



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

Obres Públiques

ELABORACIÓN DE LOS MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE LAS CARRETERAS DE LA GENERALITAT DE CÓDIGO CV-8 y CV-9

TRAMOS DE LAS CARRETERAS:
CV-81, CV-84, CV-91, CV-95, CV-820, CV-821, CV-865, CV-870, CV-911, CV-914

EMPRESA
CONSULTORA

GESMAN
INGENIERÍA DE GESTIÓN, S.L.

PROVINCIA DE
VALENCIA
ALICANTE

AÑO
2008

CLAVE
2006/09/338

Pressupost de licitació
Presupuesto de licitación

-€

Data de redacció
Fecha de redacción

SEPTIEMBRE - 2008

TOMO I
MEMORIA Y ANEJOS Nº 1 A Nº 4

INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:

JAVIER VALERO OLMOS

INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO:

BARBARA GONZALEZ MELIA

Divisió de Carreteres

Oficina del Pla

TOMO I

MEMORIA	2
ANEJOS	62

MEMORIA

ÍNDICE MEMORIA

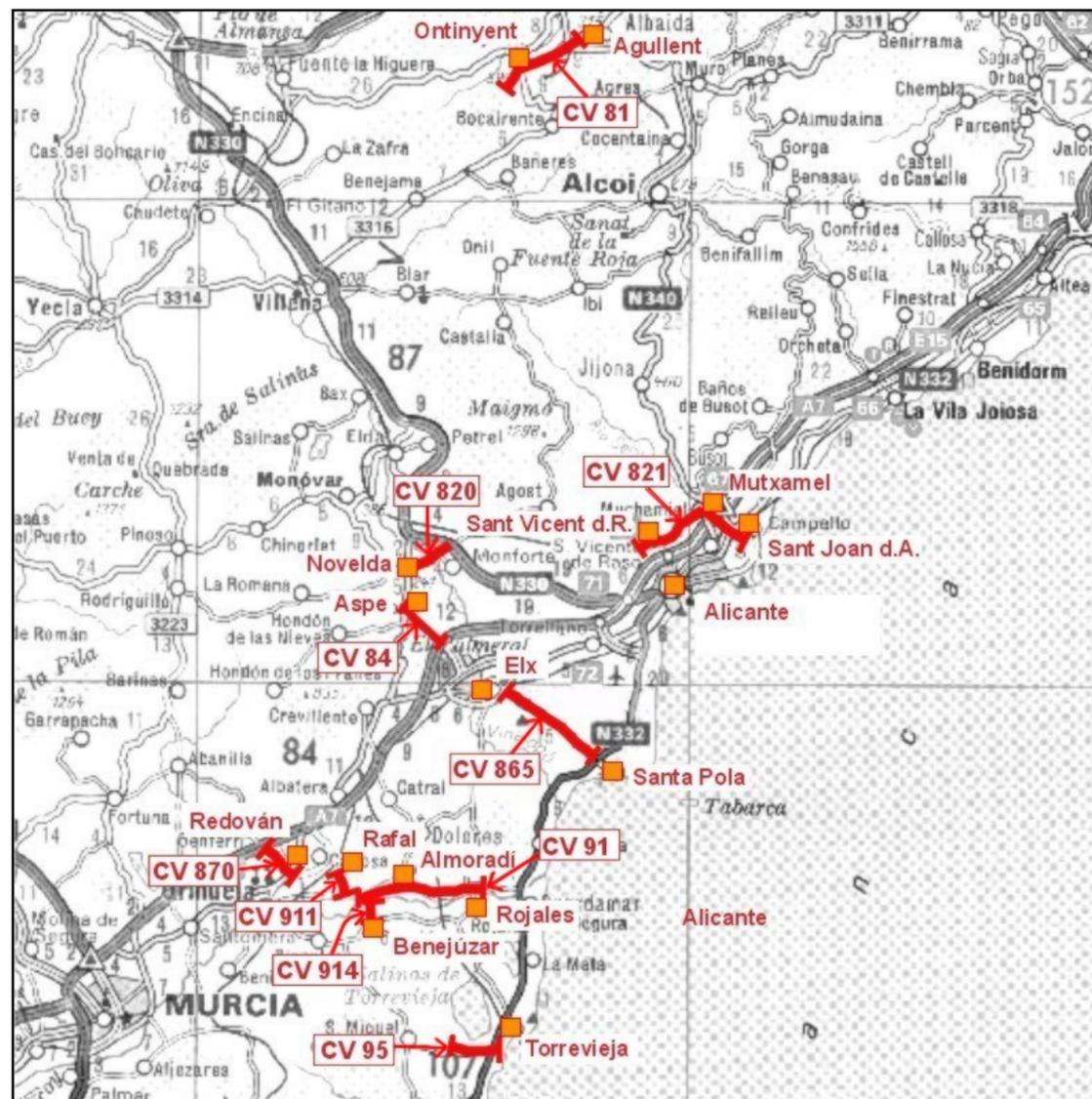
1. OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO.....	5		
2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ESTUDIO.....	5		
2.1. UNIDADES DE MAPAS ESTRATÉGICOS.....	5		
2.2. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 1	6		
2.2.1 Características generales.....	6		
2.2.2 Información del ruido ambiental. Normativa.....	7		
2.2.3 Información de datos de población.....	8		
2.2.4 Información de usos del suelo y zonificación acústica.....	9		
2.3. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 2	9		
2.3.1 Características generales.....	9		
2.3.2 Información del ruido ambiental. Normativa.....	11		
2.3.3 Información de datos de población.....	11		
2.3.4 Información de usos del suelo y zonificación acústica.....	11		
2.4. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 3	12		
2.4.1 Características generales.....	12		
2.4.2 Información del ruido ambiental. Normativa.....	13		
2.4.3 Información de datos de población.....	13		
2.4.4 Información de usos del suelo y zonificación acústica.....	13		
2.5. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 4	14		
2.5.1 Características generales.....	14		
2.5.2 Información del ruido ambiental. Normativa.....	15		
2.5.3 Información de datos de población.....	15		
2.5.4 Información de usos del suelo y zonificación acústica.....	16		
2.6. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 5	16		
2.6.1 Características generales.....	16		
2.6.2 Información del ruido ambiental. Normativa.....	17		
2.6.3 Información de datos de población.....	17		
2.6.4 Información de usos del suelo y zonificación acústica.....	17		
2.7. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 6	18		
2.7.1 Características generales.....	18		
2.7.2 Información del ruido ambiental. Normativa.....	20		
2.7.3 Información de datos de población.....	20		
2.7.4 Información de usos del suelo y zonificación acústica.....	21		
2.8. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 7	21		
2.8.1 Características generales.....	21		
2.8.2 Información del ruido ambiental. Normativa.....	22		
2.8.3 Información de datos de población	22		
2.8.4 Información de usos del suelo y zonificación acústica.....	23		
2.9. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 8	23		
2.9.1 Características generales.....	23		
2.9.2 Información del ruido ambiental. Normativa.....	24		
2.9.3 Información de datos de población	24		
2.9.4 Información de usos del suelo y zonificación acústica.....	25		
2.10. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 9	25		
2.10.1 Características generales.....	25		
2.10.2 Información del ruido ambiental. Normativa.....	26		
2.10.3 Información de datos de población	26		
2.10.4 Información de usos del suelo y zonificación acústica.....	27		
2.11. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 10	27		
2.11.1 Características generales.....	27		
2.11.2 Información del ruido ambiental. Normativa.....	28		
2.11.3 Información de datos de población	28		
2.11.4 Información de usos del suelo y zonificación acústica.....	28		
3. MAPAS ESTRATÉGICOS BÁSICOS	29		
3.1. DATOS DE ENTRADA	29		
3.1.1 Caracterización del área de estudio: carreteras, edificios, obstáculos	29		
3.1.2 Tráfico	29		
3.2. RESULTADOS	31		
3.2.1 exposición	31		
3.2.2 afección.....	34		
3.3. JUSTIFICACIÓN DE LA SELECCIÓN DE ZONAS DE ESTUDIO DE DETALLE	35		
4. MAPAS ESTRATÉGICOS DE DETALLE	38		
4.1. DATOS DE ENTRADA	38		
4.1.1 Caracterización del área de estudio: carreteras, edificios, obstáculos	38		
4.1.2 Tráfico	38		
4.2. RESULTADOS	39		
4.3. ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE RESULTADOS FASE A Y FASE B.....	41		

5.	EVALUACIÓN ACÚSTICA DEL ÁREA DE ESTUDIO	43
6.	ANÁLISIS DE LA ZONIFICACIÓN ACÚSTICA.....	58
7.	EQUIPO DE TRABAJO	61

1. OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO

El presente documento tiene por objeto presentar la memoria del estudio “Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras de la Generalitat de código CV-8 y CV-9” Este estudio cumple con las exigencias definidas por la Directiva Europea 2002/49/CE y por el RD 1513/2005 que desarrolla la Ley del Ruido 37/2003.

El entorno de trabajo es la Comunidad Valenciana, en concreto las provincias de Alicante y Valencia. Las carreteras en estudio pertenecen a la Generalitat, cuyas intensidades de tráfico superan los 6 millones de vehículos anuales. A continuación se muestra un plano con la ubicación de las carreteras en estudio.



Según marca la Ley 37/2003, del Ruido, el objeto de los mapas estratégicos, es:

- Permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica de una determinada zona.
- Permitir la realización de predicciones globales para dicha zona.
- Posibilitar la adopción fundada de planes de acción en materia de contaminación acústica y, en general, de las medidas correctoras que sean adecuadas.

De este modo, el presente estudio, no se limita únicamente a la determinación de los niveles acústicos producidos por los ejes viarios estudiados, sino que analiza la interacción del ruido originado por dichas infraestructuras con la población residente, obteniendo la determinación de la población afectada y una propuesta inicial de actuaciones a realizar para reducir dichos efectos.

El estudio incluye diez Unidades de Mapa Estratégico diferentes. Cada una de ellas se considera como fuente de ruido independiente, analizando su efecto por separado y elaborándose, en consecuencia, mapas estratégicos de ruido diferenciados para cada una de ellas, en las que sólo se ha considerado la propagación del ruido causado por el tronco de la infraestructura.

En primer lugar se realiza una descripción general de las infraestructuras analizadas, caracterizando de forma sintética el entorno en que discurre. A continuación se incluye una recopilación de las normativas y ordenanzas municipales a las que afecta el estudio, los usos del suelo existentes y la zonificación acústica de estas zonas.

Por último, se presentan los resultados para cada una de las diez UME's, realizando un análisis de la evaluación acústica de las áreas en estudio, finalizando con una propuesta de actuaciones contra el ruido.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ESTUDIO

2.1. UNIDADES DE MAPAS ESTRATÉGICOS

Los tramos objeto del estudio y definidos en Unidades de Mapas Estratégicos (UME) son los siguientes:

Carretera	P.K. inicio - P.K. fin	UME
CV-81	0+750-5+650	1
CV-84	0+000-7+450	2
CV-91	8+500-18+400	3
CV-95	22+950-26+550	4
CV-820	19+700-20+400	5
CV-821	0+000-9+050	6
CV-865	0+000-8+700	7
CV-870	0+000-2+900	8
CV-911	1+300-3+100	9
CV-914	0+000-0+550	10



Casas sueltas



Naves industriales

En las inmediaciones del punto kilométrico 2+000, se mantiene el mismo tipo de edificación. En el margen izquierdo, casas sueltas de tipo chalet y en el margen derecho polígono industrial.



Casas sueltas



Polígono industrial el Pla

Entre los P.K' s 3+000 y 4+000, se localizan viviendas sueltas y fábricas en el margen izquierdo de las inmediaciones de la carretera. Mientras que en el margen derecho se extiende una zona de bloques de viviendas de varias alturas y naves industriales.



Fábricas junto a viviendas aisladas



Edificios de viviendas y naves industriales

2.2. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 1

2.2.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El tramo de la carretera CV-81 sometido a estudio, afecta a la provincia de Valencia y discurre desde el enlace con la CV-40 (P.K 0+750) hasta la intersección con la CV-660 (P.K 5+650). Atraviesa el término municipal de Ontinyent y discurre en las proximidades del término de Agullent.

Se trata de un tramo de aproximadamente 4,9 Km. A lo largo del recorrido existen 5 rotondas. Cuenta con un carril por sentido único desde el P.K 1+250 al P.K 4+960, el resto de la carretera tiene dos carriles por sentido de circulación.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El tramo de carretera discurre principalmente entre naves industriales, casas sueltas y campos. Aunque existe una zona donde se localizan edificios de viviendas más agrupados pertenecientes al núcleo poblacional consolidado de Ontinyent.

Realizando un recorrido de la CV-81 en sentido siempre creciente de P.K' s, se localizan en el margen izquierdo viviendas sueltas de tipo unifamiliar y chalets. En el margen derecho se sitúan naves industriales pòrtico a dos aguas de poca altura.

En las inmediaciones del P.K.4+000 destaca la proximidad de bloques de viviendas de varias alturas al trazado de la carretera, en el margen derecho. Asimismo, se localiza un colegio en la misma zona próxima a la carretera.



Bloques de viviendas



Colegio junto edificios de viviendas

En las proximidades del P.K.5+000, en el margen derecho de la carretera se localiza un polideportivo municipal que se constituye por un edificio muy cercano al trazado de la misma, un pabellón deportivo, piscina y pistas de diferentes actividades.



Edificación del polideportivo



Pabellón municipal de deportes

El final del tramo en estudio, está formado por campos de cultivo, sin ningún tipo de edificación.



Campos de cultivo

El terreno presenta una orografía irregular, existiendo en algunas zonas desmontes importantes y en otras, terreno ligeramente plano.



Edificación del polideportivo



Pabellón municipal de deportes

2.2.2 INFORMACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL. NORMATIVA

Normativa europea

La normativa marco para estos trabajos es la **Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, de evaluación y gestión de ruido ambiental**. Dicha directiva tiene por objeto establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental, entendido, éste último, como el ruido en exteriores procedente de: tráfico en carreteras, ferrocarriles, tráfico aéreo y la actividad industrial.

La Directiva 2002/49/CE establece que las autoridades competentes de los Estados Miembros elaboren mapas estratégicos de ruido de las principales infraestructuras y de las grandes aglomeraciones, con el objetivo de informar a la población sobre la exposición al ruido y sus efectos, así como desarrollar planes de acción en aquellas zonas donde los niveles sean elevados.

Normativa estatal

La norma básica de carácter general y ámbito estatal reguladora del ruido, la constituye la **Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido**, publicada en el Boletín Oficial del Estado, el 18 de noviembre de 2003 y elaborada como transposición de la citada Directiva Europea. Establece que las áreas acústicas se clasificarán según el uso predominante del suelo.

El Gobierno fijará los objetivos de calidad acústica aplicables a cada tipo de área acústica, tanto en el ambiente exterior como interior en el **Reglamento General del Ruido**. Además establece los fines y el contenido de los mapas de ruido de los grandes ejes viarios y ferroviarios, grandes aeropuertos y aglomeraciones.

El 16 de diciembre de 2005 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el **Real Decreto 1513/2005**, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y en el que se establecen los criterios necesarios para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido y los planes de acción, así como sus contenidos mínimos, completando aquellos aspectos de la Directiva 2002/49/CE que no fueron recogidos en la propia Ley, por ser objeto de un desarrollo reglamentario posterior. Establece, por tanto, un marco básico destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental al que está expuesta la población.

El 23 de octubre de 2007 se publicó en B.O.E el **Real Decreto 1367/2007**, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Dicho Real Decreto establece las denominaciones de áreas acústicas.

Normativa autonómica

A nivel autonómico, la Comunidad Valenciana regula esta materia en la **Ley 7/2002**, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, publicada en el DOGV del 9/12/2002, que establece, en su sección segunda, limitaciones e indicaciones a los Ruidos producidos por infraestructuras de transporte.

En el artículo 53 "Normativa aplicable", establece que "En el supuesto en que la presencia de una infraestructura de transporte ocasiona una superación en más de 10 dB(A) de los límites fijados en la tabla I del Anexo II, evaluados por el procedimiento que reglamentariamente se determine, la Administración Pública competente en la ordenación del sector adoptará un plan de mejora de calidad acústica tendente a reducir los niveles por debajo de dicho nivel de superación.

Concretamente, los valores establecidos en la tabla I del Anexo II son los siguientes:

Uso Dominante	Nivel Sonoro dB(A) Día (8-22 h)	Nivel Sonoro dB(A) Noche (22-8 h)
Sanitario y Docente	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

En el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica, por el que se desarrolla la Ley 7/2002, se incluye la obligatoriedad de los estudios acústicos en cualquier proceso de planificación urbanística, bien en el PGOU, Planes Acústicos Municipales y Planes de Acción Integrada o recalificaciones de suelo.

Normativa municipal

Además de la legislación estatal y autonómica, las UME' s en estudio se encuentran sometidas a las Ordenanzas Municipales de los ayuntamientos por los que pasan, tal y como establece la Ley 7/2002 en su artículo 5 "Ordenanzas Municipales" que los ayuntamientos podrán desarrollar las prescripciones contenidas en la presente ley y en sus desarrollos reglamentarios mediante las correspondientes ordenanzas municipales de protección contra la contaminación acústica.

Estas ordenanzas son bastante dispares en su grado de exigencia y actualización, ya que en algunos casos no existen.

Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor son:

ONTINYENT

En Ontinyent disponen de una Ordenanza Municipal sobre protección del medio ambiente que regula el nivel de ruidos y vibraciones acordada en pleno el 30 de junio del 2004. Según el artículo 8 de la citada ordenanza (sin tener en cuenta las perturbaciones producidas por el tráfico rodado de vehículos), no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles según la zonificación de usos, sin embargo, dentro de estas limitaciones no está incluido el tráfico rodado.

No obstante, el Capítulo V regula el ruido del tráfico, de tal forma que los vehículos no rebasen los límites establecidos para cada tipo en las condiciones de medición establecidas en el Anejo 5 de la citada ordenanza. En la normativa se prevé, asimismo, una posible limitación de velocidad o de la circulación por el municipio por requisitos acústicos.

2.2.3 INFORMACIÓN DE DATOS DE POBLACIÓN

Recorriendo la CV-81, el único núcleo poblacional que se localiza en sus inmediaciones es Ontinyent. El municipio cuenta con una población de 36.695 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

A continuación se muestra una imagen del tramo en estudio y los municipios del entorno.



CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO
SUELO NO URBANIZABLE	Especial protección forestal incendiado
	Especial protección forestal
	Monte de utilidad pública según PGF
	Especial protección cauces
	Especial protección arqueológica
	Especial protección agrícola y paisajística
	Protección agrícola
	Común
Protección ferrocarril	

2.3. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 2

2.3.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El tramo de la carretera CV-84 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde el enlace con la A-7 (P.K. 0+000) hasta la intersección con la N-325 (P.K. 7+450). Atraviesa los términos municipales de Elx y Aspe.

Se trata de un tramo de aproximadamente 7,4 Km. A lo largo del recorrido existen 6 rotondas. Cuenta con dos carriles por sentido desde el inicio hasta el P.K 6+850, el resto de la carretera tiene tres carriles, siendo dos carriles de un sentido de circulación y un carril del sentido contrario.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El tramo de carretera discurre principalmente entre polígonos industriales y casas sueltas. Existen, asimismo, zonas en construcción y algunas urbanizaciones residenciales.

Tras un análisis del recorrido de la CV-84, en sentido siempre decreciente de P.K' s se localizan en el margen derecho de la carretera, en las inmediaciones del P.K.7+000, viviendas aisladas de tipo unifamiliar y chalets.

2.2.4 INFORMACIÓN DE USOS DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

La zonificación acústica se ha realizado basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo.

De acuerdo con los usos del suelo por los que discurre el trazado de la CV-81, se pueden distinguir los siguientes:

CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO	
SUELO URBANO	Residencial Intensivo	
	Industrial	
	Residencial adosada	
	Centro histórico	
	Residencial edificación abierta	
	Ensanche	
	Residencial extensiva aislada	
	Infraestructuras, servicios urbanos	
	Terciario edificación abierta	
	Red primaria de equipamientos	
	Red primaria de áreas libres	
	SUELO URBANIZABLE	Uso residencial Intensivo
		Uso residencial Extensivo
Uso industrial		
Uso terciario		



Casas sueltas y chalets

Entre los puntos kilométricos 5+000 y 6+000, se localizan polígonos industriales, compuestos por naves industriales, en ambos márgenes.



Viviendas sueltas a ambos lados de la carretera

En las proximidades del P.K1+500, se localiza en el margen izquierdo, un conjunto de naves industriales.



Polígonos industriales a ambos lados de la carretera

En las inmediaciones del P.K.4+000, existe una amplia zona de viviendas de tipo adosado de dos alturas y viviendas en construcción.



Zona de viviendas adosadas y en construcción

Entre los P.K' s 4+000 y 2+000, se presentan viviendas tipo chalet, en ambos lados de la carretera.



Conjunto de naves industriales

Entre los P.K.1+000 y 0+000, existe en el margen izquierdo, en la ladera de la montaña, un conjunto de edificaciones de servicios.



Conjunto de edificaciones de servicios

El terreno presenta una orografía irregular, existiendo en algunas zonas desmontes importantes. Existen, asimismo, tramos en los que la pendiente es considerable.



Desmorte en el margen derecho

2.3.2 INFORMACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL. NORMATIVA

Se remite al apartado 2.2.2. de la presente memoria para la consulta de la normativa a nivel europeo, nacional y autonómico.

Normativa municipal

Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor son:

ASPE

En Aspe disponen de una Ordenanza Municipal de ruido y vibraciones. Según el artículo 8 de la citada ordenanza (sin tener en cuenta las perturbaciones producidas por el tráfico rodado de vehículos), no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles según la zonificación de usos, sin embargo, dentro de estas limitaciones no está incluido el tráfico rodado.

No obstante, el Capítulo V regula el ruido del tráfico, de tal forma que los vehículos no rebasen los límites establecidos para cada tipo en las condiciones de medición establecidas en el Anejo 5 de la citada ordenanza. En la normativa se prevé, asimismo, una posible limitación de velocidad o de la circulación por el municipio por requisitos acústicos.

ELX

En Elx disponen de una Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica por ruidos y vibraciones acordada en pleno y publicada en el BOP el 23 de enero de 1998. Según el artículo 8 de la citada ordenanza (sin tener en cuenta las perturbaciones producidas por el tráfico rodado de vehículos), no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles según la zonificación de usos, sin embargo, dentro de estas limitaciones no está incluido el tráfico rodado.

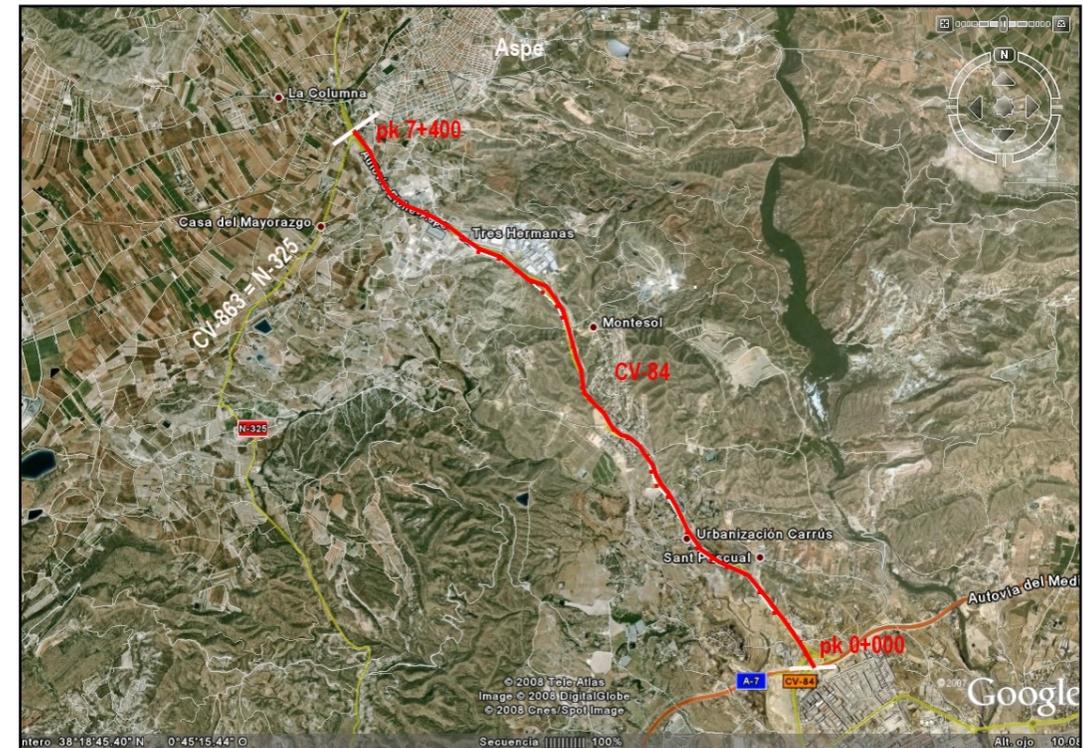
No obstante, el Capítulo V regula el ruido del tráfico, de tal forma que los vehículos no rebasen los límites establecidos para cada tipo en las condiciones de medición establecidas en el Anejo 5 de la citada ordenanza. En la normativa se prevé, asimismo, una posible limitación de velocidad o de la circulación por el municipio por requisitos acústicos.

2.3.3 INFORMACIÓN DE DATOS DE POBLACIÓN

Recorriendo la CV-84, el único núcleo poblacional que se localiza en sus inmediaciones es Aspe. El municipio cuenta con una población de 19.246 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

Sin embargo, existen varias urbanizaciones dispersas a lo largo de su recorrido. Tal es el caso de Montesol, Carrús y San Pascual.

A continuación se muestra una imagen del tramo en estudio y los municipios del entorno.



2.3.4 INFORMACIÓN DE USOS DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

La zonificación acústica se ha realizado basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo.

De acuerdo con los usos del suelo por los que discurre el trazado de la CV-84, se pueden distinguir los siguientes:

CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO
URBANO	Docente
	Cultural
	Recreativo
	Sanitario
	Bienestar Social
	Deportivo
	Religioso
	Abastecimiento
	Administrativo
	Seguridad pública
	Cementerio
	Residencial
	Industrial
URBANIZABLE	Residencial
	Industrial
NO URBANIZABLE	Rústico natural, paisajístico, ecológico
	Rústico sin protección

2.4. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 3

2.4.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El tramo de la carretera CV-91 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con la CV-914 (P.K.8+500) hasta la intersección con la CV-860 (P.K.18+400). Atraviesa o discurre en las proximidades de los términos municipales de Benejúzar, Almoradí, Algorfa, Formentera del Segura, Daya Nueva, Daya Vieja, Benifófar, y Rojales.

Se trata de un tramo de aproximadamente 10 Km. A lo largo del recorrido existen 5 rotondas. Cuenta con un carril por sentido de circulación.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El tramo de carretera discurre principalmente casas sueltas y campos de cultivo.

Analizando el recorrido de la CV-91 en sentido decreciente de PK' s, se encuentra en el margen derecho una primera línea de campos de cultivo y en un segundo plano casas sueltas.



Campos de cultivo y casas sueltas al fondo

En los alrededores del P.K.13+000, en el margen derecho, se localizan fábricas.



Conjunto de naves industriales

En las proximidades del P.K.10, en el margen derecho se sitúan casas sueltas.



Campos de cultivo y casas sueltas al fondo

El resto del recorrido discurre sin edificaciones próximas a la carretera.



Campos de cultivo alrededor de la carretera

2.4.2 INFORMACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL. NORMATIVA

Se remite al apartado 2.2.2. de la presente memoria para la consulta de la normativa a nivel europeo, nacional y autonómico.

Normativa municipal

Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor son:

ALMORADÍ

En Almoradí disponen de una Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica por ruidos y vibraciones. En el Capítulo II, Ámbitos de protección específica, sección 3ª de los vehículos, de los artículos 8 al 16, se regulan y prohíben ciertas condiciones de circulación de los vehículos que producen ruidos molestos.

Sin embargo, según el artículo 30 de la citada ordenanza, no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles en el interior de las viviendas por actividades externas, con excepción del originado por el tráfico.

BENIJÓFAR

En Benijófar disponen de una Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica y vibraciones aprobada en pleno el 24 de febrero de 2006. En el Capítulo III, Condiciones Acústicas de Vehículos, se regulan y prohíben ciertas condiciones de circulación de los vehículos que producen ruidos molestos.

2.4.3 INFORMACIÓN DE DATOS DE POBLACIÓN

Realizando un recorrido de la CV-91, se localizan varios núcleos poblacionales alejados ligeramente de la traza de la carretera. Estos municipios son: Benejúzar, Algorfa, Almoradí.

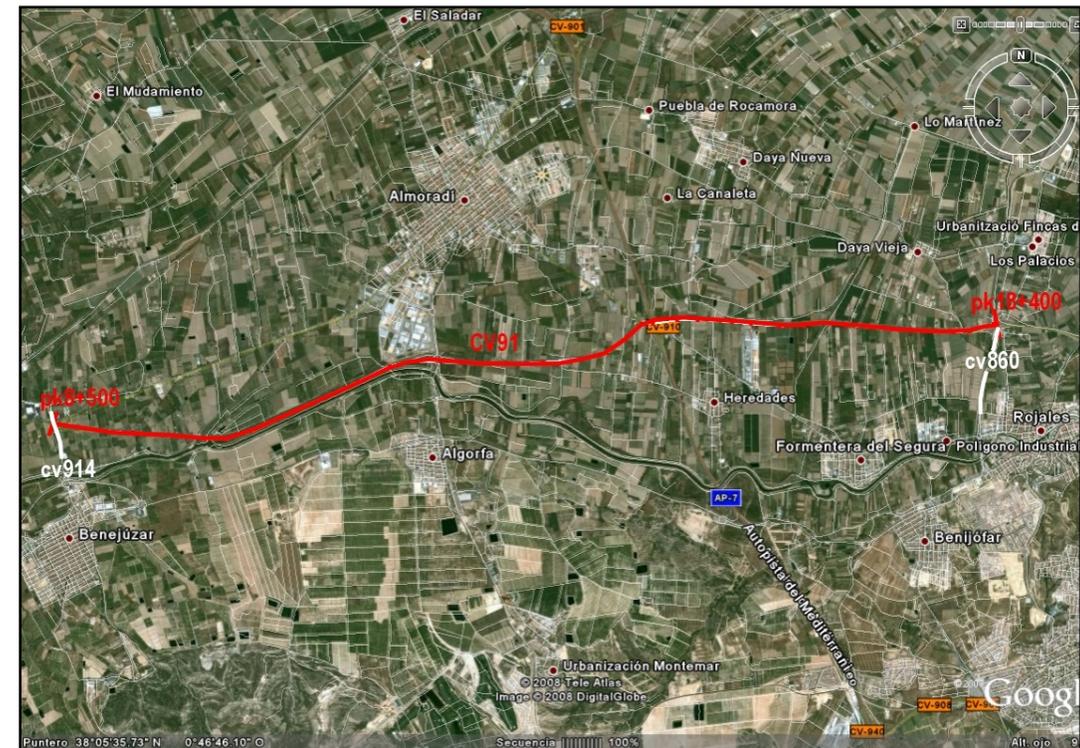
El municipio de Benejúzar, cuenta con una población de 5.419 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

El municipio de Algorfa, cuenta con una población de 3.645 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

El municipio de Almoradí, cuenta con una población de 17.945 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

Sin embargo, existen también varias urbanizaciones y pueblos pequeños dispersos a lo largo de su recorrido. Tal es el caso de Urbanización Fincas de la Vega, Daya Vieja, Heredades, Los Palacios.

A continuación se muestra una imagen del tramo en estudio y los municipios del entorno.



2.4.4 INFORMACIÓN DE USOS DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

La zonificación acústica se ha realizado basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo.

De acuerdo con los usos del suelo por los que discurre el trazado de la CV-91, se pueden distinguir los siguientes:

CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO
SUELO URBANO	Dotacional educativo-cultural
	Terciario
	Residencial
	Otros
SUELO URBANIZABLE	Terciario
	Industrial
NO URBANIZABLE	Dotacional deportivo-recreativo
	Terciario
	Dotacional asistencial
	Protegido/otros
	Rústico sin protección

2.5. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 4

2.5.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El tramo de la carretera CV-95 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde el enlace con la AP-7 (P.K.22+950) hasta la intersección con la N-332 (P.K.26+550). Atraviesa el término municipal de Torrevieja.

Se trata de un tramo de aproximadamente 3,6 Km. A lo largo del recorrido existen 3 rotondas. Cuenta con un carril por sentido de circulación.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El entorno del tramo de carretera en estudio, se corresponde con urbanizaciones de viviendas en su mayoría adosadas, y zonas en construcción. El terreno es llano, y no existen zonas de desmonte.

Realizando un recorrido de la CV-95 en sentido siempre creciente de P.K' s, se localiza, primeramente, en el margen izquierdo una zona de invernaderos.



Zona de invernaderos

En las inmediaciones del punto kilométrico 24+000, se presentan zonas en obras por construcción de nuevas viviendas, en el margen derecho muy próximas a la carretera. Mientras que en el margen izquierdo, destaca la proximidad de viviendas de tipo unifamiliar adosadas de dos alturas.



Zona de viviendas en construcción



Viviendas de tipo adosado



Viviendas de tipo adosado

En las inmediaciones del P.K.25+000, se sitúan urbanizaciones compuestas por chalets a ambos márgenes de la carretera.



Urbanizaciones de chalets a ambos lados

Entre los P.K.25+000 y 26+000, en el margen izquierdo, destaca la proximidad a la carretera del hospital de Torrevieja.



Hospital de Torrevieja

En las proximidades del P.K.26+000, en el margen izquierdo, se localiza una zona de nueva construcción.



Zona de nueva construcción

2.5.2 INFORMACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL. NORMATIVA

Se remite al apartado 2.2.2. de la presente memoria para la consulta de la normativa a nivel europeo, nacional y autonómico.

Normativa municipal

Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor son:

TORREVIEJA

En Torrevieja disponen de una Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica por ruidos y vibraciones aprobada en pleno el 5 de octubre de 1998 y modificada en pleno el 23 de febrero de 2001. Según el artículo 8 de la citada ordenanza (sin tener en cuenta las perturbaciones producidas por el tráfico rodado de vehículos), no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles según la zonificación de usos, sin embargo, dentro de estas limitaciones no está incluido el tráfico rodado.

No obstante, el Capítulo V regula el ruido del tráfico, de tal forma que los vehículos no rebasen los límites establecidos para cada tipo en las condiciones de medición establecidas en el Anejo 5 de la citada ordenanza. En la normativa se prevé, asimismo, una posible limitación de velocidad o de la circulación por el municipio por requisitos acústicos.

2.5.3 INFORMACIÓN DE DATOS DE POBLACIÓN

Recorriendo la CV-95, el único núcleo poblacional que se localiza en sus inmediaciones es Torrevieja. El municipio cuenta con una población de 94.006 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

Sin embargo, existen varias urbanizaciones a lo largo de su recorrido. Tal es el caso de la Urbanización Los Balcones que se localiza junto a la carretera y Residencia Los Altos, más alejada.

A continuación se muestra una imagen del tramo en estudio y los municipios del entorno.



2.6. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 5

2.6.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El tramo de la carretera CV-820 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde el enlace con la A-31 (P.K.19+700) hasta un poco antes de la intersección con la N-325 (P.K20+400). Atraviesa o discurre en las proximidades de los términos municipales de Novelda y Monforte del Cid.

Se trata de un tramo de aproximadamente 0,7 Km. A lo largo del recorrido existen 4 rotondas. Cuenta con dos carriles por sentido de circulación en gran parte de su trazado. En el resto de su recorrido, cuenta únicamente con un carril por sentido de circulación.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El entorno del tramo de carretera en estudio, se corresponde con fábricas y polígonos industriales. No obstante, existen algunas zonas en construcción aunque alejadas de las proximidades de la carretera. El terreno es llano, y no existen zonas de desmonte.

Analizando el recorrido de la CV-820 en sentido siempre creciente de P.K' s, se localizan naves industriales, fábricas, talleres y polígonos industriales en ambos márgenes de la carretera.

2.5.4 INFORMACIÓN DE USOS DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

La zonificación acústica se ha realizado basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo.

De acuerdo con los usos del suelo por los que discurre el trazado de la CV-95, se pueden distinguir los siguientes:

CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO
SUELO URBANO	Núcleos residenciales
	Espacios libres y de ocio
	Equipamiento deportivo, comercial y de servicios
	Equipamiento deportivo, docente y de servicios públicos
	Equipamiento, esparcimiento, ocio, cultural, comercial, sanitario, parque aguas (dominio público o privado)
SUELO URBANIZABLE	Uso residencial
	Uso productivo
	Uso atención y servicios
NO URBANIZABLE	Plan especial, protección costa
	Protegitble
	Protección especial
	Suelo no urbanizable normal
	Protección de interés paisajístico



Polígonos industriales a ambos lados de la carretera

En las proximidades del final del tramo en estudio, se localiza alejada de la carrera, en el margen derecho, una zona de viviendas en construcción.



Zona de nueva construcción

2.6.2 INFORMACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL. NORMATIVA

Se remite al apartado 2.2.2. de la presente memoria para la consulta de la normativa a nivel europeo, nacional y autonómico.

Normativa municipal

Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor son:

NOVELDA

En Novelda disponen de una Ordenanza Municipal sobre prevención de la contaminación acústica (protección contra ruidos y vibraciones) aprobada en pleno el 22 de noviembre de 1997. En el Capítulo II, Ámbitos de protección específica, sección 3ª de los vehículos, de los artículos 8 al 16, se regulan y prohíben ciertas condiciones de circulación de los vehículos que producen ruidos molestos.

Sin embargo, según el artículo 30 de la citada ordenanza, no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles en el interior de las viviendas por actividades externas, con excepción del originado por el tráfico.

MONFORTE DEL CID

En Monforte del Cid disponen de una Ordenanza Municipal sobre prevención de la contaminación acústica (protección contra ruidos y vibraciones). En el Capítulo II, Ámbitos de protección específica, sección 3ª de los vehículos, de los artículos 6 al 14, se regulan y prohíben ciertas condiciones de circulación de los vehículos que producen ruidos molestos.

Sin embargo, según el artículo 29 de la citada ordenanza, no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles en el interior de las viviendas por actividades externas, con excepción del originado por el tráfico.

2.6.3 INFORMACIÓN DE DATOS DE POBLACIÓN

Recorriendo la CV-820, el único núcleo poblacional que se localiza en sus inmediaciones es Novelda. El municipio cuenta con una población de 26.525 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

A continuación se muestra una imagen del tramo en estudio y los municipios del entorno.



2.6.4 INFORMACIÓN DE USOS DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

La zonificación acústica se ha realizado basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo.

De acuerdo con los usos del suelo por los que discurre el trazado de la CV-820, se pueden distinguir los siguientes:

CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO
SUELO URBANO	Dotacional Educativo cultural
	Dotacional asistencial
	Residencial
	Industrial
SUELO URBANIZABLE	Residencial
NO URBANIZABLE	Protegido agrícola
	Rústico sin protección
	Otros

2.7. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 6

2.7.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El tramo de la carretera CV-821 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con la A-77 (P.K.0+000) hasta la Santa Faz (P.K.9+050). Atraviesa o discurre en las proximidades de los términos municipales de San Vicente del Raspeig, Alicante, Muchamiel y San Juan de Alicante.

Se trata de un tramo de aproximadamente 9 Km. A lo largo del recorrido existen 11 rotondas. Cuenta con dos carriles por sentido de circulación desde el inicio hasta el final de su trazado.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El entorno del tramo de carretera en estudio, se corresponde con urbanizaciones y zona residencial con distintos tipo de construcción y núcleos poblacionales pequeños. El terreno es llano en casi todo el recorrido aunque existen algunos tramos con pendiente.

Recorriendo la CV-821 en sentido siempre creciente de P.K' s, el tramo en estudio empieza en el punto kilométrico 0+000 en una zona urbana.



Zona urbana

En las inmediaciones del P.K.1+000, se localiza la Universidad de Alicante en el margen derecho.



Entrada de la Universidad de Alicante

En las inmediaciones del P.K 2+000, se encuentran en el lado izquierdo de la carretera, sentido ascendente bloques de viviendas, siendo el tipo de fachada tabique con balcones.



Edificio con balcones junto a la carretera

A partir del P.K 2+000, las edificaciones son de de tipo unifamiliar y chalets, junto a zonas sin construir, en ambos márgenes.



Viviendas de tipo unifamiliar

En las proximidades del P.K 4+000, se encuentra una zona de industrias a ambos lados de la carretera.



Zona de industrias

A partir del P.K 6+000, se localizan urbanizaciones con edificaciones de tipo adosado



Viviendas de tipo adosado

En las proximidades del P.K 6+500, se emplaza un colegio en el margen izquierdo en sentido creciente de P.K' s.



Colegio junto a la carretera

Siguiendo el recorrido, en las proximidades del P.K 7+000, se encuentran campos de cultivo, algún invernadero aislado y casas sueltas.



Campos de cultivo y casas sueltas

El tipo de edificaciones continúa siendo casas sueltas y viviendas unifamiliares tipo chalet hasta el P.K 8+000.



Chalets junto a la carretera

A partir del P.K 8+500 hasta finalizar el tramo en estudio, las edificaciones están más aglomeradas, ya que dicha zona corresponde al núcleo de Santa Faz. El tipo de edificación corresponde a viviendas bajas, adosadas, de pueblo y bloques de altura variable y diferente tipología de fachada.



Bloques de viviendas junto a la carretera en zona urbana

Existen algunas zonas con desmorte a lo largo de su recorrido.



Desmorte en el margen izquierdo

2.7.2 INFORMACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL. NORMATIVA

Se remite al apartado 2.2.2. de la presente memoria para la consulta de la normativa a nivel europeo, nacional y autonómico.

Normativa municipal

Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor son:

SAN VICENTE DEL RASPEIG

En San Vicente del Raspeig disponen de una Ordenanza Municipal protección ciudadana contra ruidos y vibraciones aprobada en pleno el 26 de enero de 1994 y publicada en el BOP el 17 de febrero de 1994. La citada ordenanza es modificada en pleno el 23 de diciembre de 1997 y publicada en el BOP el 7 de enero de 1998. En el Capítulo III, Vehículos, de los artículos 19 al 25, se regulan y prohíben ciertas condiciones de circulación de los vehículos que producen ruidos molestos.

Sin embargo, según el artículo 33 de la citada ordenanza, no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles en el interior de las viviendas por actividades externas, con excepción del originado por el tráfico.

ALICANTE

En Alicante disponen de una Ordenanza Municipal protección ciudadana contra ruidos y vibraciones publicada en el BOP, nº 79, el 8 de abril de 1991. En el Capítulo II, Ámbitos de protección específica, sección 3ª de los vehículos, de los artículos 7 al 15, se regulan y prohíben ciertas condiciones de circulación de los vehículos que producen ruidos molestos.

No obstante, según el artículo 29 de la citada ordenanza, el nivel de ruido en el interior de las viviendas transmitido a ellas por impacto de alguna actividad, con excepción de los originados por el tráfico y obras de carácter diurno, no superará los límites indicados en dicho artículo.

MUCHAMIEL

En Muchamiel disponen de una Ordenanza Municipal protección ciudadana contra ruidos y vibraciones aprobada en pleno el 1 de octubre de 2002. En el Capítulo II, Ámbitos de protección específica, sección 3ª de los vehículos, de los artículos 8 al 16, se regulan y prohíben ciertas condiciones de circulación de los vehículos que producen ruidos molestos.

Sin embargo, según el artículo 30 de la citada ordenanza, no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles en el interior de las viviendas por actividades externas, con excepción del originado por el tráfico.

2.7.3 INFORMACIÓN DE DATOS DE POBLACIÓN

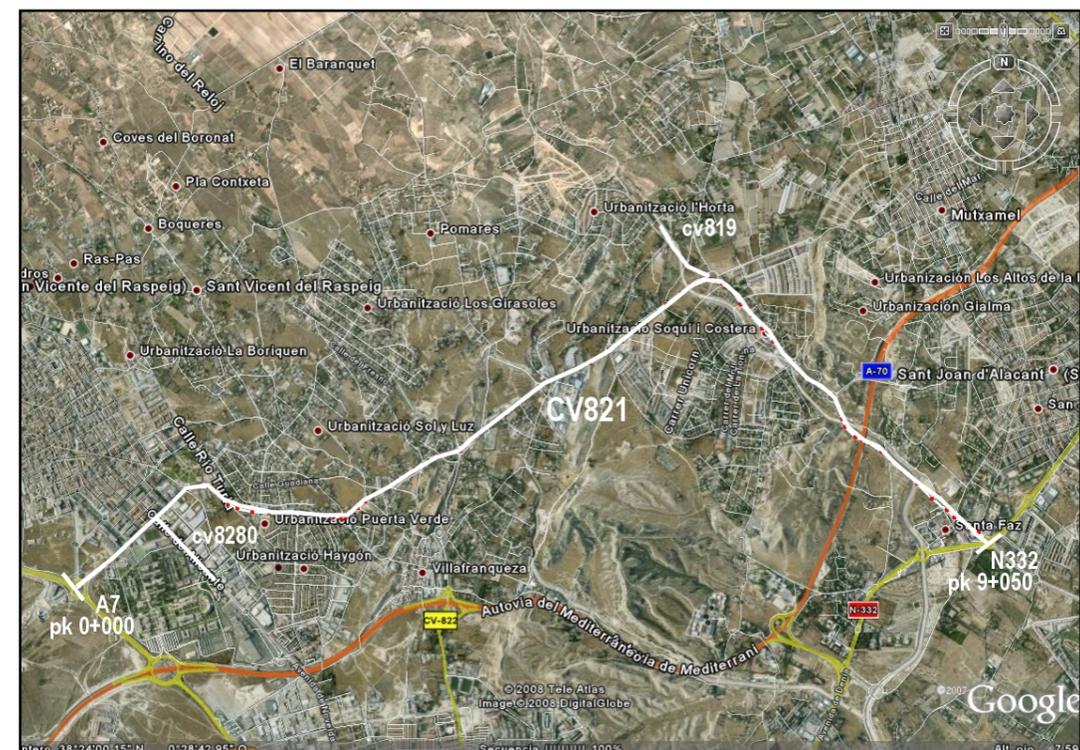
Recorriendo la CV-821, se localizan varios núcleos poblacionales en las inmediaciones de la carretera. Estos municipios son: Santa Faz, San Vicente del Raspeig.

La pedanía de Santa Faz, cuenta con una población de 759 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2006).

El municipio de San Vicente del Raspeig, cuenta con una población de 49.341 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

Sin embargo, existen también muchas urbanizaciones a lo largo de su recorrido. Tal es el caso de Urbanización Soquí i Costera, Urbanización Sol y Luz, Urbanización Puerta Verde, Urbanización El Sagrat, Urbanización Los Girasoles.

A continuación se muestra una imagen del tramo en estudio y los municipios del entorno.



2.7.4 INFORMACIÓN DE USOS DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

La zonificación acústica se ha realizado basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo.

De acuerdo con los usos del suelo por los que discurre el trazado de la CV-821, se pueden distinguir los siguientes:

CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO
SUELO URBANO	Residencial
	Terciario
	Industrial
	Dotacional educativo
	Dotacional deportivo
SUELO URBANIZABLE	Dotacional asistencial
	Residencial
	Industrial
	Dotacional educativo
NO URBANIZABLE	Dotacional deportivo
	Rústico sin protección

2.8. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 7

2.8.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El tramo de la carretera CV-865 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con la ronda d' Elx (P.K.0+000) hasta la intersección con la CV-851 (P.K.8+700). Atraviesa o discurre en las proximidades de los términos municipales de Elx y Santa Pola.

Se trata de un tramo de aproximadamente 8,7 Km. A lo largo del recorrido existen 2 rotondas. Cuenta con un carril por sentido de circulación a lo largo de todo su trazado.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El entorno del tramo de carretera en estudio, se corresponde con viviendas aisladas y chalets junto a campos de cultivo. No obstante, existe alguna zona de nueva construcción en las proximidades de la carretera. El terreno es llano, y no existen zonas de desmonte.

Realizando un recorrido de la CV-865 en sentido siempre creciente de P.K' s, se localiza una zona de nueva construcción muy cercana al margen izquierdo de la carretera entre los puntos kilométricos 0+000 y 1+000.



Zona de nueva construcción en el margen izquierdo

A partir del P.K.1+000, las edificaciones que se localizan en ambos márgenes son de tipo viviendas aisladas, chalets, y algunas edificaciones de servicios como restaurantes.



Viviendas aisladas y chalets



Edificaciones de servicios

2.8.2 INFORMACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL. NORMATIVA

Se remite al apartado 2.2.2. de la presente memoria para la consulta de la normativa a nivel europeo, nacional y autonómico.

Normativa municipal

Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor son:

ELX

En Elx disponen de una Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica por ruidos y vibraciones acordada en pleno y publicada en el BOP el 23 de enero de 1998. Según el artículo 8 de la citada ordenanza (sin tener en cuenta las perturbaciones producidas por el tráfico rodado de vehículos), no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles según la zonificación de usos, sin embargo, dentro de estas limitaciones no está incluido el tráfico rodado.

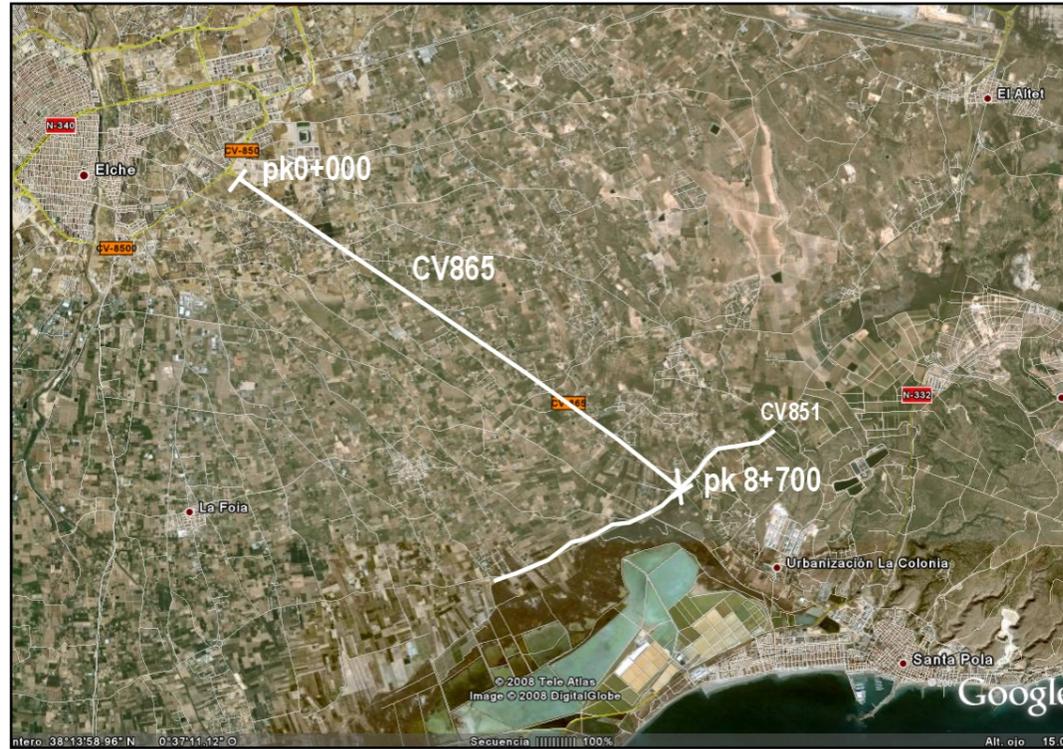
No obstante, el Capítulo V regula el ruido del tráfico, de tal forma que los vehículos no rebasen los límites establecidos para cada tipo en las condiciones de medición establecidas en el Anejo 5 de la citada ordenanza. En la normativa se prevé, asimismo, una posible limitación de velocidad o de la circulación por el municipio por requisitos acústicos.

2.8.3 INFORMACIÓN DE DATOS DE POBLACIÓN

Recorriendo la CV-865, el único núcleo poblacional que se localiza en sus proximidades es Elx. El municipio cuenta con una población de 222.422 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

Sin embargo, existe también una urbanización a lo largo de su recorrido, así como conjuntos de chalets próximos a la carretera. Tal es el caso de Urbanización Barri Alt.

A continuación se muestra una imagen del tramo en estudio y los municipios del entorno.



2.9. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 8

2.9.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El tramo de la carretera CV-870 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con la N-340 (P.K.0+000) hasta el enlace con la A-7 (P.K.2+900). Atraviesa o discurre en las proximidades del término municipal de Orihuela.

Se trata de un tramo de aproximadamente 3 Km. A lo largo del recorrido del tramo en estudio, no existen rotondas. Cuenta con un carril por sentido de circulación desde el inicio hasta el final de su trazado.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El entorno del tramo de carretera en estudio, se corresponde con pocas edificaciones, entre las que se localizan naves industriales sueltas. El terreno es llano en casi todo el recorrido aunque existen algunos tramos con pendiente.

Analizando el recorrido de la CV-870 en sentido siempre creciente de P.K' s, se localizan muy pocas edificaciones. Sin embargo, destaca la existencia de obras en el margen derecho de la carretera por la construcción del AVE.

2.8.4 INFORMACIÓN DE USOS DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

La zonificación acústica se ha realizado basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo.

De acuerdo con los usos del suelo por los que discurre el trazado de la CV-865, se pueden distinguir los siguientes:

CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO
URBANO	Industrial
	Residencial
	Equipamientos: zonas verdes, parques
	Otros equipamientos sin determinar
	Equipamientos especiales
	Equipamientos: educativo
	Equipamientos: sanitario asistencial
	Residencial zona de acampada
URBANIZABLE	Residencial baja
	Industrial
	Equipamientos zonas verdes, parques
NO URBANIZABLE	Rústico agrícola
	Rústico sin protección
	Industrial
	Equipamientos sin determinar
	Rústico natural paisajístico ecológico
	Rústico sin protección



Zona con pocas edificaciones



Zona en obras por la construcción del AVE

En las inmediaciones del P.K.2+000, se localizan naves industriales de tipo pòrtico a dos aguas, en el margen izquierdo de la carretera.



Naves industriales en el margen izquierdo

El tramo en estudio finaliza con obras a ambos lados de la carretera y destaca la ausencia de edificaciones.



Naves industriales en el margen izquierdo



Ausencia de edificaciones

2.9.2 INFORMACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL. NORMATIVA

Se remite al apartado 2.2.2. de la presente memoria para la consulta de la normativa a nivel europeo, nacional y autonómico.

Normativa municipal

Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor son:

ORIHUELA

En Orihuela disponen de una Ordenanza Municipal contra la contaminación acústica por ruidos y vibraciones. Según el artículo 8 de la citada ordenanza (sin tener en cuenta las perturbaciones producidas por el tráfico rodado de vehículos), no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles según la zonificación de usos, sin embargo, dentro de estas limitaciones no está incluido el tráfico rodado.

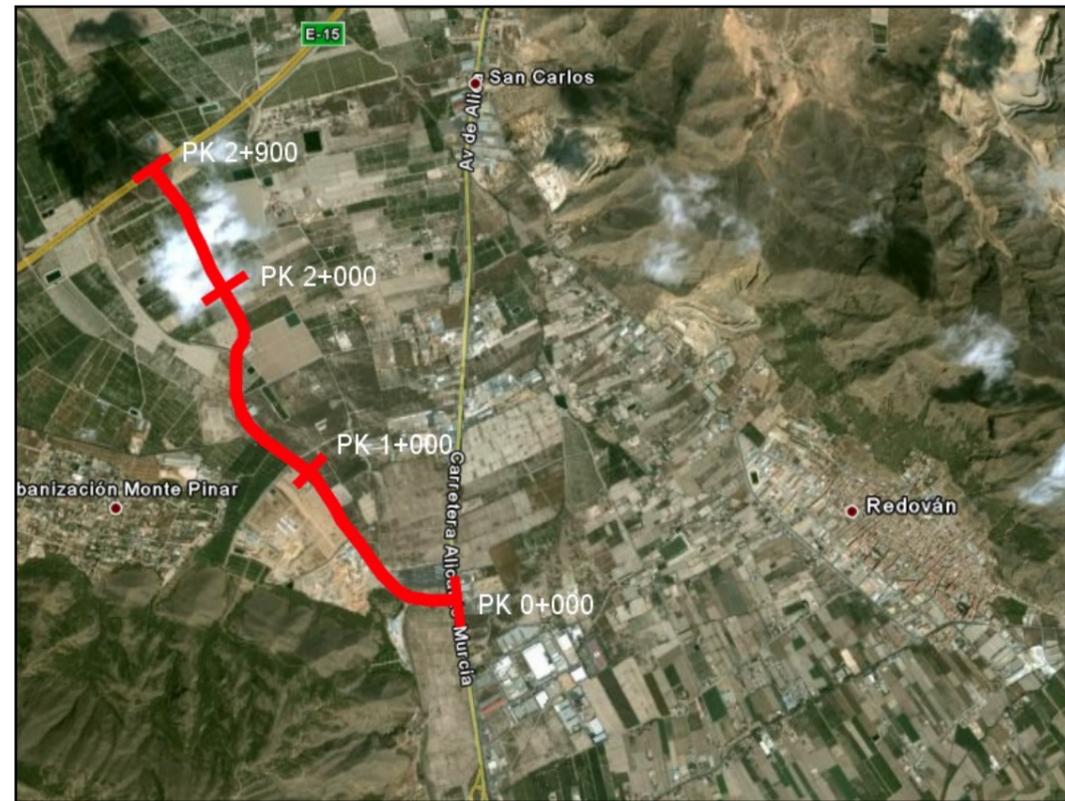
No obstante, el Capítulo V regula el ruido del tráfico, de tal forma que los vehículos no rebasen los límites establecidos para cada tipo en las condiciones de medición establecidas en el Anejo 5 de la citada ordenanza. En la normativa se prevé, asimismo, una posible limitación de velocidad o de la circulación por el municipio por requisitos acústicos.

2.9.3 INFORMACIÓN DE DATOS DE POBLACIÓN

Recorriendo la CV-870, se observa que no existen núcleos de población cercanos, ya que tanto Orihuela como Redován están emplazados lejos del trazado de la carretera.

No obstante, existe una urbanización más próxima que estos núcleos pero aún así alejada de la carretera. Este es el caso de Urbanización Monte Pinar.

A continuación se muestra una imagen del tramo en estudio y los municipios del entorno.



2.9.4 INFORMACIÓN DE USOS DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

La zonificación acústica se ha realizado basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo.

De acuerdo con los usos del suelo por los que discurre el trazado de la CV-870, se pueden distinguir los siguientes:

CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO
URBANO	Residencial baja
	Industrial media densidad
URBANIZABLE	Residencial baja
	Industrial media densidad
	Equipamiento educativo
NO URBANIZABLE	Rústico natural-paisajístico-ecológico
	Rústico con protección específica
	Rústico sin protección
	Rústico agrícola

2.10. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 9

2.10.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El tramo de la carretera CV-911 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con CV-912 (P.K.1+300) hasta la intersección con la CV-91 (P.K.3+100). Atraviesa o discurre en las proximidades de los términos municipales de Orihuela y Rafal.

Se trata de un tramo de aproximadamente 1,8 Km. A lo largo del recorrido existen 3 rotondas. Cuenta con un carril por sentido de circulación a lo largo de todo su trazado.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El entorno del tramo de carretera en estudio, se corresponde campos de cultivo y viviendas aisladas. También se observa algún conjunto de fábricas junto al margen de la carretera. El terreno es llano, y no existen zonas de desmonte.

Realizando un recorrido de la CV-911 en sentido siempre decreciente de P.K' s, en las inmediaciones del inicio del tramo en estudio en el margen izquierdo, se localizan viviendas de tipo planta baja.



Viviendas bajas próximas a la carretera

A lo largo del recorrido, se encuentran campo de cultivo a ambos lados de la carretera y viviendas aisladas alejadas de las proximidades de la misma.



Zona de campos de cultivo

En las proximidades del P.K.de inicio, se localiza en el margen derecho de la carretera un conjunto de fábricas.



Conjunto de fábricas próximas a la carretera

Al final del recorrido, se observan viviendas adosadas y edificios a lo lejos, pertenecientes al municipio de Rafal.



Edificaciones alejadas al final del tramo en estudio

2.10.2 INFORMACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL. NORMATIVA

Se remite al apartado 2.2.2. de la presente memoria para la consulta de la normativa a nivel europeo, nacional y autonómico.

Normativa municipal

Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor son:

ORIHUELA

En Orihuela disponen de una Ordenanza Municipal contra la contaminación acústica por ruidos y vibraciones. Según el artículo 8 de la citada ordenanza (sin tener en cuenta las perturbaciones producidas por el tráfico rodado de vehículos), no se podrá producir ningún ruido que sobrepase unos determinados niveles según la zonificación de usos, sin embargo, dentro de estas limitaciones no está incluido el tráfico rodado.

No obstante, el Capítulo V regula el ruido del tráfico, de tal forma que los vehículos no rebasen los límites establecidos para cada tipo en las condiciones de medición establecidas en el Anejo 5 de la citada ordenanza. En la normativa se prevé, asimismo, una posible limitación de velocidad o de la circulación por el municipio por requisitos acústicos.

2.10.3 INFORMACIÓN DE DATOS DE POBLACIÓN

Recorriendo la CV-911, se localizan varios núcleos poblacionales en las inmediaciones de la carretera. Estos municipios son: Rafal y San Bartolomé.

El municipio de Rafal, cuenta con una población de 3.901 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

La pedanía de San Bartolomé, cuenta con una población de 2.404 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2006).

A continuación se muestra una imagen del tramo en estudio y los municipios del entorno.



2.10.4 INFORMACIÓN DE USOS DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

La zonificación acústica se ha realizado basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo.

De acuerdo con los usos del suelo por los que discurre el trazado de la CV-911, se pueden distinguir los siguientes:

CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO
URBANO	Residencial
	Industrial
	Asistencial y servicios sanitarios
	Dotacional escolar
URBANIZABLE	Residencial
	Asistencial
	Industrial
NO URBANIZABLE	Dominio público infraestructuras
	Rústico-sin protección
	Rústico agrícola



Edificaciones de uso servicios



Chalets aislados próximos a la carretera

2.11. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO: UME 10

2.11.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

El tramo de la carretera CV-914 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con la CV-920 (P.K.0+000) hasta la intersección con la CV-91 (P.K.0+550). Atraviesa o discurre en las proximidades del término municipal de Benejúzar.

Se trata de un tramo de aproximadamente 0,5 Km. A lo largo del recorrido del tramo en estudio, existen 2 rotondas. Cuenta con un carril por sentido de circulación desde el inicio hasta el final de su trazado.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El entorno del tramo de carretera en estudio, se corresponde con pocas edificaciones entre campos de cultivo. Existen algunas viviendas de tipo chalet junto al margen de la carretera en el tramo inicial. El terreno es llano en todo el recorrido.

El tramo en estudio de la CV-914, corresponde a un tramo muy corto de aproximadamente 0,55 Km de longitud. A lo largo de su recorrido, se pueden encontrar distintos tipos de edificaciones.

En las inmediaciones del P.K.0+000, existen construcciones de baja altura destinadas a servicios y viviendas tipo chalet aisladas.



Viviendas próximas a la carretera

El resto del recorrido, discurre entre campos de cultivo y viviendas aisladas más alejadas de los márgenes de la carretera.



Zona de campos de cultivo y viviendas alejadas

2.11.2 INFORMACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL. NORMATIVA

Se remite al apartado 2.2.2. de la presente memoria para la consulta de la normativa a nivel europeo, nacional y autonómico.

Normativa municipal

Los municipios afectados por el estudio de la presente UME no disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor.

2.11.3 INFORMACIÓN DE DATOS DE POBLACIÓN

Recorriendo la CV-914, el único núcleo poblacional que se localiza en sus proximidades es Benejúzar. El municipio cuenta con una población de 5.419 habitantes (datos disponibles del INE de enero de 2007).

A continuación se muestra una imagen del tramo en estudio y los municipios del entorno.



2.11.4 INFORMACIÓN DE USOS DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

La zonificación acústica se ha realizado basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo.

De acuerdo con los usos del suelo por los que discurre el trazado de la CV-911, se pueden distinguir los siguientes:

CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN	CALIFICACIÓN DEL SUELO
URBANO	Residencial
	Industrial
URBANIZABLE	Residencial
	Industrial
NO URBANIZABLE	Rústico sin protección
	Protegido-agrícola

3. MAPAS ESTRATÉGICOS BÁSICOS

El objetivo de los mapas estratégicos básicos es poder evaluar los niveles de emisión originados por la carretera en estudio, los niveles de inmisión en el entorno de la misma y la exposición al ruido de la población en la zona de estudio.

Los mapas estratégicos básicos resultado de la Fase A, se obtienen a escala 1/25.000.

Asimismo, se delimitan las zonas de estudio con uso predominante residencial, colegios y hospitales y áreas que requieren una especial protección contra la contaminación acústica, que hayan de ser objeto de la elaboración de un mapa estratégico de ruido detallado, según los criterios que se estimen.

3.1. DATOS DE ENTRADA

La información base utilizada es la cartografía en formato digital del Instituto Cartográfico Valenciano a escala 1/5.000 para todas las UME' s, excepto para la CV-81 que se ha utilizado una cartografía en formato digital a escala 1/10.000 del Instituto Cartográfico Valenciano.

La elección de la cartografía a escala 1/5.000 se debe a la mayor actualización que presenta con respecto a la 1/10.000. No obstante, dado que de la CV-81 no se disponía de cartografía 1/5.000, se optó por mantener la escala 1/10.000.

3.1.1 CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO: CARRETERAS, EDIFICIOS, OBSTÁCULOS

En los modelos de cálculo se han incluido todos los elementos que pudieran generar algún efecto sobre la propagación acústica, tales como edificaciones, obstáculos, enlaces entre carreteras, túneles y viaductos.

Plataforma y eje:

Se ha modelizado la plataforma y el eje de la carretera mediante la información extraída de la cartografía a escala 1/5.000, a excepción de la CV-81, donde se ha utilizado cartografía 1/10.000. Se ha estimado adecuado el grado de precisión, en todos los casos, para el alcance de los trabajos desarrollados.

Curvas de nivel:

En cuanto a las curvas de nivel, se ha utilizado la misma cartografía a escala 1/5.000, excepto para la CV-81, donde se disponía de cartografía a escala 1/10.000. Sin embargo, en todos los casos, se ha reproducido con adecuación a la realidad la topografía del terreno existente. Por tanto, y dado que la escala de la cartografía empleada, con curvas de nivel cada 5 m, posee la precisión necesaria, no se ha requerido completar con otra información curvas de nivel referentes a desmontes o terraplenes. Para el caso de la CV-81, se disponía de información de curvas de nivel cada 10 m.

Se ha verificado, en todos los casos, que las curvas de nivel no interferían con la plataforma ni con los taludes.

Edificaciones:

La información relativa a las edificaciones, se ha obtenido tomando como base la cartografía 1/5.000, a excepción de la CV-81 donde se ha utilizado cartografía a escala 1/10.000.

En general se ha revisado toda la cartografía, y se han completado aquellas zonas que presentaban carencia de algunas edificaciones recientes, mediante el reconocimiento visual del terreno con visitas de campo y fotografías aéreas. Asimismo, se han eliminado los elementos no existentes.

Partiendo de dicha información, se ha determinado en planta la localización y el contorno de cada una de las edificaciones. No obstante, la altura de dichas edificaciones se ha introducido posteriormente utilizando una conexión "WMS" a la Dirección General de Catastro, (<http://ovc.catastro.meh.es/Cartografia/WMS/ServidorWMS.aspx>). De dicha fuente se obtuvo el número de plantas de cada edificio y posteriormente se asignaron 3 m por planta. No obstante, para los edificios industriales de una planta se asignó una altura mayor (6 m).

Por tanto, se ha diferenciado según su uso en residencial, industrial, docente, sanitario y otros, a partir de la información proporcionada por el Catastro+SIGPAC y con las visitas de campo. Asimismo para identificar los colegios y hospitales se hizo uso de las páginas web de la Conselleria de Educación y Sanidad.

En las edificaciones destinadas a uso residencial, se ha diferenciado la tipología de vivienda, distinguiendo entre viviendas de tipo multifamiliar, adosada y aislada.

Barreras acústicas:

Es necesario reproducir las barreras acústicas que se localizan a lo largo de la traza de las carreteras con el fin de considerar el efecto apantallamiento que producen en la propagación acústica. Sin embargo, del recorrido de campo que se hizo de todas las carreteras en estudio, se observó que no existía ninguna pantalla instalada y por tanto, no se procedió a su modelización.

Viaductos:

A partir de la información obtenida en las visitas de campo y la cartografía disponible, se han identificado los viaductos existentes por los que discurren las carreteras en estudio. Un vez localizados, se procedió a su modelización en el software acústico.

3.1.2 TRÁFICO

Los datos de tráfico disponibles se corresponden con datos del año 2007 para todas las UME' s.

Para cada uno de los tramos de las UME' s objeto de estudio se han obtenido las Intensidades Medias Horarias de cada período día, tarde y noche para vehículos ligeros y pesados y la velocidad media característica. Sin embargo, debido a que en algunos tramos no se disponía de la clasificación por velocidades ni por tamaño, se han utilizado los datos de tráfico de tramos afines, según la " Memoria Anual de Aforos del 2007" de la Conselleria de Infraestructura y Transportes.

Con respecto a los datos de las velocidades medias calculadas, éstos han sido validados con la velocidad límite permitida para cada tramo. Para ello se hizo uso del reportaje fotográfico realizado en el trabajo de campo y del programa de carreteras aportado por Conselleria. En aquellos casos en los que la velocidad media calculada superaba la velocidad límite de la vía, se mantenido la límite. Mientras que si la velocidad media calculada era inferior a la velocidad límite de la vía, se ha seleccionado la primera.

En las tablas que se presentan a continuación se muestran los datos de tráfico incluidos en la modelización para cada una de las carreteras en estudio.

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS	
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)
CV-81	081010	Rotonda inicio	24.853	día	1453,6	40	126,4	40
				tarde	1108,95	40	43,8	40
				noche	148,23	40	12,02	40
		P.K.0+750- P.K.1+280		día	1453,6	80	126,4	80
				tarde	1108,95	80	43,8	80
				noche	148,23	80	12,02	80
	081020	P.K.1+280- P.K.5+650	16.170,88	día	926,66	74	80,77	71
				tarde	745,69	74	29,42	71
				noche	113,5	80	9,16	72
		Rotonda fin		día	926,66	40	80,77	40
				tarde	745,69	40	29,42	40
				noche	113,5	40	9,16	40

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS	
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)
CV-84	084010	P.K.0+000- P.K.5+100	24.823	día	1349,85	79	170,92	60
				tarde	1171,58	77	34,31	62
				noche	200,22	78	18,56	62
	084020	P.K.5+100- P.K.7+400	16.591	día	870,16	80	158,87	66
				tarde	759,11	80	29,6	70
				noche	119,72	80	16,29	68,3

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS	
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)
CV-91	091030	P.K.8+500- P.K.14+950	14.602,68	día	795,4	90	77,15	80
				tarde	662,38	90	27,26	80
				noche	163,93	100	7,76	80
	091035	P.K.14+950- P.K.16+000	12.311	día	713,34	90	68,83	80
				tarde	569,28	90	23,72	80
				noche	66,01	100	3,11	80
		P.K.16+000- P.K.17+000		día	713,34	80	68,83	80
				tarde	569,28	80	23,72	80
				noche	66,01	80	3,11	80
	P.K.17+000- P.K.18+400	día	713,34	90	68,83	80		
		tarde	569,28	90	23,72	80		
		noche	66,01	100	3,11	80		

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS		
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	
CV-95	095040	Rotonda inicio	27.434	día	1645,07	40	105,01	40	
				tarde	1173,59	40	74,91	40	
				noche	169,09	40	10,79	40	
				P.K.23+000- P.K.23+500	día	1645,07	80	105,01	80
					tarde	1173,59	80	74,91	80
					noche	169,09	80	10,79	80
		P.K.23+500- P.K.23+700		día	1645,07	60	105,01	60	
				tarde	1173,59	60	74,91	60	
				noche	169,09	60	10,79	60	
		P.K.23+700- P.K.24+100		día	1645,07	80	105,01	80	
				tarde	1173,59	80	74,91	80	
				noche	169,09	80	10,79	80	
		P.K.24+100- P.K.25+600		día	1645,07	50	105,01	50	
				tarde	1173,59	50	74,91	50	
				noche	169,09	50	10,79	50	
		P.K.25+600- P.K.26+300		día	1645,07	70	105,01	70	
				tarde	1173,59	70	74,91	70	
				noche	169,09	70	10,79	70	
		P.K.26+300- P.K.26+550		día	1645,07	60	105,01	60	
				tarde	1173,59	60	74,91	60	
				noche	169,09	60	10,79	60	

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS	
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)
CV-820	820040	P.K.19+700- P.K.20+400	17.428	día	872,4	60	218,1	60
				tarde	656,8	60	164,2	60
				noche	105,8	60	26,45	60

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS		
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	
CV-821	821010	Rotonda inicio	26.633	día	1572,17	40	55,34	40	
				tarde	1321,38	40	20,12	40	
				noche	213	40	4,13	40	
		P.K.0+000- P.K.1+000		día	1572,17	70	55,34	70	
				tarde	1321,38	70	20,12	70	
				noche	213	70	4,13	70	
	821020	P.K.1+000- P.K.1+900		32.891	día	1947,67	70	68,26	62
					tarde	1623,29	70	24,96	65,6
					noche	258,56	70	4,9	62,3
		P.K.1+900- P.K.2+100			día	1947,67	40	68,26	40
					tarde	1623,29	40	24,96	40
					noche	258,56	40	4,9	40

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS	
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)
821030	P.K.2+100- P.K.6+000	14.137	día	1947,67	70	68,26	62	
			tarde	1623,29	70	24,96	65,6	
			noche	258,56	70	4,9	62,3	
	P.K.6+000- 9+050		día	892,75	70	15,08	65	
			tarde	661	70	4	70	
			noche	72,25	70	0,75	60	
	Rotonda fin		día	892,75	40	15,08	40	
			tarde	661	40	4	40	
			noche	72,25	40	0,75	40	

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS	
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)
CV-911	911020	Rotonda inicio	10.133	día	585	40	47,92	40
				tarde	446	40	15,5	40
				noche	79,75	40	6,75	40
		P.K.1+300- P.K.3+100		día	585	70	47,92	62,5
				tarde	446	69	15,5	58,3
				noche	79,75	73,4	6,75	60
		Rotonda fin		día	585	40	47,92	40
				tarde	446	40	15,5	40
				noche	79,75	40	6,75	40

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS	
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)
CV-865	865010	P.K.0+000- P.K.7+100	12.841	día	739,67	85	29	70
				tarde	666,5	83,5	8,25	70
				noche	111,88	90	2,88	70
		P.K.7+100- P.K.7+280		día	739,67	80	29	70
				tarde	666,5	80	8,25	70
				noche	111,88	80	2,88	70
		P.K.7+280- P.K.7+450		día	739,67	60	29	60
				tarde	666,5	60	8,25	60
				noche	111,88	60	2,88	60
		P.K.7+450- P.K.7+600		día	739,67	60	29	60
				tarde	666,5	60	8,25	60
				noche	111,88	60	2,88	60
		P.K.7+600- P.K.7+900		día	739,67	80	29	70
				tarde	666,5	80	8,25	70
				noche	111,88	80	2,88	70
		P.K.7+900- P.K.8+700		día	739,67	85	29	70
				tarde	666,5	83,5	8,25	70
				noche	111,88	90	2,88	70

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS	
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)
CV-914	914005	Rotonda inicio	13.420	día	798,3	40	50,95	40
				tarde	624,63	40	39,87	40
				noche	67,1	40	4,28	40
		P.K.0+000- P.K.0+550		día	798,3	80	50,95	80
				tarde	624,63	80	39,87	80
				noche	67,1	80	4,28	80
		Rotonda fin		día	798,3	40	50,95	40
				tarde	624,63	40	39,87	40
				noche	67,1	40	4,28	40

3.2. RESULTADOS

3.2.1 EXPOSICIÓN

A continuación se muestran los resultados obtenidos para la Fase A de la población expuesta en centenas, para cada uno de los índices:

UME 1: CV-81

UME	TRAMO	SUB-TRAMO	IMD		LIGEROS		PESADOS	
					Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)	Intensidad (veh/h)	Velocidad (Km/h)
CV-870	870010	P.K.0+000- P.K.2+900	17.896	día	1028,45	70	54,13	70
				tarde	874,48	70	46,02	70
				noche	145,24	70	7,64	70

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	4	55-60	3
60-65	1	60-65	0
65-70	0	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	5	45-50	4
55-60	2	50-55	1
60-65	0	55-60	0
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	6	45-50	9
55-60	2	50-55	3
60-65	0	55-60	0
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

UME 2: CV-84

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	6	55-60	5
60-65	2	60-65	1
65-70	1	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	6	45-50	6
55-60	3	50-55	3
60-65	1	55-60	1
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

UME 4: CV-95

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	2	55-60	1
60-65	1	60-65	1
65-70	0	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	4	45-50	2
55-60	1	50-55	1
60-65	1	55-60	0
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

UME 3: CV-91

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	4	55-60	3
60-65	1	60-65	0
65-70	0	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

UME 5: CV-820

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	0	55-60	0
60-65	0	60-65	0
65-70	0	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	1
55-60	0
60-65	0
65-70	0
>70	0

L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
45-50	1
50-55	0
55-60	0
60-65	0
65-70	0
>70	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	8
55-60	4
60-65	2
65-70	0
>70	0

L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
45-50	7
50-55	4
55-60	1
60-65	0
65-70	0
>70	0

UME 6: CV-821

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	10
60-65	5
65-70	2
70-75	0
>75	0

L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	8
60-65	3
65-70	2
70-75	0
>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	15
55-60	7
60-65	2
65-70	1
>70	0

L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
45-50	11
50-55	6
55-60	1
60-65	1
65-70	0
>70	0

UME 8: CV-870

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	0
60-65	0
65-70	0
70-75	0
>75	0

L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	0
60-65	0
65-70	0
70-75	0
>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	1
55-60	0
60-65	0
65-70	0
>70	0

L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
45-50	0
50-55	0
55-60	0
60-65	0
65-70	0
>70	0

UME 7: CV-865

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	5
60-65	4
65-70	0
70-75	0
>75	0

L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	4
60-65	2
65-70	0
70-75	0
>75	0

UME 9: CV-911

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	1
60-65	0
65-70	0
70-75	0
>75	0

L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	1
60-65	0
65-70	0
70-75	0
>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	1	45-50	1
55-60	0	50-55	0
60-65	0	55-60	0
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

UME 10: CV-914

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	0	55-60	0
60-65	0	60-65	0
65-70	0	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	0	45-50	0
55-60	0	50-55	0
60-65	0	55-60	0
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

3.2.2 AFECCIÓN

Las siguientes tablas muestran los datos obtenidos de afección, donde se incluye la superficie, el nº de viviendas, el nº de persona, hospitales y colegios afectados por la isófona de Lden mayor que ciertos niveles sonoros, para cada una de las carreteras en estudio.

UME 1: CV-81

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	1,63	3	4	1	1
>65	0,4	<1	<1	0	0
>75	0,06	0	0	0	0

UME 2: CV-84

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	3,54	5	11	0	0
>65	0,76	<1	1	0	0
>75	0,13	0	0	0	0

UME 3: CV-91

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	4,89	2	6	0	0
>65	0,89	<1	<1	0	0
>75	0,13	0	0	0	0

UME 4: CV-95

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	1,32	4	4	1	0
>65	0,33	1	1	1	0
>75	0,05	0	0	0	0

UME 5: CV-820

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	0,36	<1	1	0	0
>65	0,1	<1	<1	0	0
>75	0,02	0	0	0	0

UME 6: CV-821

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	3,98	16	21	2	4
>65	0,71	1	1	0	2
>75	0,08	0	0	0	0

UME 7: CV-865

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	2,75	4	11	0	0
>65	0,55	<1	1	0	0
>75	0,04	0	0	0	0

UME 8: CV-870

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	1,06	<1	1	0	0
>65	0,25	<1	<1	0	0
>75	0,04	0	0	0	0

UME 9: CV-911

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	0,32	<1	2	0	0
>65	0,1	<1	<1	0	0
>75	<0,01	0	0	0	0

UME 10: CV-914

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	0,19	<1	1	0	0
>65	0,05	<1	<1	0	0
>75	<0,01	0	0	0	0

3.3. JUSTIFICACIÓN DE LA SELECCIÓN DE ZONAS DE ESTUDIO DE DETALLE

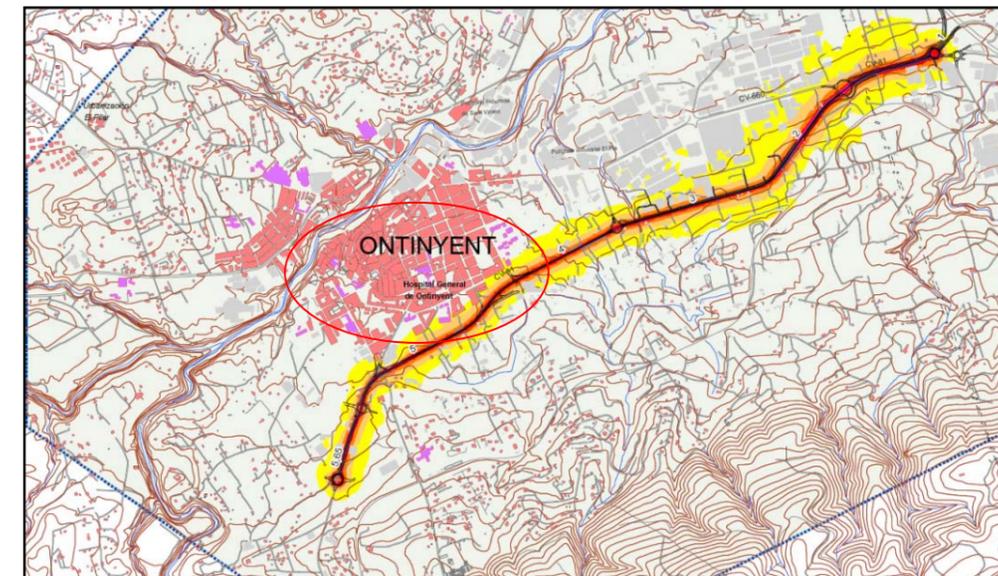
Para determinar las zonas que serán objeto de estudio en la Fase B, se han tenido en cuenta una serie de criterios. Estos son:

- Zonas urbanas de carácter residencial o con gran presencia de viviendas, y alta densidad de edificación, con distancias entre edificaciones inferiores a 30 metros.
- Núcleos consolidados que se encuentren a una distancia inferior a 500 metros del eje de la carretera.
- Presencia de edificios de uso docente o sanitario en el área de influencia.
- El área de estudio debe incluir la zona correspondiente a los niveles de inmisión L_{den}>55 dB, L_{noche}>45 dB(A)
- Las recomendaciones y zonas indicadas en el pliego de condiciones del presente estudio.

De acuerdo con estos criterios, las zonas de estudio de detalle que se proponen son las que se indican a continuación.

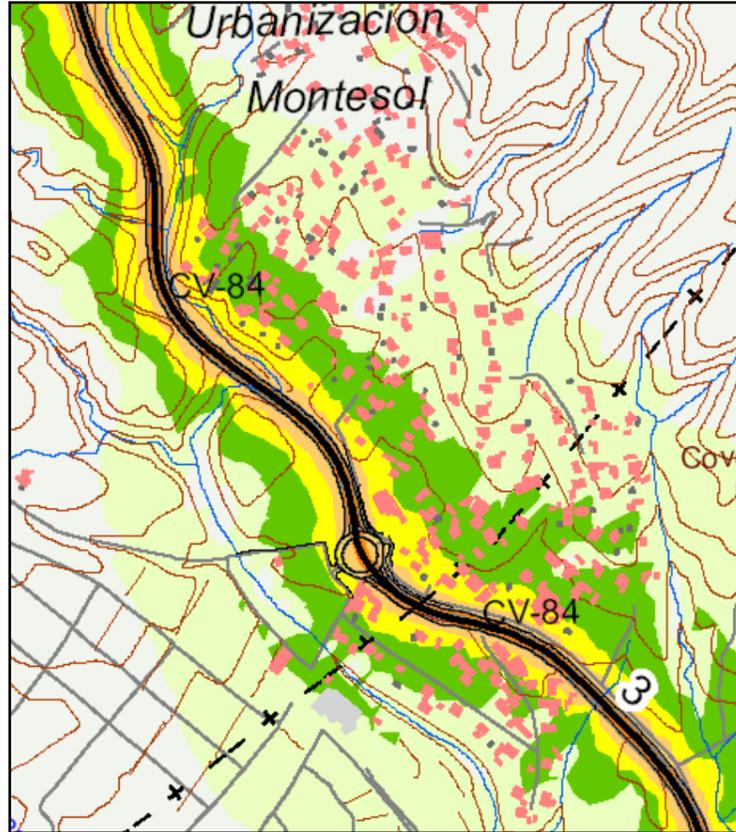
CV-81

Entorno de Ontinyent



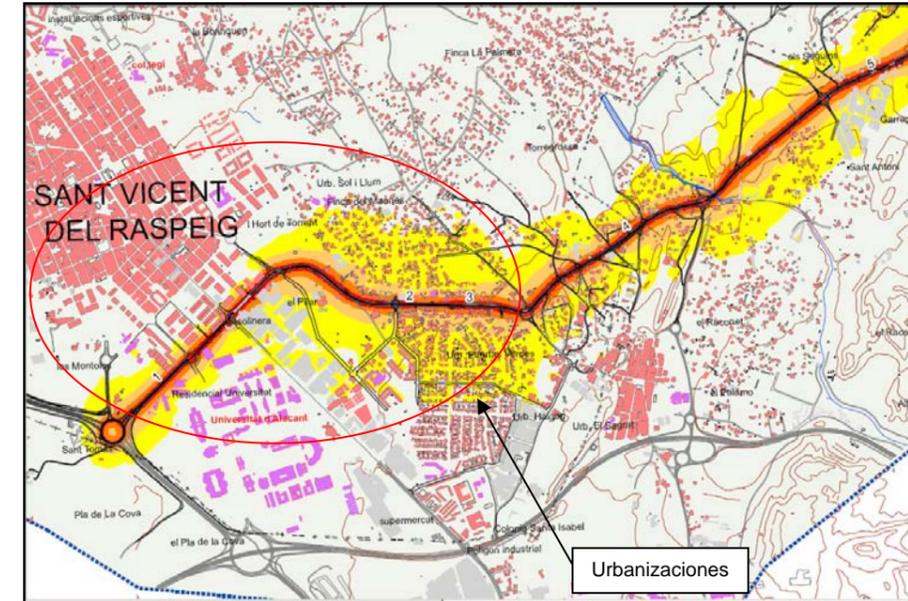
CV-84

Zona de la urbanización Montesol



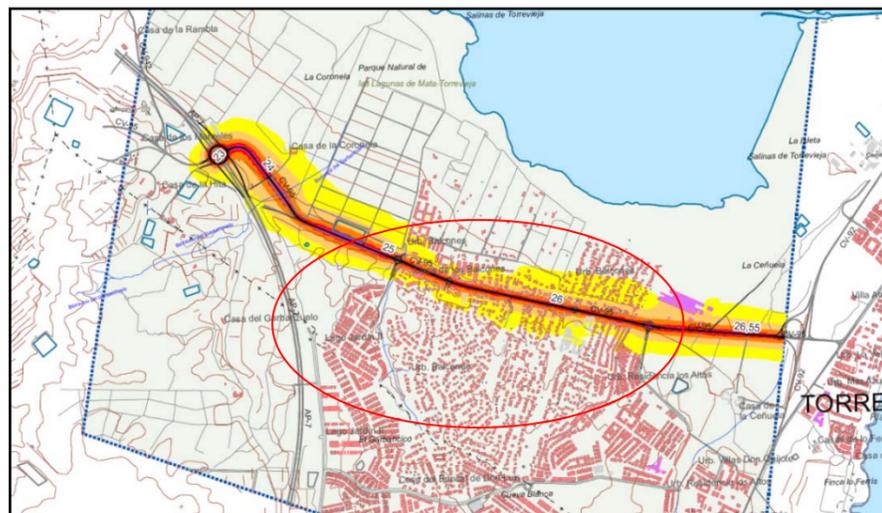
CV-821

Entorno de San Vicente del Raspeig y urbanizaciones cercanas entre km 3,5 y 4,5:

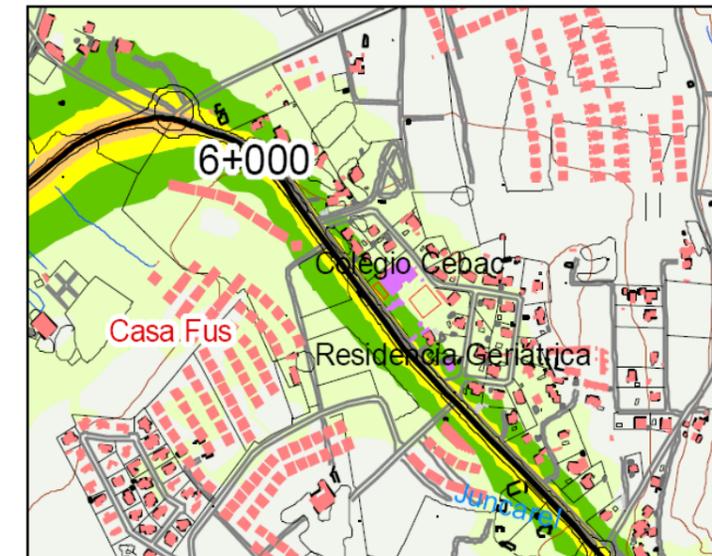


CV-95

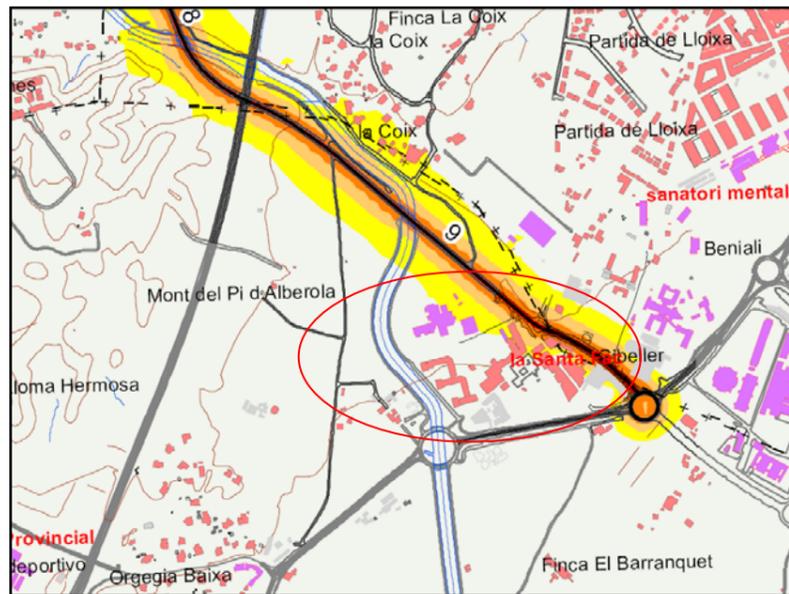
Entorno urbanizado de Torreveija.



Entorno de la urbanización Casa Fus:



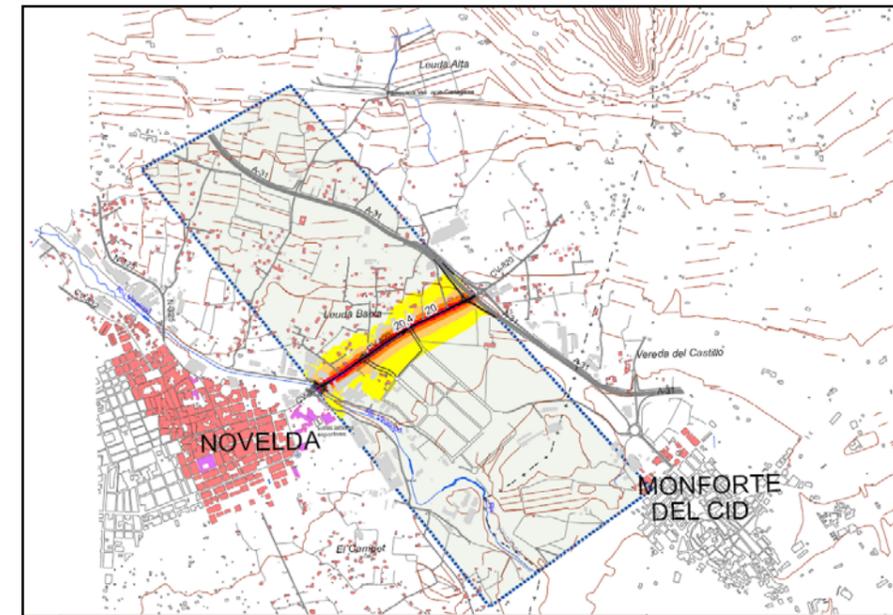
Santa Faz:



Por el contrario se propone que **no** se tengan en cuenta las siguientes zonas como estudios de detalle:

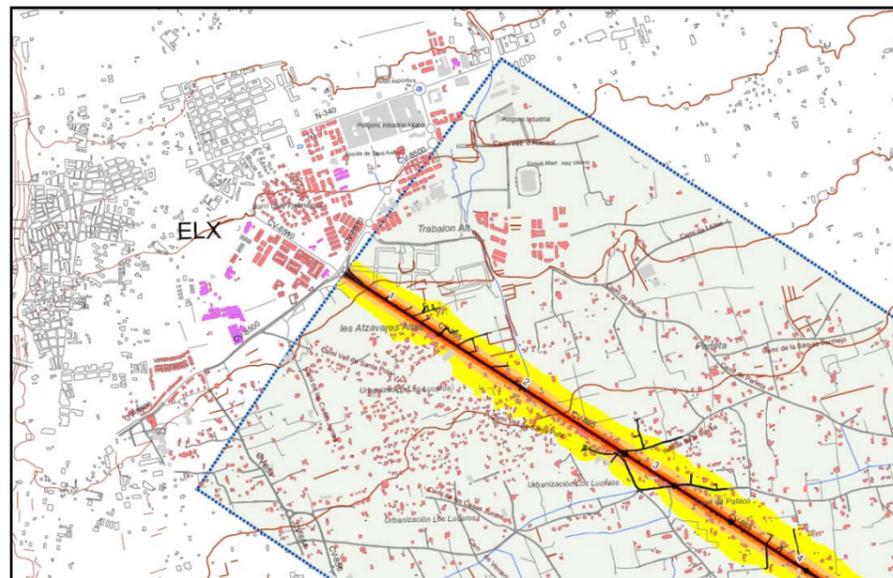
CV-820

Observando las isófonas en su periodo L_{den} se propone no introducir Novelda como estudio de detalle.



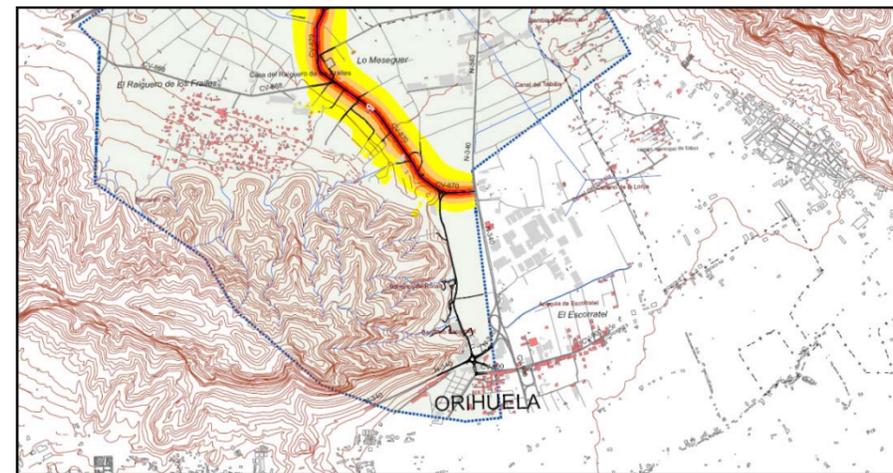
CV-865

Toda la carretera se incluye para pasar a zona de detalle de la fase B.



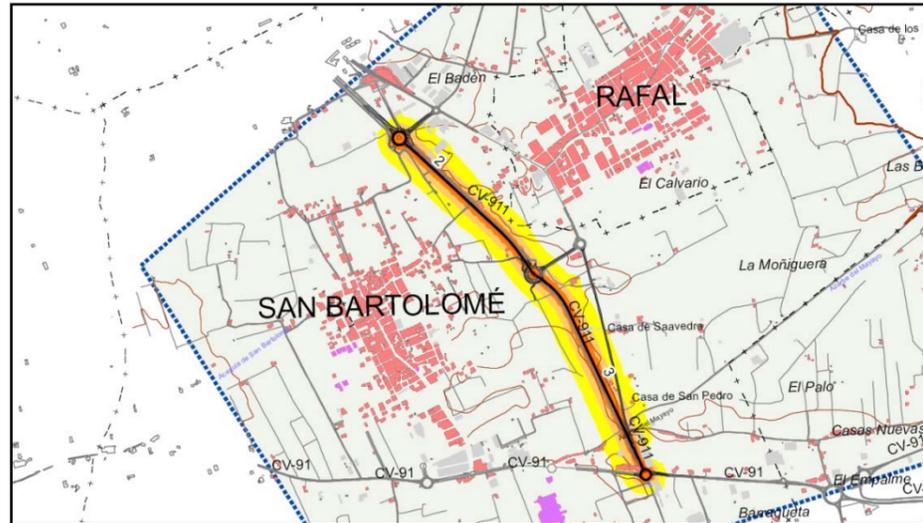
CV-870

Se ha desestimado como zona de detalle el entorno de Orihuela por encontrarse alejado de la influencia de las isófonas en su periodo L_{den} , según se observa en la siguiente imagen.



CV-911

Rafal y San Bartolomé no se incluyen como zonas de detalle puesto que están alejadas de la influencia de las isófonas en su período L_{den} , tal y como se observa en la siguiente imagen.



4. MAPAS ESTRATÉGICOS DE DETALLE

El objeto de esta fase es obtener los mapas de ruido estratégicos detallados.

La escala de trabajo para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido detallados es la escala 1/5.000.

4.1. DATOS DE ENTRADA

4.1.1 CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO: CARRETERAS, EDIFICIOS, OBSTÁCULOS

Al igual que en la Fase A, en los modelos de cálculo se han incluido todos los elementos que pudieran generar algún efecto sobre la propagación acústica, tales como edificaciones, obstáculos, enlaces entre carreteras, túneles y viaductos.

Plataforma y eje:

Dado que para la fase A se utilizó cartografía 1/5.000, se ha mantenido la modelización de la plataforma para la fase B, puesto que no varía el grado de detalle. No obstante, se ha modificado el trazado de los ejes puesto que para la fase B se ha diferenciado entre los dos sentidos de circulación.

Para la CV-81, debido a que no se disponía de cartografía 1/5.000, se ha mantenido la modelización de la plataforma de la cartografía a escala 1/10.000.

Curvas de nivel:

En cuanto a las curvas de nivel, se ha utilizado la misma cartografía a escala 1/5.000, excepto para la CV-81, donde se disponía de cartografía a escala 1/10.000.

Edificaciones:

La información relativa a las edificaciones, se ha obtenido tomando como base la cartografía 1/5.000, a excepción de la CV-81 donde se ha utilizado cartografía a escala 1/10.000.

Dado que se trata de una fase de detalle, los polígonos que correspondían a manzanas de edificaciones, se han definido más en profundidad, asignando diferentes alturas en una misma manzana. Asimismo, se ha revisado con más detalle el tipo de fachada asignado a cada edificio, así como los usos de las edificaciones.

Dicha información se ha obtenido de la visitas de campo y de la conexión " WMS" a la Dirección General de Catastro.

4.1.2 TRÁFICO

Se remite al apartado 3.1.2. de la presente memoria para la consulta de la procedencia de los datos de tráfico empleados en el estudio.

Sin embargo, en la fase de detalle la modelización del eje de la carretera varía con respecto a la Fase A, puesto que ahora se digitalizan las rotondas, se tramifica en aceleración y deceleración y se diferencia un eje por sentido.

4.2. RESULTADOS

Para cada una de las zonas de detalle consideradas, se muestran los resultados obtenidos en la Fase B, de población expuesta, en centenas, para todos los índices.

UME 1: CV-81

ZONA DE DETALLE: ONTINYENT

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	4	55-60	3
60-65	0	60-65	0
65-70	0	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	5	45-50	4
55-60	2	50-55	0
60-65	0	55-60	0
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

UME 2: CV-84

ZONA DE DETALLE: URBANIZACIÓN MONTESOL

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	2	55-60	2
60-65	1	60-65	1
65-70	0	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	2	45-50	2
55-60	1	50-55	1
60-65	0	55-60	0
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

UME 4: CV-95

ZONA DE DETALLE: TORREVIEJA (URBANIZACIONES)

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	2	55-60	1
60-65	1	60-65	1
65-70	0	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	4	45-50	2
55-60	1	50-55	1
60-65	1	55-60	0
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

UME 6: CV-821

ZONA DE DETALLE: SAN VICENTE DEL RASPEIG

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	5	55-60	4
60-65	4	60-65	2
65-70	1	65-70	1
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	9	45-50	7
55-60	4	50-55	4
60-65	1	55-60	1
65-70	1	60-65	1
>70	0	65-70	0
		>70	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	1
55-60	1
60-65	1
65-70	0
>70	0

L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
45-50	1
50-55	1
55-60	0
60-65	0
65-70	0
>70	0

UME 7: CV-865

ZONA DE DETALLE: CASA FUS

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	0	55-60	0
60-65	0	60-65	0
65-70	0	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

ZONA DE DETALLE: ENTORNO CARRETERA

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	5	55-60	4
60-65	4	60-65	2
65-70	0	65-70	0
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	1	45-50	0
55-60	0	50-55	0
60-65	0	55-60	0
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

L _{tarde} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{noche} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
50-55	8	45-50	7
55-60	4	50-55	4
60-65	2	55-60	1
65-70	0	60-65	0
>70	0	65-70	0
		>70	0

ZONA DE DETALLE: SANTA FAZ

L _{den} (dB)	Nº Personas expuestas (centenas)	L _{día} (dBA)	Nº Personas expuestas (centenas)
55-60	1	55-60	1
60-65	1	60-65	0
65-70	1	65-70	1
70-75	0	70-75	0
>75	0	>75	0

4.3. ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE RESULTADOS FASE A Y FASE B

A continuación se muestra un análisis comparativo para los índices Lden y Lnoche, de la estimación de la población expuesta, obtenida de los mapas de fachadas, en centenas, en la Fase A y en la Fase B.

UME 1: CV-81

ZONA DE DETALLE: ONTINYENT

Población expuesta a diferentes valores de Lden		
dB	FASE A	FASE B
55-60	4	4
60-65	1	0
65-70	0	0
70-75	0	0
>75	0	0

Población expuesta a diferentes valores de Lnoche		
dB(A)	FASE A	FASE B
45-50	4	4
50-55	1	0
55-60	0	0
60-65	0	0
65-70	0	0
>70	0	0

Tal y como se observa de los resultados de la población expuesta en las Fases A y B de la zona de detalle de Ontinyent, existen diferencias poco apreciables. Esto es debido a que Ontinyent es un núcleo de población muy consolidado y próximo a la carretera en estudio, y por tanto se ha incluido prácticamente todo el núcleo como zona de estudio de detalle.

UME 2: CV-84

ZONA DE DETALLE: URBANIZACIÓN MONTESOL

Población expuesta a diferentes valores de Lden		
dB	FASE A	FASE B
55-60	6	2
60-65	2	1
65-70	1	0
70-75	0	0
>75	0	0

Población expuesta a diferentes valores de Lnoche		
dB(A)	FASE A	FASE B
45-50	6	2
50-55	3	1
55-60	1	0
60-65	0	0
65-70	0	0
>70	0	0

La comparativa de la población expuesta en la Fase A y la Fase B para la CV-84, muestra diferencias significativas entre ambas fases. Esto es debido a que la población que se sitúa alrededor de la CV-84 está muy dispersa en viviendas de tipo aislado y la zona de detalle estudiada corresponde con una urbanización que supone un porcentaje pequeño con respecto a la totalidad de estudio.

UME 4: CV-95

ZONA DE DETALLE: TORREVIEJA (URBANIZACIONES)

Población expuesta a diferentes valores de Lden		
dB	FASE A	FASE B
55-60	2	2
60-65	1	1
65-70	0	0
70-75	0	0
>75	0	0

Población expuesta a diferentes valores de Lnoche		
dB(A)	FASE A	FASE B
45-50	2	2
50-55	1	1
55-60	0	0
60-65	0	0
65-70	0	0
>70	0	0

De los resultados incluidos en las tablas anteriores se concluye que no existen diferencias entre la población expuesta en las Fases A y B. La justificación es debida a que prácticamente toda la población estudiada en la UME, se estudia en la zona de detalle debido a que son todo urbanizaciones sensibles de ser afectadas por la CV-95.

UME 6: CV-821

ZONA DE DETALLE: SAN VICENTE DEL RASPEIG

Población expuesta a diferentes valores de Lden		
dB	FASE A	FASE B
55-60	10	5
60-65	5	4
65-70	2	1
70-75	0	0
>75	0	0

Población expuesta a diferentes valores de Lnoche		
dB(A)	FASE A	FASE B
45-50	11	7
50-55	6	4
55-60	1	1
60-65	1	1
65-70	0	0
>70	0	0

ZONA DE DETALLE: CASA FUS

Población expuesta a diferentes valores de Lden		
dB	FASE A	FASE B
55-60	10	0
60-65	5	0
65-70	2	0
70-75	0	0
>75	0	0

Población expuesta a diferentes valores de Lnoche		
dB(A)	FASE A	FASE B
45-50	11	0
50-55	6	0
55-60	1	0
60-65	1	0
65-70	0	0
>70	0	0

ZONA DE DETALLE: SANTA FAZ

Población expuesta a diferentes valores de Lden		
dB	FASE A	FASE B
55-60	10	1
60-65	5	1
65-70	2	1
70-75	0	0
>75	0	0

Población expuesta a diferentes valores de Lnoche		
dB(A)	FASE A	FASE B
45-50	11	1
50-55	6	1
55-60	1	0
60-65	1	0
65-70	0	0
>70	0	0

Del análisis comparativo entre los resultados de la población expuesta de las Fases A y B para la CV-821 se deduce que la totalidad de la UME incluye una zona con varios núcleos poblacionales. Sin embargo, las zonas de detalle de Casa Fus y Santa Faz, suponen un porcentaje muy pequeño con respecto a la totalidad del estudio y por ello, las diferencias entre la población expuesta en las Fases A y B son tan grandes. Sin embargo, la zona de detalle de San Vicente del Raspeig, incluye un porcentaje más elevado de población estudiada en la Fase A y por ello, las diferencias son menores.

Sumando la población expuesta de las tres zonas de detalle y comparándola con la población expuesta obtenida para toda la UME se tienen los siguientes resultados;

Población expuesta a diferentes valores de Lden		
dB	FASE A	FASE B
55-60	10	6
60-65	5	5
65-70	2	2
70-75	0	0
>75	0	0

5. EVALUACIÓN ACÚSTICA DEL ÁREA DE ESTUDIO

Población expuesta a diferentes valores de Lnoche		
dB(A)	FASE A	FASE B
45-50	11	8
50-55	6	5
55-60	1	1
60-65	1	1
65-70	0	0
>70	0	0

Es decir, en las zonas de detalle se concentra la mayoría de población expuesta de toda la UME.

UME 7: CV-865

ZONA DE DETALLE: ENTORNO CARRETERA

Población expuesta a diferentes valores de Lden		
dB	FASE A	FASE B
55-60	5	5
60-65	4	4
65-70	0	0
70-75	0	0
>75	0	0

Población expuesta a diferentes valores de Lnoche		
dB(A)	FASE A	FASE B
45-50	7	7
50-55	4	4
55-60	1	1
60-65	0	0
65-70	0	0
>70	0	0

De los resultados incluidos en las tablas anteriores se concluye que no existen diferencias entre la población expuesta en las Fases A y B. La justificación es debida a que prácticamente toda la población estudiada en la UME, se estudia en la zona de detalle debido a que son todo viviendas aisladas sensibles de ser afectadas por la CV-865.

UME 1: CV-81

Esta UME corresponde a la CV-81 que afecta a la provincia de Valencia y discurre desde el enlace con la CV-40 (P.K 0+750) hasta la intersección con la CV-660 (P.K 5+650). Atraviesa el término municipal de Ontinyent y discurre en las proximidades del término de Agullent. El único núcleo poblacional consolidado afectado por la carretera corresponde a Ontinyent. Dicho municipio dispone de Ordenanza Municipal de Medio Ambiente, Ruido y Vibraciones desde Junio del 2004.

Realizando un análisis de los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos Básicos (mapas de afección), se obtienen las siguientes conclusiones:

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	1,63	3	4	1	1
>65	0,4	<1	<1	0	0
>75	0,06	0	0	0	0

Tal y como se observa de los resultados de la tabla anterior, presenta los siguientes edificios sensibles expuestos:

Hospitales expuestos: 1

Colegios expuestos: 1

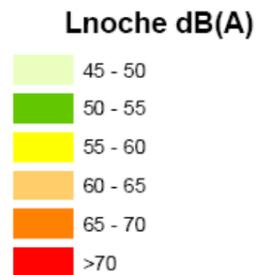
La zona de Ontinyent es objeto de estudio en la Fase B, puesto que es una zona urbana de carácter residencial y alta densidad de edificación, situado a una distancia inferior a 500 m del eje de la carretera en cuestión. Además como se acaba de ver, presenta edificios de uso docente y sanitario en el área de influencia de la carretera.

Otro aspecto a considerar es la valoración de la población expuesta al L_{DEN} tanto a nivel de toda la UME, a partir de los mapas de niveles sonoros, como a nivel de la zona de detalle comparando los resultados obtenidos en la Fase A y los resultados obtenidos en la Fase B a partir de las fachadas. En la siguiente tabla se exponen los resultados obtenidos en esta comparación.

ZONA DE DETALLE CV81: ONTINYENT		
Población expuesta a diferentes valores de Lden (en centenas)		
dB(A)	FASE A	FASE B (Fachadas)
55-60	6	4
60-65	0	0
65-70	0	0
70-75	0	0
>75	0	0

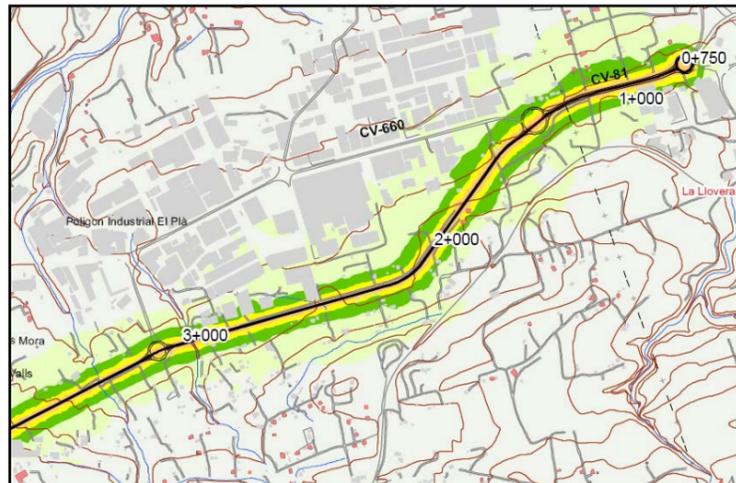
Como se observa de los resultados obtenidos, la población expuesta disminuye debido a que en la Fase B se realizan los cálculos con los mapas de fachadas, lo cual permite afinar más el cálculo.

A continuación se realiza un análisis, siguiendo los P.K' s de estudio, de la situación acústica de la CV-81 a partir de los mapas de niveles sonoros obtenidos en la Fase A. Para llevar a cabo este análisis se ha utilizado como indicador de referencia el Lnoche. Los niveles sonoros representados en los planos que se muestran a continuación corresponden con la siguiente escala de colores:

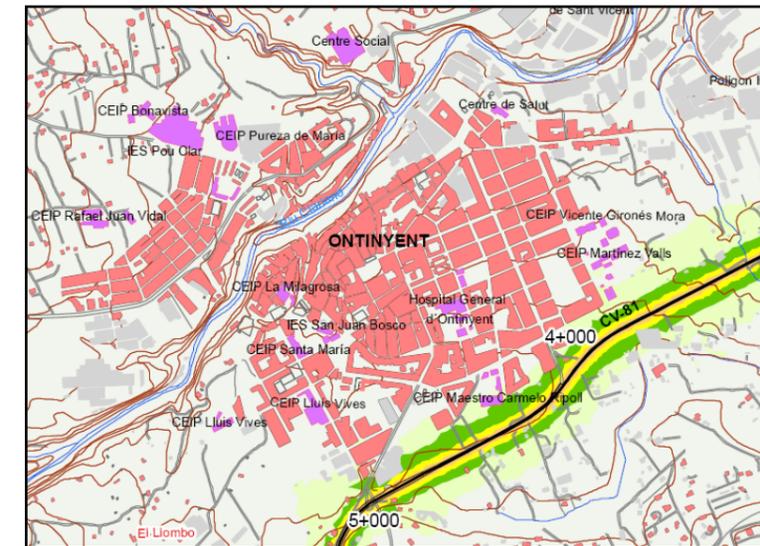


La carretera CV-81 discurre desde el enlace con la CV-40 (P.K 0+750) hasta la intersección con la CV-660 (P.K 5+650). A partir de este punto y en su recorrido nos encontramos con las siguientes situaciones dentro de las curvas isófonas del Lnoche:

- **P.K. 0+750:** Inicio del recorrido del estudio.
- **P.K. 0+750 – P.K. 3+900:** La carretera discurre por una zona principalmente industrial con la presencia de alguna vivienda aislada.



- **P.K. 3+900 – P.K. 5+100:** En el margen derecho se sitúa la población de Ontinyent que se ha incluido como zona de detalle. Las edificaciones más próximas a la carretera, se encuentran afectadas por la isófona Lnoche de 45-50 dBA. Cabe destacar que entre ellas se encuentra un edificio de uso docente, aunque en el horario nocturno no estaría en funcionamiento.

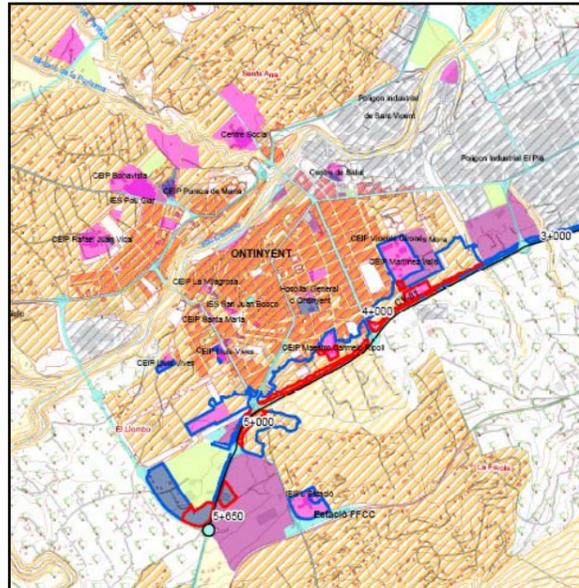


P.K. 5+100 – P.K. 5+650: En este tramo existen edificaciones de tipo residencial dispersas y algunas zonas industriales.

P.K. 5+650: Fin del recorrido de estudio.

Con respecto a la zonificación acústica se ha realizado en función de los objetivos de calidad acústica marcados por la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica. No obstante, cabe destacar que la legislación autonómica plantea unos periodos diferentes a la Ley 37/2003, ya que considera únicamente dos periodos: diurno (8.00 – 22.00 h) y nocturno (22.00 – 8.00 h).

A continuación se incluye una imagen del plano de superación de límites de los objetivos de calidad acústica para los periodos día y/o noche. Con línea de trazo grueso rojo se marca la zona de superación en 10 dB(A) los niveles objetivo. La línea de trazo grueso azul indica la zona de superación de los niveles objetivos de calidad acústica.



Tal y como se observa de la imagen anterior, se superan en más de 10 dB(A) los niveles objetivo en el entorno más próximo de la carretera en la zona de uso residencial donde se sitúa un centro educativo.

UME 2: CV-84

El tramo de la carretera CV-84 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde el enlace con la A-7 (P.K. 0+000) hasta la intersección con la N-325 (P.K. 7+450). Atraviesa los términos municipales de Elx y Aspe. Los términos municipales afectados por el estudio de la presente UME que disponen de Ordenanzas Municipales de ruido en vigor son Aspe y Elx. Sin embargo, el único núcleo poblacional próximo a la carretera en estudio es Aspe y las urbanizaciones residenciales próximas al trazado de la carretera.

Realizando un análisis de los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos Básicos (mapas de afección), se obtienen las siguientes conclusiones:

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	3,54	5	11	0	0
>65	0,76	<1	1	0	0
>75	0,13	0	0	0	0

Tal y como se observa de los resultados de la tabla anterior, no presenta edificios sensibles expuestos.

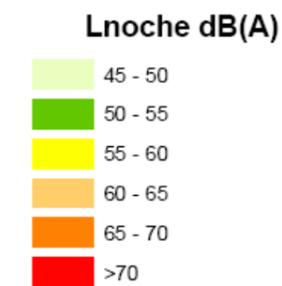
La urbanización de Montesol es objeto de estudio en la Fase B como zona de detalle puesto que se trata de una zona de muchas viviendas próximas al trazado de la carretera.

En cuanto a la valoración de la población expuesta al L_{DEN} tanto a nivel de toda la UME, a partir de los mapas de niveles sonoros, como a nivel de la zona de detalle comparando los resultados obtenidos en la Fase A y los resultados obtenidos en la Fase B a partir de las fachadas. En la siguiente tabla se exponen los resultados obtenidos en esta comparación.

ZONA DE DETALLE CV84: URB. MONTESOL		
Población expuesta a diferentes valores de Lden (en centenas)		
dBA	FASE A	FASE B (Fachadas)
55-60	3	2
60-65	1	1
65-70	0	0
70-75	0	0
>75	0	0

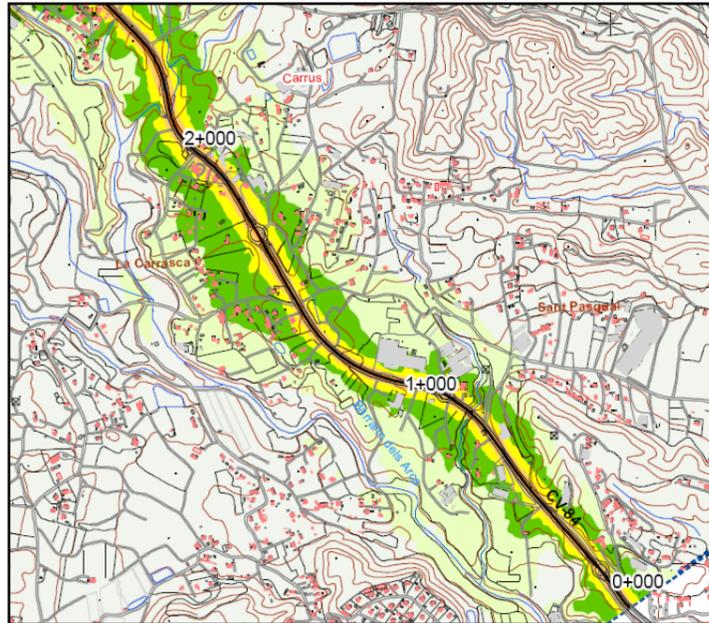
Como se observa de los resultados obtenidos, la población expuesta disminuye debido a que en la Fase B se realizan los cálculos con los mapas de fachadas, lo cual permite afinar más el cálculo.

A continuación se realiza un análisis, siguiendo los P.K.'s de estudio, de la situación acústica de la CV-84 a partir de los mapas de niveles sonoros obtenidos en la Fase A. Para llevar a cabo este análisis se ha utilizado como indicador de referencia el Lnoche. Los niveles sonoros representados en los planos que se muestran a continuación corresponden con la siguiente escala de colores:

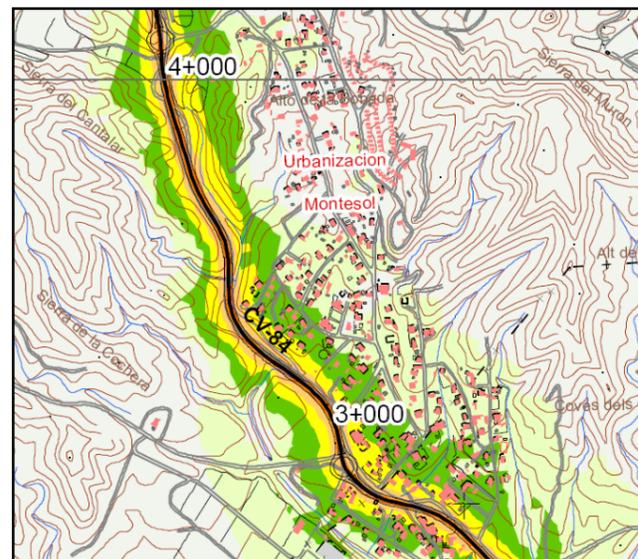


La carretera CV-84 discurre desde el enlace con la AP-7 (P.K 0+000) hasta la intersección con la N-325 (P.K 7+450). A partir de este punto y en su recorrido nos encontramos con las siguientes situaciones dentro de las curvas isófonas del Lnoche:

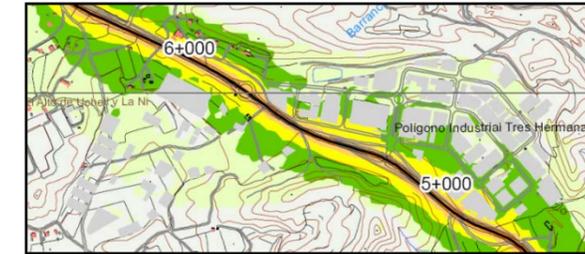
- **P.K. 0+000:** Inicio del recorrido del estudio.
- **P.K. 0+000 – P.K. 2+600:** El trazado de la carretera discurre entre edificaciones de tipo industrial situadas en polígonos industriales y algunas viviendas sueltas de tipo aislado. La isófona de Lnoche 45-50 dBA afecta a unas pocas viviendas dispersas.



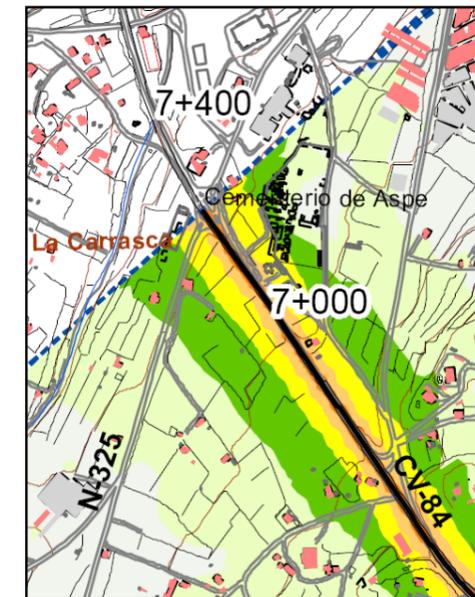
P.K. 2+600 – P.K. 4+000: En el margen derecho se localiza la Urbanización Montesol que se ha incluido como zona de detalle. Dicha urbanización está compuesta por viviendas de tipo adosado y chalets. Como se observa en la siguiente imagen existe gran número de viviendas afectadas por las isófonas de Lnoche 45-50, 50-55, 55-60 dBA.



P.K. 4+000 – P.K. 6+500: Se localizan en ambos márgenes polígonos industriales compuestos por grandes naves.



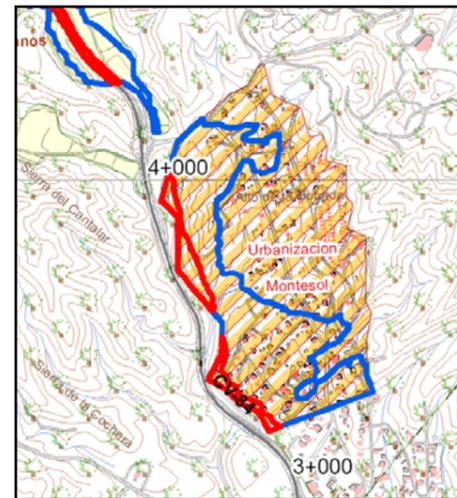
P.K. 6+500 – P.K. 7+450: En el último tramo del recorrido se localizan algunas viviendas de tipo aislado en ambos márgenes afectadas por la isófona de Lnoche 50-55 dBA.



P.K. 7+450: Fin del recorrido de estudio.

Con respecto a la zonificación acústica se ha realizado en función de los objetivos de calidad acústica marcados por la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica. No obstante, cabe destacar que la legislación autonómica plantea unos períodos diferentes a la Ley 37/2003, ya que considera únicamente dos períodos: diurno (8.00 – 22.00 h) y nocturno (22.00 – 8.00 h).

A continuación se incluye una imagen del plano de superación de límites de los objetivos de calidad acústica para los períodos día y/o noche. Con línea de trazo grueso rojo se marca la zona de superación en 10 dB(A) los niveles objetivo. La línea de trazo grueso azul indica la zona de superación de los niveles objetivos de calidad acústica.



Tal y como se observa de la imagen anterior, se superan en más de 10 dB(A) los niveles objetivo en el entorno más próximo de la carretera en la zona de uso residencial de la Urbanización de Montesol. En el resto del trazado de la carretera, únicamente se superan en más de 10 dB(A) los niveles objetivo en los límites de la plataforma.

UME 3: CV-91

La UME 3 corresponde a un tramo de la CV-91 que afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con la CV-914 (P.K.8+500) hasta la intersección con la CV-860 (P.K.18+400). Atraviesa o discurre en las proximidades de los términos municipales de Benejúzar, Almoradí, Algofa, Formentera del Segura, Daya Nueva, Daya Vieja, Benifófar, y Rojales. Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de Ordenanzas Municipales de ruido en vigor son Almoradí y Benijófar.

Sin embargo, en el entorno próximo a la carretera no existe ningún núcleo de población consolidado que pudiera verse afectado por ésta.

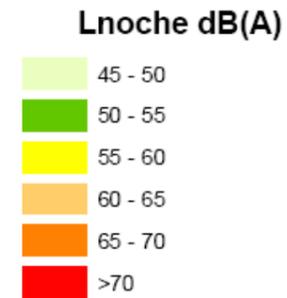
Realizando un análisis de los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos Básicos (mapas de afectación), se obtienen las siguientes conclusiones:

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	4,89	2	6	0	0
>65	0,89	<1	<1	0	0
>75	0,13	0	0	0	0

De los resultados de la tabla anterior se observa que no presenta edificios de uso docente ni sanitario expuestos.

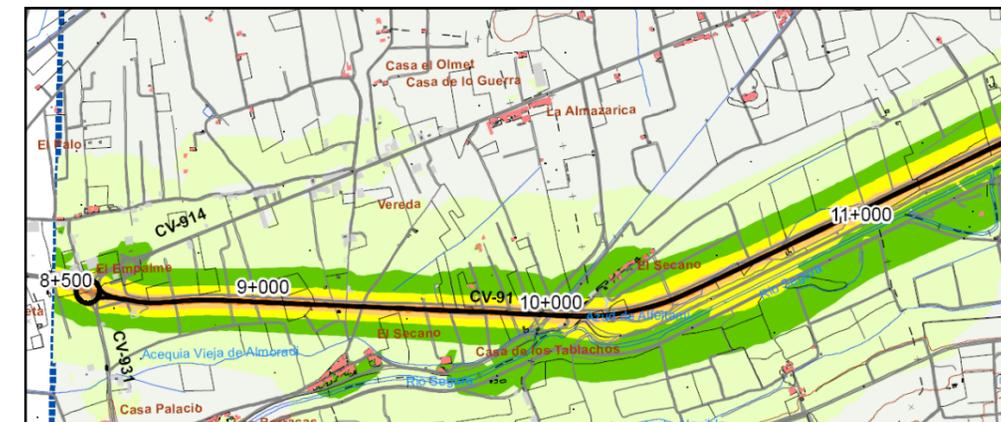
Por todo lo expuesto no se considera ninguna zona sensible de ser estudiada en detalle en la Fase B.

A continuación se realiza un análisis, siguiendo los P.K' s de estudio, de la situación acústica de la CV-91 a partir de los mapas de niveles sonoros obtenidos en la Fase A. Para llevar a cabo este análisis se ha utilizado como indicador de referencia el Lnoche. Los niveles sonoros representados en los planos que se muestran a continuación corresponden con la siguiente escala de colores:



La carretera CV-91 discurre desde la intersección con la CV-914 (P.K.8+500) hasta la intersección con la CV-860 (P.K.18+400). A partir de este punto y en su recorrido nos encontramos con las siguientes situaciones dentro de las curvas isófonas del Lnoche:

- **P.K. 8+500:** Inicio del recorrido del estudio.
- **P.K. 8+500 – P.K. 12+000:** El trazado de la carretera discurre por una zona aislada de edificaciones excepto en las proximidades del P.K.9+400, donde se ubican una serie de viviendas afectadas por la isófono Lnoche 50-55 dBA.



P.K. 12+000 – P.K. 12+700: Se localiza un polígono industrial en el margen izquierdo. En el margen derecho las isófonas de Lnoche 45-50 dBA no alcanzan la población de Algofa.



P.K. 12+700 – P.K. 18+400: A lo largo de todo este recorrido no se localizan edificaciones a excepción de alguna vivienda aislada por tanto las isófonas de Lnoche no afectan a ninguna población.



P.K. 18+400: Fin del recorrido de estudio.

Con respecto a la zonificación acústica se ha realizado en función de los objetivos de calidad acústica marcados por la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica. No obstante, cabe destacar que la legislación autonómica plantea unos períodos diferentes a la Ley 37/2003, ya que considera únicamente dos períodos: diurno (8.00 – 22.00 h) y nocturno (22.00 – 8.00 h).

A continuación se incluye una imagen del plano de superación de límites de los objetivos de calidad acústica para los períodos día y/o noche. Con línea de trazo grueso rojo se marca la zona de superación en 10 dB(A) los niveles objetivo. La línea de trazo grueso azul indica la zona de superación de los niveles objetivos de calidad acústica.



De la imagen anterior se deduce que se superan en más de 10 dB(A) los niveles objetivo en los límites de la plataforma únicamente.

UME 4: CV-95

El tramo de la carretera CV-95 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde el enlace con la AP-7 (P.K.22+950) hasta la intersección con la N-332 (P.K.26+550). Atraviesa el término municipal de Torre Vieja. El único municipio afectado por el estudio de la presente UME que dispone de Ordenanza Municipal de ruido en vigor es Torre Vieja. La zona residencial que se ve afectada por la carretera en estudio corresponde a varias urbanizaciones del entorno de Torre Vieja.

Realizando un análisis de los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos Básicos (mapas de afección), se obtienen las siguientes conclusiones:

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	1,32	4	4	1	0
>65	0,33	1	1	1	0
>75	0,05	0	0	0	0

Tal y como se observa de los resultados de la tabla anterior, presenta los siguientes edificios sensibles expuestos:

Hospitales expuestos: 1

Colegios expuestos: 0

Las urbanizaciones del entorno de Torre Vieja son objeto de estudio en la Fase B como zona de detalle puesto que se trata de una zona de muchas viviendas próximas al trazado de la carretera.

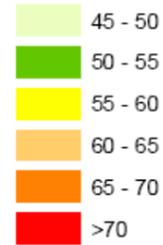
En cuanto a la valoración de la población expuesta al L_{DEN} tanto a nivel de toda la UME, a partir de los mapas de niveles sonoros, como a nivel de la zona de detalle comparando los resultados obtenidos en la Fase A y los resultados obtenidos en la Fase B a partir de las fachadas. En la siguiente tabla se exponen los resultados obtenidos en esta comparación.

ZONA DE DETALLE CV95: TORREVIEJA (URB.)		
Población expuesta a diferentes valores de Lden (en centenas)		
dBA	FASE A	FASE B (Fachadas)
55-60	2	2
60-65	1	1
65-70	1	0
70-75	0	0
>75	0	0

Como se observa de los resultados obtenidos, la población expuesta disminuye debido a que en la Fase B se realizan los cálculos con los mapas de fachadas, lo cual permite afinar más el cálculo.

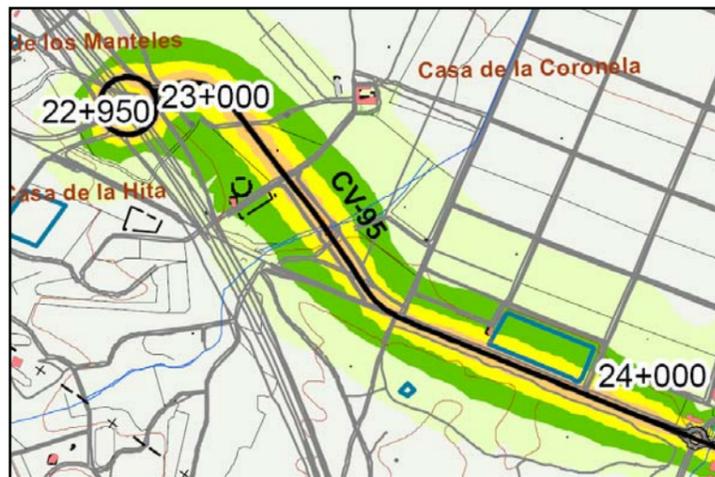
A continuación se realiza un análisis, siguiendo los P.K' s de estudio, de la situación acústica de la CV-95 a partir de los mapas de niveles sonoros obtenidos en la Fase A. Para llevar a cabo este análisis se ha utilizado como indicador de referencia el Lnoche. Los niveles sonoros representados en los planos que se muestran a continuación corresponden con la siguiente escala de colores:

Lnoche dB(A)

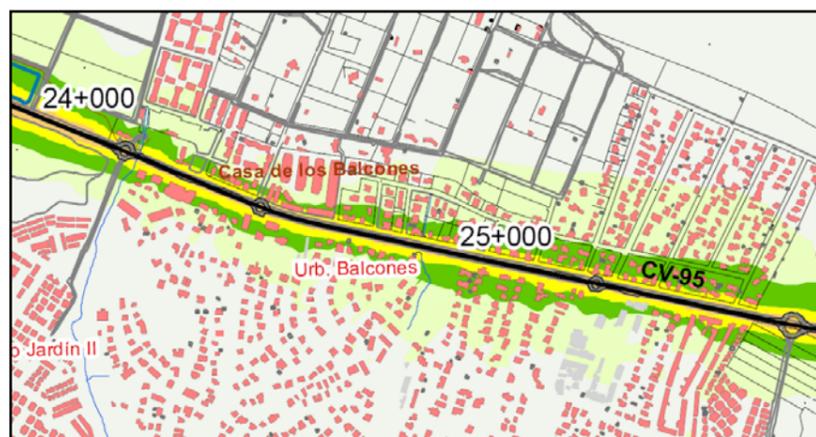


La carretera CV-95 discurre desde el enlace con la AP-7 (P.K.22+950) hasta la intersección con la N-332 (P.K.26+550). A partir de este punto y en su recorrido nos encontramos con las siguientes situaciones dentro de las curvas isófonas del Lnoche:

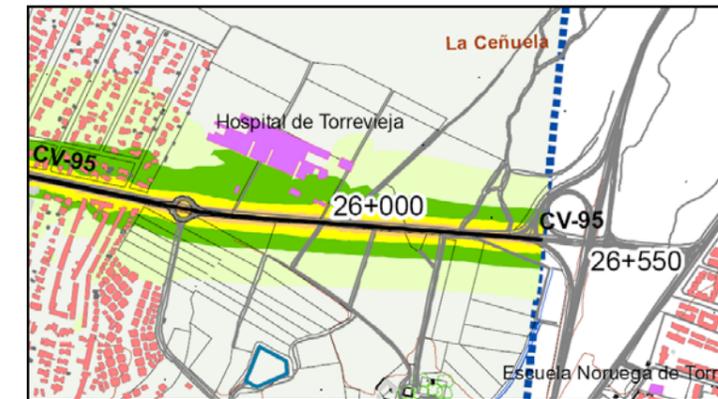
- **P.K. 22+950:** Inicio del recorrido del estudio.
- **P.K. 22+950 – P.K.24+000:** A lo largo del tramo inicial no se encuentran edificaciones, se trata de una zona aislada.



- **P.K. 24+000 – P.K.25+500:** En ambos márgenes se localizan varias urbanizaciones de muchas viviendas afectadas por las isófonas Lnoche 45-50, 50-55, 55-60 dBA.



- **P.K. 25+500 – P.K.26+550:** En las proximidades del P.K.26+000 se localiza el hospital de Torreveja, afectado por la isófono Lnoche 45-50 dBA.



P.K. 26+550: Fin del recorrido de estudio.

Con respecto a la zonificación acústica se ha realizado en función de los objetivos de calidad acústica marcados por la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica. No obstante, cabe destacar que la legislación autonómica plantea unos periodos diferentes a la Ley 37/2003, ya que considera únicamente dos periodos: diurno (8.00 – 22.00 h) y nocturno (22.00 – 8.00 h).

A continuación se incluye una imagen del plano de superación de límites de los objetivos de calidad acústica para los periodos día y/o noche. Con línea de trazo grueso rojo se marca la zona de superación en 10 dB(A) los niveles objetivo. La línea de trazo grueso azul indica la zona de superación de los niveles objetivos de calidad acústica.



Tal y como se observa de la imagen anterior, se superan en más de 10 dB(A) los niveles objetivo en el entorno más próximo de la carretera y en el Hospital de Torreveja. Sin embargo se superan los niveles objetivos por debajo de los 10 dB(A) en gran parte de las zonas de uso residencial de las urbanizaciones.

UME 5: CV-820

El tramo de la carretera CV-820 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde el enlace con la A-31 (P.K.19+700) hasta un poco antes de la intersección con la N-325 (P.K.20+400). Atraviesa o discurre en las proximidades de los términos municipales de Novelda y Monforte del Cid. Ambos municipios disponen de Ordenanzas Municipales de ruido en vigor. La carretera en estudio no llega a afectar a ningún núcleo poblacional consolidado puesto que el más cercano es Novelda pero queda fuera de la afección de las isófonas.

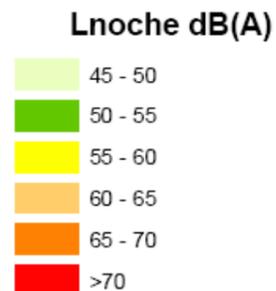
Realizando un análisis de los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos Básicos (mapas de afección), se obtienen las siguientes conclusiones:

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	0,36	<1	1	0	0
>65	0,1	<1	<1	0	0
>75	0,02	0	0	0	0

De los resultados de la tabla anterior se observa que no presenta edificios de uso docente ni sanitario expuestos.

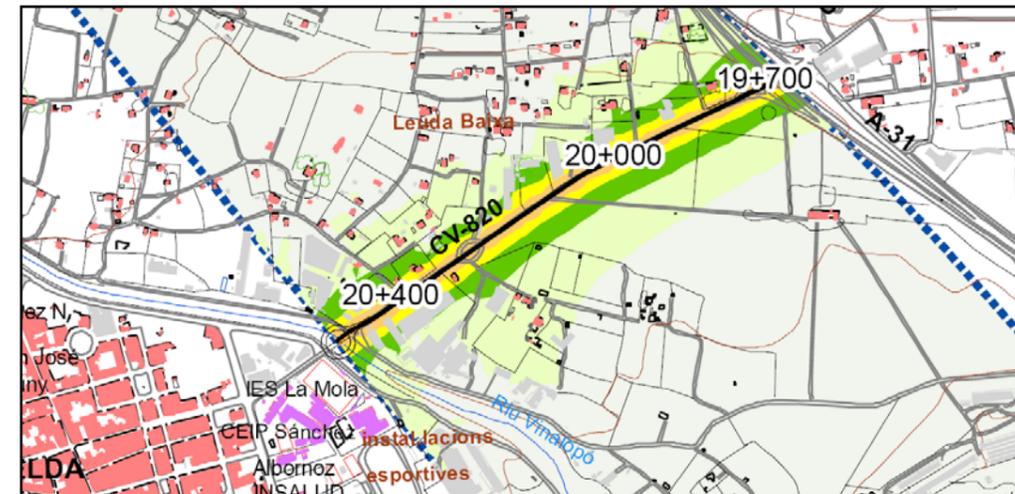
Por todo lo expuesto no se considera ninguna zona sensible de ser estudiada en detalle en la Fase B.

A continuación se realiza un análisis, siguiendo los P.K' s de estudio, de la situación acústica de la CV-820 a partir de los mapas de niveles sonoros obtenidos en la Fase A. Para llevar a cabo este análisis se ha utilizado como indicador de referencia el L_{noche}. Los niveles sonoros representados en los planos que se muestran a continuación corresponden con la siguiente escala de colores:



La carretera CV-820 discurre desde el enlace con la A-31 (P.K.19+700) hasta un poco antes de la intersección con la N-325 (P.K.20+400). A partir de este punto y en su recorrido nos encontramos con las siguientes situaciones dentro de las curvas isófonas del L_{noche}:

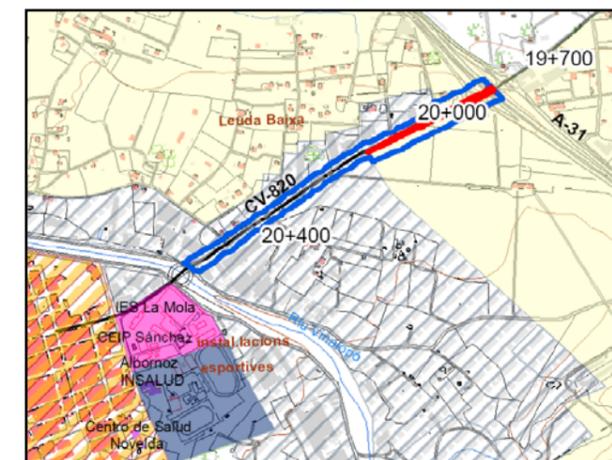
- **P.K. 19+700:** Inicio del recorrido del estudio.
- **P.K. 19+700 – P.K. 20+400:** A lo largo de todo el recorrido se localizan naves industriales pertenecientes a polígonos industriales y escasas viviendas de tipo aislado afectadas por la isófona de L_{noche} 45-50 dBA.



P.K. 20+400: Fin del recorrido de estudio.

Con respecto a la zonificación acústica se ha realizado en función de los objetivos de calidad acústica marcados por la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica. No obstante, cabe destacar que la legislación autonómica plantea unos periodos diferentes a la Ley 37/2003, ya que considera únicamente dos periodos: diurno (8.00 – 22.00 h) y nocturno (22.00 – 8.00 h).

A continuación se incluye una imagen del plano de superación de límites de los objetivos de calidad acústica para los periodos día y/o noche. Con línea de trazo grueso rojo se marca la zona de superación en 10 dB(A) los niveles objetivo. La línea de trazo grueso azul indica la zona de superación de los niveles objetivos de calidad acústica.



De la imagen anterior se deduce que se superan en más de 10 dB(A) los niveles objetivo en los límites de la plataforma únicamente.

UME 6: CV-821

El tramo de la carretera CV-821 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con la A-77 (P.K.0+000) hasta la Santa Faz (P.K.9+050). Atraviesa o discurre en las proximidades de los términos municipales de San Vicente del Raspeig, Alicante, Muchamiel y San Juan de Alicante. Los municipios afectados por el estudio de la presente UME que disponen de ordenanzas municipales de ruido en vigor son San Vicente del Raspeig, Alicante y Muchamiel. Existen varias urbanizaciones y poblaciones pequeñas afectadas por las isófonas calculadas.

Realizando un análisis de los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos Básicos (mapas de afección), se obtienen las siguientes conclusiones:

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	3,98	16	21	2	4
>65	0,71	1	1	0	2
>75	0,08	0	0	0	0

Tal y como se observa de los resultados de la tabla anterior, presenta los siguientes edificios sensibles expuestos:

Hospitales expuestos: 2

Colegios expuestos: 6

Las zonas de Sant Vicent del Raspeig, Urbanización Casa Fus y Santa Faz son objeto de estudio en la Fase B como zonas de detalle puesto que se trata de zonas de muchas viviendas y núcleos de población próximos al trazado de la carretera.

En cuanto a la valoración de la población expuesta al L_{DEN} tanto a nivel de toda la UME, a partir de los mapas de niveles sonoros, como a nivel de la zona de detalle comparando los resultados obtenidos en la Fase A y los resultados obtenidos en la Fase B a partir de las fachadas. En las siguientes tablas se exponen los resultados obtenidos en esta comparación.

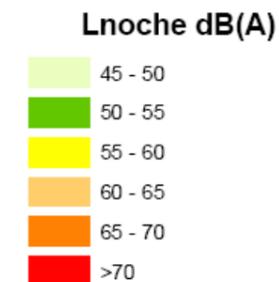
ZONA DE DETALLE CV821: SANT VICENT DEL RASPEIG		
Población expuesta a diferentes valores de Lden (en centenas)		
dBA	FASE A	FASE B (Fachadas)
55-60	9	5
60-65	4	4
65-70	1	1
70-75	0	0
>75	0	0

ZONA DE DETALLE CV821: URBANIZACIÓN CASA FUS		
Población expuesta a diferentes valores de Lden (en centenas)		
dBA	FASE A	FASE B (Fachadas)
55-60	1	0
60-65	0	0
65-70	0	0
70-75	0	0
>75	0	0

ZONA DE DETALLE CV821: SANTA FAZ		
Población expuesta a diferentes valores de Lden (en centenas)		
dBA	FASE A	FASE B (Fachadas)
55-60	0	1
60-65	2	1
65-70	0	1
70-75	0	0
>75	0	0

Como se observa de los resultados obtenidos, la población expuesta disminuye debido a que en la Fase B se realizan los cálculos con los mapas de fachadas, lo cual permite afinar más el cálculo. Salvo en la zona de detalle de Santa Faz

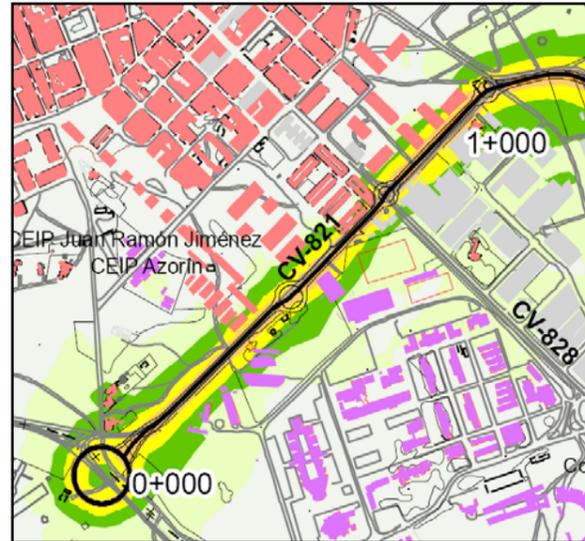
A continuación se realiza un análisis, siguiendo los P.K' s de estudio, de la situación acústica de la CV-8214 a partir de los mapas de niveles sonoros obtenidos en la Fase A. Para llevar a cabo este análisis se ha utilizado como indicador de referencia el L_{noche}. Los niveles sonoros representados en los planos que se muestran a continuación corresponden con la siguiente escala de colores:



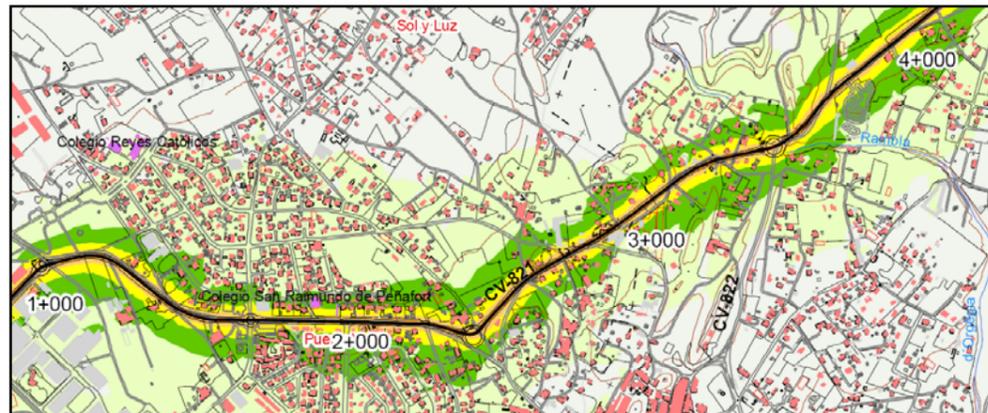
La carretera CV-821 discurre desde la intersección con la A-77 (P.K.0+000) hasta la Santa Faz (P.K.9+050). A partir de este punto y en su recorrido nos encontramos con las siguientes situaciones dentro de las curvas isófonas del L_{noche}:

P.K. 0+000: Inicio del recorrido del estudio.

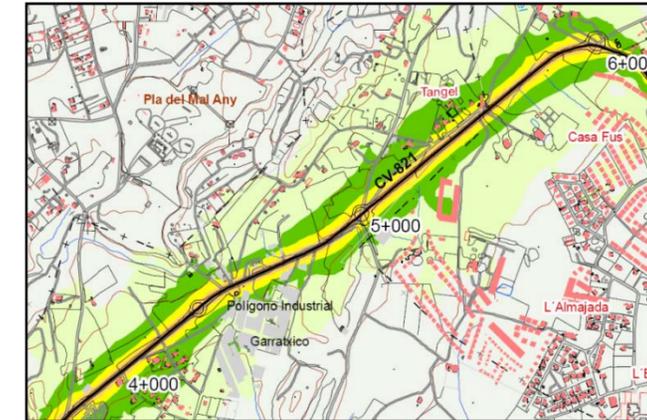
- **P.K. 0+000 – P.K. 1+000:** En este tramo se localizan en el margen izquierdo bloques de edificios de uso residencial afectados por las isófonas L_{noche} 45-50, 50-55, 55-60 dBA. En el margen derecho se localizan edificios de usos industriales y de uso docente (Universidad de Alicante) afectados por las isófonas L_{noche} 45-50, 50-55, 55-60 dBA.



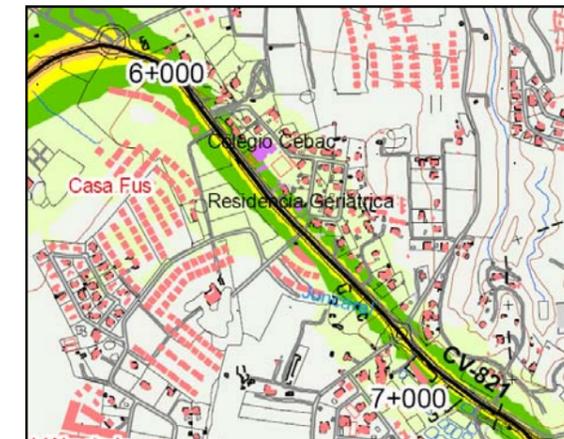
- **P.K. 1+000 – P.K. 4+000:** En este tramo se localizan en ambos márgenes zonas residenciales de muchas viviendas afectadas por las isófonas Lnoche 45-50, 50-55, 55-60 dBA. También se localizan varios colegios.



- **P.K. 4+000 – P.K. 6+000:** A lo largo de este tramo la densidad poblacional disminuye en el margen izquierdo y se localizan únicamente algunas viviendas de tipo aislado. En el margen derecho existe una zona industrial y un conjunto de viviendas de tipo adosado afectadas por la isófona de Lnoche 45-50 dBA.



- **P.K. 6+000 – P.K. 7+200:** Se localizan zonas residenciales muy próximas a la carretera donde se ubican también un colegio y una residencia geriátrica afectadas por las isófonas Lnoche 45-50, 50-55 dBA. Se ha estudiado como zona de detalle.



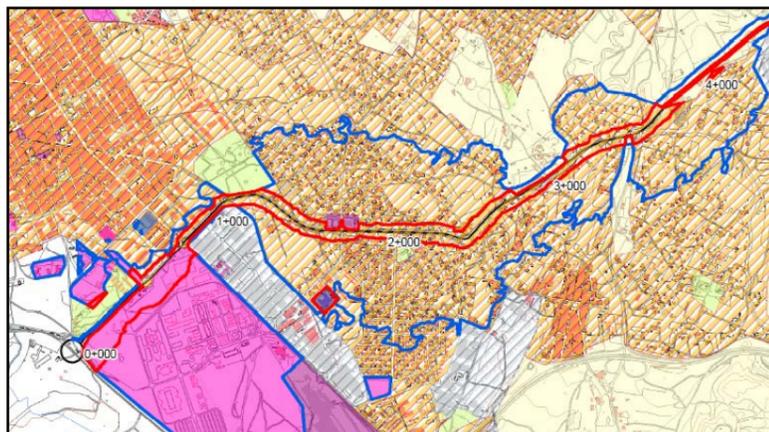
- **P.K. 7+200 – P.K. 8+500:** A lo largo de esta zona no se encuentran edificaciones afectadas por las isófonas puesto que se trata de una zona aislada sin viviendas cercanas a la carretera.
- **P.K. 8+500 – P.K. 9+050:** En el margen derecho se sitúa la población de Santa Faz que se ha incluido como zona de detalle. Las edificaciones más próximas a la carretera, se encuentran afectadas por la isófona Lnoche de 45-50, 50-55 dBA. Cabe destacar que en el límite de la isófona Lnoche 45-50 dBA se encuentran varios edificios de uso docente, aunque en el horario nocturno no estaría en funcionamiento y varios de uso sanitario.



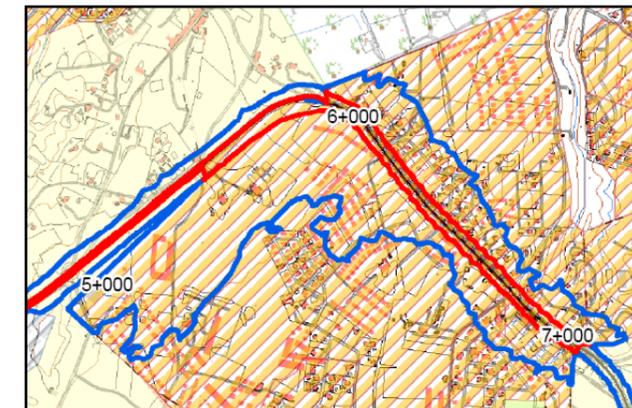
P.K. 9+050: Fin del recorrido de estudio.

Con respecto a la zonificación acústica se ha realizado en función de los objetivos de calidad acústica marcados por la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica. No obstante, cabe destacar que la legislación autonómica plantea unos períodos diferentes a la Ley 37/2003, ya que considera únicamente dos períodos: diurno (8.00 – 22.00 h) y nocturno (22.00 – 8.00 h).

A continuación se incluye unas imágenes del plano de superación de límites de los objetivos de calidad acústica para los períodos día y/o noche. Con línea de trazo grueso rojo se marca la zona de superación en 10 dB(A) los niveles objetivo. La línea de trazo grueso azul indica la zona de superación de los niveles objetivos de calidad acústica.

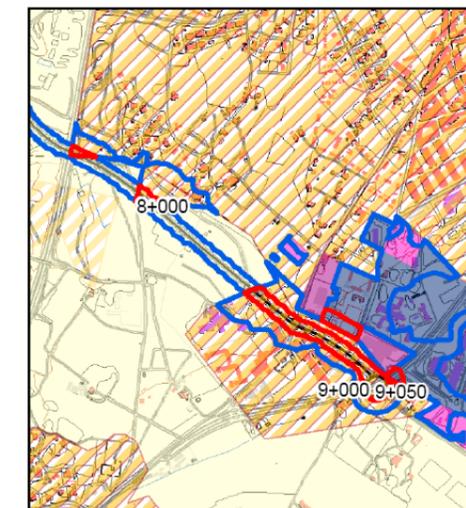


Como se puede observar de la imagen anterior, se superan los límites de los objetivos de calidad acústica para una zona muy amplia de uso residencial donde se ha realizado un estudio de detalle correspondiente a la zona de Sant Vicent del Raspeig. También se superan los objetivos de calidad en la zona de uso docente correspondiente a la Universidad de Alicante. Dichos límites de objetivos de calidad acústica se superan en más de 10 dB(A) en el entorno más próximo a la carretera.



De la imagen anterior se deduce que se superan los límites de los objetivos de calidad acústica para una zona muy amplia de uso residencial donde se ha realizado un estudio de detalle correspondiente a la zona de la Urbanización Casa Fus.

En la siguiente imagen se observa que en la zona de Santa Faz se superan los límites de objetivos de calidad acústica en la zona residencial situada en el margen de la carretera y en la zona de edificios sensibles de uso docente y sanitario.



UME 7: CV-865

El tramo de la carretera CV-865 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con la ronda d' Elx (P.K.0+000) hasta la intersección con la CV-851 (P.K.8+700). Atraviesa o discurre en las proximidades de los términos municipales de Elx y Santa Pola. El único municipio afectado por el estudio de la presente UME que dispone de Ordenanza Municipal de ruido en vigor es Elx. La zona residencial que se ve afectada por la carretera en estudio corresponde a varias urbanizaciones del entorno de la carretera.

Realizando un análisis de los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos Básicos (mapas de afección), se obtienen las siguientes conclusiones:

L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	2,75	4	11	0	0
>65	0,55	<1	1	0	0
>75	0,04	0	0	0	0

De los resultados de la tabla anterior se observa que no presenta edificios de uso docente ni sanitario expuestos.

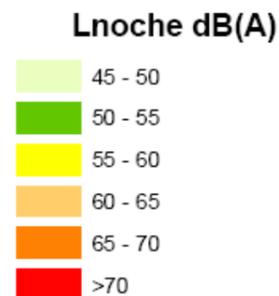
Las urbanizaciones del entorno de la carretera son objeto de estudio en la Fase B como zona de detalle puesto que se trata de una zona de muchas viviendas próximas al trazado de la carretera.

En cuanto a la valoración de la población expuesta al L_{DEN} tanto a nivel de toda la UME, a partir de los mapas de niveles sonoros, como a nivel de la zona de detalle comparando los resultados obtenidos en la Fase A y los resultados obtenidos en la Fase B a partir de las fachadas. En la siguiente tabla se exponen los resultados obtenidos en esta comparación.

ZONA DE DETALLE CV865: URB. ENTORNO CARRETERA		
Población expuesta a diferentes valores de Lden (en centenas)		
dBA	FASE A	FASE B (Fachadas)
55-60	6	5
60-65	4	4
65-70	0	0
70-75	0	0
>75	0	0

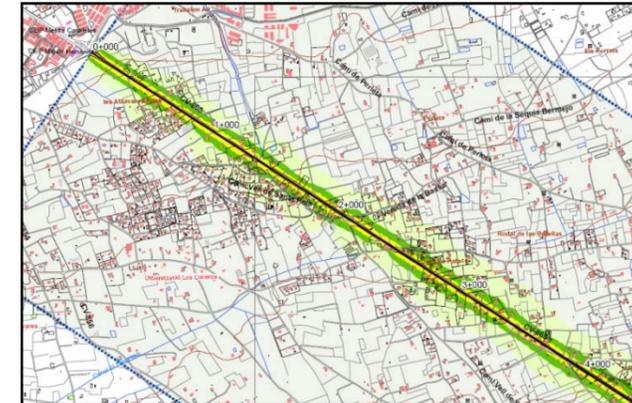
Como se observa de los resultados obtenidos, la población expuesta disminuye debido a que en la Fase B se realizan los cálculos con los mapas de fachadas, lo cual permite afinar más el cálculo.

A continuación se realiza un análisis, siguiendo los P.K' s de estudio, de la situación acústica de la CV-865 a partir de los mapas de niveles sonoros obtenidos en la Fase A. Para llevar a cabo este análisis se ha utilizado como indicador de referencia el Lnoche. Los niveles sonoros representados en los planos que se muestran a continuación corresponden con la siguiente escala de colores:

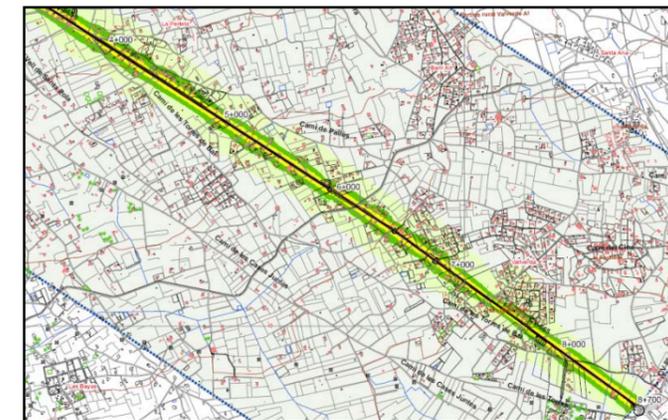


La carretera CV-865 discurre desde la intersección con la ronda d' Elx (P.K.0+000) hasta la intersección con la CV-851 (P.K.8+700). A partir de este punto y en su recorrido nos encontramos con las siguientes situaciones dentro de las curvas isófonas del Lnoche:

- **P.K. 0+000:** Inicio del recorrido del estudio.
- **P.K. 0+000 – P.K. 4+000:** A lo largo de dicho tramo se localizan viviendas, de tipo aislado en el entorno de la carretera, así como algunas industrias afectadas por las isófonas Lnoche 45-50, 50-55, 55-60 dBA.



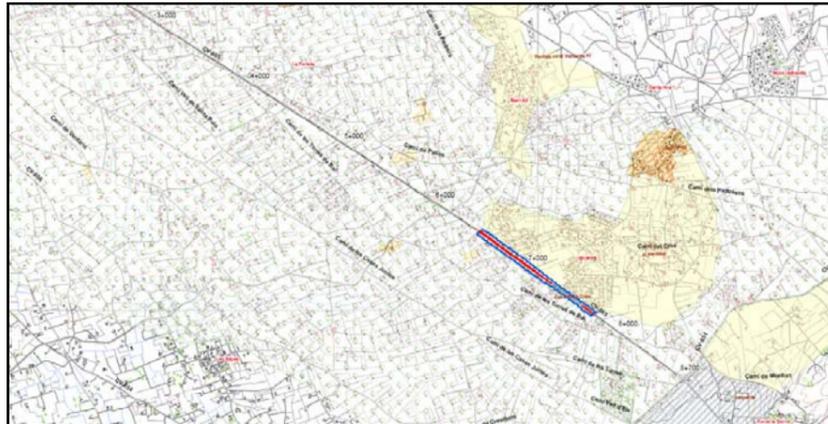
- **P.K. 4+000 – P.K. 8+700:** A lo largo de dicho tramo se localizan viviendas, de tipo aislado en el entorno de la carretera, así como algunas industrias afectadas por las isófonas Lnoche 45-50, 50-55, 55-60 dBA.



P.K. 8+700: Fin del recorrido de estudio.

Con respecto a la zonificación acústica se ha realizado en función de los objetivos de calidad acústica marcados por la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica. No obstante, cabe destacar que la legislación autonómica plantea unos periodos diferentes a la Ley 37/2003, ya que considera únicamente dos periodos: diurno (8.00 – 22.00 h) y nocturno (22.00 – 8.00 h).

A continuación se incluye unas imágenes del plano de superación de límites de los objetivos de calidad acústica para los periodos día y/o noche. Con línea de trazo grueso rojo se marca la zona de superación en 10 dB(A) los niveles objetivo. La línea de trazo grueso azul indica la zona de superación de los niveles objetivos de calidad acústica.



Tal y como se puede observar en la imagen anterior, prácticamente la totalidad del entorno de la carretera en estudio es de uso agrícola-paisajístico basándose en una equivalencia entre la denominación de área acústica descrita en el Real Decreto 1367/2007 y las categorías de clasificación y calificación del suelo. Esta área acústica no tiene límite de objetivos de calidad y por tanto, no se supera dicho límite en la gran totalidad de la zona de estudio.

UME 8: CV-870

El tramo de la carretera CV-870 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con la N-340 (P.K.0+000) hasta el enlace con la A-7 (P.K.2+900). Atraviesa o discurre en las proximidades del término municipal de Orihuela. El único municipio afectado por el estudio de la presente UME que dispone de Ordenanza Municipal de ruido en vigor es Orihuela. Sin embargo a lo largo de todo su recorrido se localizan en las proximidades de la carretera únicamente algún edificio aislado de uso industrial.

Realizando un análisis de los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos Básicos (mapas de afección), se obtienen las siguientes conclusiones:

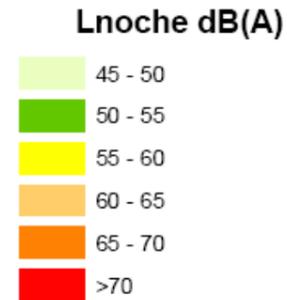
L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	1,06	<1	1	0	0
>65	0,25	<1	<1	0	0
>75	0,04	0	0	0	0

De los resultados de la tabla anterior se observa que no presenta edificios de uso docente ni sanitario expuestos.

Por todo lo expuesto no se considera ninguna zona sensible de ser estudiada en detalle en la Fase B.

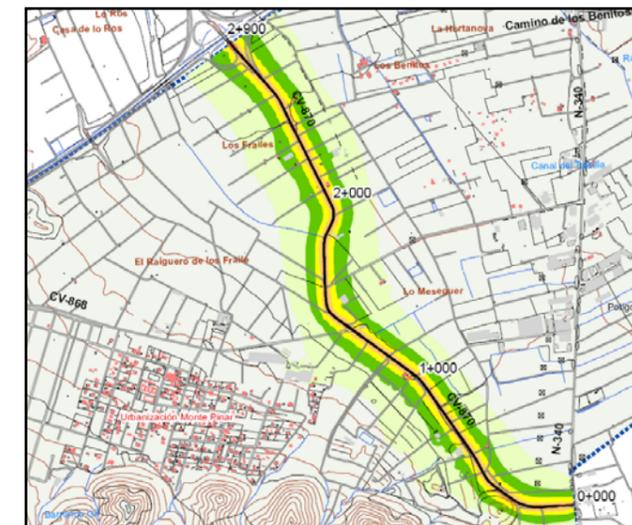
A continuación se realiza un análisis, siguiendo los P.K' s de estudio, de la situación acústica de la CV-870 a partir de los mapas de niveles sonoros obtenidos en la Fase A. Para llevar a cabo este análisis se

ha utilizado como indicador de referencia el Lnoche. Los niveles sonoros representados en los planos que se muestran a continuación corresponden con la siguiente escala de colores:



La carretera CV-870 discurre desde la intersección con la N-340 (P.K.0+000) hasta el enlace con la A-7 (P.K.2+900). A partir de este punto y en su recorrido nos encontramos con las siguientes situaciones dentro de las curvas isófonas del Lnoche:

- **P.K. 0+000:** Inicio del recorrido del estudio.
- **P.K. 0+000 – P.K. 2+900:** A lo largo de todo su recorrido se localizan únicamente edificaciones de tipo aislado de uso industrial. El conjunto de viviendas más cercanas corresponde a la Urbanización Monte Pinar pero quedan fuera del alcance de las isófonas estudiadas.



P.K. 2+900: Fin del recorrido de estudio.

Con respecto a la zonificación acústica se ha realizado en función de los objetivos de calidad acústica marcados por la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica. No obstante, cabe destacar que la legislación autonómica plantea unos periodos diferentes a la Ley 37/2003, ya que considera únicamente dos periodos: diurno (8.00 – 22.00 h) y nocturno (22.00 – 8.00 h).

A continuación se incluye unas imágenes del plano de superación de límites de los objetivos de calidad acústica para los períodos día y/o noche. Con línea de trazo grueso rojo se marca la zona de superación en 10 dB(A) los niveles objetivo. La línea de trazo grueso azul indica la zona de superación de los niveles objetivos de calidad acústica.



De la imagen anterior se observa que prácticamente no se superan los límites de objetivos de calidad acústica en ningún tramo del trazado de la carretera.

UME 9: CV-911

El tramo de la carretera CV-911 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con CV-912 (P.K.1+300) hasta la intersección con la CV-91 (P.K.3+100). Atraviesa o discurre en las proximidades de los términos municipales de Orihuela y Rafal. El único municipio afectado por el estudio de la presente UME que dispone de Ordenanza Municipal de ruido en vigor es Orihuela. Sin embargo a lo largo de todo su recorrido se localizan en las proximidades de la carretera únicamente algún edificio aislado de uso residencial e industrial.

Realizando un análisis de los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos Básicos (mapas de afección), se obtienen las siguientes conclusiones:

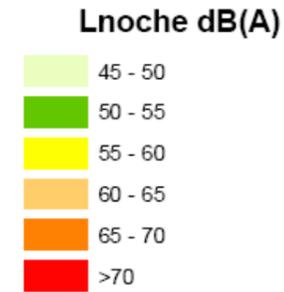
L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	0,32	<1	2	0	0
>65	0,1	<1	<1	0	0
>75	<0,01	0	0	0	0

De los resultados de la tabla anterior se observa que no presenta edificios de uso docente ni sanitario expuestos.

Por todo lo expuesto no se considera ninguna zona sensible de ser estudiada en detalle en la Fase B.

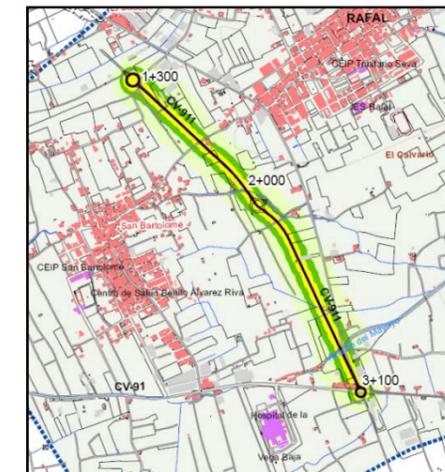
A continuación se realiza un análisis, siguiendo los P.K' s de estudio, de la situación acústica de la CV-911 a partir de los mapas de niveles sonoros obtenidos en la Fase A. Para llevar a cabo este análisis se

ha utilizado como indicador de referencia el Lnoche. Los niveles sonoros representados en los planos que se muestran a continuación corresponden con la siguiente escala de colores:



La carretera CV-911 discurre desde la intersección con CV-912 (P.K.1+300) hasta la intersección con la CV-91 (P.K.3+100). A partir de este punto y en su recorrido nos encontramos con las siguientes situaciones dentro de las curvas isófonas del Lnoche:

- **P.K. 1+300:** Inicio del recorrido del estudio.
- **P.K. 1+300 – P.K. 3+100:** A lo largo de todo su recorrido se localizan únicamente edificaciones de tipo aislado de uso residencial e industrial. Los núcleos poblacionales más cercanos consolidados son San Bartolomé y Rafal pero quedan fuera del alcance de la afección de la carretera. Cabe destacar la cercanía del Hospital de la Vega Baja a la carretera en estudio.

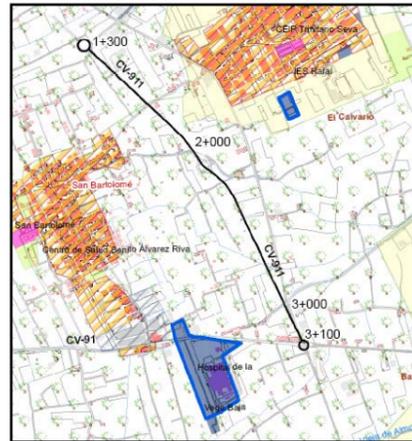


- **P.K. 3+100:** Fin del recorrido de estudio.

Con respecto a la zonificación acústica se ha realizado en función de los objetivos de calidad acústica marcados por la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica. No obstante, cabe destacar que la legislación autonómica plantea unos períodos diferentes a la Ley 37/2003, ya que considera únicamente dos períodos: diurno (8.00 – 22.00 h) y nocturno (22.00 – 8.00 h).

A continuación se incluye unas imágenes del plano de superación de límites de los objetivos de calidad acústica para los períodos día y/o noche. Con línea de trazo grueso rojo se marca la zona de superación

en 10 dB(A) los niveles objetivo. La línea de trazo grueso azul indica la zona de superación de los niveles objetivos de calidad acústica.



De la imagen anterior se observa que prácticamente no se superan los límites de objetivos de calidad acústica en ningún tramo del trazado de la carretera, excepto en el Hospital de la Vega Baja que se superan los límites de objetivos de calidad acústica por debajo de 10 dB(A).

UME 10: CV-914

El tramo de la carretera CV-914 sometido a estudio, afecta a la provincia de Alicante y discurre desde la intersección con la CV-920 (P.K.0+000) hasta la intersección con la CV-91 (P.K.0+550). Atraviesa o discurre en las proximidades del término municipal de Benejúzar. Los municipios afectados por el estudio de la presente UME no disponen de Ordenanzas Municipales de ruido en vigor. Sin embargo a lo largo de todo su recorrido se localizan en las proximidades de la carretera únicamente algún edificio aislado de uso residencial e industrial. Benejúzar es el único núcleo poblacional consolidado cercano a la carretera pero queda fuera del radio de acción de ésta.

Realizando un análisis de los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos Básicos (mapas de afección), se obtienen las siguientes conclusiones:

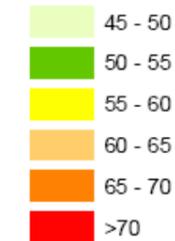
L _{den} (dB)	Superficie (Km ²)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)	Nº hospitales	Nº colegios
>55	0,19	<1	1	0	0
>65	0,05	<1	<1	0	0
>75	<0,01	0	0	0	0

De los resultados de la tabla anterior se observa que no presenta edificios de uso docente ni sanitario expuestos.

Por todo lo expuesto no se considera ninguna zona sensible de ser estudiada en detalle en la Fase B.

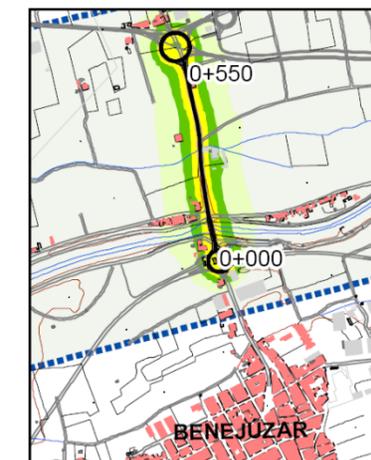
A continuación se realiza un análisis, siguiendo los P.K' s de estudio, de la situación acústica de la CV-914 a partir de los mapas de niveles sonoros obtenidos en la Fase A. Para llevar a cabo este análisis se ha utilizado como indicador de referencia el Lnoche. Los niveles sonoros representados en los planos que se muestran a continuación corresponden con la siguiente escala de colores:

Lnoche dB(A)



La carretera CV-914 discurre desde la intersección con la CV-920 (P.K.0+000) hasta la intersección con la CV-91 (P.K.0+550). A partir de este punto y en su recorrido nos encontramos con las siguientes situaciones dentro de las curvas isófonas del Lnoche:

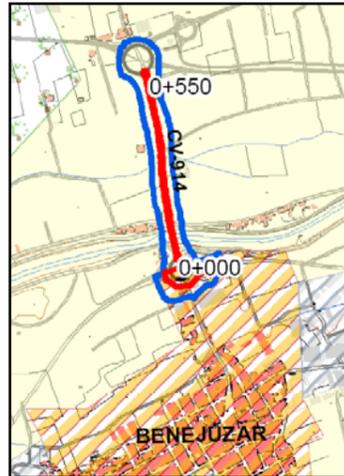
- **P.K. 0+000:** Inicio del recorrido del estudio.
- **P.K. 0+000 – P.K. 0+550:** A lo largo de todo su recorrido se localizan únicamente edificaciones de tipo aislado de uso residencial e industrial. El núcleo poblacional más cercano consolidado es Benejúzar pero queda fuera del alcance de la afección de la carretera.



- **P.K. 0+550:** Fin del recorrido de estudio.

Con respecto a la zonificación acústica se ha realizado en función de los objetivos de calidad acústica marcados por la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, así como el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica. No obstante, cabe destacar que la legislación autonómica plantea unos períodos diferentes a la Ley 37/2003, ya que considera únicamente dos períodos: diurno (8.00 – 22.00 h) y nocturno (22.00 – 8.00 h).

A continuación se incluye unas imágenes del plano de superación de límites de los objetivos de calidad acústica para los períodos día y/o noche. Con línea de trazo grueso rojo se marca la zona de superación en 10 dB(A) los niveles objetivo. La línea de trazo grueso azul indica la zona de superación de los niveles objetivos de calidad acústica.



De la imagen anterior se deduce que se superan en más de 10 dB(A) los niveles objetivo en los límites de la plataforma únicamente.

6. ANÁLISIS DE LA ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

A continuación, se realiza un análisis teniendo en cuenta los resultados obtenidos en el estudio de zonificación acústica y superación de los objetivos de calidad acústica.

Tal y como se detalla en el anejo IV, en el presente estudio se han tenido en cuenta los objetivos de calidad acústica marcados en la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica de la G.V., así como las directrices marcadas por el artículo 28 del Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de Contaminación Acústica.

En base a este artículo la administración competente deberá adoptar un plan de mejora cuando se superen en 10 dB(A) los objetivos de calidad acústica descritos en la tabla 1 del anexo II de la Ley 7/2002.

Por ello, se propone analizar la superación de los objetivos de calidad acústica en 10 dB(A) en las zonas de uso docente/sanitario y residencial. Además, en las zonas de uso residencial se evaluará la población expuesta para niveles de Lnoche > 55 dB(A).

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente a continuación se realiza un análisis por cada UME:

UME 1: CV-81

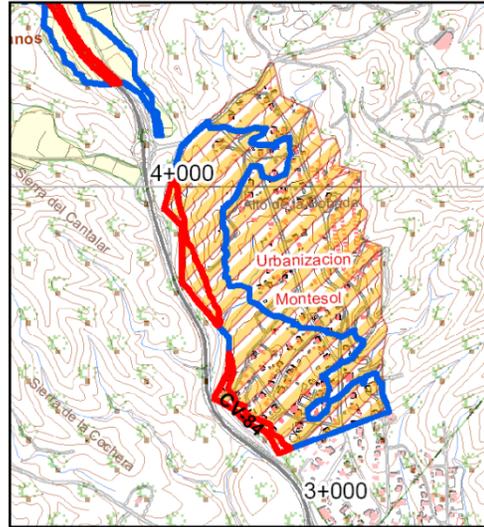
Se superan en 10 dB(A) los objetivos de calidad acústica en las zonas residenciales próximas a la carretera entre los Pks 3+500 y 5+100, sin embargo la población expuesta para niveles de Lnoche > 55 dB(A) no llega a una centena.

En cuanto a las zonas de uso docente/sanitario, cabe destacar un colegio (CEIP Maestro Carmelo Ripoll) en el P.K. 4+400 expuesto a niveles superiores en 10 dB(A) a los objetivos de calidad acústica.



UME 2: CV-84

De los planos de superación de los objetivos de calidad acústica en 10 dB(A), se deduce que se superan en más de 10 dB(A) los niveles objetivo en el entorno más próximo de la carretera en la zona de uso residencial de la Urbanización de Montesol (P.K. 3 – P.K.4). Esta zona se ha incluido en la fase B del estudio y no se ha obtenido población expuesta para valores de Lnoche>55 dB(A).



En cuanto a las zonas de uso docente/sanitario no se ha obtenido ninguna en donde se superen los objetivos de calidad acústica.

UME 3: CV-91

Del análisis realizado de los planos de zonificación acústica se deduce que sólo en los límites de la plataforma se superan en más de 10 dB(A) los niveles objetivo.

UME 4: CV-95

En torno al P.K. 26+000 (Hospital de Torrevieja), se superan los objetivos de calidad acústica en más de 10 dB(A).

En cuanto a las zonas residenciales, se superan por debajo de los 10 dB(A) los objetivos de calidad acústico en el entorno urbanizado de Torrevieja (P.K. 25+000). Esta zona se ha estudiado en la fase B y no se ha obtenido población expuesta para valores de Lnoche>55 dB(A).



UME 5: CV-820

De los cálculos obtenidos, no se ha obtenido ninguna zona de uso residencial o sanitario/docente en donde se superen los objetivos de calidad acústica.

UME 6: CV-821

De los planos superación de límites de los objetivos de calidad acústica se deduce que para zonas de uso residencial se superan los objetivos de calidad acústica en las tres zonas incluidas en la fase B:

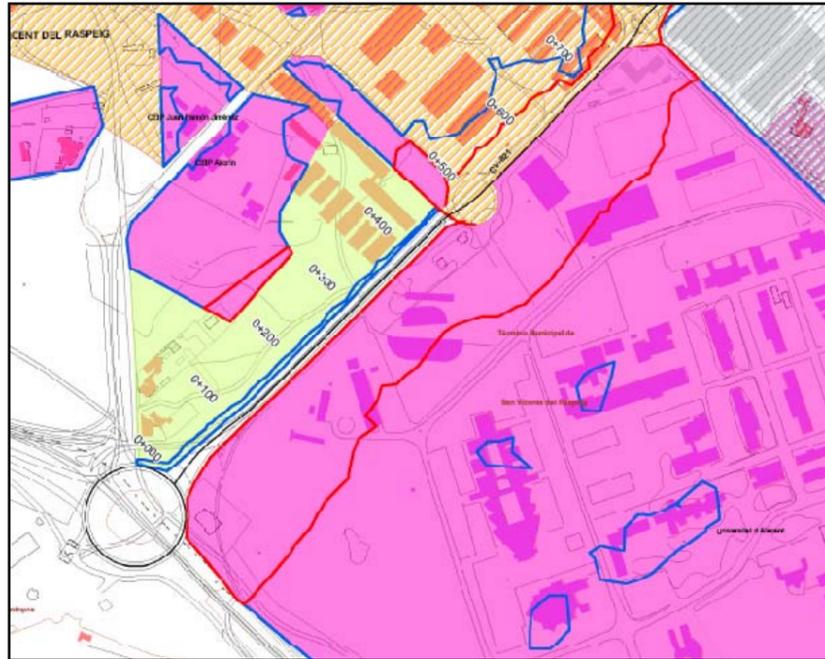
P.K. (0+000 – 4+000): San Vicente del Raspeig

P.K. (5+000 – 7+000): Urbanización Casa Fus

P.K. (9+000): Santa Faz

Según los cálculos de población expuesta realizados en la fase B, sólo en la zona de San Vicente del Raspeig se tiene población expuesta para valores de Lnoche>55 dB(A), en concreto, dos centenas.

Con respecto a las zonas de uso sanitario/docente, tal y como se observa en la siguiente imagen, se obtienen edificios de la Universidad de Alicante expuestos a niveles sonoros superiores en 10 dB(A) a los objetivos de calidad acústica:



UME 10: CV-914

La única zona residencial expuesta a niveles superiores a los objetivos de calidad acústica corresponde a la población de Benejúzar más próxima al P.K. 0 de la UME. Sin embargo, no se tienen habitantes expuestos para niveles sonoros de Lnoche > 55 dB(A).

En la zona de Santa Faz se superan los objetivos de calidad acústica en algunos edificios sensibles de uso docente y sanitario pero en ningún caso en más de 10 dB(A).

UME 7: CV-865

Prácticamente la totalidad del entorno de la carretera en estudio se corresponde con uso agrícola-paisajístico, por lo que de los planos y cálculos realizados se deduce que no se superan los objetivos de calidad acústica salvo en dos zonas residenciales (P.K. 0 y P.K. 7). En estas dos zonas la población expuesta a niveles superiores a Lnoche > 55 dB(A) no llega a una centena.

UME 8: CV-870

La UME discurre por un entorno que no presenta ninguna zona residencial ni docente/sanitaria expuesta a niveles superiores a los objetivos de calidad acústica.

UME 9: CV-911

De los planos de superación de objetivos de calidad acústica sólo cabe destacar la superación de los objetivos de calidad acústica en el Hospital de la Vega Baja. Sin embargo en ningún caso se superan en más de 10 dB(A).

7. EQUIPO DE TRABAJO

Director del Estudio:

Dña. Bárbara González Meliá (Conselleria d'Infraestructures i Transports)

Control de Calidad del Estudio:

D. Javier Espá Felip (EPTISA)

D. Juan Enrique Belda Sarrió (EPTISA)

Autor del Estudio:

D. Javier Valero Olmos (GESMAN)

Co-Autor del Estudio:

D. Pascual Lloria Palmer (GESMAN)