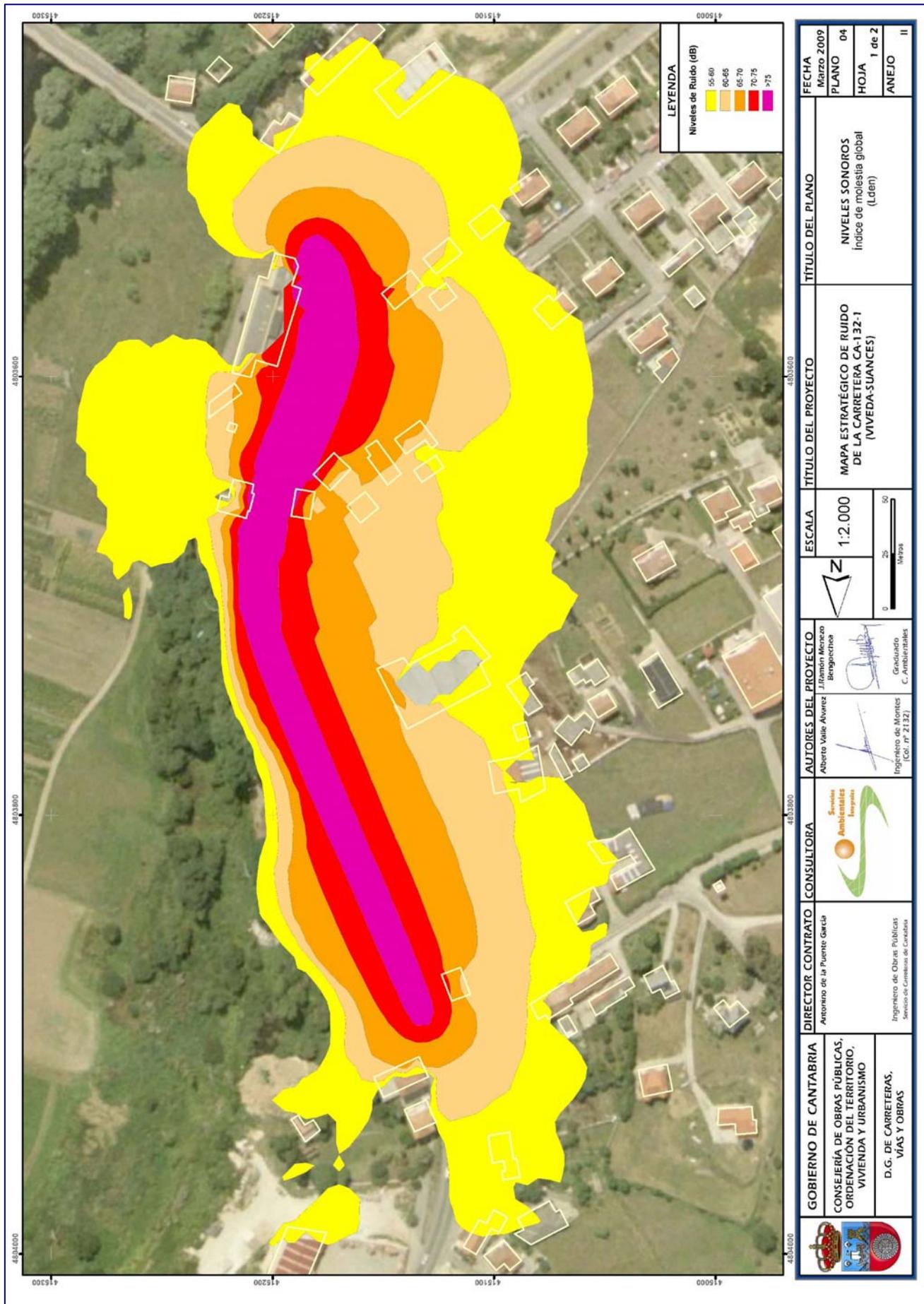
Los mapas que se presentan a continuación representan los *niveles sonoros* obtenidos para cada uno de los índices de cálculo empleados, es decir, índices de molestia global, y asociados a la noche ( $L_{den}$ , y  $L_{noche}$ ), según los requisitos de la normativa legal.

Debido a que dichos mapas (junto con el mapa del *Apartado 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica*) son meras reducciones del formato original (Din A-3), se advierte que la escala numérica, en estos casos, no se corresponde con la representación gráfica asociada. Por este motivo se advierte la consulta de la escala gráfica adjunta.



**Mapa Niveles Sonoros; Molestia Global ( $L_{den}$ )**

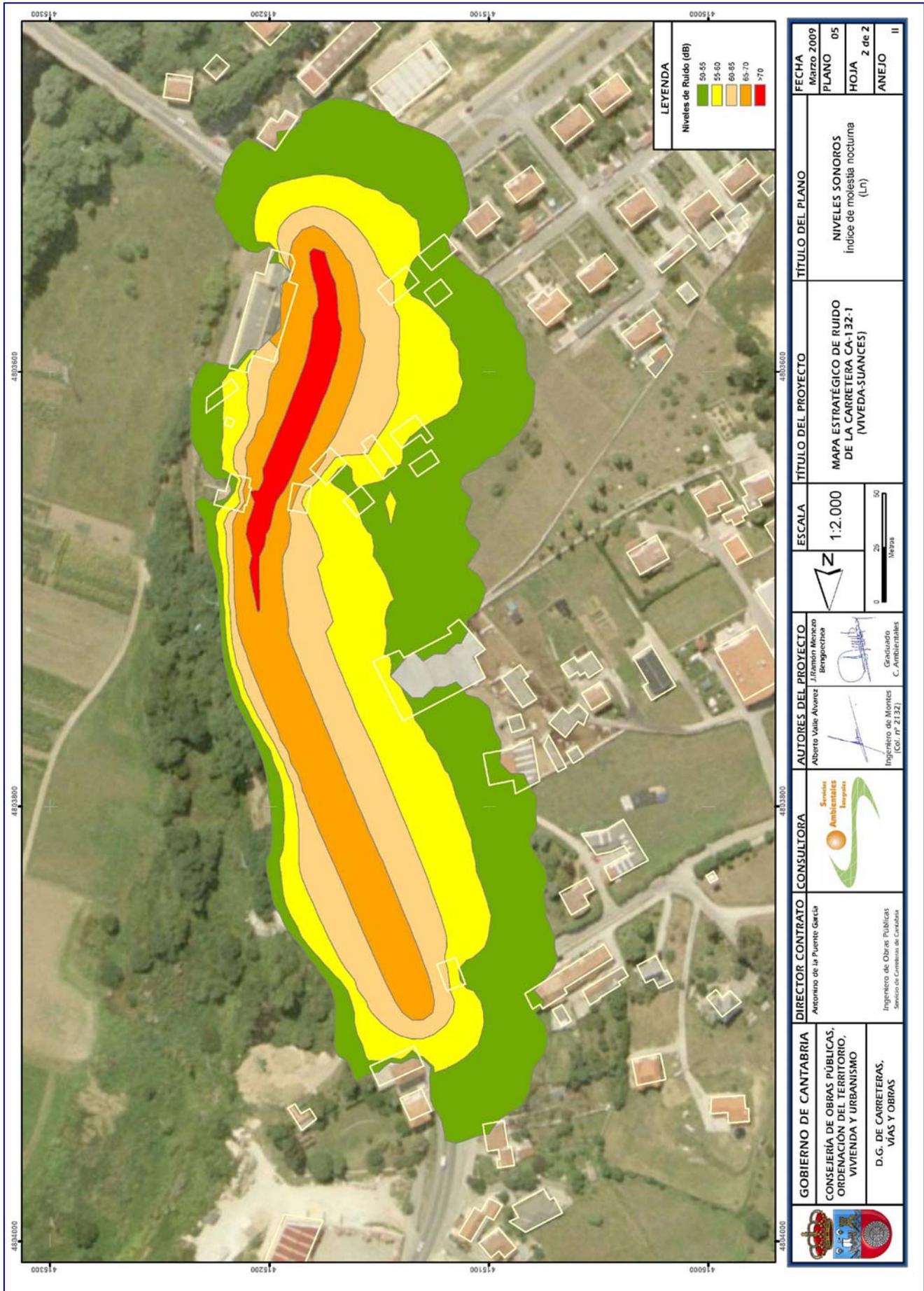
---





### Mapa Niveles Sonoros; Molestia durante la noche ( $L_n$ )

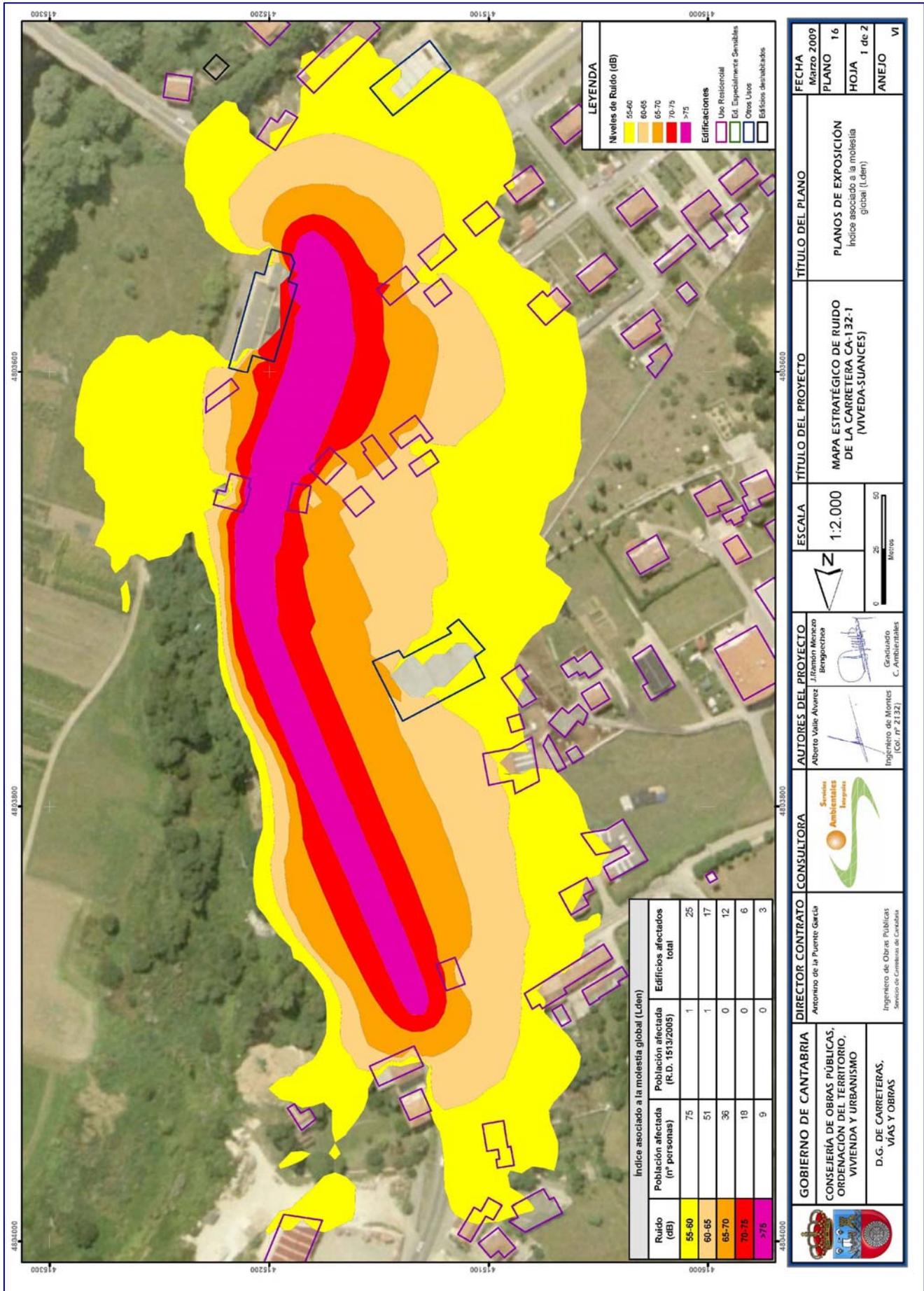
---





**Mapa de Exposición; Molestia global ( $L_{den}$ )**

---

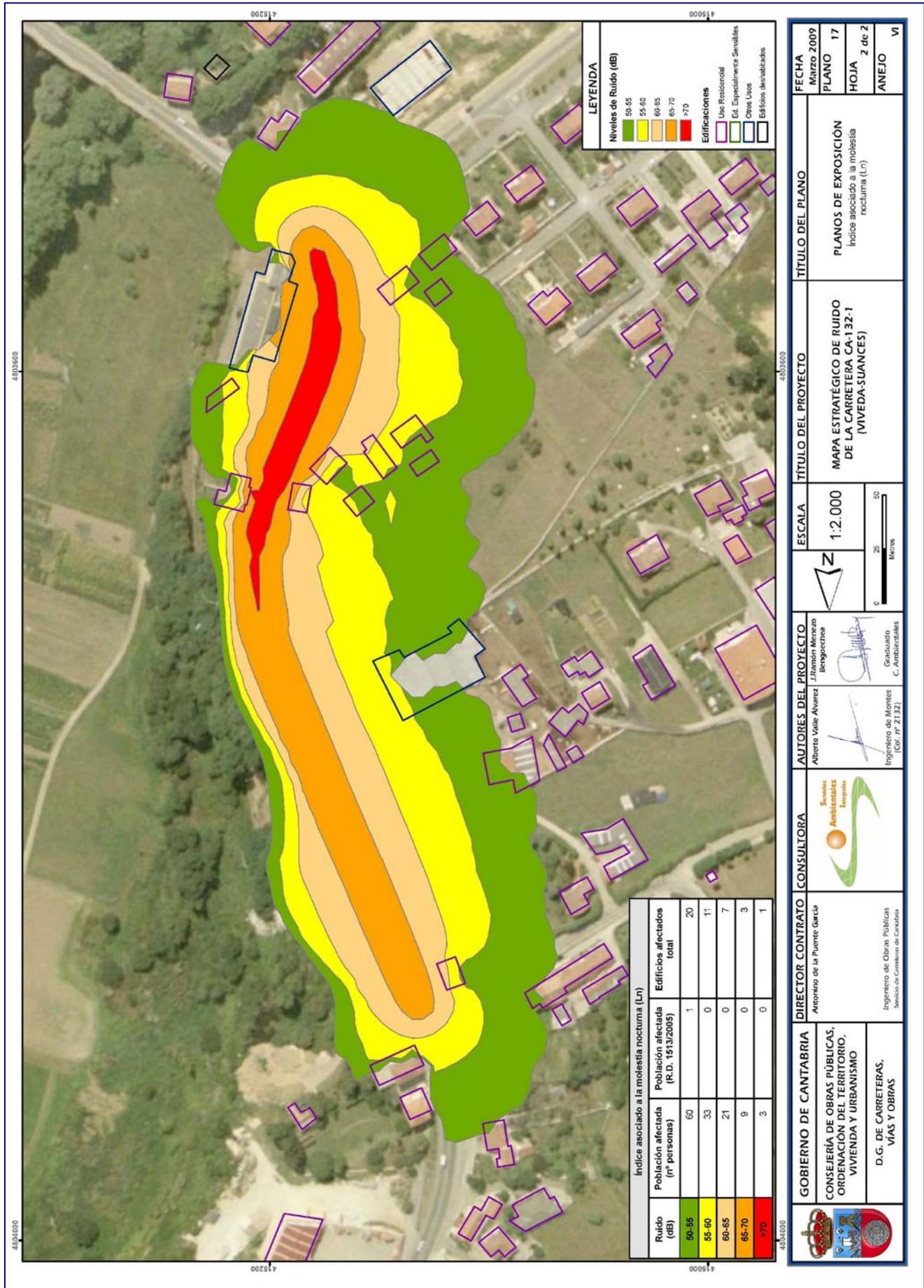


<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y URBANISMO	<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García Ingeniero de Obras Públicas Servicio de Carreteras de Cantabria	<b>CONSULTORA</b> Servicios Ambientales Integrales	<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez Ingeniero de Montes (Col. IT 2124)	<b>CONSEJERO</b> C. Ambientales	<b>ESCALA</b> 1:2.000 0 20 40 Metros	<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-132-1 (VIVEDA-SUANCES)	<b>TÍTULO DEL PLANO</b> PLANOS DE EXPOSICIÓN Índice asociado a la molestia global (Lden)	<b>FECHA</b> Marzo 2009 <b>PLANO</b> 1.6 <b>HOJA</b> 1 de 2 <b>ANEJO</b> VI
---	---	---	---	------------------------------------	---	---	---	---



**Mapa de Exposición; Molestia durante la noche ( $L_n$ )**

---



<b>FECHA</b> Marzo 2009	<b>TÍTULO DEL PLANO</b> PLANOS DE EXPOSICIÓN Índice asociado a la molestia nocturna (Ln)
<b>PLANO</b> 17	<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-132-1 (VIVEDA-SUANCES)
<b>HOJA</b> 2 de 2	<b>ESCALA</b> 1:2.000
<b>ANEJO</b> VI	<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez Ingeniero de Montes (C.O. nº 2124)
	<b>CONSULTORA</b> Servicios Ambientales Integrales
	<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García Ingeniero de Obras Públicas Servicio de Contratos de Cantabria
	<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y URBANISMO D.G. DE CARRETERAS, VÍAS Y OBRAS



#### 4.3. PROPUESTA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Dentro del articulado del *Real Decreto 1367/2007 referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*, aparecen las directrices para la *delimitación de zonas de servidumbre acústica (Art. 8)*.

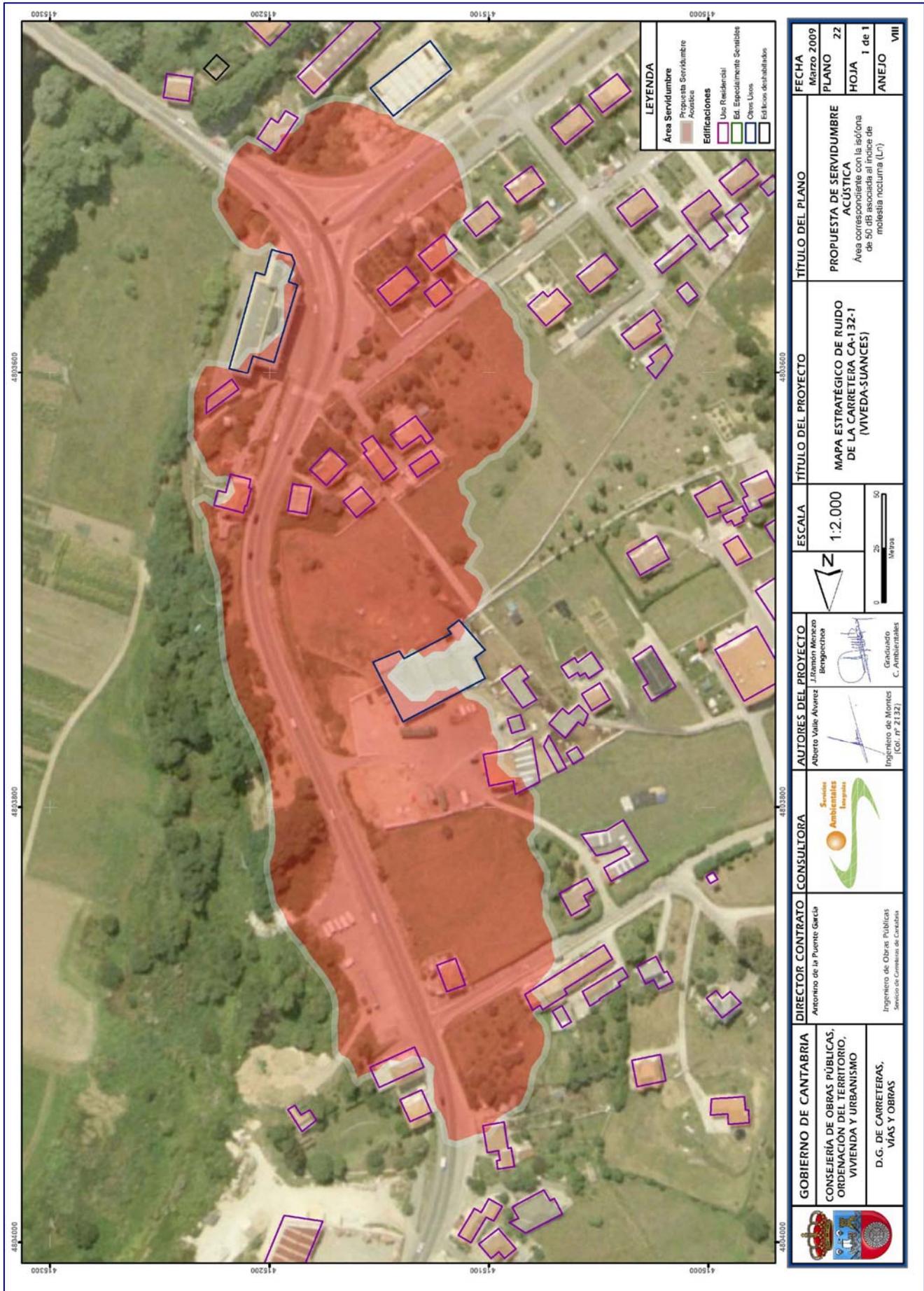
En dicho artículo se cita que *“Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán por la administración competente para la aprobación de mapas de ruido de infraestructuras [...]”*. Por este motivo se han establecido, de un modo orientativo, los límites del área de servidumbre acústica de acuerdo a las especificaciones recogidas en los *Reales Decretos 1367/2007 y 1513/2005*.

El área resultante ocupa una extensión de 5,0 ha (0.050 km<sup>2</sup>) y posee una distancia máxima de 180 metros desde el eje de la carretera hasta la zona más alejada del perímetro obtenido ( $L_n > 45$  dB) tal y como se puede observar en el *Anejo VIII- Propuesta de Servidumbre Acústica* que se puede consultar en la memoria.

A continuación se recoge el mapa donde se representa dicho área.

**Mapa de Propuesta de Servidumbre Acústica**

---



<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> <b>CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,</b> <b>ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,</b> <b>VIVIENDA Y URBANISMO</b>  <b>D.G. DE CARRETERAS,</b> <b>VÍAS Y OBRAS</b>	<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García Ingeniero de Obras Públicas Servicio de Carreteras de Cantabria	<b>CONSULTORA</b> 	<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez J. Ramón Menaco Bengochoa Ingeniero de Montes (C.O. nº 2124) Graduado en C. Ambientales	<b>ESCALA</b> 1:2.000 	<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-132-1 (VIVEDA-SUANCES)	<b>TÍTULO DEL PLANO</b> PROPUESTA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA Área correspondiente con la isófona de 50 dB asociada al índice de molestia nocturna (L <sub>n</sub> )	<b>FECHA</b> Marzo 2009
							<b>PLANO</b> 22
<b>HOJA</b> 1 de 1							
<b>ANEJO</b> VIII							



#### 4.4. PROPUESTA DE MEDIDAS DE REDUCCIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO ACÚSTICO

##### 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras

A continuación se expone una primera valoración de las distintas opciones de actuación a juicio del equipo redactor y teniendo en cuenta la realidad particular del tramo estudiado y su entorno. En cualquier caso, para su propuesta final será preciso elaborar estudios específicos en la zona de afección.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS PREVENTIVAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Regulación del tráfico</i>	Media	Alto	La mejora en la gestión del tráfico es un aspecto fundamental, sin embargo en este caso se trata de un vial muy condicionado por el desarrollo urbano circundante.
<i>Colocación de pavimento fono-absorbente</i>	Alta	Medio	Puede lograr reducir el nivel de ruido generado por el tráfico, sin embargo su efecto en las viviendas más cercanas posiblemente no sea suficiente.
<i>Reducción de los límites de velocidad</i>	Baja	Alto	La velocidad teórica ya está reducida al tratarse de un tramo urbano.
<i>Control del cumplimiento de los límites de velocidad (por ejemplo: radar)</i>	Alta	Alto	Se constata el aparente incumplimiento de los límites de velocidad.
<i>Propuesta de viales alternativos</i>	Baja	Alto	El desarrollo urbanístico del entorno limita esta opción.
<i>Otras medidas o incentivos reglamentarios o económicos</i>	Baja	Bajo	No existe constancia de experiencias en situaciones similares.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS CORRECTORAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Colocación de pantallas acústicas</i>	Baja	Alto	La ubicación de las viviendas junto a la carretera dificulta su colocación.
<i>Mejora de las condiciones de aislamiento acústico de las fachadas</i>	Baja	Alto	Requeriría estudios detallados para cada vivienda del tipo de aislamiento acústico y de los cerramientos.



#### 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico

Para poder mejorar el conocimiento de la realidad acústica del ámbito de estudio durante un período concreto determinado, y una vez ha sido realizado el cálculo mediante el programa de simulación acústica CADNA-A, se proponen una serie de puntos de control sónico estratégicos que coinciden con aquellos lugares donde los niveles de ruido son mayores. De esta manera se podrán obtener mediciones *in situ* sobre aquellos lugares más desfavorables en cuanto a los niveles de ruido existentes.

Para ello se han elegido cuatro puntos bien diferenciados, uno que se corresponde con la tienda de muebles situada al inicio del tramo, otros dos que se localizan cerca del punto anterior y se corresponden con viviendas particulares, cada uno de ellos en un margen, y por último, otro que se sitúa al final del tramo en el margen izquierdo.

		Coordenadas UTM*
Punto 1	X:	415188,62
	Y:	4803560,93
	Z= 20,34 m	
Punto 2	X:	415172,56
	Y:	4803637,18
	Z= 25,96 m	
Punto 3	X:	415119,72
	Y:	4803877,97
	Z= 25,31 m	
Punto 4	X:	415211,36
	Y:	4803662,59
	Z= 29,79 m	

\* Proyección UTM: Elipsoide internacional de 1924. Datum Europeo 1950,

En la tabla que se muestra se describen las características geográficas concretas de los puntos propuestos para el seguimiento acústico del ámbito de la carretera CA-132-1, para más información gráfica y cartográfica, véase *Anejo IX, Propuesta de seguimiento y control acústico*.



#### **4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido**

De acuerdo a las especificaciones recogidas en la *Ley 37/2003 de Ruido*, en su *Sección III-Art. 16* se expone que *“Los mapas de ruido habrán de revisarse y, en su caso, modificarse cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación”*.

Así pues la próxima revisión del mapa estratégico de ruido calculado de la CA-132-1 deberá ser durante el año 2012, es decir, cinco años después de la fecha prevista por la Directiva para su elaboración y posterior aprobación.



## **5. CONCLUSIONES**

---

Con la realización del presente documento se consideran alcanzados los objetivos planteados inicialmente por la Dirección del contrato así como los estipulados en las correspondientes legislaciones de referencia vigentes para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido.



## 6. EQUIPO REDACTOR

---

### DIRECTOR DEL CONTRATO

ANTONINO DE LA PUENTE

(Ingeniero de Coordinación de Obras, Conservación y Explotación)  
Servicio de Carreteras Autonómicas

### AUTORES DEL ESTUDIO

ALBERTO VALLE ÁLVAREZ

(Ingeniero de Montes)

*Nº Coleg. 2132*

J. RAMÓN MENEZO BENGOCHEA

(Graduado en Ciencias Ambientales)

***Servicios Ambientales Integrales del Norte (SAI)***



**SERVICIOS AMBIENTALES INTEGRALES  
DEL NORTE, S.L.**

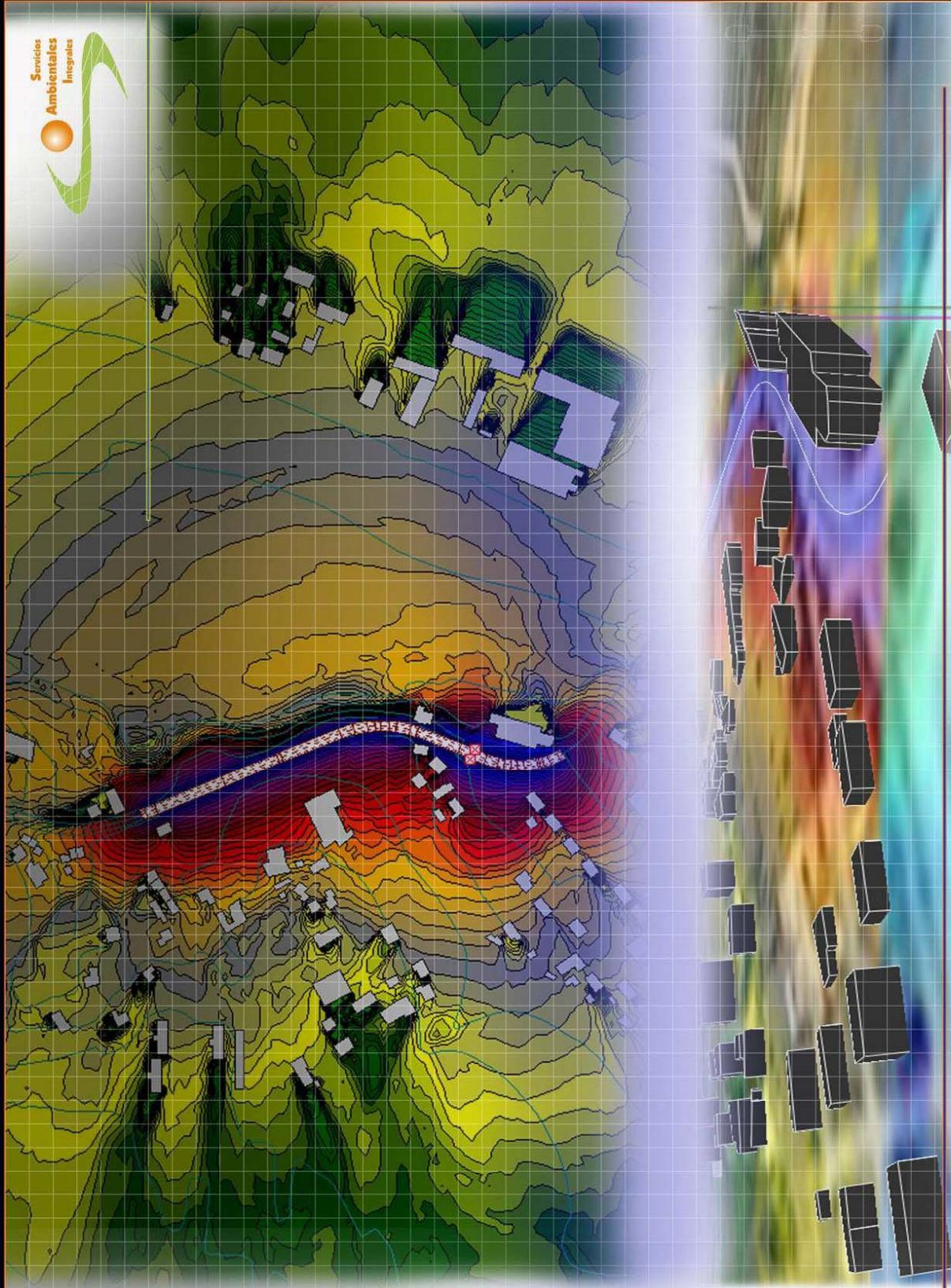
*C/ Trasmiera, 8 Bjo, 2ºB  
CP. 39005 Santander (Cantabria)  
Tlfn: 942 039 555*



CONSEJERIA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,  
VIVIENDA Y URBANISMO

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS, VIAS Y OBRAS

**GOBIERNO de CANTABRIA**



**MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO**  
**CARRETERA CA-132-2 (VIVEDA-SUANCES)**

FECHA: MARZO 2009  
CÓDIGO: MER\_02(02)  
REVISIÓN: 01



## ÍNDICE

### **1. INTRODUCCIÓN**

- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Objetivos y alcance del estudio
- 1.3. Objetivos del presente documento

### **2. ÁMBITO DE ESTUDIO**

- 2.1. Localización del eje viario
- 2.2. Características dimensionales
- 2.3. Índices de tráfico
- 2.4. Usos del suelo
- 2.5. Autoridades responsables

### **3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO**

### **4. RESULTADOS**

- 4.1. Tablas
- 4.2. Mapas (Información gráfica)
- 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica
- 4.4. Propuesta de medidas de reducción, control y seguimiento acústico
  - 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras
  - 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico
  - 4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido

### **5. CONCLUSIONES**

### **6. EQUIPO REDACTOR**



## 1. INTRODUCCIÓN

---

### 1.1. ANTECEDENTES

De acuerdo con la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido* (incorporación al ordenamiento jurídico español de la *Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*) es necesaria la elaboración de *Mapas Estratégicos de Ruido* en los grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los 6 millones de vehículos al año.

### 1.2. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL ESTUDIO

El objetivo del presente estudio es la elaboración del *Mapa Estratégico de Ruido*, de la *carretera Viveda-Suances (CA-132-2), en el tramo comprendido entre su intersección con la CA-340, pk 0+350 y su intersección con la CA-341; pk 1+.825* por superarse en esta vía el umbral de los 6 millones de vehículos al año (Intensidad Media Diaria 'IMD' de 17.390 veh/día).

### 1.3. OBJETIVOS DEL PRESENTE DOCUMENTO

El objetivo de este documento es exponer de forma sintética las características, métodos de cálculo y principales resultados del mapa estratégico de ruido de la carretera de referencia. Por ello, caso de necesitar mayor información de los apartados aquí recogidos, se recomienda la consulta del mencionado estudio.



## 2. ÁMBITO DE ESTUDIO

---

### 2.1. LOCALIZACIÓN DEL EJE VIARIO

El eje viario estudiado está asociado a la carretera autonómica CA-132-2 que une los núcleos de Viveda y Suances. Dicho tramo se localiza inmerso dentro de dos términos municipales diferentes; uno Santillana del Mar, en su límite municipal Este, y el otro Suances, en su límite municipal Sur, en el centro de la región de Cantabria.

### 2.2. CARACTERÍSTICAS DIMENSIONALES

Posee una longitud total de 1.475 metros y un ancho de calzada constante de 7 metros, 3,5 metros para cada sentido, y un solo arcén en el margen derecho de la vía. Este tramo de vía se encuentra entre los tramos 1 y 3 de la misma CA-132.

### 2.3. ÍNDICES DE TRÁFICO

El índice de Intensidad Medio Diario (IMD) de tráfico, según informaciones aportadas por la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria*, se establece en 17.390 veh/día, con porcentajes de distribuciones de tráfico de:

De 24.00 a 8.00 horas;	<b>7%</b> del IMD
De 8.00 a 20.00 horas;	<b>80%</b> del IMD
De 20.00 a 24.00 horas;	<b>13%</b> del IMD

Y con un porcentaje constante de vehículos pesados del 7,5%.

### 2.4. USOS DEL SUELO

Debido a la inexistencia de Ordenanzas Municipales referentes a la protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos del Ayuntamiento de Santillana del Mar, no es posible establecer los valores de inmisión acústica de acuerdo a esta legislación. Sin embargo, el Ayuntamiento de Suances tiene su propia legislación definiendo este tipo de áreas como de *uso residencial*. Es por ello por lo que se tomarán como base los valores de 45dB para el índice nocturno (Lnoche), 55 dB en el caso del índice diurno (Ldía), con períodos que van de las 8 a 22 horas durante el día, 22-8 horas para la noche.



## 2.5. AUTORIDADES RESPONSABLES

Las Autoridades responsables del suministro de los datos necesarios para la realización del presente estudio se refieren a la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras* del **Gobierno de Cantabria**, especialmente el Servicio de Carreteras Autonómicas cuyos datos se exponen a continuación:

**Dirección General de Carreteras, Vías y Obras**

***Servicio de Carreteras Autonómicas***

*Dirección:* C/ Lealtad, 23

*Ciudad:* Santander

*C.P:* 39002

*Teléfono:* 942 20 88 66

*Fax:* 942 20 88 29



### 3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO

---

Para el cálculo de los niveles de ruido procedentes del tráfico rodado se ha empleado la **norma francesa NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)** tal y como establece la legislación de referencia para el tráfico rodado. Dicha norma ha sido aplicada a través de un software técnico de simulación acústica procedente de la empresa alemana Datakustik; **Computer Aided Noise Abatement (CADNA-A)**.

Con la ayuda de este software, y gracias a un modelado del entorno preciso, se pueden determinar los niveles de ruido causados por una fuente emisora cualquiera, diferenciando básicamente entre el ruido procedente de industrias, aeronaves, tráfico rodado y ferroviario. Además, junto a la norma francesa descrita, se han tenido también en cuenta las indicaciones recogidas en la *Recomendación de la Comisión de 6 de agosto de 2003 relativa a las Orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario, y los datos de emisiones correspondientes*.

En el caso del cálculo de la población afectada se puede decir que la estimación está 'sobrevalorada' por cuanto se ha tenido en cuenta el total de personas que habitan en un edificio cualquiera de los afectados una vez se han conocido los niveles de ruido incidentes. De esta forma, no se han distribuido las personas en los edificios de acuerdo a las fachadas más o menos expuestas, sino que se ha computado el total de personas que habitan en los mismos. Así, dado que la mayoría de los edificios afectados son unifamiliares, se cree que la estimación no afectará en gran medida a la situación real.



## 4. RESULTADOS

A continuación se adjuntan los resultados obtenidos a partir del desarrollo del mapa estratégico de ruido a escala 1:5.000, expresando la cantidad de población afectada por niveles superiores a 55 dB del índice  $L_{den}$  y de 45 dB del índice  $L_{noche}$ .

### 4.1. TABLAS

Dadas las características dimensionales del ámbito de estudio, asociadas a un tramo bastante reducido, se ha realizado un estudio detallado de la *Unidad de Mapa Estratégico*<sup>1</sup> (UME) ocupado por la CA-132, tramo 2, ayudado en gran medida por la escala de trabajo utilizada.

Índice asociado a la molestia global, 24 h. ( $L_{den}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	423	4	141
60-64	330	3	110
65-69	276	3	92
70-74	171	2	57
>75	111	1	37

Tabla con valores referidos al índice " $L_{den}$ "

Índice asociado a la molestia durante el período noche ( $L_{noche}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
50-54	453	5	151
55-59	273	3	91
60-64	204	2	68
65-69	135	1	45
>70	60	1	20

Tabla con valores referidos al índice " $L_{noche}$ "

Tal y como se recoge en las tablas, la población afectada dentro de la UME CA-132-2 por niveles asociados a la molestia global ( $L_{den}$ ) superiores a los 55 dB es de 423 personas. Sin embargo estas cifras de afectados disminuyen considerablemente a medida que los niveles son mayores. De este modo, con unos niveles de ruido superiores a los 65 dB, y para el mismo índice  $L_{den}$ , el número de afectados se reduce hasta las 330 personas afectadas.

<sup>1</sup> Tipo de organización de los mapas estratégicos de ruido. En este caso la UME se refiere a un *gran eje viario* que, dado lo reducido de sus características dimensionales, abarca todo el ámbito de estudio. Otros tipos de UMEs se refieren a aglomeraciones, grandes ejes ferroviarios y grandes aeropuertos.



tadas, 171 en el caso de que los niveles sean superiores a 70 dB e inferiores a 75 dB. Por encima de 75 dB existe un grupo de 111 afectados derivados de los datos acústicos obtenidos en la UME CA-132-2 analizada.

En el caso del índice asociado a la molestia durante el período nocturno ( $L_{noche}$ ), indicador de ruido que hace referencia a la posible alteración del sueño, las personas afectadas para niveles superiores a los 50 dB son mayores que las afectadas para el índice anterior, si bien su área de afección es considerablemente menor (aproximadamente un 25% menor) es decir, 453 individuos. Sin embargo, para niveles por encima de los 60 dB el número de personas afectadas se reduce hasta las aproximadamente dos centenas, 135 serán los individuos afectados por niveles de entre 65-69 dB y finalmente, para niveles por encima de los 70 dB, se han encontrado un total de 60 personas afectadas, que se corresponden con 20 viviendas.

Junto a las tablas anteriores, a continuación se representan las asociadas al índice diurno ( $L_d$ ) y vespertino ( $L_e$ ), cumpliendo así con el resto de requisitos legales expuestos en la legislación de referencia.

Índice asociado a la molestia durante el día, ( $L_d$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	384	4	128
60-64	264	3	88
65-69	219	2	73
70-74	147	1	49
>75	84	1	28

Tabla con valores referidos al índice " $L_d$ "

Índice asociado a la molestia durante la tarde, ( $L_e$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	363	4	121
60-64	252	3	84
65-69	192	2	64
70-74	126	1	42
>75	57	1	19

Tabla con valores referidos al índice " $L_e$ "



Las tablas que se muestran a continuación contienen información sobre el número de viviendas, personas y áreas sensibles (hospitales y colegios), dependiendo de los rangos de niveles que establece la legislación de referencia, *R.D. 1513/2005 en su Anexo VI, Información que debe comunicarse al Ministerio de Medio Ambiente*. Junto con estos datos también se aportan otros relacionados con la superficie comprendida por estos mismos niveles.

UME	Longitud (metros)	L <sub>den</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-132-2	370	>55	0,765	1	4	0	0
		>65	0,178	1	3	0	0
		>75	0,046	1	3	0	0

UME	Longitud (m)	L <sub>noche</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-132-2	370	>50	0,441	2	5	0	0
		>55	0,203	1	3	0	0
		>65	0,053	1	1	0	0



#### **4.2. MAPAS (INFORMACIÓN GRÁFICA)**

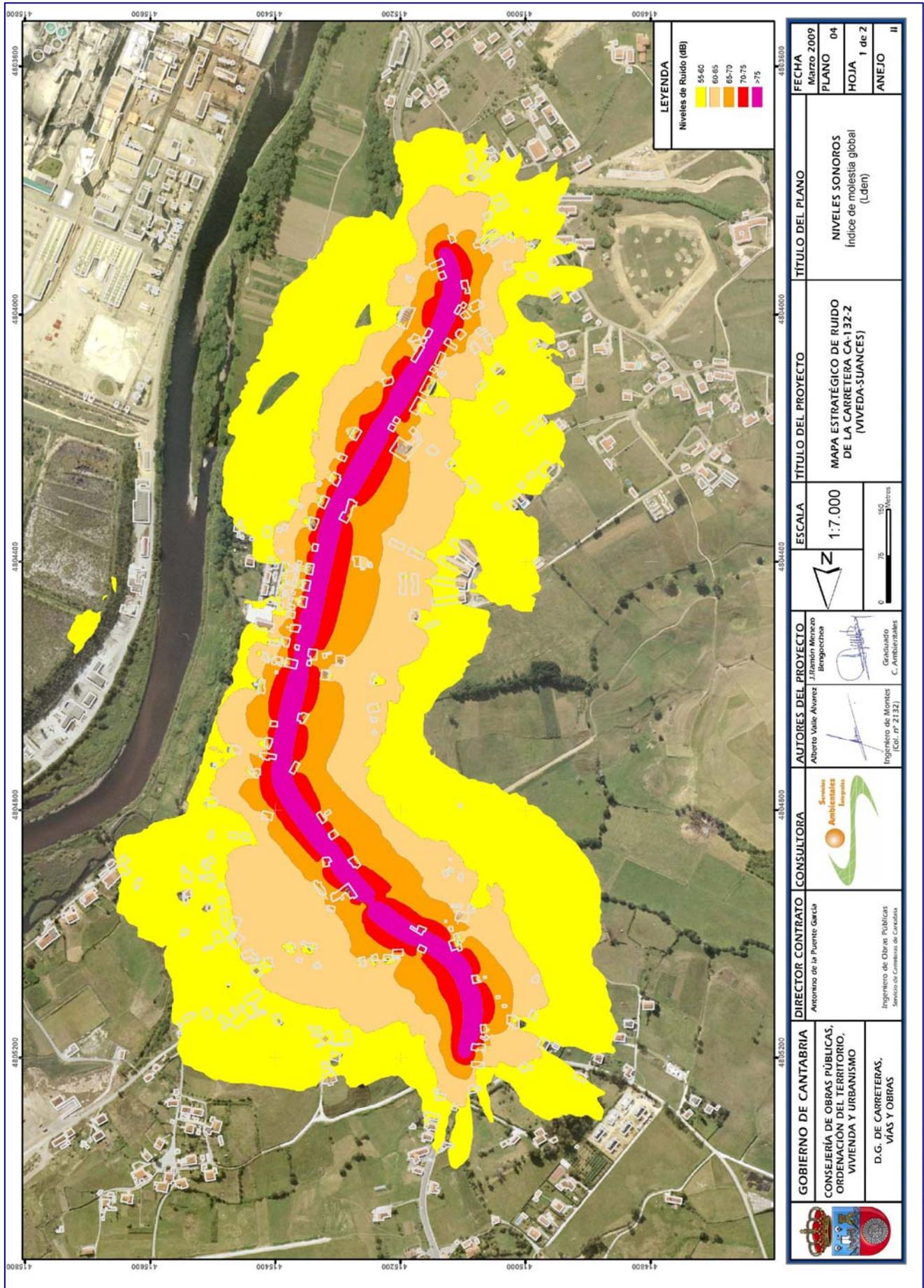
Los mapas que se presentan a continuación representan los *niveles sonoros* obtenidos para cada uno de los índices de cálculo empleados, es decir, índices de molestia global, y asociados a la noche ( $L_{den}$ , y  $L_{noche}$ ), según los requisitos de la normativa legal.

Debido a que dichos mapas (junto con el mapa del *Apartado 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica*) son meras reducciones del formato original (Din A-3), se advierte que la escala numérica, en estos casos, no se corresponde con la representación gráfica asociada. Por este motivo se advierte la consulta de la escala gráfica adjunta.



**Mapa Niveles Sonoros; Molestia Global ( $L_{den}$ )**

---

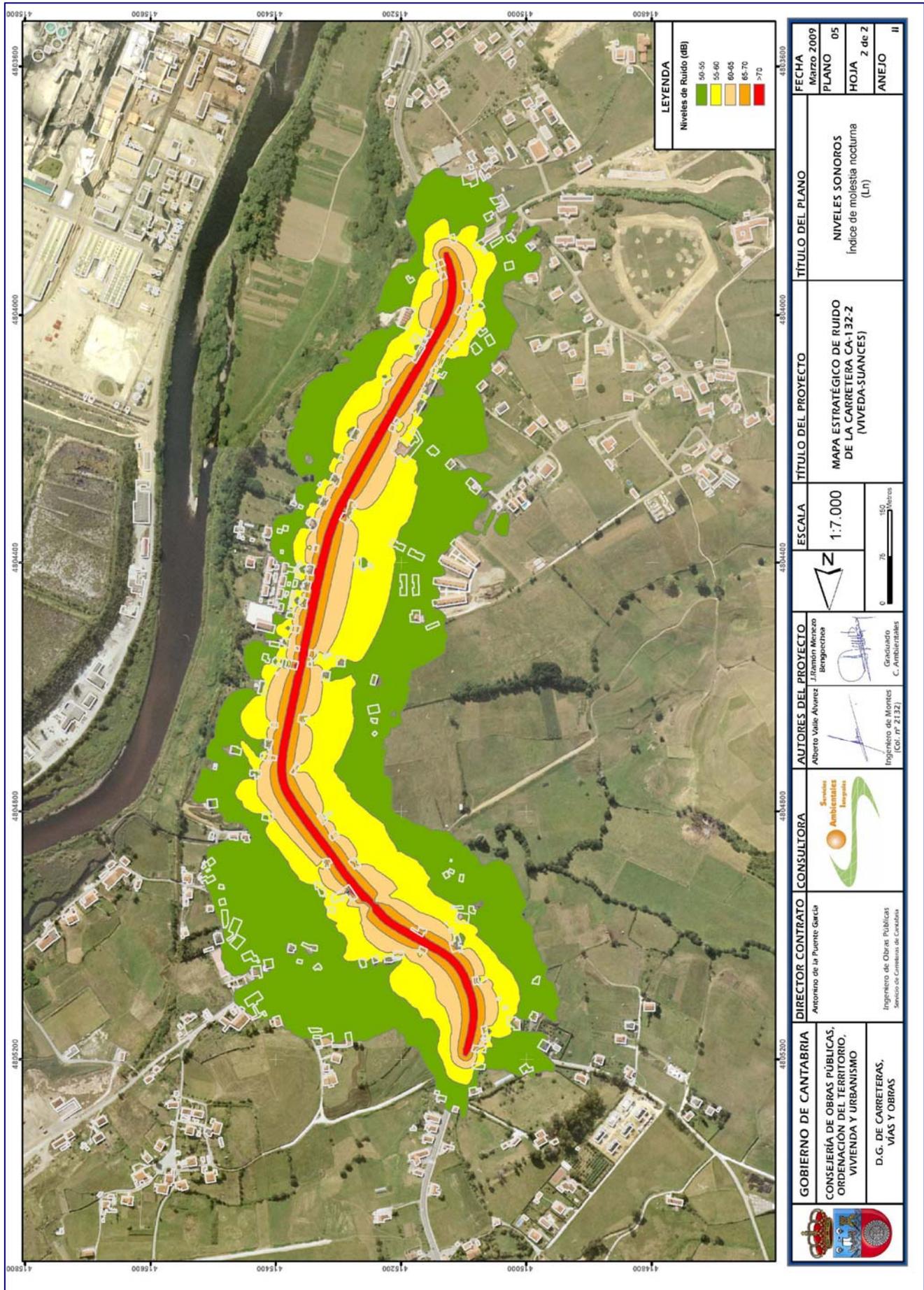


<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> <b>CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,</b> <b>ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,</b> <b>VIVIENDA Y URBANISMO</b>  <b>D.G. DE CARRETERAS,</b> <b>VÍAS Y OBRAS</b>	<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García Ingeniero de Obras Públicas Servicio de Carreteras de Cantabria	<b>CONSULTORA</b> 	<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez Ingeniero de Montes (Col. nº 2124) J. Ramón Menaco Biogéografo C. Aramburuz C. Ambientales	<b>ESCALA</b> 1:7.000 	<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-132-2 (VIVEDA-SUANCES)	<b>TÍTULO DEL PLANO</b> NIVELES SONOROS Índice de molestia global (Lden)	<b>FECHA</b> Marzo 2009
							<b>PLANO</b> 04
<b>HOJA</b> 1 de 2							
<b>ANEJO</b> II							



## Mapa Niveles Sonoros; Molestia durante la noche ( $L_n$ )

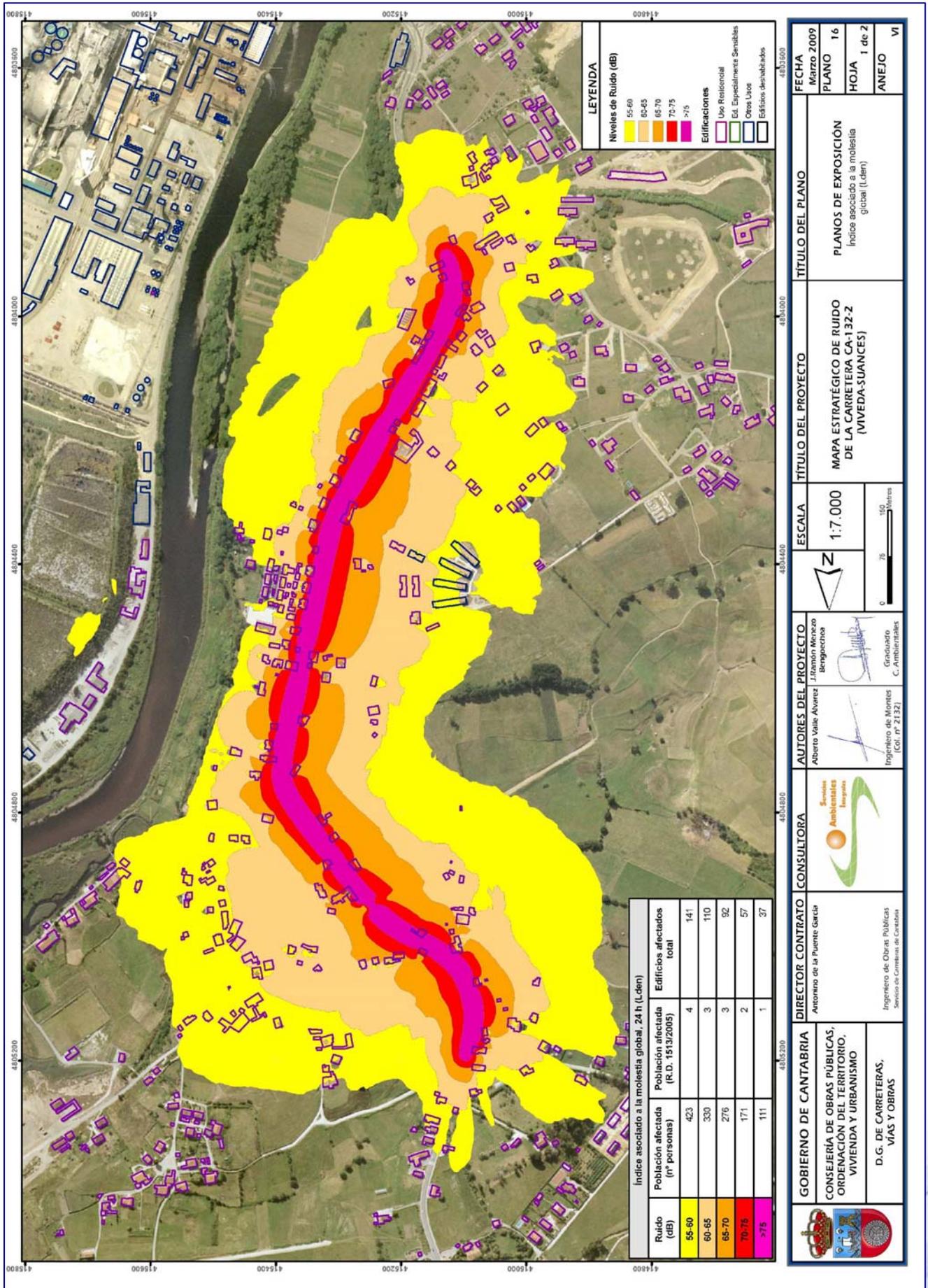
---





**Mapa de Exposición; Molestia global ( $L_{den}$ )**

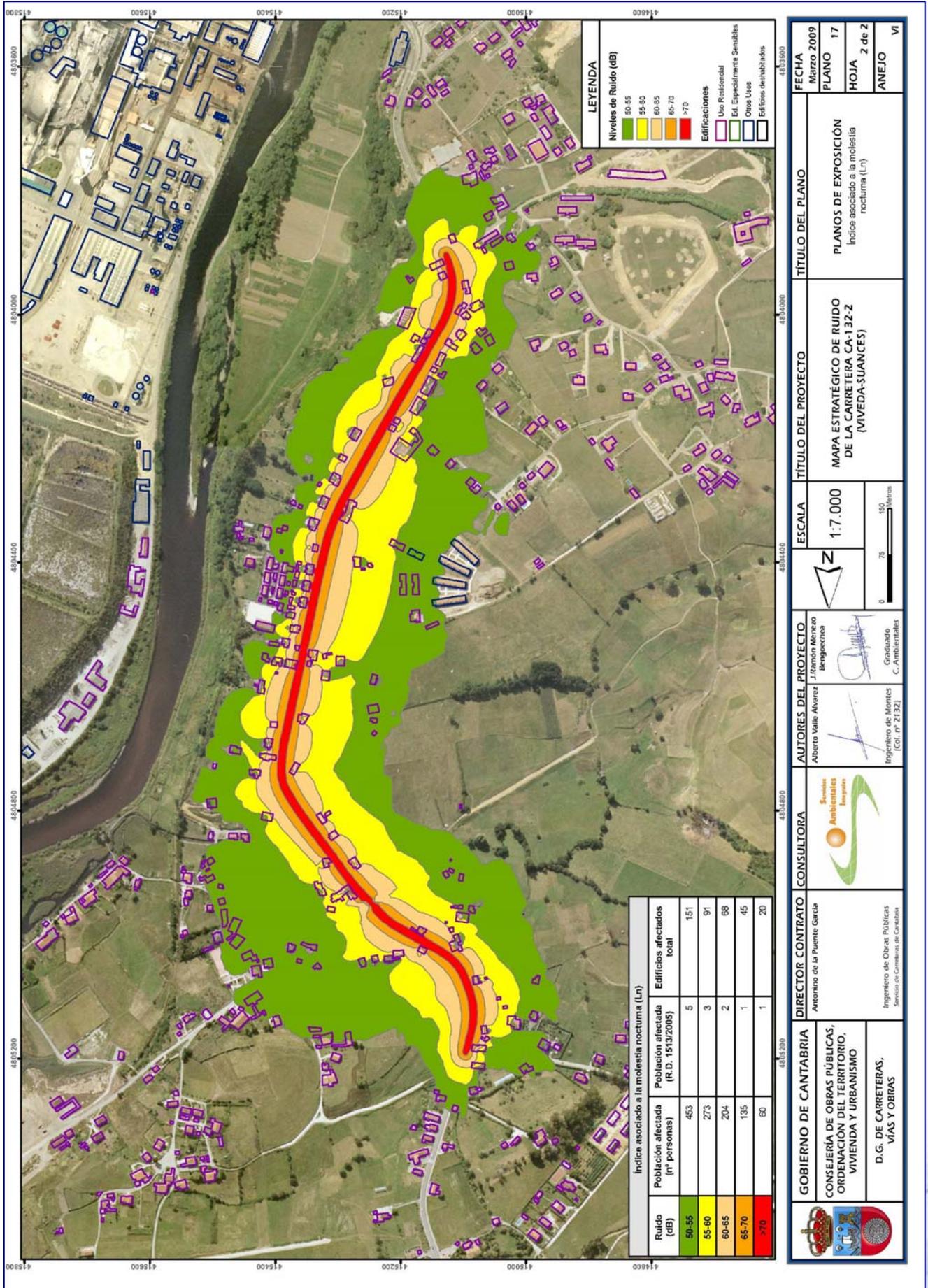
---





## Mapa de Exposición; Molestia durante la noche ( $L_n$ )

---



<b>FECHA</b> Marzo 2009	<b>PLANO</b> 17	<b>HOJA</b> 2 de 2	<b>ANEJO</b> VI
<b>TÍTULO DEL PLANO</b> PLANOS DE EXPOSICIÓN Índice asociado a la molestia nocturna (Ln)			
<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-132-2 (VIVEDA-SUANCES)			
<b>ESCALA</b> 1:7.000		<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez Ingeniero de Montes (Col. nº 2132)	
<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García Ingeniero de Obras Públicas Servicio de Carreteras de Cantabria		<b>CONSULTORA</b> Servicios Ambientales Integrales del Norte, S.L.	
<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y URBANISMO D. G. DE CARRETERAS, VÍAS Y OBRAS			



#### 4.3. PROPUESTA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Dentro del articulado del *Real Decreto 1367/2007 referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*, aparecen las directrices para la *delimitación de zonas de servidumbre acústica (Art. 8)*.

En dicho artículo se cita que *“Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán por la administración competente para la aprobación de mapas de ruido de infraestructuras [...]”*. Por este motivo se han establecido, de un modo orientativo, los límites del área de servidumbre acústica de acuerdo a las especificaciones recogidas en los *Reales Decretos 1367/2007 y 1513/2005*.

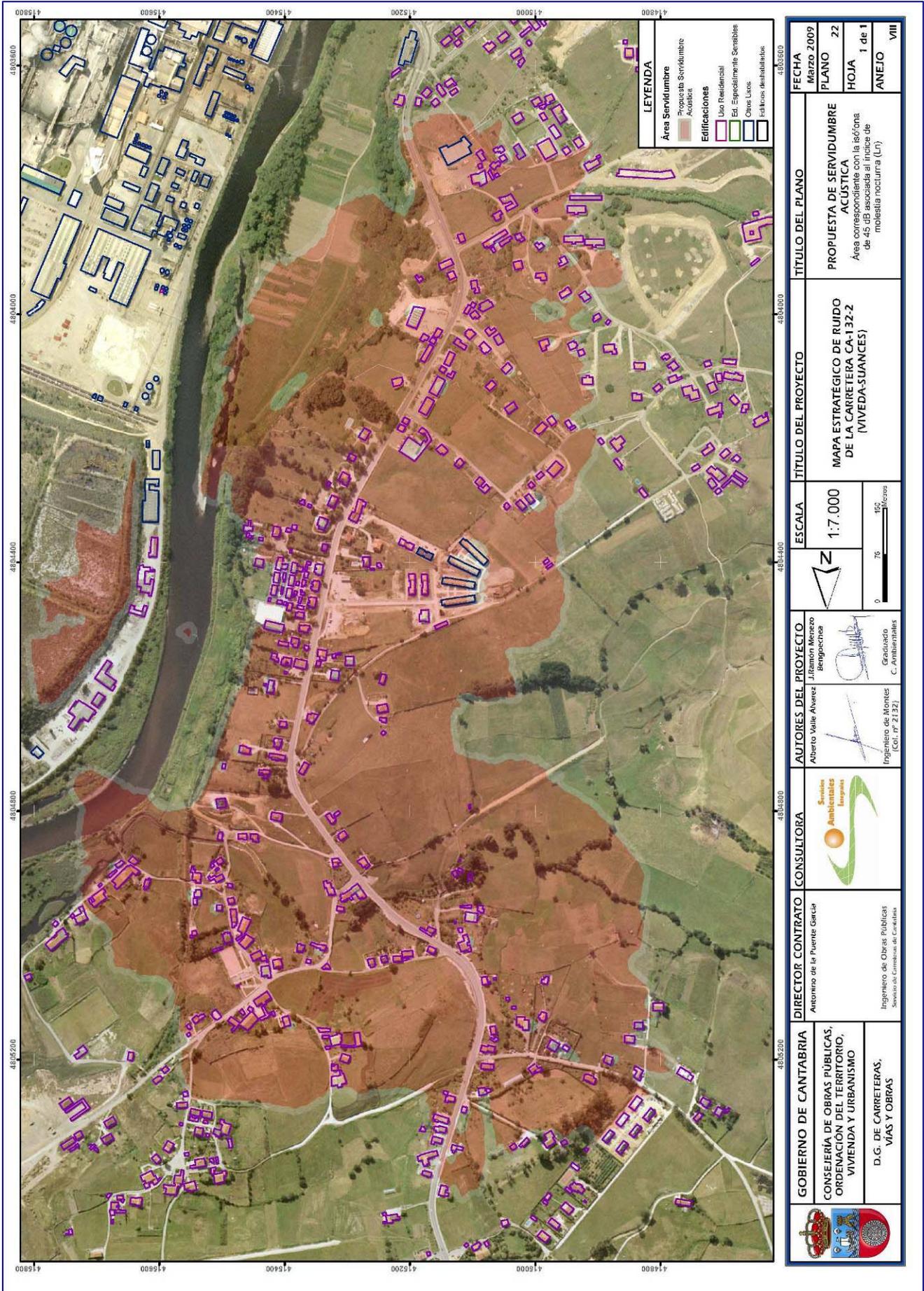
El área resultante ocupa una extensión de 97,44 ha (0.974 km<sup>2</sup>) y posee una distancia máxima de 440 metros desde el eje de la carretera hasta la zona más alejada del perímetro obtenido ( $L_{\text{noche}} > 45$  dB) tal y como se puede observar en el *Anejo VIII- Propuesta de Servidumbre Acústica* que se puede consultar en la memoria.

A continuación se recoge el mapa donde se representa dicho área.



## Mapa de Propuesta de Servidumbre Acústica

---





#### 4.4. PROPUESTA DE MEDIDAS DE REDUCCIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO ACÚSTICO

##### 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras

A continuación se expone una primera valoración de las distintas opciones de actuación a juicio del equipo redactor y teniendo en cuenta la realidad particular del tramo estudiado y su entorno. En cualquier caso, para su propuesta final será preciso elaborar estudios específicos en la zona de afección.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS PREVENTIVAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Regulación del tráfico</i>	Media	Alto	La mejora en la gestión del tráfico es un aspecto fundamental, sin embargo en este caso se trata de un vial muy condicionado por el desarrollo urbano circundante.
<i>Colocación de pavimento fono-absorbente</i>	Alta	Medio	Puede lograr reducir el nivel de ruido generado por el tráfico, sin embargo su efecto en las viviendas más cercanas posiblemente no sea suficiente.
<i>Reducción de los límites de velocidad</i>	Baja	Alto	La velocidad teórica ya está reducida al tratarse de un tramo urbano.
<i>Control del cumplimiento de los límites de velocidad (por ejemplo: radar)</i>	Alta	Alto	Se constata el aparente incumplimiento de los límites de velocidad.
<i>Propuesta de viales alternativos</i>	Baja	Alto	El desarrollo urbanístico del entorno limita esta opción.
<i>Otras medidas o incentivos reglamentarios o económicos</i>	Baja	Bajo	No existe constancia de experiencias en situaciones similares.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS CORRECTORAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Colocación de pantallas acústicas</i>	Baja	Alto	La ubicación de las viviendas junto a la carretera dificulta su colocación.
<i>Mejora de las condiciones de aislamiento acústico de las fachadas</i>	Baja	Alto	Requeriría estudios detallados para cada vivienda del tipo de aislamiento acústico y de los cerramientos.



#### 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico

Para poder mejorar el conocimiento de la realidad acústica del ámbito de estudio durante un período concreto determinado, y una vez ha sido realizado el cálculo mediante el programa de simulación acústica CADNA-A, se proponen una serie de puntos de control sónico estratégicos que coinciden con aquellos lugares donde los niveles de ruido son mayores. De esta manera se podrán obtener mediciones *in situ* sobre aquellos lugares más desfavorables en cuanto a los niveles de ruido existentes.

Para ello se han elegido cuatro puntos bien diferenciados, uno que se encuentra dentro del margen derecho de la vía, y los tres restantes que se encuentran en el margen izquierdo.

		Coordenadas UTM*
Punto 1	X:	415372
	Y:	4804397
	Z= 14 m	
Punto 2	X:	415127
	Y:	4805017
	Z= 23 m	
Punto 3	X:	415179
	Y:	4804139
	Z= 28 m	
Punto 4	X:	415028
	Y:	4803755
	Z= 37 m	

\* Proyección UTM. Elipsoide internacional de 1924. Datum Europeo 1950,

En la tabla que se muestra se describen las características geográficas concretas de los puntos propuestos para el seguimiento acústico del ámbito de la carretera CA-132-2, para más información gráfica y cartográfica, véase *Anejo IX, Propuesta de seguimiento y control acústico*.



#### **4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido**

De acuerdo a las especificaciones recogidas en la *Ley 37/2003 de Ruido*, en su *Sección III-Art. 16* se expone que *“Los mapas de ruido habrán de revisarse y, en su caso, modificarse cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación”*.

Así pues la próxima revisión del mapa estratégico de ruido calculado de la CA-132-1 deberá ser durante el año 2012, es decir, cinco años después de la fecha prevista por la Directiva para su elaboración y posterior aprobación.



## **5. CONCLUSIONES**

---

Con la realización del presente documento se consideran alcanzados los objetivos planteados inicialmente por la Dirección del contrato así como los estipulados en las correspondientes legislaciones de referencia vigentes para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido.



## 6. EQUIPO REDACTOR

---

### DIRECTOR DEL CONTRATO

ANTONINO DE LA PUENTE

(Ingeniero de Coordinación de Obras, Conservación y Explotación)  
Servicio de Carreteras Autonómicas

### AUTORES DEL ESTUDIO

ALBERTO VALLE ÁLVAREZ

(Ingeniero de Montes)

*Nº Coleg. 2132*

J. RAMÓN MENEZO BENGOCHEA

(Graduado en Ciencias Ambientales)

***Servicios Ambientales Integrales del Norte (SAI)***



**SERVICIOS AMBIENTALES INTEGRALES  
DEL NORTE, S.L.**

*C/ Trasmiera, 8 Bjo, 2ºB  
CP. 39005 Santander (Cantabria)  
Tlfn: 942 039 555*



**GOBIERNO de CANTABRIA**  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,  
VIVIENDA Y URBANISMO  
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS, VIAS Y OBRAS



**MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO**  
**CARRETERA CA-140 TRAMOS 1 Y 2 (MURIEDAS - EL ASTILLERO)**

FECHA: MARZO 2009  
CÓDIGO: MER\_05  
REVISIÓN: 01





## ÍNDICE

### **1. INTRODUCCIÓN**

- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Objetivos y alcance del estudio
- 1.3. Objetivos del presente documento

### **2. ÁMBITO DE ESTUDIO**

- 2.1. Localización del eje viario
- 2.2. Características dimensionales
- 2.3. Índices de tráfico
- 2.4. Usos del suelo
- 2.5. Autoridades responsables

### **3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO**

### **4. RESULTADOS**

- 4.1. Tablas
- 4.2. Mapas (Información gráfica)
- 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica
- 4.4. Propuesta de medidas de reducción, control y seguimiento acústico
  - 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras
  - 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico
  - 4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido

### **5. CONCLUSIONES**

### **6. EQUIPO REDACTOR**



## 1. INTRODUCCIÓN

---

### 1.1. ANTECEDENTES

De acuerdo con la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido* (incorporación al ordenamiento jurídico español de la *Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*) es necesaria la elaboración de *Mapas Estratégicos de Ruido* en los grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los 6 millones de vehículos al año.

### 1.2. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL ESTUDIO

El objetivo del presente estudio es la elaboración del *Mapa Estratégico de Ruido*, de la **carretera Murieras – El Astillero (CA-140)**, en los tramos 1 y 2 comprendidos entre la intersección con la CA-240, en el límite municipal Camargo – El Astillero, y la intersección con la N-635 (PK 6+070) dentro del T.M. de El Astillero.

De este modo, el primero de los tramos de la CA-140 se encuentra entre la intersección con la CA-240 y la intersección con la CA-144, PK 2+970, siendo el segundo de ellos la continuidad del primero hasta su intersección con la N-635, PK 6+070.

En ambos tramos se superan los umbrales de los 6 millones de vehículos al año:

- **CA-140-1:** IMD= 19.431 Veh/día
- **CA-140-2:** IMD= 16.092 Veh/día

### 1.3. OBJETIVOS DEL PRESENTE DOCUMENTO

El objetivo de este documento es exponer de forma sintética las características, métodos de cálculo y principales resultados del mapa estratégico de ruido de la carretera de referencia. Por ello, caso de necesitar mayor información de los apartados aquí recogidos, se recomienda la consulta del mencionado estudio.



## 2. ÁMBITO DE ESTUDIO

---

### 2.1. LOCALIZACIÓN DEL EJE VIARIO

El eje viario estudiado está asociado a la carretera autonómica CA-140 (tramos 1 y 2) a su paso por el núcleo de El Astillero. Esta carretera une los núcleos de Muriedas y El Astillero, desarrollándose íntegramente en territorio del segundo, ubicado en la zona Centro-Norte de Cantabria., con una orientación Sureste-noroeste.,

### 2.2. CARACTERÍSTICAS DIMENSIONALES

Posee una longitud total de 4.100 metros y un ancho de calzada constante de 7 metros, 3,5 metros para cada sentido, y arcenes en ambos márgenes del tramo 1 de la vía de 0,6 metros de anchura. Al inicio del tramo se encuentra su intersección con la CA-240, en el límite municipal Camargo-El Astillero, mientras que al final del mismo se sitúa su intersección con la N-635.

### 2.3. ÍNDICES DE TRÁFICO

El índice de Intensidad Medio Diario (IMD) de tráfico, según informaciones aportadas por la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria*, se establece en 17.490 veh/día para el tramo 1 y 16.908 veh/día para el 2, con iguales porcentajes de distribuciones de tráfico de:

De 24.00 a 8.00 horas;	<b>7%</b> del IMD
De 8.00 a 20.00 horas;	<b>80%</b> del IMD
De 20.00 a 24.00 horas;	<b>13%</b> del IMD

Y con un porcentaje constante de vehículos pesados del 15 y 12% respectivamente.

### 2.4. USOS DEL SUELO

El tipo de uso de suelo que se encuentra dentro del ámbito de estudio, tal y como recoge la *Ordenanza de Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones del Ayuntamiento de El Astillero*, se corresponde con una situación de actividad *Residencial*. Los niveles de ruido máximos permitidos para esta área de actividad son de 55



dB para el índice asociado a la molestia durante el día “Ldia” (de 08.00 a 22.00 horas) y de 45 dB para el índice asociado a la molestia durante la noche “Lnoche” (de 22.00 a 08.00 horas), ambos expresados como dB con ponderación tipo (A): (dB(A)).

## 2.5. AUTORIDADES RESPONSABLES

Las Autoridades responsables del suministro de los datos necesarios para la realización del presente estudio se refieren a la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras* del **Gobierno de Cantabria**, especialmente el Servicio de Carreteras Autonómicas cuyos datos se exponen a continuación:

**Dirección General de Carreteras, Vías y Obras**

***Servicio de Carreteras Autonómicas***

*Dirección:* C/ Lealtad 23

*Ciudad:* Santander

*C.P:* 39002

*Teléfono:* 942 20 88 66

*Fax:* 942 20 88 29



### 3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO

---

Para el cálculo de los niveles de ruido procedentes del tráfico rodado se ha empleado la **norma francesa NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)** tal y como establece la legislación de referencia para el tráfico rodado. Dicha norma ha sido aplicada a través de un software técnico de simulación acústica procedente de la empresa alemana Datakustik; **Computer Aided Noise Abatement (CADNA-A)**.

Con la ayuda de este software, y gracias a un modelado del entorno preciso, se pueden determinar los niveles de ruido causados por una fuente emisora cualquiera, diferenciando básicamente entre el ruido procedente de industrias, aeronaves, tráfico rodado y ferroviario. Además, junto a la norma francesa descrita, se han tenido también en cuenta las indicaciones recogidas en la *Recomendación de la Comisión de 6 de agosto de 2003 relativa a las Orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario, y los datos de emisiones correspondientes*.

En el caso del cálculo de la población afectada se puede decir que la estimación está 'sobrevalorada' por cuanto se ha tenido en cuenta el total de personas que habitan en un edificio cualquiera de los afectados una vez se han conocido los niveles de ruido incidentes. De esta forma, no se han distribuido las personas en los edificios de acuerdo a las fachadas más o menos expuestas, sino que se ha computado el total de personas que habitan en los mismos. Así, dado que la mayoría de los edificios afectados son unifamiliares, se cree que la estimación no afectará en gran medida a la situación real.



## 4. RESULTADOS

A continuación se adjuntan los resultados obtenidos a partir del desarrollo del mapa estratégico de ruido a escala 1:5.000, expresando la cantidad de población afectada por niveles superiores a 55 dB del índice  $L_{den}$  y de 45 dB del índice  $L_{noche}$ .

### 4.1. TABLAS

Dadas las características dimensionales del ámbito de estudio, asociadas a un tramo bastante reducido, se ha realizado un estudio detallado de la *Unidad de Mapa Estratégico*<sup>1</sup> (UME) ocupado por la CA-140, tramos 1 y 2, ayudado en gran medida por la escala de trabajo utilizada.

Índice asociado a la molestia global, 24 h. ( $L_{den}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	8.580	86	231
60-64	6.345	63	153
65-69	3.861	39	121
70-74	2.334	23	89
>75	994	10	42

Tabla con valores referidos al índice " $L_{den}$ "

Índice asociado a la molestia durante el período noche ( $L_{noche}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados Total
50-54	7.486	75	179
55-59	4.074	41	129
60-64	2.625	26	100
65-69	1.334	13	59
>70	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_{noche}$ "

Tal y como se recoge en las tablas, la población afectada dentro de la UME CA-140 por niveles asociados a la molestia global ( $L_{den}$ ) superiores a los 55 dB es de 8.580 personas. Sin embargo estas cifras de afectados disminuyen considerablemente a medida que los niveles son mayores. De este modo, con unos niveles de ruido superiores a los 65 dB, y para el mismo índice  $L_{den}$ , el número de afectados se reduce hasta las 3.861 personas afectadas.

<sup>1</sup> Tipo de organización de los mapas estratégicos de ruido. En este caso la UME se refiere a un *gran eje viario* que, dado lo reducido de sus características dimensionales, abarca todo el ámbito de estudio. Otros tipos de UMEs se refieren a aglomeraciones, grandes ejes ferroviarios y grandes aeropuertos.



tadas, 2.334 en el caso de que los niveles sean superiores a 70 dB e inferiores a 75 dB. Por encima de 75 dB existe un grupo de 994 afectados derivados de un total de 42 viviendas afectadas según los datos acústicos obtenidos en la UME analizada.

En el caso del índice asociado a la molestia durante el período nocturno ( $L_{noche}$ ), indicador de ruido que hace referencia a la posible alteración del sueño, las personas afectadas para niveles superiores a los 50 dB son significativamente menores que las afectadas para el índice anterior, siendo su área de afección también menor. De esta forma los individuos afectados para este rango de niveles se estiman en 7.486, 4.074 en el caso de que los niveles de ruido sean superiores a los 55 dB y alrededor de 1.334 personas si dichos niveles se encuentran por encima de los 65 dB. Para niveles aún superiores, es decir de más de 70 dB, no se encuentra ningún individuo ni edificio afectado.

Junto a las tablas anteriores, a continuación se representan las asociadas al índice diurno ( $L_d$ ) y vespertino ( $L_e$ ), cumpliendo así con el resto de requisitos legales expuestos en la legislación de referencia.

Índice asociado a la molestia durante el día, ( $L_d$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	7.180	72	198
60-64	3790	38	107
65-69	2120	21	84
70-74	1146	11	48
>75	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_d$ "

Índice asociado a la molestia durante la tarde, ( $L_e$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados Total
55-59	7223	72	200
60-64	3816	38	112
65-69	2280	23	93
70-74	1216	12	51
>75	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_e$ "



Las tablas que se muestran a continuación contienen información sobre el número de viviendas, personas y áreas sensibles (hospitales y colegios), dependiendo de los rangos de niveles que establece la legislación de referencia, *R.D. 1513/2005 en su Anexo VI, Información que debe comunicarse al Ministerio de Medio Ambiente*. Junto con estos datos también se aportan otros relacionados con la superficie comprendida por estos mismos niveles.

UME	Longitud (metros)	L <sub>den</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-140	4.100	>55	1,381	2	86	0	1
		>65	0,305	1	39	0	1
		>75	0,058	0	10	0	0

UME	Longitud (m)	L <sub>noche</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-140	4.100	>50	1,836	0	75	0	1
		>55	0,805	0	41	0	1
		>65	0,076	0	13	0	1



#### **4.2. MAPAS (INFORMACIÓN GRÁFICA)**

---

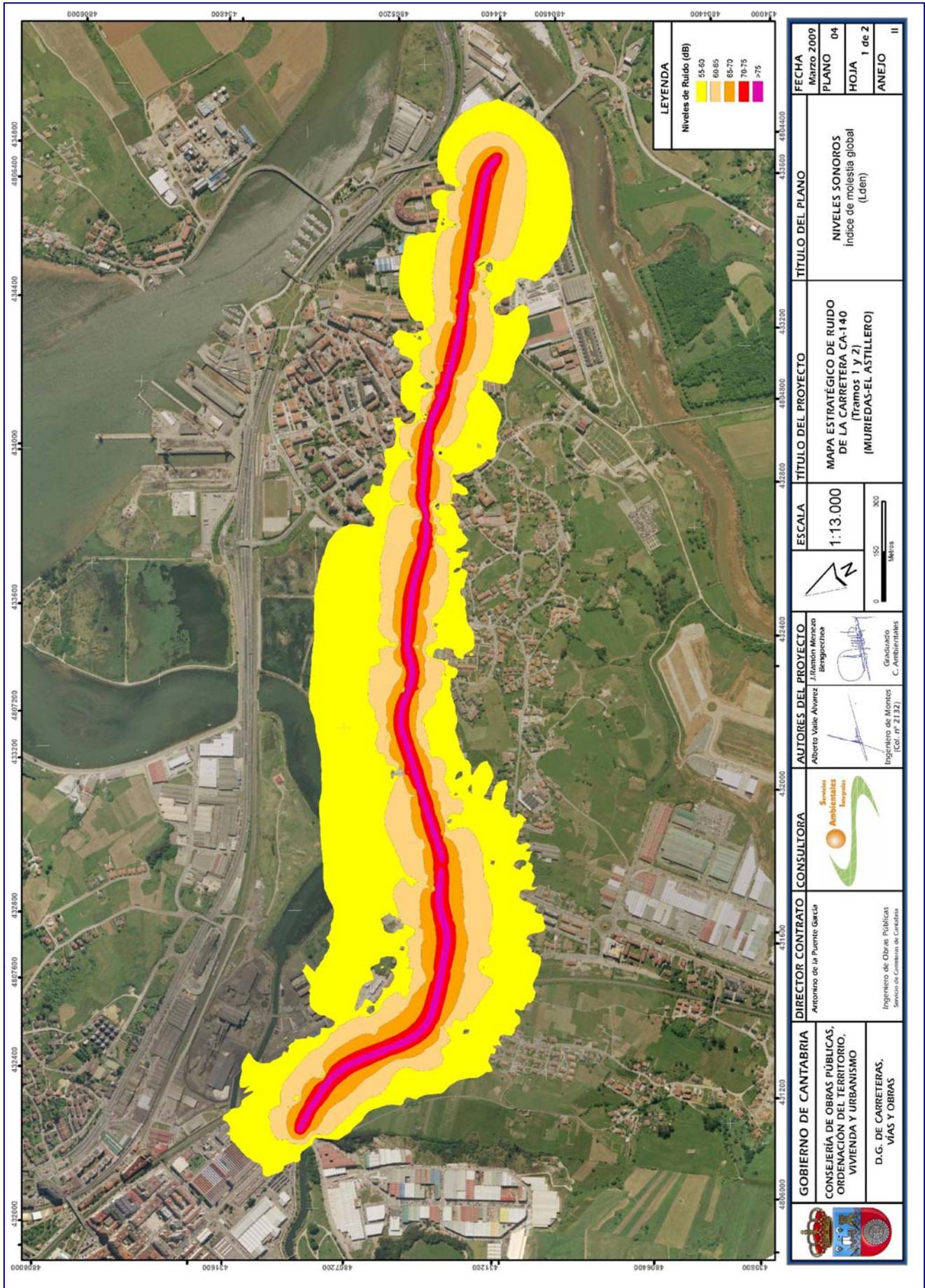
Los mapas que se presentan a continuación representan los *niveles sonoros* obtenidos para cada uno de los índices de cálculo empleados, es decir, índices de molestia global, y asociados a la noche ( $L_{den}$ , y  $L_{noche}$ ), según los requisitos de la normativa legal.

Debido a que dichos mapas (junto con el mapa del *Apartado 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica*) son meras reducciones del formato original (Din A-3), se advierte que la escala numérica, en estos casos, no se corresponde con la representación gráfica asociada. Por este motivo se advierte la consulta de la escala gráfica adjunta.



**Mapa Niveles Sonoros; Molestia Global ( $L_{den}$ )**

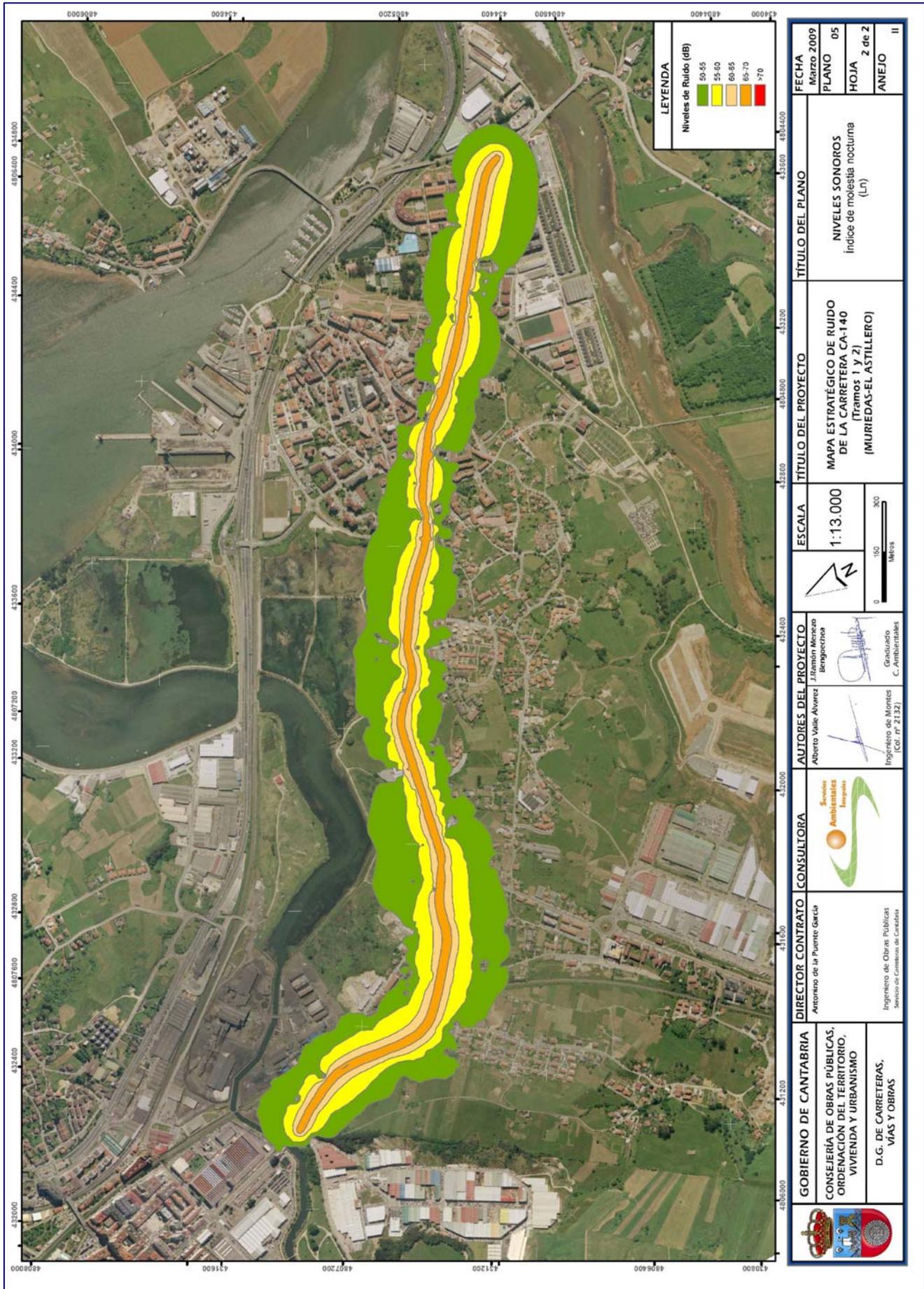
---





**Mapa Niveles Sonoros; Molestia durante la noche ( $L_n$ )**

---

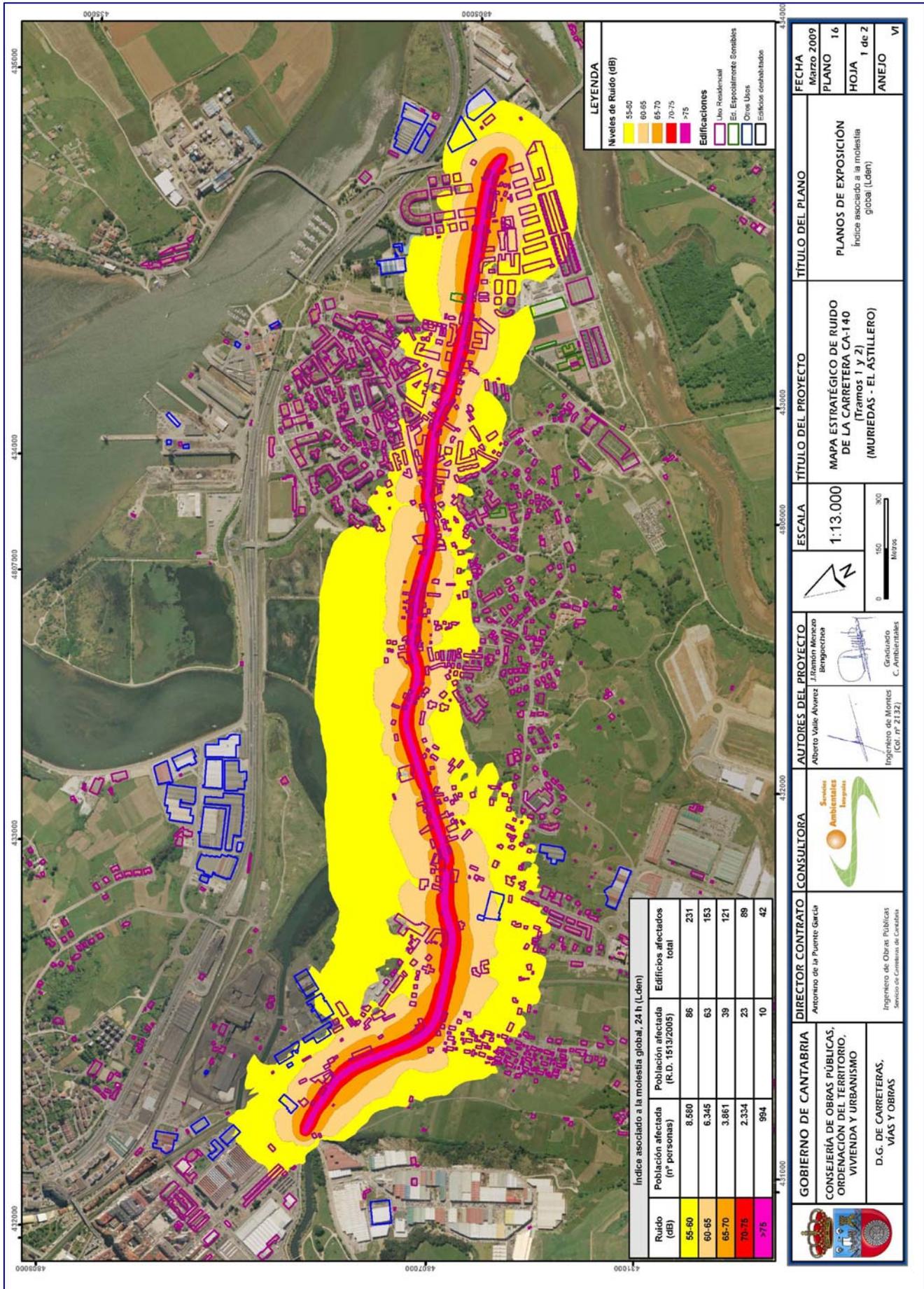


<b>FECHA</b> Marzo 2009		<b>PLANO</b> 05		<b>HOJA</b> 2 de 2		<b>ANEJO</b> II	
<b>TÍTULO DEL PLANO</b> NIVELES SONOROS Índice de molestia nocturna (Ln)		<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-140 (Tramos 1 y 2) (MURIEDAS-EL ASTILLERO)		<b>ESCALA</b> 1:13.000			
<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez Ingeniero de Montes (C.O. 17.2124)		<b>CONSULTORA</b> 		<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García Ingeniero de Obras Públicas Servicio de Contratos de Cantabria		<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> <b>CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,</b> <b>ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,</b> <b>VIVIENDA Y URBANISMO</b> D.G. DE CARRETERAS, VÍAS Y OBRAS	
<b>PROYECTO</b> J. Ramón Menéndez Biogestión		<b>CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,</b> <b>ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,</b> <b>VIVIENDA Y URBANISMO</b>		<b>CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,</b> <b>ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,</b> <b>VIVIENDA Y URBANISMO</b>			



**Mapa de Exposición; Molestia global ( $L_{den}$ )**

---

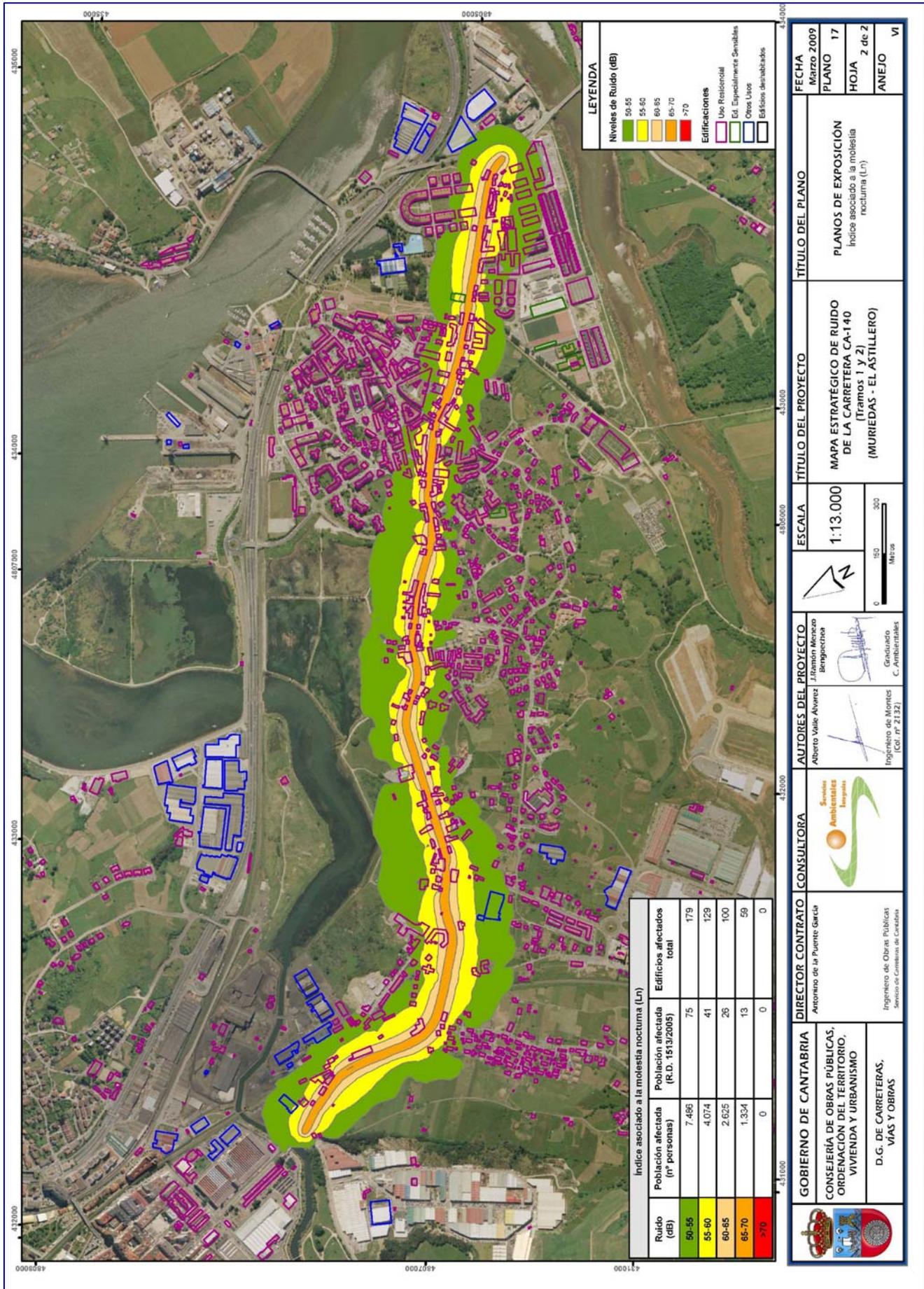


<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y URBANISMO	<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García Ingeniero de Obras Públicas Servicio de Carreteras de Cantabria	<b>CONSULTORA</b> Servicios Ambientales Integrales	<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez Ingeniero de Montes (C.O. nº 2124)	<b>ESCALA</b> 1:13.000 0 100 300 Metros	<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-140 (Tramos 1 y 2) (MURIEDAS - EL ASTILLERO)	<b>TÍTULO DEL PLANO</b> PLANOS DE EXPOSICIÓN Índice asociado a la molestia global (Lden)	<b>FECHA</b> Marzo 2009 <b>PLANO</b> 1,6 <b>HOJA</b> 1 de 2 <b>ANEJO</b> VI
---	---	---	---	--	--	---	--



**Mapa de Exposición; Molestia durante la noche ( $L_n$ )**

---



<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y URBANISMO D.G. DE CARRETERAS, VÍAS Y OBRAS		<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García Ingeniero de Obras Públicas Servicio de Carreteras de Cantabria		<b>CONSULTORA</b> 		<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez Ingeniero de Montes (C.O. nº 2124) Jitiamón Menaco Biogestión Graduado C. Ambientales		<b>ESCALA</b> 1:13.000 		<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-140 (Tramos 1 y 2) (MURIEDAS - EL ASTILLERO)		<b>TÍTULO DEL PLANO</b> PLANOS DE EXPOSICIÓN Índice asociado a la molestia nocturna (Ln)		<b>FECHA</b> Marzo 2009 <b>PLANO</b> 17 <b>HOJA</b> 2 de 2 <b>ANEJO</b> VI	
--	--	---	--	-----------------------	--	--	--	-------------------------------	--	--	--	---	--	---	--



#### 4.3. PROPUESTA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Dentro del articulado del *Real Decreto 1367/2007 referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*, aparecen las directrices para la *delimitación de zonas de servidumbre acústica (Art. 8)*.

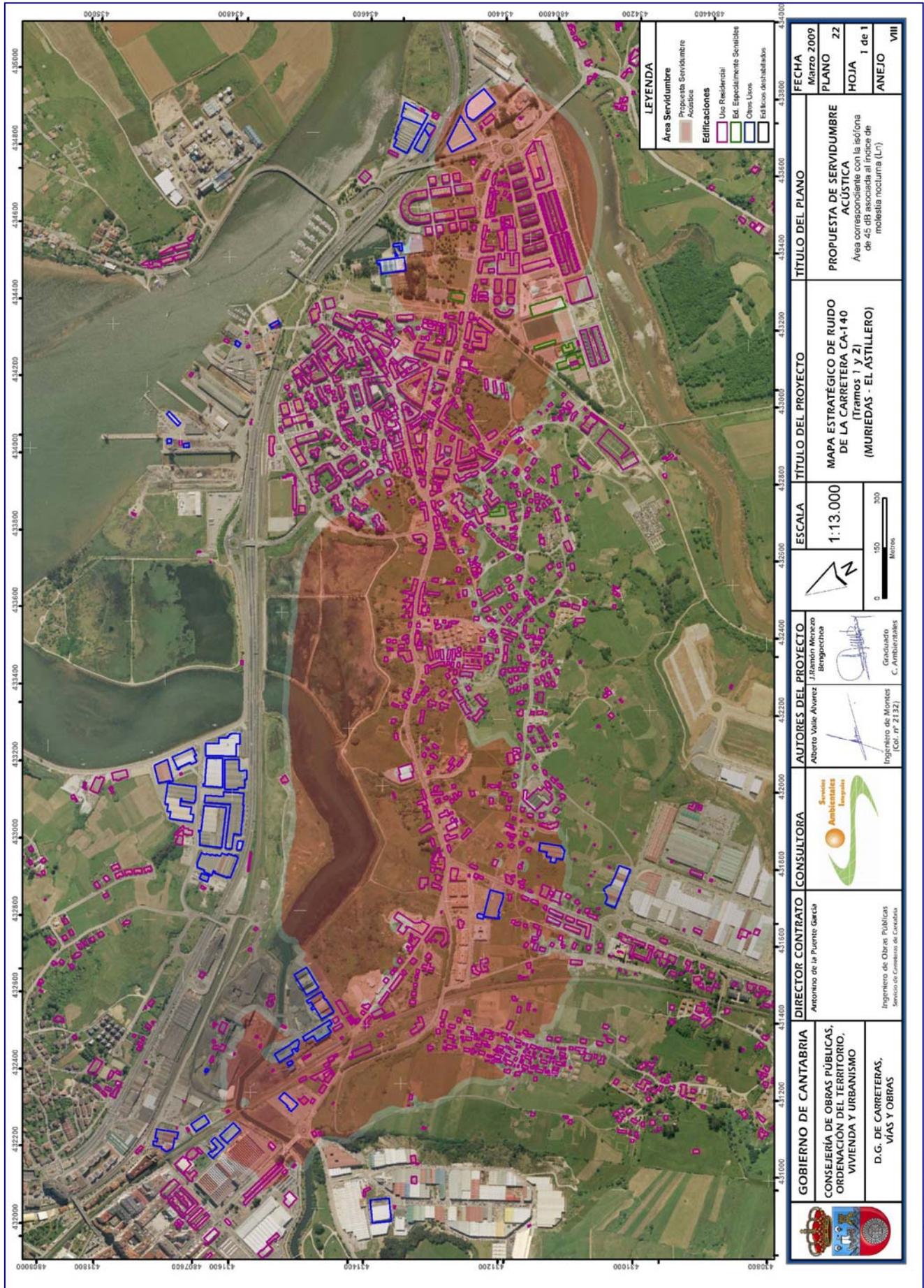
En dicho artículo se cita que *“Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán por la administración competente para la aprobación de mapas de ruido de infraestructuras [...]”*. Por este motivo se han establecido, de un modo orientativo, los límites del área de servidumbre acústica de acuerdo a las especificaciones recogidas en los *Reales Decretos 1367/2007 y 1513/2005*.

El área resultante ocupa una extensión de 183 ha (1.83 km<sup>2</sup>) y posee una distancia máxima de aproximadamente 480 metros desde el eje de la carretera hasta la zona más alejada del perímetro obtenido ( $L_{noche} > 45$  dB) tal y como se puede observar en el *Anejo VIII-Propuesta de Servidumbre Acústica* que se puede consultar en la memoria.

A continuación se recoge el mapa donde se representa dicho área.

**Mapa de Propuesta de Servidumbre Acústica**

---





#### 4.4. PROPUESTA DE MEDIDAS DE REDUCCIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO ACÚSTICO

##### 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras

A continuación se expone una primera valoración de las distintas opciones de actuación a juicio del equipo redactor y teniendo en cuenta la realidad particular del tramo estudiado y su entorno. En cualquier caso, para su propuesta final será preciso elaborar estudios específicos en la zona de afección.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS PREVENTIVAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Regulación del tráfico</i>	Media	Alto	La mejora en la gestión del tráfico es un aspecto fundamental, sin embargo en este caso se trata de un vial muy condicionado por el desarrollo urbano circundante.
<i>Colocación de pavimento fono-absorbente</i>	Alta	Medio	Puede lograr reducir el nivel de ruido generado por el tráfico, sin embargo su efecto en las viviendas más cercanas posiblemente no sea suficiente.
<i>Reducción de los límites de velocidad</i>	Baja	Alto	La velocidad teórica ya está reducida al tratarse de un tramo urbano.
<i>Control del cumplimiento de los límites de velocidad (por ejemplo: radar)</i>	Alta	Alto	Se constata el aparente incumplimiento de los límites de velocidad.
<i>Propuesta de viales alternativos</i>	Baja	Alto	El desarrollo urbanístico del entorno limita esta opción.
<i>Otras medidas o incentivos reglamentarios o económicos</i>	Baja	Bajo	No existe constancia de experiencias en situaciones similares.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS CORRECTORAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Colocación de pantallas acústicas</i>	Baja	Alto	La ubicación de las viviendas junto a la carretera dificulta su colocación.
<i>Mejora de las condiciones de aislamiento acústico de las fachadas</i>	Baja	Alto	Requeriría estudios detallados para cada vivienda del tipo de aislamiento acústico y de los cerramientos.



#### 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico

Para poder mejorar el conocimiento de la realidad acústica del ámbito de estudio durante un período concreto determinado, y una vez ha sido realizado el cálculo mediante el programa de simulación acústica CADNA-A, se proponen una serie de puntos de control sónico estratégicos que coinciden con aquellos lugares donde los niveles de ruido son mayores. De esta manera se podrán obtener mediciones *in situ* sobre aquellos lugares más desfavorables en cuanto a los niveles de ruido existentes.

Para ello se han elegido cuatro puntos bien diferenciados, dos que se encuentra dentro del margen derecho de la vía, y los otros dos restantes que se encuentran en el margen izquierdo.

		Coordenadas UTM*
Punto 1	X:	432157
	Y:	4806480
	Z= 1,7 m	
Punto 2	X:	433434
	Y:	4805329
	Z= 1,7 m	
Punto 3	X:	433743
	Y:	4805454
	Z= 1,7 m	
Punto 4	X:	433378
	Y:	4805798
	Z= 7,2 m	

\* Proyección UTM. Elipsoide internacional de 1924. Datum Europeo 1950,

En la tabla que se muestra se describen las características geográficas<sup>2</sup> concretas de los puntos propuestos para el seguimiento acústico del ámbito de la carretera CA-140,

<sup>2</sup> Los valores "Z" se refieren a las alturas relativas con respecto al nivel del suelo.



#### **4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido**

De acuerdo a las especificaciones recogidas en la *Ley 37/2003 de Ruido*, en su *Sección III-Art. 16* se expone que *“Los mapas de ruido habrán de revisarse y, en su caso, modificarse cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación”*.

Así pues la próxima revisión del mapa estratégico de ruido calculado de la CA-132-1 deberá ser durante el año 2012, es decir, cinco años después de la fecha prevista por la Directiva para su elaboración y posterior aprobación.



## 5. CONCLUSIONES

---

Con la realización del presente documento se consideran alcanzados los objetivos planteados inicialmente por la Dirección del contrato así como los estipulados en las correspondientes legislaciones de referencia vigentes para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido.



## 6. EQUIPO REDACTOR

---

### DIRECTOR DEL CONTRATO

ANTONINO DE LA PUENTE

(Ingeniero de Coordinación de Obras, Conservación y Explotación)  
Servicio de Carreteras Autonómicas

### AUTORES DEL ESTUDIO

ALBERTO VALLE ÁLVAREZ

(Ingeniero de Montes)

*Nº Coleg. 2132*

J. RAMÓN MENEZO BENGOCHEA

(Graduado en Ciencias Ambientales)

***Servicios Ambientales Integrales del Norte (SAI)***

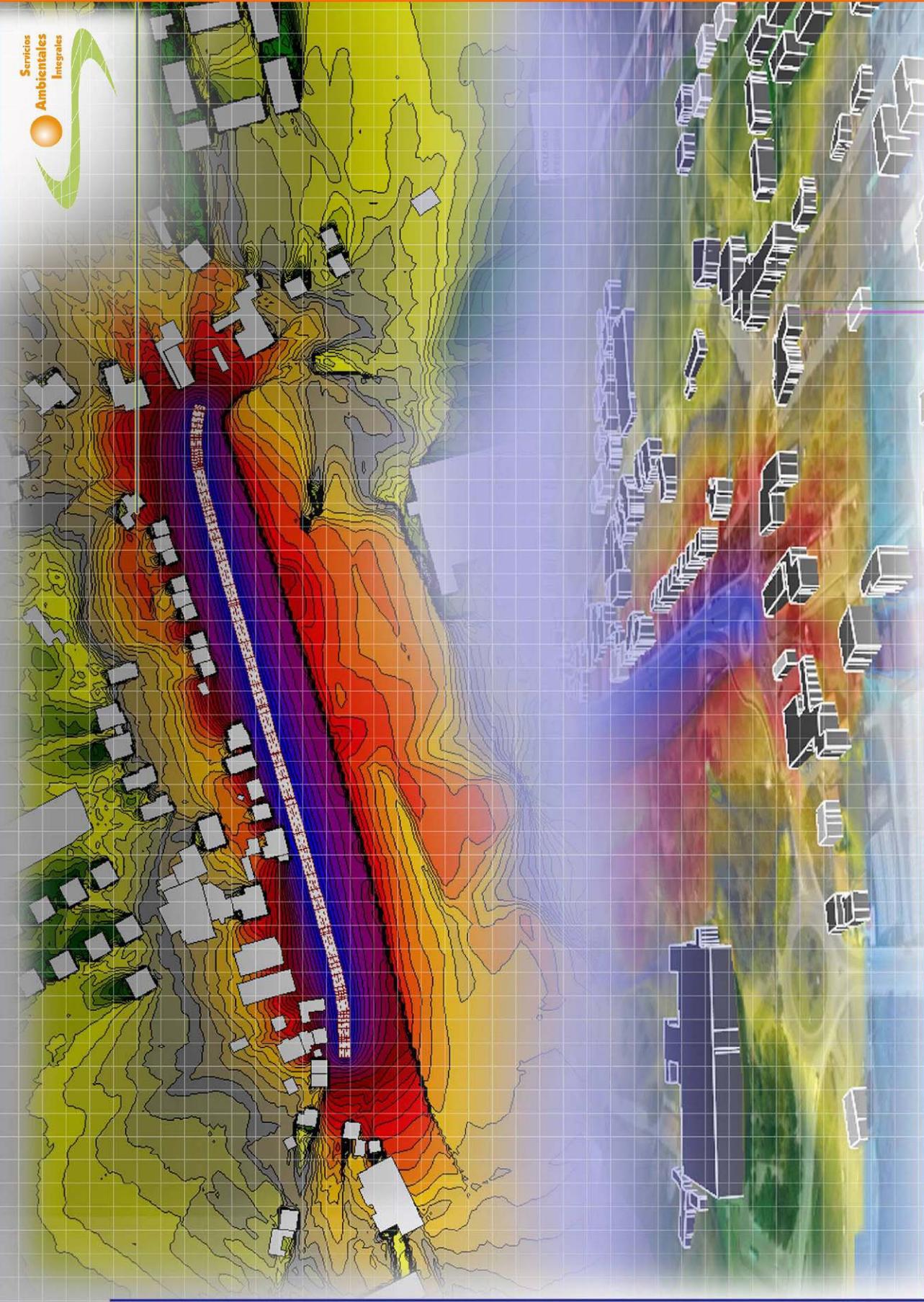


**SERVICIOS AMBIENTALES INTEGRALES  
DEL NORTE, S.L.**

*C/ Trasmiera, 8 Bajo, 2ºB  
CP. 39005 Santander (Cantabria)  
Tlfn: 942 039 555*



**GOBIERNO de CANTABRIA**  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,  
VIVIENDA Y URBANISMO  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, VÍAS Y OBRAS



**MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO  
CARRETERA CA-231-1 (SANTANDER-LIENGRES-PUENTE ARGE)**

FECHA: JUNIO 2008  
CÓDIGO: MER\_01  
REVISIÓN: 01



## ÍNDICE

### **1. INTRODUCCIÓN**

- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Objetivos y alcance del estudio
- 1.3. Objetivos del presente documento

### **2. ÁMBITO DE ESTUDIO**

- 2.1. Localización del eje viario
- 2.2. Características dimensionales
- 2.3. Índices de tráfico
- 2.4. Usos del suelo
- 2.5. Autoridades responsables

### **3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO**

### **4. RESULTADOS**

- 4.1. Tablas
- 4.2. Mapas (Información gráfica)
- 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica
- 4.4. Propuesta de medidas de reducción, control y seguimiento acústico
  - 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras
  - 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico
  - 4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido

### **5. CONCLUSIONES**

### **6. EQUIPO REDACTOR**



## 1. INTRODUCCIÓN

---

### 1.1. ANTECEDENTES

De acuerdo con la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido* (incorporación al ordenamiento jurídico español de la *Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*) es necesaria la elaboración de *Mapas Estratégicos de Ruido* en los grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los 6 millones de vehículos al año.

### 1.2. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL ESTUDIO

El objetivo del presente estudio es la elaboración del *Mapa Estratégico de Ruido*, de la *carretera Santander-Lienques-Puente Arce (CA-231-1)*, en el tramo comprendido entre la *glorieta de Corbán, p.k. 0+000* y su *antigua intersección con la CA-301, p.k. 0+400*, por superarse en esta vía el umbral de los 6 millones de vehículos al año (Intensidad Media Diaria 'IMD' de 17.525 veh/día).

### 1.3. OBJETIVOS DEL PRESENTE DOCUMENTO

El objetivo de este documento es exponer de forma sintética las características, métodos de cálculo y principales resultados del mapa estratégico de ruido de la carretera de referencia. Por ello, caso de necesitar mayor información de los apartados aquí recogidos, se recomienda la consulta del mencionado estudio.



## 2. ÁMBITO DE ESTUDIO

---

### 2.1. LOCALIZACIÓN DEL EJE VIARIO

El eje viario estudiado está asociado al tramo de la carretera autonómica CA-231-1 a su paso por el núcleo de Corbán. Esta carretera que une Santander con los núcleos de Liencres y Puente Arce se encuentra a las afueras de la parte Oeste del Término Municipal de Santander, en su límite con el Término Municipal de Santa Cruz de Bezana (Cantabria).

### 2.2. CARACTERÍSTICAS DIMENSIONALES

Posee una longitud de 400 metros y un ancho de calzada constante de 7 metros (3,5 metros para cada sentido), y un solo arcén en el margen derecho de la vía de 2 metros de anchura. Al inicio del tramo se encuentra una glorieta mientras que en su parte final se encuentra su intersección con la antigua carretera autonómica CA-301.

### 2.3. ÍNDICES DE TRÁFICO

El índice de Intensidad Medio Diario (IMD) de tráfico, según informaciones aportadas por la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria*, se establece en 17.390 veh/día, con porcentajes de distribuciones de tráfico de:

- De 24.00 a 8.00 horas; **7%** del IMD
- De 8.00 a 20.00 horas; **80%** del IMD
- De 20.00 a 24.00 horas; **13%** del IMD

Y con un porcentaje constante de vehículos pesados del 6%.

### 2.4. USOS DEL SUELO

El tipo de uso de suelo que se encuentra dentro del ámbito de estudio, tal y como recoge la *Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Santander sobre protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones*, se corresponde con una situación de actividad de *Áreas residenciales con servicios terciarios no comerciales y hospitalarios*. Los niveles de ruido máximos permitidos para esta área de actividad son de 55 dB para el



índice asociado a la molestia durante el día " $L_{día}$ " (de 08.00 a 22.00 horas) y de 45 dB para el índice asociado a la molestia durante la noche " $L_{noche}$ " (de 22.00 a 08.00 horas), ambos expresados como dB con ponderación tipo (A): (dB(A)).

## 2.5. AUTORIDADES RESPONSABLES

Las Autoridades responsables del suministro de los datos necesarios para la realización del presente estudio se refieren a la *Dirección General de Carreteras, Vías y Obras* del **Gobierno de Cantabria**, especialmente el Servicio de Carreteras Autonómicas cuyos datos se exponen a continuación:

**Dirección General de Carreteras, Vías y Obras**

***Servicio de Carreteras Autonómicas***

*Dirección:* C/ Lealtad 23

*Ciudad:* Santander

*C.P.:* 39002

*Teléfono:* 942 20 88 66

*Fax:* 942 20 88 29



### 3. METODOLOGÍA DE MEDICIÓN Y CÁLCULO

---

Para el cálculo de los niveles de ruido procedentes del tráfico rodado se ha empleado la **norma francesa NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)** tal y como establece la legislación de referencia para el tráfico rodado. Dicha norma ha sido aplicada a través de un software técnico de simulación acústica procedente de la empresa alemana Datakustik; **Computer Aided Noise Abatement (CADNA-A)**.

Con la ayuda de este software, y gracias a un modelado del entorno preciso, se pueden determinar los niveles de ruido causados por una fuente emisora cualquiera, diferenciando básicamente entre el ruido procedente de industrias, aeronaves, tráfico rodado y ferroviario. Además, junto a la norma francesa descrita, se han tenido también en cuenta las indicaciones recogidas en la *Recomendación de la Comisión de 6 de agosto de 2003 relativa a las Orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario, y los datos de emisiones correspondientes*.

En el caso del cálculo de la población afectada se puede decir que la estimación está 'sobrevalorada' por cuanto se ha tenido en cuenta el total de personas que habitan en un edificio cualquiera de los afectados una vez se han conocido los niveles de ruido incidentes. De esta forma, no se han distribuido las personas en los edificios de acuerdo a las fachadas más o menos expuestas, sino que se ha computado el total de personas que habitan en los mismos. Así, dado que la mayoría de los edificios afectados son unifamiliares, se cree que la estimación no afectará en gran medida a la situación real.



## 4. RESULTADOS

A continuación se adjuntan los resultados obtenidos a partir del desarrollo del mapa estratégico de ruido a escala 1:5.000, expresando la cantidad de población afectada por niveles superiores a 55 dB del índice  $L_{den}$ ,  $L_{día}$  y  $L_{tarde}$ ; y de 45 dB del índice  $L_{noche}$ .

### 4.1. TABLAS

Dadas las características dimensionales del ámbito de estudio, asociadas a un tramo de tan sólo 370 metros de longitud, se ha realizado un estudio detallado de la *Unidad de Mapa Estratégico*<sup>1</sup> (UME) ocupado por la CA-132-1, ayudado en gran medida por la escala de trabajo utilizada.

Índice asociado a la molestia global, 24 h. ( $L_{den}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	123	1	41
60-64	99	1	33
65-69	60	1	20
70-74	21	0	7
>75	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_{den}$ "

Índice asociado a la molestia durante el período noche ( $L_{noche}$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados Total
50-54	84	1	28
55-59	57	1	19
60-64	8	0	3
65-69	0	0	0
>70	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_{noche}$ "

Tal y como se recoge en las tablas, la población afectada dentro de la UME CA-132-1 por niveles asociados a la molestia global ( $L_{den}$ ) superiores a los 55 dB es de poco más de un centenar de personas (123). Sin embargo estas cifras de afectados disminuyen considerablemente a medida que los niveles son mayores. De este modo, con niveles superiores a los 65 dB, para el mismo índice  $L_{den}$ , el número de afectados se reduce casi a

<sup>1</sup> Tipo de organización de los mapas estratégicos de ruido. En este caso la UME se refiere a un *gran eje viario* que, dado lo reducido de sus características dimensionales, abarca todo el ámbito de estudio. Otros tipos de UMEs se refieren a aglomeraciones, grandes ejes ferroviarios y grandes aeropuertos.



la mitad (exactamente 60 personas), 21 en el caso de que los niveles sean superiores a 70 dB e inferiores a 75 dB. Por encima de 75 dB no existe en la UME CA-132-1 ningún individuo afectado.

Para los índices  $L_{\text{día}}$  y  $L_{\text{tarde}}$  el número de personas afectadas por niveles superiores a los 55 dB también se encuentran próximas a la centena, más concretamente 108 individuos para ambos. Para niveles superiores a 65 dB las personas afectadas para los dos índices son de 36, mientras que por encima de los 70 dB y por debajo de 75 solamente hay 9. Por encima de 75 dB no existe ningún individuo afectado.

Finalmente para el índice  $L_{\text{noche}}$ , indicador de ruido que hace referencia a la posible alteración del sueño, las personas afectadas para niveles superiores a 50 dB son bastante menores que las afectadas para los índices anteriores, es decir, 84 individuos. Sin embargo, para niveles por encima de los 60 dB el número de personas afectadas se reduce a 8, no encontrando en ningún caso afección alguna sobre individuos por niveles de ruido superiores a los 65 dB.

Índice asociado a la molestia durante el día, ( $L_d$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados total
55-59	108	1	36
60-64	75	1	25
65-69	45	0	15
70-74	9	0	3
>75	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_d$ "

Índice asociado a la molestia durante la tarde, ( $L_e$ )			
Ruido (dB)	Población afectada (nº personas)	Población afectada (centenas) (RD 1513/2005)	Edificios afectados Total
55-59	108	1	36
60-64	75	1	25
65-69	45	0	15
70-74	9	0	3
>75	0	0	0

Tabla con valores referidos al índice " $L_e$ "

Las tablas que se muestran a continuación contienen información sobre el número de viviendas, personas y áreas sensibles (hospitales y colegios), dependiendo de los rangos de niveles que establece la legislación de referencia, *R.D. 1513/2005 en su Anexo VI, Información que debe comunicarse al Ministerio de Medio Ambiente*. Junto con estos



datos también se aportan otros relacionados con la superficie comprendida por estos mismos niveles.

UME	Longitud (metros)	L <sub>den</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-231-1	400	>55	0,0642	0	1	0	0
		>65	0,0178	0	1	0	0
		>75	0,0031	0	0	0	0

UME	Longitud (m)	L <sub>noche</sub> (dB)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Viviendas (Centenas)	Nº Personas (Centenas)	Áreas Sensibles (nº)	
						Hospitales	Colegios
CA-231-1	400	>50	0,0332	0	1	0	0
		>55	0,0190	0	1	0	0
		>65	0,0044	0	0	0	0



#### 4.2. MAPAS (INFORMACIÓN GRÁFICA)

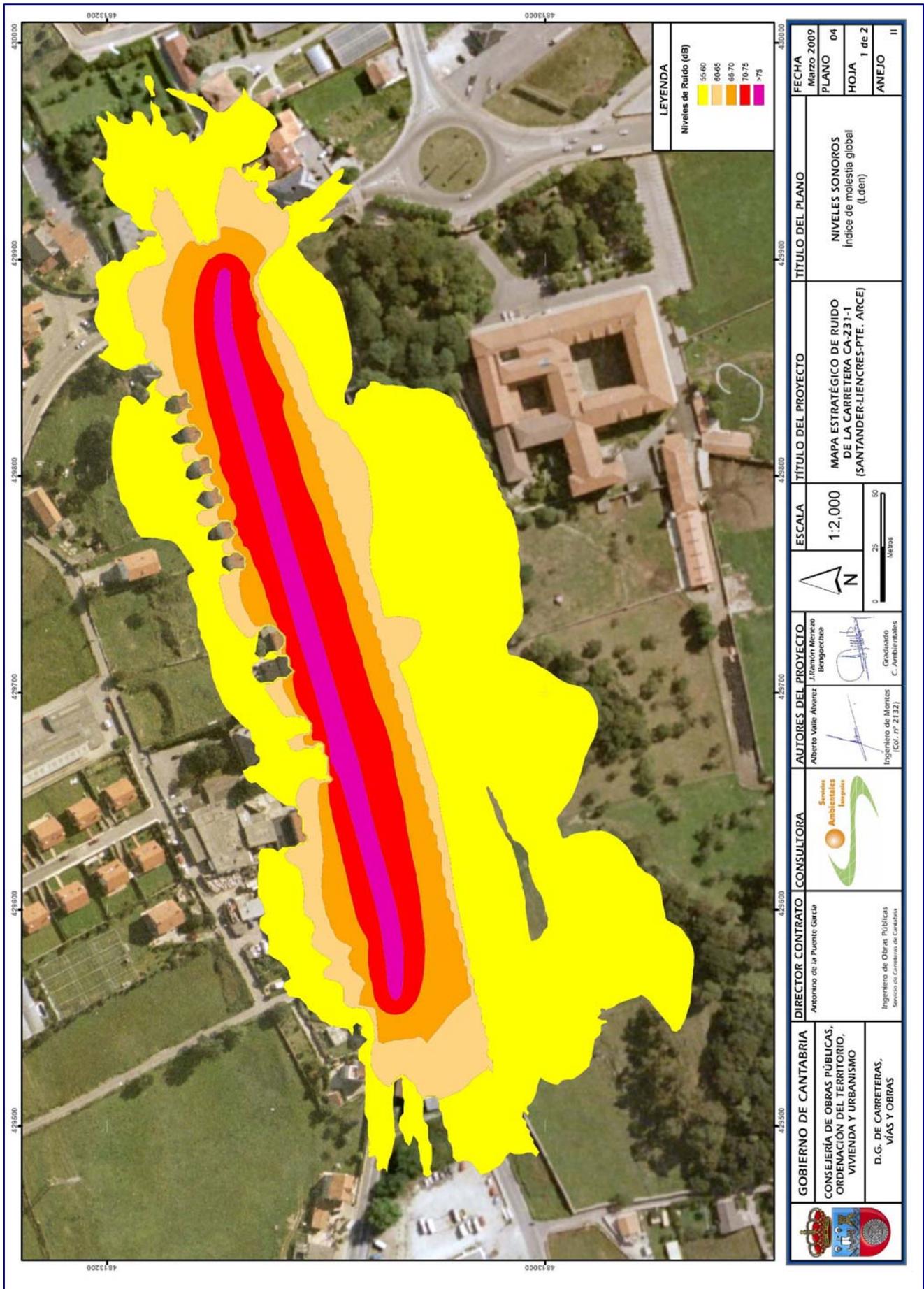
Los mapas que se presentan a continuación representan los *niveles sonoros* obtenidos para cada uno de los índices de cálculo empleados, es decir, índices de molestia global, y asociados a la noche ( $L_{den}$ , y  $L_{noche}$ ), según los requisitos de la normativa legal.

Debido a que dichos mapas (junto con el mapa del *Apartado 4.3. Propuesta de Servidumbre Acústica*) son meras reducciones del formato original (Din A-3), se advierte que la escala numérica, en estos casos, no se corresponde con la representación gráfica asociada. Por este motivo se advierte la consulta de la escala gráfica adjunta.



**Mapa Niveles Sonoros; Molestia Global ( $L_{den}$ )**

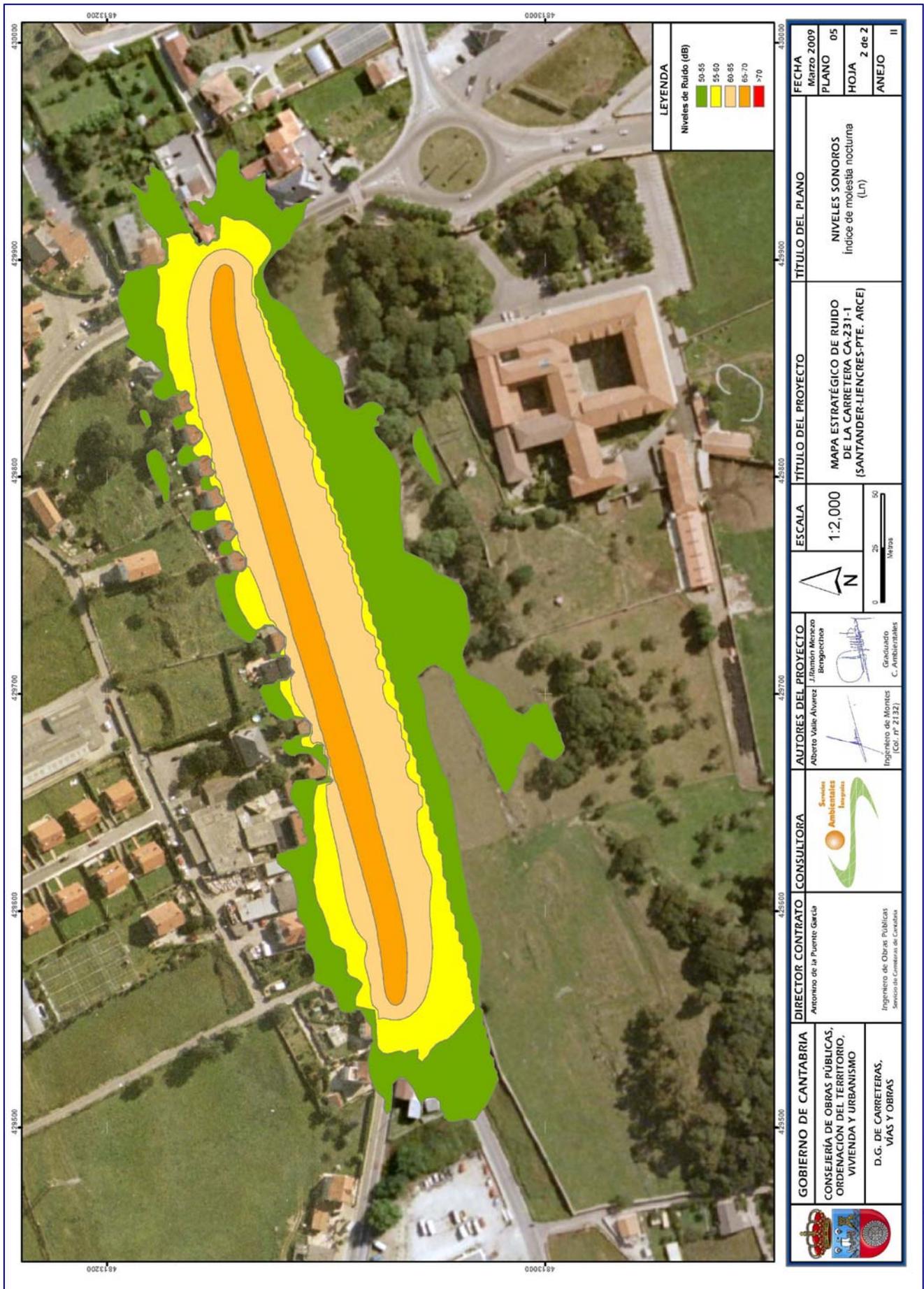
---





**Mapa Niveles Sonoros; Molestia durante la noche ( $L_n$ )**

---



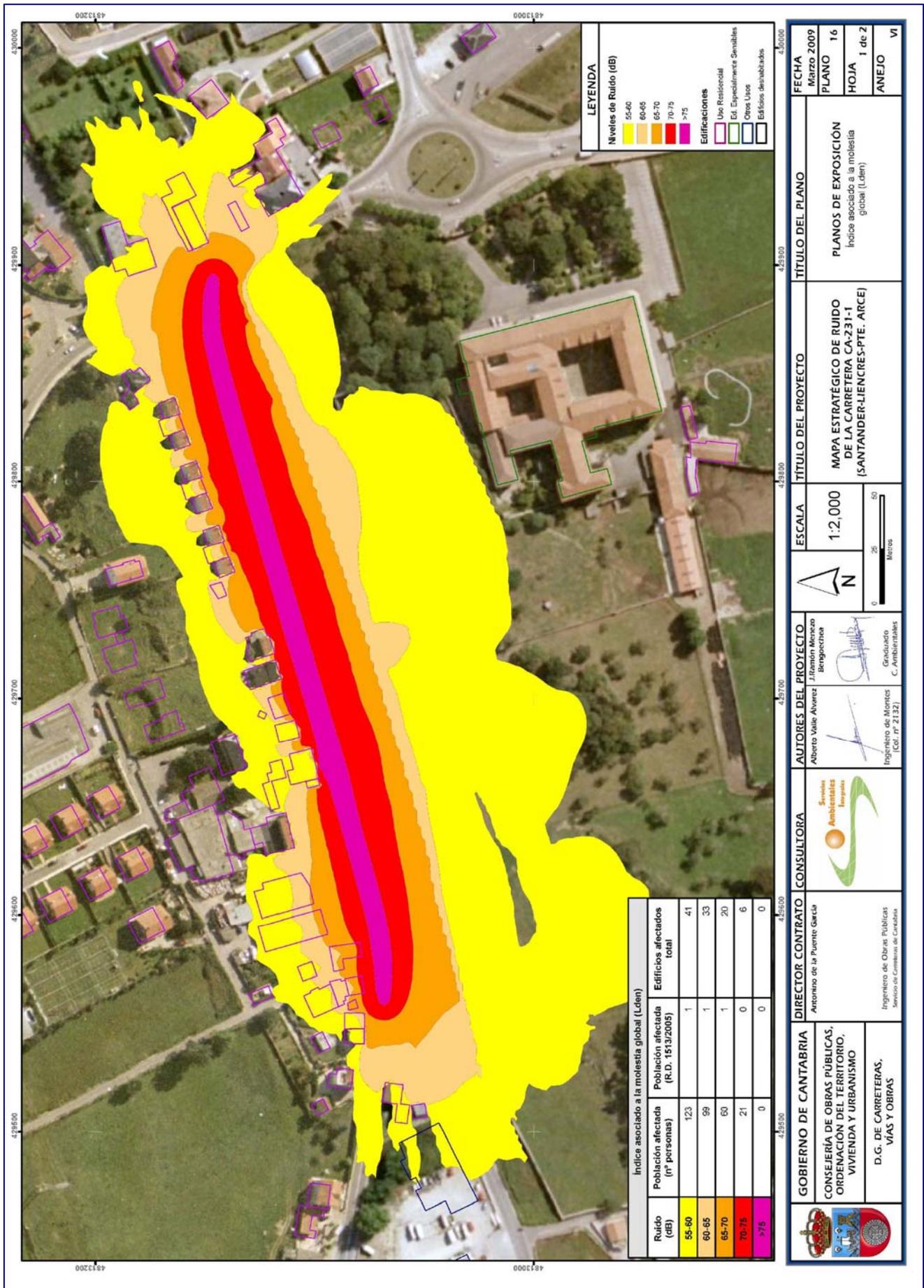
<b>GOBIERNO DE CANTABRIA</b> <b>CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,</b> <b>ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,</b> <b>VIVIENDA Y URBANISMO</b>  <b>D.G. DE CARRETERAS,</b> <b>VÍAS Y OBRAS</b>		<b>DIRECTOR CONTRATO</b> Antonio de la Puente García Ingeniero de Obras Públicas Servicio de Contratos de Cantabria	<b>CONSULTORA</b> 	<b>AUTORES DEL PROYECTO</b> Alberto Valle Álvarez Ingeniero de Montes (COP. Nº 21324)  J. Ramón Menéndez Bergesche C. Ambrúzaras C. Ambrúzaras	<b>ESCALA</b> 1:2.000 	<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b> MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LA CARRETERA CA-231-1 (SANTANDER-LIENGRES-PTE. ARGE)	<b>TÍTULO DEL PLANO</b> NIVELES SONOROS Índice de molestia nocturna (L <sub>n</sub> )	<b>FECHA</b> Marzo 2009 <b>PLANO</b> 05 <b>HOJA</b> 2 de 2 <b>ANEJO</b> II
		<b>LEYENDA</b> Niveles de Ruido (dB) 50-55 55-60 60-65 65-70 >70						



**Mapa de Exposición; Molestia global ( $L_{den}$ )**

---

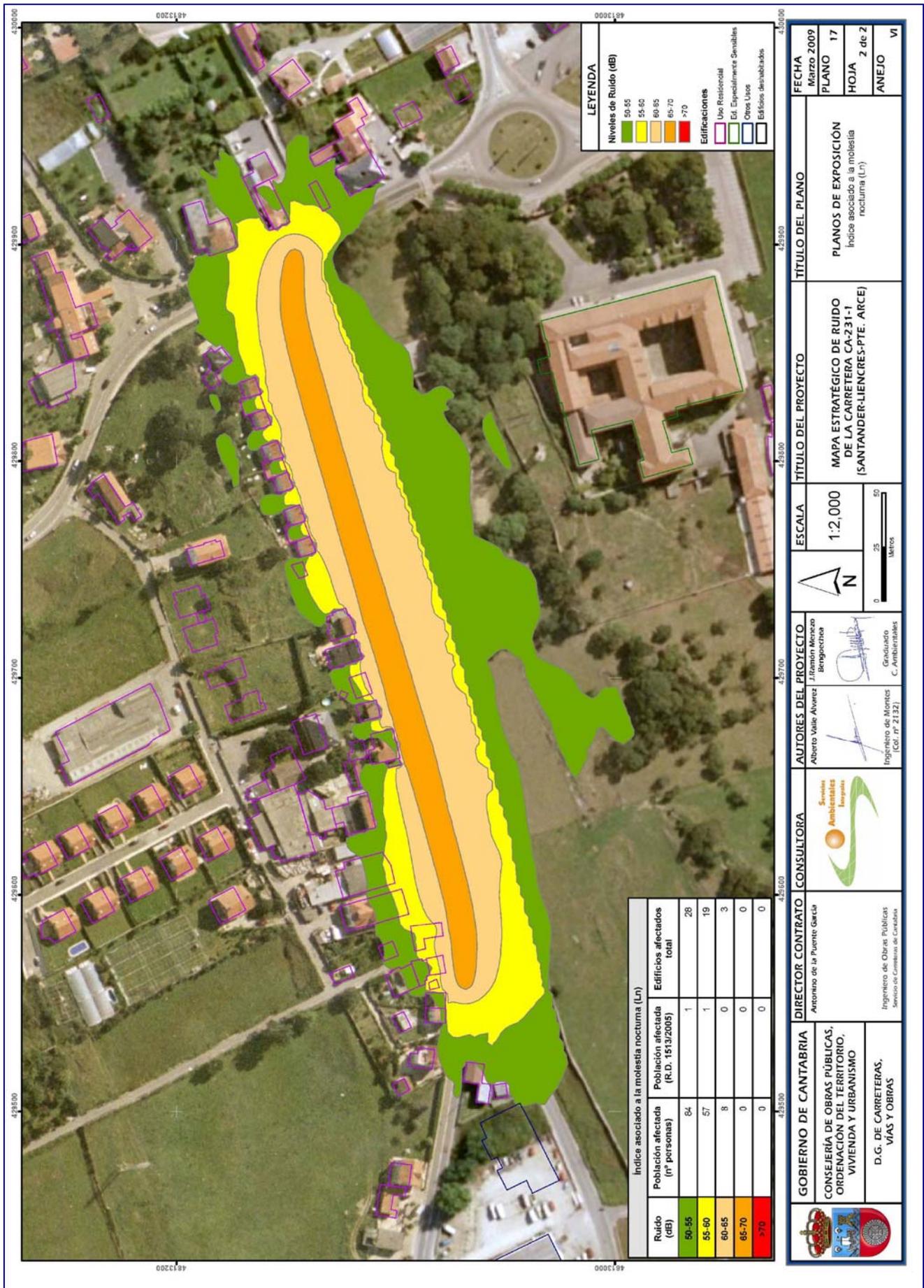
---





**Mapa de Exposición; Molestia durante la noche ( $L_n$ )**

---





#### **4.3. PROPUESTA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA**

Dentro del articulado del *Real Decreto 1367/2007 referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*, aparecen las directrices para la *delimitación de zonas de servidumbre acústica (Art. 8)*.

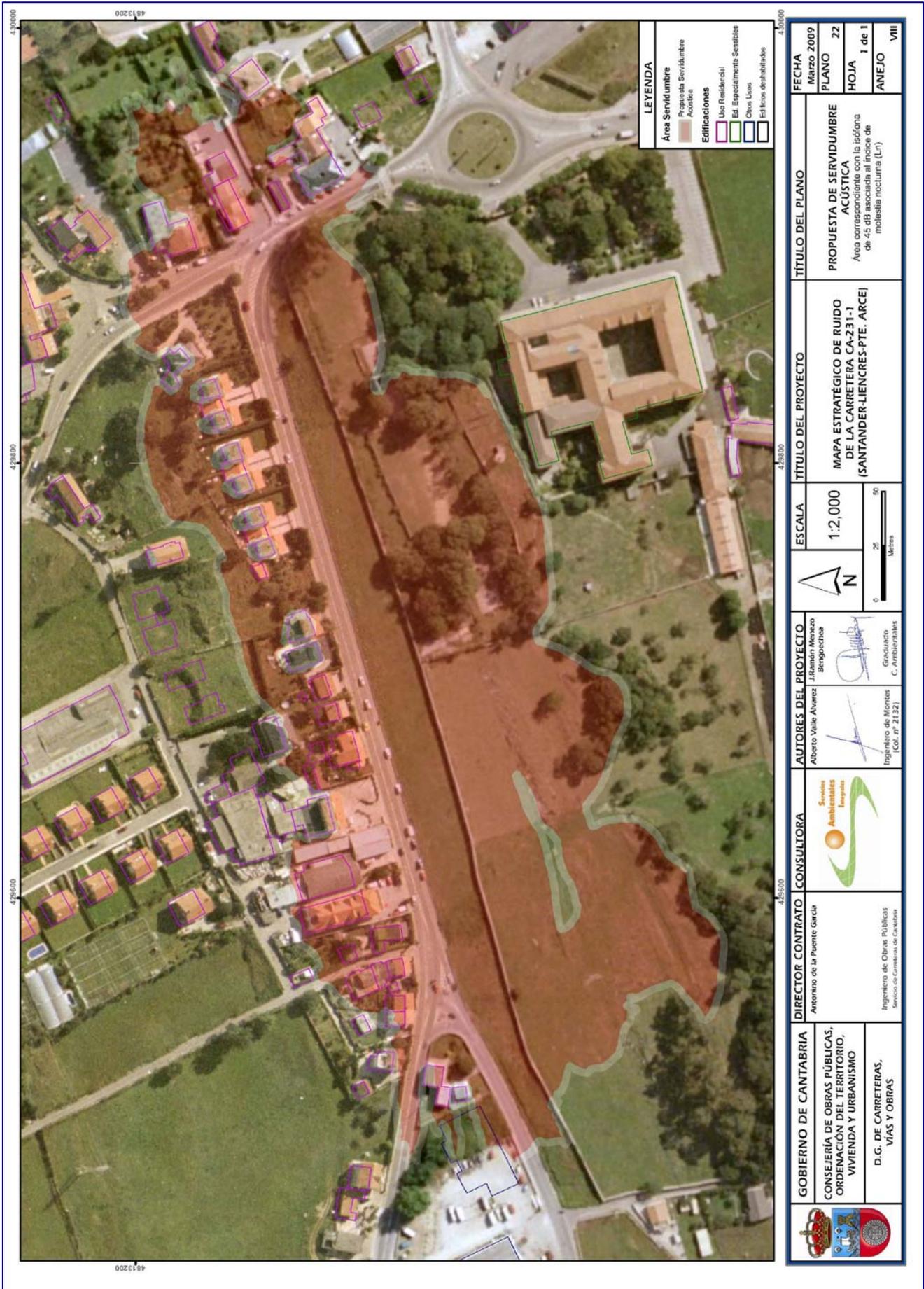
En dicho artículo se cita que *“Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán por la administración competente para la aprobación de mapas de ruido de infraestructuras [...]”*. Por este motivo se han establecido, de un modo orientativo, los límites del área de servidumbre acústica de acuerdo a las especificaciones recogidas en los *Reales Decretos 1367/2007 y 1513/2005*.

El área resultante ocupa una extensión de 6,4 ha (0.064 km<sup>2</sup>) y posee una distancia máxima de 137 metros desde el eje de la carretera hasta la zona más alejada del perímetro obtenido ( $L_{den}>55$  dB) tal y como se puede observar en el *Anejo VIII- Propuesta de Servidumbre Acústica*. Además se incluyen un número total de 41 edificaciones con uso residencial, industrial o terciario, correspondiendo a una estimación de población afectada de 123 personas).

A continuación se recoge el mapa donde se representa dicho área.

**Mapa de Propuesta de Servidumbre Acústica**

---





#### 4.4. PROPUESTA DE MEDIDAS DE REDUCCIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO ACÚSTICO

##### 4.4.1. Propuesta de medidas preventivas y correctoras

A continuación se expone una primera valoración de las distintas opciones de actuación a juicio del equipo redactor y teniendo en cuenta la realidad particular del tramo estudiado y su entorno. En cualquier caso, para su propuesta final será preciso elaborar estudios específicos en la zona de afección.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS PREVENTIVAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Regulación del tráfico</i>	Media	Alto	La mejora en la gestión del tráfico es un aspecto fundamental, sin embargo en este caso se trata de un vial muy condicionado por el desarrollo urbano circundante.
<i>Colocación de pavimento fono-absorbente</i>	Alta	Medio	Puede lograr reducir el nivel de ruido generado por el tráfico, sin embargo su efecto en las viviendas más cercanas posiblemente no sea suficiente.
<i>Reducción de los límites de velocidad</i>	Baja	Alto	La velocidad teórica ya está reducida al tratarse de un tramo urbano.
<i>Control del cumplimiento de los límites de velocidad (por ejemplo: radar)</i>	Alta	Alto	Se constata el aparente incumplimiento de los límites de velocidad.
<i>Propuesta de viales alternativos</i>	Baja	Alto	El desarrollo urbanístico del entorno limita esta opción.
<i>Otras medidas o incentivos reglamentarios o económicos</i>	Baja	Bajo	No existe constancia de experiencias en situaciones similares.

Valoración de las medidas para la corrección de los niveles excesivos de ruido			
MEDIDAS CORRECTORAS	Viabilidad potencial de aplicación	Efecto logrado sobre el nivel de ruido	Justificación
<i>Colocación de pantallas acústicas</i>	Baja	Alto	La ubicación de las viviendas junto a la carretera dificulta su colocación.
<i>Mejora de las condiciones de aislamiento acústicos de las fachadas</i>	Baja	Alto	Requeriría estudios detallados para cada vivienda del tipo de aislamiento acústico y de los cerramientos.



#### 4.4.2. Propuesta de seguimiento acústico

Para poder mejorar el conocimiento de la realidad acústica del ámbito de estudio durante un período concreto determinado, y una vez ha sido realizado el cálculo mediante el programa de simulación acústica CADNA-A, en el estudio se proponen una serie de puntos de control sónico estratégicos que coinciden con aquellos lugares donde los niveles de ruido son mayores. De esta manera se podrán obtener mediciones *in situ* sobre aquellos lugares más desfavorables en cuanto a los niveles de ruido existentes.

Para ello se han elegido cuatro puntos bien diferenciados, uno perteneciente al margen izquierdo de la vía, en la última planta del *Seminario Diocesano Monte Corbán*; otro que se corresponde con la zona inicial del tramo, en las viviendas que se localizan en el extremo Este; y por último otros dos que se localizan en el margen derecho de la vía, junto a las viviendas existentes (véase mapa página siguiente, *Propuesta de servidumbre acústica*).

Las características geográficas de estos puntos se muestran en la siguiente tabla:

		Coordenadas UTM
Punto 1	X:	429834
	Y:	4813028
	Z= 10 m	
Punto 2	X:	429923
	Y:	4813117
	Z= 1,5 m	
Punto 3	X:	429672
	Y:	4813096
	Z= 1,5 m	
Punto 4	X:	429549
	Y:	4813072
	Z= 1,5 m	

\* Proyección UTM: Elipsoide internacional de 1924. Datum Europeo 1950,



#### **4.4.3. Revisión del mapa estratégico de ruido**

De acuerdo a las especificaciones recogidas en la *Ley 37/2003 de Ruido*, en su *Sección III-Art. 16* se expone que *“Los mapas de ruido habrán de revisarse y, en su caso, modificarse cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación”*.

Así pues la próxima revisión del mapa estratégico de ruido calculado para la carretera CA-132-1 deberá ser durante el año 2012, es decir, cinco años después de la fecha prevista por la Directiva para su elaboración y posterior aprobación.



## **5. CONCLUSIONES**

---

Con la realización del presente documento se consideran alcanzados los objetivos planteados inicialmente por la Dirección del contrato así como los estipulados en las correspondientes legislaciones de referencia vigentes para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido.



## **6. EQUIPO REDACTOR**

---

### **DIRECTOR DEL CONTRATO**

ANTONINO DE LA PUENTE

(Ingeniero de Coordinación de Obras, Conservación y Explotación)  
Servicio de Carreteras Autonómicas

### **AUTORES DEL ESTUDIO**

ALBERTO VALLE ÁLVAREZ

(Ingeniero de Montes)

*Nº Coleg. 2132*

J. RAMÓN MENEZO BENGOCHEA

(Graduado en Ciencias Ambientales)

***Servicios Ambientales Integrales del Norte (SAI)***



**SERVICIOS AMBIENTALES INTEGRALES  
DEL NORTE, S.L.**

*C/ Trasmiera, 8 Bajo, 2ºB  
CP. 39005 Santander (Cantabria)  
Tlfn: 942 039 555*