

# MAPAS ESTRATEGICOS DE RUIDO DE LA RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA SEGUNDA FASE

## DOCUMENTO MEMORIA RESUMEN

## INDICE

1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DEL ESTUDIO .....	3
2.- AUTORIDAD RESPONSABLE.....	6
3.- PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO, EJECUTADOS EN EL PASADO Y MEDIDAS VIGENTES .....	6
4.- MÉTODOS DE MEDICIÓN O CÁLCULO EMPLEADOS .....	7
4.1.- Metodología y cálculos.....	7
5.- DESCRIPCIÓN DE LAS UMES .....	11
5.1.- Unidad de Mapa Estratégico CV-305-1.....	11
5.2.- Unidad de Mapa Estratégico CV-307-1.....	11
5.3.- Unidad de Mapa Estratégico CV-308-1.....	11
5.4.- Unidad de Mapa Estratégico CV-309-1.....	11
5.5.- Unidad de Mapa Estratégico CV-31-1.....	11
5.6.- Unidad de Mapa Estratégico CV-310-1.....	12
5.7.- Unidad de Mapa Estratégico CV-310-2.....	12
5.8.- Unidad de Mapa Estratégico CV-310-3.....	12
5.9.- Unidad de Mapa Estratégico CV-310-5.....	12
5.10.- Unidad de Mapa Estratégico CV-311-1.....	12
5.11.- Unidad de Mapa Estratégico CV-315-1.....	12
5.12.- Unidad de Mapa Estratégico CV-315-2.....	13
5.13.- Unidad de Mapa Estratégico CV-315-3.....	13
5.14.- Unidad de Mapa Estratégico CV-320-1.....	13
5.15.- Unidad de Mapa Estratégico CV-320-2.....	13
5.16.- Unidad de Mapa Estratégico CV-320-4.....	13
5.17.- Unidad de Mapa Estratégico CV-336-1.....	13
5.18.- Unidad de Mapa Estratégico CV-336-3.....	14
5.19.- Unidad de Mapa Estratégico CV-336-4.....	14
5.20.- Unidad de Mapa Estratégico CV-368-1.....	14
5.21.- Unidad de Mapa Estratégico CV-368-2.....	14
5.22.- Unidad de Mapa Estratégico CV-370-2.....	14
5.23.- Unidad de Mapa Estratégico CV-371-1.....	14
5.24.- Unidad de Mapa Estratégico CV-374-1.....	15
5.25.- Unidad de Mapa Estratégico CV-374-2.....	15
5.26.- Unidad de Mapa Estratégico CV-375-1.....	15
5.27.- Unidad de Mapa Estratégico CV-378-1.....	15
5.28.- Unidad de Mapa Estratégico CV-405-1.....	15
5.29.- Unidad de Mapa Estratégico CV-405-2.....	16
5.30.- Unidad de Mapa Estratégico CV-405-3.....	16
5.31.- Unidad de Mapa Estratégico CV-406-2.....	16

5.32.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-408-1.....	16
5.33.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-409-1.....	16
5.34.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-409-2.....	16
5.35.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-415-1.....	17
5.36.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-425-1.....	17
5.37.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-505-1.....	17
5.38.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-505-2.....	17
5.39.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-520-2.....	17
5.40.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-520-3.....	17
5.41.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-524-1.....	17
5.42.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-525-1.....	18
5.43.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-525-2.....	18
5.44.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-603-1.....	18
5.45.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-670-1.....	18
5.46.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-670-2.....	18
5.47.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-670-3.....	19
5.48.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-670-4.....	19
5.49.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-670-5.....	19
5.50.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-671-1.....	19
5.51.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-673-1.....	19
5.52.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-680-1.....	19
5.53.-	Unidad de Mapa Estratégico CV-680-2.....	19
6.-	RESULTADOS OBTENIDOS DEL ANÁLISIS DE LAS UMES .....	20
6.1.-	Número de personas expuestas fuera de las aglomeraciones para el indicador Ld .....	20
6.2.-	Número de personas expuestas fuera de las aglomeraciones para el indicador Le .....	22
6.3.-	Número de personas expuestas fuera de las aglomeraciones para el indicador Ln .....	24
6.4.-	Número de personas expuestas fuera de las aglomeraciones para el indicador Lden .....	26
6.5.-	Área (en Km <sup>2</sup> ) expuesta incluyendo las aglomeraciones a niveles Lden .....	28
6.6.-	Población expuesta (en centenas) incluyendo las aglomeraciones a niveles Lden .....	30
6.7.-	Viviendas expuestas (en centenas) incluyendo las aglomeraciones a niveles Lden .....	32
7.-	RESUMEN PLAN DE ACCIÓN .....	34
8.-	EQUIPO DE TRABAJO .....	37
9.-	LISTADO DE PLANOS.....	38

## 1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DEL ESTUDIO

---

La Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental tiene como objetivo crear un marco común para la evaluación de la exposición al ruido ambiental en todos los Estados miembros.

La aprobación de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, la Ley 37/2003 del Ruido que la traspone al ordenamiento jurídico español y los Real Decreto 1513/2005 y 1367/2007 que la desarrollan, conforman un nuevo panorama legal que define unas pautas comunes para la evaluación y gestión de la exposición al ruido ambiental, como paso previo al establecimiento de planes de acción para la reducción del ruido.

Esta normativa, desde el punto de vista acústico, obliga a la realización de mapas de ruido de grandes ejes viarios (por grandes ejes viarios se entienden aquellos con un tráfico superior a 6.000.000 vehículos al año en una primera fase, y con un tráfico superior a 3.000.000 de vehículos al año en una segunda fase posterior).

Tanto la Directiva 2002/49/CE como la Ley 37/2003, establecen como instrumento para conocer la exposición al ruido ambiental los denominados mapas estratégicos de ruido (MER), que se definen como “un mapa diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona”.

Los alcances, contenidos detallados y plazos para la elaboración de estos mapas estratégicos de ruido han quedado definidos reglamentariamente en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de Diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. Posteriormente, la Ley a tenido su desarrollo reglamentario integro con el Real Decreto 1367/2007, de 19 de Octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

En este documento se desarrollan los trabajos correspondientes a los Mapas Estratégicos de Ruido de la Segunda Fase de las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras de la Diputación de Valencia, mediante los cuales se pretende realizar un diagnostico de la situación acústica de aquellas carreteras que superaron los 3.000.000 de desplazamientos durante el año 2011, aquí se incluyen las UME's correspondientes a los MER de 2007 en las que se han superado los 6.000.000 de desplazamientos durante 2011. Para ello se presentaran los mapas de ruido correspondientes a los niveles de evaluación  $L_d$ ,  $L_e$ ,  $L_n$  y  $L_{den}$ , así como el correspondiente a los niveles de evolución, para cada una de las Unidades de Mapa Estratégico definidas. Del mismo modo se mostraran los niveles estadísticos correspondientes a las personas afectadas, expresadas en centenas, que se encuentren fuera de las aglomeraciones ya que estos datos deben aparecer reflejados en los Mapas Estratégicos de Ruido de las mismas, en este caso la única aglomeración a considerar será la correspondiente a Valencia.

En la siguiente tabla se definen los tramos estudiados, indicando la denominación del tramo, los P.K.'s Inicio y fin, longitud y el volumen de trafico que soportan en la actualidad (datos tráfico año 2011).

Denominación	Tramo	AÑO 2012		Longitud (Km)	Volumen Tráfico Anual (Datos 2011)
		P.K. INICIAL	P.K. FINAL		
CV-305-1	By-pass a CV-315	0,00	2,30	2,30	3.770.450,00
CV-307-1	De CV-310 a Rocafort	0,00	0,50	0,50	2.878.025,00
CV-308-1	Rocafort a Moncada	0,00	3,20	3,20	3.482.830,00
CV-309-1	De V-21 a V-23	0,00	6,00	6,00	4.685.870,00
CV-31-1	De CV-35 a Godella	3,10	4,90	1,80	9.185.225,00
CV-310-1	Godella a By-pass	0,00	3,50	3,50	5.569.170,00
CV-310-2	By-pass a Bétera (Psiquiatrico)	4,00	6,50	2,50	4.934.435,00
CV-310-3	Bétera (Psiquiatrico) a la CV-333	6,50	9,45	2,95	4.290.210,00
CV-310-5	De CV-315 a Naquera	15,70	16,5	0,8	3.689.785,00
CV-311-1	Alboraya a su Playa	0,00	2,40	2,40	3.633.940,00
CV-315-1	Valencia a Benifaraig	0,00	3,00	3,00	6.091.850,00
CV-315-2	Benifaraig a Moncada	3,00	5,00	2,00	6.091.850,00
CV-315-3	Moncada a By-pass	5,00	10,20	5,20	4.252.980,00
CV-320-1	V-23 a Port Sagunt (R.MiniFe)	0,00	1,70	1,70	9.345.095,00
CV-320-2	Port Sagunt (R.MiniFe) a Canet (R. Almardà )	1,70	4,40	2,70	5.123.140,00
CV-320-4	N-340 (Ventorrillo) a R.Quartell	9,14	11,22	2,08	3.770.450,00
CV-336-1	Riba-roja a Cruce de L'Eliana	0,00	1,80	1,80	3.839.435,00
CV-336-3	Rotonda Av. Las Delicias a CV-35	5,60	7,40	1,80	5.138.470,00
CV-336-4	V-35 (S. Antonio Benageber) a Bétera	7,92	13,00	5,08	5.847.300,00
CV-368-1	CV-365 (P.I. Fte El Jarro) a Rot. La Cañada	0,00	2,80	2,80	7.434.320,00
CV-368-2	Rot. la Cañada a la CV-35	2,80	5,50	2,70	4.446.065,00
CV-370-2	By-pass a Riba-roja	6,00	13,59	7,59	6.576.205,00
CV-371-1	De Manises a Paterna	0,00	1,00	1,00	3.669.345,00
CV-374-1	A-3 a Loriguilla	0,00	1,20	1,20	3.590.140,00
CV-374-2	Loriguilla a Riba-roja	1,20	7,00	5,80	2.664.500,00
CV-375-1	De CV-35 a L'Eliana	0,00	0,84	0,84	5.255.635,00
CV-378-1	De A-3 a Circuito	0,00	1,60	1,60	4.424.530,00
CV-405-1	Torrent a By-Pass	0,00	2,90	2,90	6.499.190,00
CV-405-2	By-Pass a Venta Cabrera (CV-415)	2,90	10,20	7,30	5.599.830,00
CV-405-3	Venta Cabrera (CV-415) a Montroy	10,20	15,95	5,75	3.996.385,00
CV-406-2	Picanya a Torrent (CV403)	2,00	3,57	1,57	6.860.905,00
CV-408-1	A-3 (Quart de Poblet) a Aldaia	0,00	1,00	1,00	7.739.460,00
CV-409-1	Aldaia a CV-403 (Xirivella)	0,00	1,00	1,00	3.536.120,00

Denominación	Tramo	AÑO 2012		Longitud (Km)	Volumen Tráfico Anual (Datos 2011)
		P.K. INICIAL	P.K. FINAL		
CV-409-2	Aldaia (ronda nordest) a CV-403 (Xirivella)	1,00	1,75	0,75	3.536.120,00
CV-415-1	Variante Picassent	0,00	1,20	1,20	3.452.170,00
CV-425-1	A-3 a Buñol	0,00	3,75	3,75	2.173.575,00
CV-505-1	Alzira (CV-43) a CV-506	0,00	3,10	3,10	5.180.810,00
CV-505-2	De CV-506 a CV-512	3,10	3,45	0,35	5.180.810,00
CV-520-2	De Almusafes (Bco Tramussers) a Benifaió	2,20	2,40	0,20	6.147.695,00
CV-520-3	Benifaió a A-7	2,40	5,35	2,95	3.652.555,00
CV-524-1	A-7 a Carlet	0,00	3,35	3,35	4.012.445,00
CV-525-1	Algemesí a CV-522	0,00	2,20	2,20	3.157.980,00
CV-525-2	De CV-522 a la N-340 (Alginet)	2,20	5,31	3,11	3.267.845,00
CV-603-1	N-332 a la Playa de Tavernes de la Valldigna	0,00	1,34	1,34	3.171.120,00
CV-670-1	Grao de Gandía a CV671	0,00	0,80	0,80	3.914.990,00
CV-670-2	De CV-671 a Daimús	0,80	2,20	1,40	7.177.360,00
CV-670-3	Daimús a CV-673	2,20	3,65	1,45	4.625.645,00
CV-670-4	De CV-673 a Piles	3,65	5,30	1,65	4.775.295,00
CV-670-5	Piles a Oliva	5,30	7,62	2,32	4.343.865,00
CV-671-1	Gandía( C.Comercial) a CV-670 (Daimús)	0,80	1,80	1,00	4.707.405,00
CV-673-1	Bellreguard a CV-670	0,00	1,90	1,90	3.243.390,00
CV-680-1	Gandía a Almoines	0,00	1,20	1,20	6.740.455,00
CV-680-2	Almoines a Beniarjò	1,20	3,50	2,30	4.620.900,00

## 2.- AUTORIDAD RESPONSABLE

---

La autoridad responsable de desarrollar este Mapa Estratégico de Ruido, correspondiente a los grandes ejes viarios de la Diputación de Valencia con un tráfico superior a los 3.000.0000 de vehículos al año, es la propia Diputación de Valencia a través de su Área de Carreteras. Este departamento es también responsable de que los nuevos focos que se desarrollen, cumplan con lo determinado en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de Octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Si bien para el correcto desarrollo del mismo es necesaria la colaboración de las entidades locales que se ven afectadas por las infraestructuras viarias estudiadas, ya que serán ellas las encargadas de aportar gran parte de la información necesaria, como es población y planes de ordenación urbana y usos del suelo.

## 3.- PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO, EJECUTADOS EN EL PASADO Y MEDIDAS VIGENTES

---

Con el objetivo de dar cumplimiento a la normativa nacional, la Diputación de Valencia, a través del Área de Carreteras, finalizó con fecha de Mayo de 2007 los trabajos de redacción de los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la Diputación de Valencia con un tráfico anual superior a los 6.000.000 de vehículos. Tras la redacción del estudio, este fue sometido al preceptivo procedimiento de Información Pública, y durante el periodo de un mes de la información pública no se recogió, ninguna alegación al documento.

Posteriormente en 2010 se desarrolló una actualización de los mismos con el objeto de realizar los planes de acción correspondientes, con la mejor información disponible en el momento de su redacción. El objeto de la redacción de estos Planes de Acción es dar una solución, dentro de las posibilidades que la topología de las carreteras estudiadas en la primera fase presentan, a los niveles de ruido excesivos reflejados en los MER, y que estos se vean reducidos en las posteriores actualizaciones de los mismos.

Para cumplir con el plazo correspondiente a la 2ª fase de los MER, establecida para el 30 de Junio de 2012, se presentó a concurso público la "Elaboración de los mapas estratégicos de ruido de la red de carreteras de la Diputación de Valencia. Segunda Fase" (Clave T-589), siendo adjudicado el servicio a la empresa Acústica y Telecomunicaciones S.L. (Acusttel) en fecha 28 de Junio de 2012.

El alcance de este servicio incluye el estudio de todas las carreteras de la Diputación de Valencia con un tráfico superior a los 3.000.000 de vehículos al año, incluyendo las recogidas en la primera fase de los Mapas Estratégicos de Ruido realizados en el año 2007.

## **4.- MÉTODOS DE MEDICIÓN O CÁLCULO EMPLEADOS**

### **4.1.- Metodología y cálculos.**

A continuación se describen los métodos de cálculo utilizados y las configuraciones utilizadas por el software de cálculo.

Para el desarrollo del proyecto se han seguido las indicaciones estipuladas en la RECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN de 6 de agosto de 2003 relativa a las Orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario, y los datos de emisiones correspondientes publicados de conformidad con lo indicado en el punto 2.2 del anexo II de la DIRECTIVA 2002/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

En esta recomendación se indican los métodos de cálculo, que se deberían seguir, para los estudios predictivos de niveles de ruido en función de las diferentes fuentes de ruido a estudiar.

Se ha trabajado bajo el siguiente método de cálculo:

- RUIDO DEL TRÁFICO RODADO: el método nacional de cálculo francés «NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTULCPC- CSTB)», contemplado en el «Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal officiel du 10 mai 1995, article 6» y en la norma francesa «XPS 31-133».

#### **Paquete informático utilizado. Cadna A de DataKustik.**

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

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

Para la realización del estudio se han insertado en un modelo 3D todos los elementos que influyen en la propagación del sonido en espacio abierto según la ISO 9613-2.

Para ello se ha reproducido a escala un escenario virtual donde están todos los elementos relevantes existentes en la actualidad.

#### Modelo del Terreno

Para el modelo del terreno, se ha utilizado la cartografía en 3D disponible de los ejes viarios analizados.

#### Modelo de las Construcciones

Las viviendas se han modelado con el elemento 'edificio' del software empleado. Se han modelado como edificios de diferentes alturas, en función de las características de las construcciones existentes actualmente en

la zona estudiada y según la cartografía de la zona. La forma y dimensiones en planta de los edificios se obtuvieron directamente de la cartografía y de las ortoimágenes disponibles. A si mismo se ha introducido la población en los edificios considerados como residenciales, y al no disponer de una distribución exacta de la población se asignan en función de la superficie y la altura de la edificación, partiendo del dato de la población censal de cada uno de los municipios afectados.

### Modelo de las Fuentes de Ruido

Modelado de los grandes ejes viarios.

Para modelar los grandes ejes viarios se ha tenido en cuenta lo estipulado en el modelo predictivo de carreteras indicado anteriormente:

- La situación y trayectoria de la vía se obtiene directamente de la cartografía existente.
- Con motivo de obtener una mayor precisión en los resultados se introduce en el modelo una fuente de ruido lineal por cada carril
- El pavimento utilizado en las carreteras depende de cada carretera. Se ha utilizado principalmente asfalto bituminoso.
- Para importar en el modelo matemático de predicción de ruido el flujo de vehículos y la velocidad de la vía de circulación, se han tenido en cuenta los datos facilitados por los estudios de tráfico, velocidades máximas permitidas para cada tipo carretera y aforamientos del año 2011 proporcionados por la Diputación de Valencia. En el modelo se ha introducido la distribución del tráfico en periodos horarios de una hora a lo largo de las 24 horas del día.

### Modelo de Cálculo. Configuración

Para la realización de los cálculos se han configurado diversos parámetros de carácter general y de carácter específico para los diferentes métodos de cálculo.

#### **Configuración General**

Dentro de la configuración general, cabe destacar que se ha configurado el cálculo para obtener los índices de nivel sonoro  $L_{día}$ ,  $L_{tarde}$ ,  $L_{noche}$  para cada franja horaria más el nivel equivalente 24 horas ( $L_{den}$ ):

Período diurno:  $L_{día}$  (7–19h)

Período tarde:  $L_{tarde}$  (19-23h)

Período nocturno:  $L_{noche}$  (23-7h)

Período 24 horas:  $L_{den}$  (24h)

### **Configuración del Cálculo de Reflexiones**

Para la evaluación de los niveles de ruido en fachada de edificios con el objetivo de evaluar el número de personas expuestas al ruido se ha considerado únicamente el sonido incidente, es decir, no se ha considerado el sonido reflejado en la fachada del edificio donde se realiza la evaluación, aunque sí se han considerado las reflexiones en el resto de los edificios y obstáculos presentes en el área de estudio.

El orden de reflexión que se ha considerado para el cálculo de los niveles sonoros ha sido de dos.

### **Configuración de Condiciones Atmosféricas y Absorción del Terreno.**

Para el cálculo de la influencia de las condiciones meteorológicas se han configurado los siguientes parámetros:

- Parámetros atmosféricos que influyen en la absorción del sonido:

Temperatura: 15°C. Humedad Relativa: 70%.

- Condiciones meteorológicas que provocan la curvatura de los rayos sonoros (velocidad y dirección del viento, y gradiente térmico):

Periodo diurno: 50% de probabilidad de ocurrencia de condiciones atmosféricas favorables a la propagación del sonido en todas las direcciones de propagación.

Periodo vespertino: 75% de probabilidad de ocurrencia de condiciones atmosféricas favorables a la propagación del sonido en todas las direcciones de propagación.

Periodo nocturno: 100% de probabilidad de ocurrencia de condiciones atmosféricas favorables a la propagación del sonido en todas las direcciones de propagación.

A la hora de la modelización de la absorción del terreno, se ha considerado oportuno utilizar para todo el ámbito del estudio el mismo valor promedio de  $\alpha=1$ , definiendo aquellas zonas que son completamente reflectantes, como zonas de aparcamiento, plazas pavimentadas, etc.

Los edificios se han considerado completamente reflectantes, tal y como se establece en las distintas recomendaciones publicadas por los organismos estatales.

### **Configuración del DTM (Digital Terrain Model)**

La obtención del modelo 3D se realiza a partir de la unión mediante planos triangulares (triangulación) de los puntos de cotas, uniéndolos unos con otros, generando la topografía del lugar.

### **Configuración de la Malla de Cálculo**

Se ha elegido una malla de 10m x 10m para poder realizar un estudio más minucioso de la zona. Los cálculos se efectúan a la altura de 4 m del suelo (tal como indica la Directiva Europea)

La representación gráfica de los niveles se realiza mediante isófonas diferenciando los intervalos en franjas de 5 (dB) asignando un color de acuerdo con la directiva que se define según las siguientes estipulaciones:

### **Configuración de los Cálculos de Población**

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

Los niveles en fachada se han obtenido para todos los edificios del área de estudio de uso residencial o específicamente sensible al ruido (educativos y sanitarios) en todas las alturas de los edificios. Se ha calculado al menos un punto cada 10 metros con un mínimo de un punto por fachada de dimensión superior a 3 metros.

Para determinar la población afectada se ha partido de los datos de población para cada sección censal de la zona y una vez identificados los edificios residenciales de cada una, se ha repartido esa población proporcionalmente en función de la superficie total construida (sumatorio de la superficie de cada edificio residencial:  $m^2$  en planta\* el número de plantas)

## 5.- DESCRIPCIÓN DE LAS UMES

---

### 5.1.- Unidad de Mapa Estratégico CV-305-1

---

Este tramo discurre entre el PK 0+000 al PK 2+300 de la CV-305, que comprende desde la conexión de la CV-32 con la A-7 hasta la carretera CV-315, con una longitud de 2.300 metros y un carril para cada sentido. La UME atraviesa los términos municipales de Náquera y Museros.

### 5.2.- Unidad de Mapa Estratégico CV-307-1

---

Esta UME de 500 metros y un carril para cada sentido, discurre entre el PK 0+000 y el 0+500 de la carretera CV-307, que conecta la carretera CV-310 con Rocafort. Esta UME comunica dos zonas residenciales, por un lado la zona de urbanizaciones de carácter residencial conocida como Campolivar (perteneciente al término municipal de Godella) y el casco urbano del término municipal de Rocafort.

### 5.3.- Unidad de Mapa Estratégico CV-308-1

---

La calificación del suelo es residencial dentro de los cascos urbanos que atraviesa. En el término de Godella a la altura del PK 0+500 existe el Polígono industrial Obradors y entre los PKs 1+500 y 2+000 (zona no urbanizada entre Rocafort y la pedanía de Massarrojos perteneciente al término municipal de la ciudad de Valencia) hay una zona no urbanizable de uso rústico. La UME discurre en gran parte dentro de los cascos urbanos de los municipios mencionados, teniendo un uso de vía urbana de comunicación en la mayoría de los tramos.

### 5.4.- Unidad de Mapa Estratégico CV-309-1

---

Este tramo va del PK 0+000 al P 6+000 de la carretera CV-309, con una longitud de 6.000 metros, conectando la V-21 y la V-23. Desde el PK 0+000 al PK 1+1000 y del PK 4+020 al PK 6+000 es una carretera de dos carriles uno por cada sentido, en cambio desde el PK 1+1000 al PK 4+020 es una carretera desdoblada con dos carriles por cada sentido.

### 5.5.- Unidad de Mapa Estratégico CV-31-1

---

Esta UME transcurre desde el PK 3+100, una vez pasada la CV-35, al PK 4+900 justo en la rotonda de acceso a las instalaciones de Escuelas Profesionales Luis Amigó (EPLA) y enlace con la CV-310, con una longitud total de 1800 metros y un carril por cada sentido.

Este tramo de carretera afecta en su inicio al municipio de Paterna, pero se trata de una zona no urbanizada, y en el último tramo, al municipio de Godella, siendo este tramo el que presenta mayores conflictos al tratarse de una zona de viviendas unifamiliares.

### **5.6.- Unidad de Mapa Estratégico CV-310-1**

---

Esta UME transcurre desde el PK 0+000 justo en la rotonda de acceso a las instalaciones de Escuelas Profesionales Luis Amigó (EPLA) y enlace con la CV-310 hasta el PK 3+500, justo en el enlace con la A-7, con una longitud total de 3.500 metros y un carril por sentido.

La UME afecta fundamentalmente a los términos municipales de Godella y Rocafort, aunque según los límites municipales también atraviesa parte de los de Valencia y Bétera. El tramo transcurre por zonas calificadas con un uso residencial, de tipo fundamentalmente vivienda unifamiliar pertenecientes a las urbanizaciones Campolivar, Santa Bárbara y Villas de Rocafort.

### **5.7.- Unidad de Mapa Estratégico CV-310-2**

---

Esta UME discurre entre el PK 4+000 de la CV-310 (una vez pasado el enlace de la A7) hasta el PK 6+500 a la altura del Psiquiátrico de Bétera, con una longitud de 2.500 metros y un carril por cada sentido.

El tramo de estudio toca ligeramente al término municipal de Godella justo en la zona del enlace con la A-7 en unos 400 metros, y el resto de la longitud pertenece al término municipal de Bétera.

### **5.8.- Unidad de Mapa Estratégico CV-310-3**

---

La UME transcurre desde el PK 6+500 (zona del Hospital Psiquiátrico) al PK 9+450, intersección con la CV-333 de la CV-310 atravesando el casco urbano de Bétera, con una longitud de 2.950 metros y un carril por sentido de circulación. La UME únicamente atraviesa el término municipal de Bétera

### **5.9.- Unidad de Mapa Estratégico CV-310-5**

---

La UME transcurre desde el PK 15+700 al PK 16+500 de la CV-310 conectando la CV-315 con Náquera. La UME únicamente atraviesa el término municipal de Náquera y tiene una longitud de 800 metros y un carril por sentido de circulación.

### **5.10.- Unidad de Mapa Estratégico CV-311-1**

---

Este tramo discurre entre el PK 0+000, 220 metros antes del barranco del Carraixet, y el PK 2+400 de la carretera CV-311, antes del enlace con la V-21, entre los términos municipales de Alboraiá y Almassera. La longitud del tramo es de 2.400 metros y tiene un carril por sentido de circulación.

### **5.11.- Unidad de Mapa Estratégico CV-315-1**

---

Este tramo va desde el PK 0+000 (con origen en la Aglomeración de la ciudad de Valencia) al PK 3+000, pedanía de Benifaraig perteneciente a la ciudad de Valencia. Los 3.000 metros de longitud pertenecen al término municipal de Valencia y tiene un carril por sentido de circulación.

### **5.12.- Unidad de Mapa Estratégico CV-315-2**

---

Este tramo va desde el PK 3+000, pedanía de Benifaraig perteneciente a la ciudad de Valencia al PK 5+000 perteneciente a Alfara del Patriarca. Los 2.000 metros de longitud pertenecen a los términos municipales de Valencia, Alfara del Patriarca y Moncada. Es una carretera con un carril por sentido de circulación.

### **5.13.- Unidad de Mapa Estratégico CV-315-3**

---

Esta UME discurre entre el PK 5+000, en la zona que hace frontera de separación entre Alfara del Patriarca Moncada, y el PK 10+200, justo antes del enlace de la CV-315 con la A7. El tramo discurre por los términos municipales de Alfara del Patriarca y Moncada con una longitud de 5.200 metros y un carril por sentido de circulación.

### **5.14.- Unidad de Mapa Estratégico CV-320-1**

---

Este tramo se corresponde con la UME CV-309 de los MER del año 2007 ya que ha sufrido un cambio de nomenclatura, pasándose a llamar CV-320 y los P.K. inicial y final son el 0+000 y 1+700, en vez de CV-309 del PK 6+000 al PK 7+700. El tramo bajo estudio, discurre desde la rotonda de enlaza con la V-23, P.K. 0+000, a la rotonda de acceso a la MiniFe en el Port de Sagunt, P.K. 1+700, con una longitud de 1.700 metros y un carril por sentido de circulación.

### **5.15.- Unidad de Mapa Estratégico CV-320-2**

---

Esta UME va desde el PK 1+700 (en la rotonda del centro Hospitalario MiniFe de Puerto de Sagunto) a la rotonda de la Almardá en el PK 4+400 de la CV-320, con una longitud de 2.700 metros y un carril por sentido de circulación. Atraviesa los término municipales de Sagunto y Canet d'en Berenguer

### **5.16.- Unidad de Mapa Estratégico CV-320-4**

---

Este tramo va desde el PK 9+140, situado en la rotonda del Ventorillo, perteneciente al término municipal de Sagunto antes del enlace con la N-340a, a la rotonda que da acceso a los cascos urbanos de Quartell y Benifairó de les Valls en el PK 11+220, con una longitud de 2.080 metros y un carril por sentido de circulación.

### **5.17.- Unidad de Mapa Estratégico CV-336-1**

---

Este tramo va desde la rotonda de conexión con la CV-370, PK 0+000, al PK 1+800 de la CV-336, atravesando el casco urbano de Ribarroja del Turia. La UME tiene una longitud de 1.800 metros y un carril por sentido de circulación. Al inicio del tramo la carretera discurre por una zona calificada como industrial, concretamente desde el PK 0+000 al PK 0+600.

### **5.18.- Unidad de Mapa Estratégico CV-336-3**

---

Este tramo discurre entre la Rotonda de la Avenida de las Delicias, en San Antonio de Benagéber, P.K. 5+600 a la CV-35, P.K. 7+400, siendo una carretera de un carril por sentido de circulación. La longitud total del tramo a estudiar queda en 1.800 metros

Esta unidad de mapa estratégico afecta al municipio de L'Elia y San Antonio de Benagéber. El tramo de carretera bajo estudio, empieza en la rotonda en la que confluyen, la Avenida de las Delicias, Avenida de los Entrepinos, del municipio de L'Elia, y la CV-336, terminando en el lazo de unión con la CV-35 en el municipio de San Antonio de Benagéber.

### **5.19.- Unidad de Mapa Estratégico CV-336-4**

---

Este tramo discurre entre el PK 7+920 (pasado el enlace con la CV-35) en San Antonio de Benagéber hasta el PK 13+000 de la CV-336, en el casco urbano de Bétera confluyente con la UME CV-310-3, con una longitud del tramo de 5.080 metros.

### **5.20.- Unidad de Mapa Estratégico CV-368-1**

---

Este tramo va de la CV-365, en el P.I Fuente el Jarro, hasta la rotonda de acceso a La Cañada, entre los P.K.'s 0+000 y 2+800, con una longitud total de 2.800 metros y un carril por sentido de circulación.

### **5.21.- Unidad de Mapa Estratégico CV-368-2**

---

Este tramo va de la rotonda de acceso a La Cañada al enlace con la CV-35, entre los P.K.'s 2+800 y PK 5+500, con una longitud total de 2.700 metros y un carril por sentido de circulación. La carretera discurre mayoritariamente entre una zona de carácter residencial (urbanizaciones La Cañada, Montecañada El Plantío), con un tipo de construcción de vivienda unifamiliar y densamente poblada.

### **5.22.- Unidad de Mapa Estratégico CV-370-2**

---

Este tramo abarca desde el enlace de la A-7 hasta Ribarroja, entre los P.K.'s 6+000 y 13+590, con una longitud de 7.590 metros. y un carril por sentido de circulación.

Los términos municipales por los que discurre la UME son Manises y Ribarroja, siendo el suelo que lo atraviesa suelo no urbanizable y suelo urbanizable de uso industrial y suelo urbanizable con un uso residencial, especialmente la zona de la urbanización de Masía del Traver entorno al PK 11+000. En la parte final de la UME circula por la parte exterior del casco urbano de Ribarroja finalizando en la denominada Rotonda de la Estrella Polar.

### **5.23.- Unidad de Mapa Estratégico CV-371-1**

---

Este UME comprende desde el PK 0+000 (término municipal de Manises) all PK 1+000 (entrada casco urbano de Paterna justo antes del paso a nivel de las vías del tren) de la CV-371, con una longitud de 1.000 metros y un carril por sentido de circulación.

#### **5.24.- Unidad de Mapa Estratégico CV-374-1**

---

Este tramo discurre desde el PK 0+000, glorieta conexión Polígono industrial La Reva con Camí dels Flares, hasta el PK 1+200, glorieta acceso Loriguilla por Calle Ángel Custodio. El tramo tiene una longitud de 1.200 metros, un carril por sentido de circulación y transcurre por los términos municipales de Ribarroja del Turia y Loriguilla.

#### **5.25.- Unidad de Mapa Estratégico CV-374-2**

---

Este tramo discurre desde el PK 1+200, glorieta acceso Loriguilla por Calle Ángel Custodio hasta el PK 7+000, glorieta intersección con la variante de Ribarroja ( CV-370 de Manises a Pedralba). El tramo tiene una longitud de 5.800 metros, un carril por sentido de circulación y transcurre por los términos municipales de Loriguilla y Ribarroja del Turia.

#### **5.26.- Unidad de Mapa Estratégico CV-375-1**

---

Este tramo discurre entre la CV-35 y L' Eliana, entre el P.K 0+000 y el P.K. 0+840, con una longitud de 840 metros y un carril por sentido de circulación. Esta unidad de mapa estratégico afecta únicamente al municipio de L' Eliana. Discurre inicialmente por una zona industrial y Terciaria, existiendo seguidamente una serie de viviendas unifamiliares próximas a la carretera, hasta una rotonda la cual da acceso al casco urbano de L' Eliana.

#### **5.27.- Unidad de Mapa Estratégico CV-378-1**

---

Este tramo discurre entre la glorieta de enlace con la A-3, PK 0+000 hasta la glorieta intersección acceso a Polígono Industrial y Circuito de Velocidad en el PK 1+600 de la carretera CV-378, con una longitud de 1.600 metros. Es una carretera con dos carriles por sentido de circulación en toda la longitud de la misma.

#### **5.28.- Unidad de Mapa Estratégico CV-405-1**

---

La CV-405, que en el MER del año 2007 iniciaba su trazado en el interior del casco urbano de Torrent, ha visto modificada su longitud, ya que en la actualidad parte de la carretera se ha cedido al ayuntamiento de Torrent, iniciándose en el acceso al casco urbano, eliminando la travesía de Torrent, y finaliza en el mismo punto de enlace con la A-7. El tramo viene definido actualmente por los P.K de inicio 0+000 y final 2+900, con una longitud de 2.900 metros y un carril por cada sentido de circulación.

---

### **5.29.- Unidad de Mapa Estratégico CV-405-2**

---

Este tramo discurre desde el PK 2+900, conexión con al A-7, hasta el cruce con la CV-415 en el PK 10+200 de la CV-405, zona conocida como Venta Cabrera entre los términos municipales de Torrent y Monserrat. Tiene una longitud de 7.300 metros y un carril por sentido de circulación.

---

### **5.30.- Unidad de Mapa Estratégico CV-405-3**

---

Este tramo discurre desde el cruce con la CV-415 en el PK 10+200 de la CV-405 hasta el PK 15+950 ya en el casco urbano de Montroy, entre los términos municipales de Monserrat y Montroy. Tiene una longitud de 5.750 metros y un carril por sentido de circulación.

---

### **5.31.- Unidad de Mapa Estratégico CV-406-2**

---

Este tramo comprende del P.K. 2+000 al P.K. 3+750, con una longitud de 1.570 metros y un carril por sentido de circulación, uniendo los cascos urbanos Picanya y Torrent.

Parte de la rotonda Andreu Alfaro en el municipio de Picanya y en sus primeros metros pasa por el Colegio Ausias March. Luego discurre por terreno industrial y en paralelo a la línea de Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV), llegando hasta la rotonda de acceso al casco urbano de Torrent en el PK 3+750.

---

### **5.32.- Unidad de Mapa Estratégico CV-408-1**

---

Este tramo abarca desde el P.K. 0+000, glorieta enlace A-3 sentido Valencia, hasta el P.K. 1+000, glorieta enlace Ronda Nordeste en Aldaia. Se pueden diferenciar distintas zonas dentro de la carretera, en el primer tramo se encuentra en el margen derecho una zona industrial y en el izquierdo una zona rural no urbanizada. Más adelante se encuentra la zona residencial del Barrio del Cristo de Quart de Poblet, en el margen derecho y finalmente de frente el núcleo urbano de Aldaia.

---

### **5.33.- Unidad de Mapa Estratégico CV-409-1**

---

Este tramo discurre entre el PK 0+000, glorieta enlace con la CV-33, y el PK 1+000, glorieta conexión Camí del Pont Nou, de la CV-409 todo él dentro del término municipal de Aldaia. Tiene una longitud de 1.000 metros y un carril para cada sentido de circulación.

---

### **5.34.- Unidad de Mapa Estratégico CV-409-2**

---

Este tramo discurre entre PK 1+000, glorieta conexión Ronda Nordeste Aldaia, al PK 1+750, glorieta intersección CV-403, todo él dentro del término municipal de Aldaia. Tiene una longitud de 750 metros y un carril para cada sentido de circulación.

---

### **5.35.- Unidad de Mapa Estratégico CV-415-1**

---

Este tramo discurre entre PK 0+000, glorieta enlace A-7, al PK 1+200, glorieta intersección antigua VP-3065 acceso Picassent, de la CV-415. Todo el tramo está situado dentro del término municipal de Picassent. Tiene una longitud de 1200 metros y un carril para cada sentido de circulación

---

### **5.36.- Unidad de Mapa Estratégico CV-425-1**

---

Este tramo va desde la glorieta enlace a la A-3, entre el P.K. 0+000 y el P.K. 3+750, glorieta intersección travesía de Buñol, de la carretera CV-405 con una longitud de 3.750 metros y un carril por cada sentido de circulación

---

### **5.37.- Unidad de Mapa Estratégico CV-505-1**

---

Este tramo va de la CV-43 a la CV-506, del P.K. inicio 0+000 al P.K. final 3+100, incluyendo la rotonda en la intersección con la Avinguda dels Drets Humans de Alzira y el acondicionamiento de la calzada desde el P.K. 2+400 hasta el final del tramo realizado después de los MER del año 2007.

---

### **5.38.- Unidad de Mapa Estratégico CV-505-2**

---

Este tramo va desde el PK 3+100, cruce con la carretera CV-506 en el término municipal de Alzira, hasta el PK 3+450, cruce con la carretera CV-512, de la CV-505 en el término municipal de Polinyá del Xúquer. Tiene una longitud de 350 metros y un carril por cada sentido de circulación.

---

### **5.39.- Unidad de Mapa Estratégico CV-520-2**

---

Este tramo va desde la glorieta de conexión con Almussafes sobre el Barranco Tramusers, PK 2+200 a la glorieta de acceso al casco urbano de Benifaió en el PK 2+400 de la CV-520. Tiene una longitud de 200 metros y tiene un carril por cada sentido de circulación. Toda la UME transcurre por el término municipal de Benifaió y el suelo está calificado como suelo urbano de uso residencial.

---

### **5.40.- Unidad de Mapa Estratégico CV-520-3**

---

Este tramo va desde la glorieta de acceso al caso urbano de Benifaió, PK 2+400 hasta el PK 5+350, justo en el enlace con la A-7. Tiene una longitud de 2.950 metros y un carril por sentido de circulación. Desde el inicio hasta el PK 3+250 (cruce con las vías ferroviarias mediante un paso inferior de la carretera) la UME discurre por suelo urbano de Benifaió, y con edificaciones de carácter residencial de alturas diversas.

---

### **5.41.- Unidad de Mapa Estratégico CV-524-1**

---

Este tramo va desde la glorieta de conexión con la A-7, PK 0+000 hasta el PK 3+350, glorieta acceso casco urbano de Carlet. Tiene una longitud de 3.350 metros y un carril por sentido de circulación. Toda la UME discurre por suelo de uso industrial, no presentando población afectada más que en la parte más cercana del casco urbano

#### **5.42.- Unidad de Mapa Estratégico CV-525-1**

---

Este tramo va desde la glorieta de enlace de la CV-525 con la CV-42 situada en el PK 0+000, hasta la glorieta de conexión de la CV-525 con la CV-522, situada en el PK 2+200 de la CV-525. Tiene una longitud de 2.200 metros y un carril por cada sentido de circulación. Toda la UME transcurre por el término municipal de Algemesí y todo el suelo que atraviesa es suelo no urbanizable, no habiendo ninguna construcción de carácter residencial en la zona y por lo tanto no hay población afectada por niveles sonoros..

#### **5.43.- Unidad de Mapa Estratégico CV-525-2**

---

Este tramo va desde la glorieta de conexión de la CV-525 con la CV-522, situada en el PK 2+200 de la CV-525 hasta el PK 5+310, glorieta de conexión con la A-7. Tiene una longitud de 3.110 metros y un carril por cada sentido de circulación. La UME transcurre por los términos municipales Algemesí, Algemesí y Guadasuar y todo el suelo que atraviesa es suelo no urbanizable, no habiendo ninguna construcción de carácter residencial en la zona y por lo tanto no hay población afectada por niveles sonoros.

#### **5.44.- Unidad de Mapa Estratégico CV-603-1**

---

Este tramo va desde el PK 0+000, glorieta de intersección de la vía de servicio de la N-332a con la CV-603, hasta el PK 1+340 de la CV-603, glorieta intersección con la CV-605 de Cullera a Gandia. Tiene una longitud de 1.340 metros y un carril por cada sentido de circulación, comunicando la población de Tavernes de la Valldigna con la zona de playas.

#### **5.45.- Unidad de Mapa Estratégico CV-670-1**

---

Este tramo va desde el PK 0+000, glorieta de intersección con la carretera del Grao de Gandia, hasta el PK 0+800 de la CV-670, intersección con la CV-671. Tiene una longitud de 800 metros y un carril por cada sentido de circulación. La UME discurre por una zona de usos del suelo no urbanizable del término municipal de Gandia y atraviesa el Rio Serpis y una zona dedicada a una estación de Depuración de aguas residuales. A lo largo del trayecto no hay edificaciones de uso residencial, y la población que se puede ver afectada por los niveles sonoros es la existente en la cercana zona urbana construida entre Gandia y el Grao de Gandia.

#### **5.46.- Unidad de Mapa Estratégico CV-670-2**

---

Este tramo va desde la intersección con la CV-671 al casco urbano de Daimús, entre el P.K. 0+800 y el P.K. 2+200, con una longitud de 1.400 metros, y un carril de circulación por cada sentido. La carretera discurre, en un primer momento, entre campos de cultivo, principalmente naranjos del término municipal de Gandia, posteriormente ya en el término municipal de Daimús pasa junto a varias naves industriales, a ambos márgenes de la carretera, y después atraviesa el casco urbano de Daimús, diferenciando el margen derecho de uso industrial y terciario y el izquierdo de uso residencial.

#### **5.47.- Unidad de Mapa Estratégico CV-670-3**

---

Este tramo va desde el P.K. 2+200 en el casco urbano de Daimús hasta el PK 3+650 de la CV-670, justo en la glorieta de intersección con la CV-673, con una longitud de 1.450 metros, y un carril de circulación por cada sentido. La UME atraviesa los términos municipales de Daimús, Guardamar de la Safor y Miramar.

#### **5.48.- Unidad de Mapa Estratégico CV-670-4**

---

Este tramo va desde el PK 3+650 de la CV-670, justo en la glorieta de intersección con la CV-673 hasta el PK 5+300, con una longitud de 1.650 metros atravesando los términos municipales de Miramar y Piles, y un carril de circulación por cada sentido

#### **5.49.- Unidad de Mapa Estratégico CV-670-5**

---

Este tramo va desde el PK 5+300 a la entrada del casco urbano de Piles hasta el PK 7+620, glorieta en travesía de Oliva, con una longitud de 2.320 metros atravesando el término municipal de Piles y tocando ligeramente el término municipal de Oliva. La UME tiene un carril de circulación por cada sentido.

#### **5.50.- Unidad de Mapa Estratégico CV-671-1**

---

Este tramo va desde el PK 0+800, glorieta intersección Polígono industrial Rafalcaid hasta el PK 1+800, intersección con la CV-670, de la carretera CV-671. La UME tiene con una longitud de 1.000 metros transcurriendo por el término municipal de Gandia y un carril de circulación por cada sentido.

#### **5.51.- Unidad de Mapa Estratégico CV-673-1**

---

Este tramo va desde el PK 0+000, intersección con la N-332 en travesía de Bellreguard hasta el PK 1+900, justo en la glorieta de intersección con la CV-670, de la CV-673. Tiene una longitud de 1.900 metros atravesando el término municipal de Bellreguard, y un carril de circulación por cada sentido.

#### **5.52.- Unidad de Mapa Estratégico CV-680-1**

---

Este tramo comprende un tramo de 1.200 metros entre el P.K. 0+000, glorieta Avenida Raval y Calle Rajolar, hasta el P.K. 1+200, que une los municipios de Gandia y Almoines. La carretera tiene un carril por cada sentido de circulación.

#### **5.53.- Unidad de Mapa Estratégico CV-680-2**

---

Este tramo comprende un tramo de 2.300 metros entre el P.K. 1+200, rotonda de acceso a Polígono industrial Almoines, y el PK 3+500, rotonda de acceso a casco urbano de Beniarjó, de la carretera CV-680 pasando por los términos municipales de Almoines y Beniarjó. La UME tiene un carril por cada sentido de circulación.

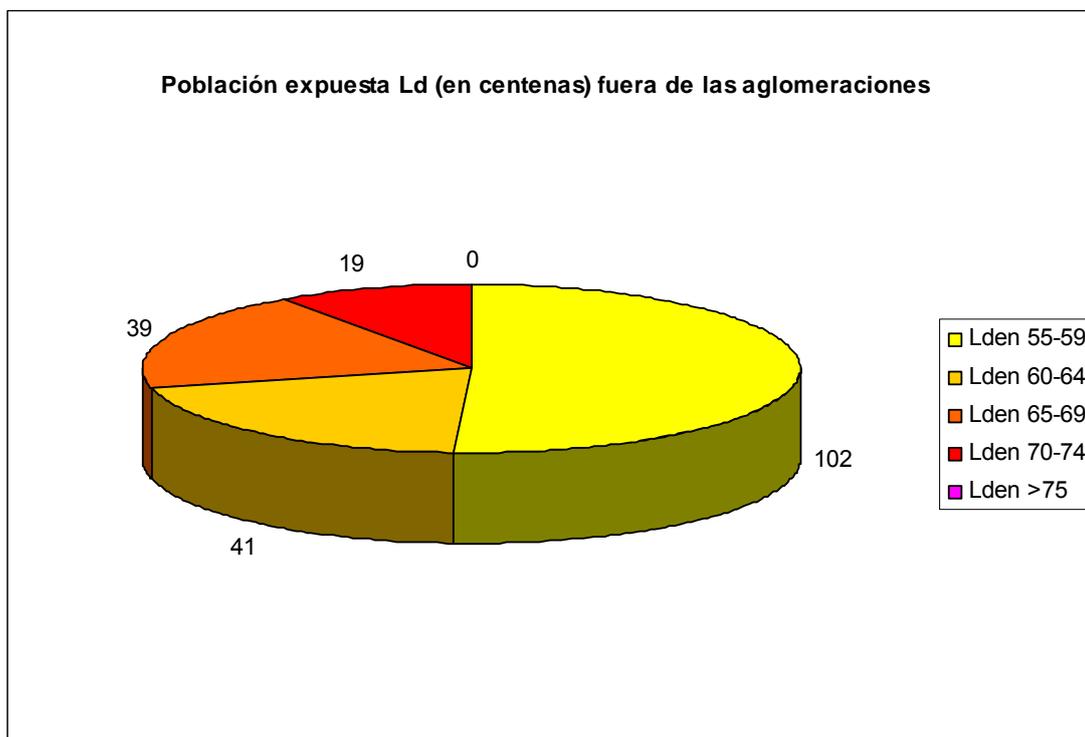
## 6.- RESULTADOS OBTENIDOS DEL ANÁLISIS DE LAS UMES

### 6.1.- Número de personas expuestas fuera de las aglomeraciones para el indicador Ld

Denominación UME	Codigo UME	Población(en centenas) expuesta fuera de la aglomeración a valores Ld				
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75
CV-305-1	C_VAL_46_CV-305-1	0	0	0	0	0
CV-307-1	C_VAL_46_CV-307-1	0	0	0	0	0
CV-308-1	C_VAL_46_CV-308-1	23	3	11	4	0
CV-309-1	C_VAL_46_CV-309-1	0	0	0	0	0
CV-31-1	C_VAL_46_CV-31-1	4	0	0	0	0
CV-310-1	C_VAL_46_CV-310-1	6	2	0	2	0
CV-310-2	C_VAL_46_CV-310-2	0	0	0	0	0
CV-310-3	C_VAL_46_CV-310-3	7	4	1	3	0
CV-310-5	C_VAL_46_CV-310-5	0	0	0	0	0
CV-311-1	C_VAL_46_CV-311-1	0	0	0	0	0
CV-315-1	C_VAL_46_CV-315-1	0	0	0	0	0
CV-315-2	C_VAL_46_CV-315-2	3	0	0	0	0
CV-315-3	C_VAL_46_CV-315-3	5	3	1	5	0
CV-320-1	C_VAL_46_CV-320-1	10	2	0	0	0
CV-320-2	C_VAL_46_CV-320-2	0	0	0	0	0
CV-320-4	C_VAL_46_CV-320-4	0	0	0	0	0
CV-336-1	C_VAL_46_CV-336-1	2	2	1	0	0
CV-336-3	C_VAL_46_CV-336-3	1	1	2	0	0
CV-336-4	C_VAL_46_CV-336-4	6	7	6	2	0
CV-368-1	C_VAL_46_CV-368-1	0	0	0	0	0
CV-368-2	C_VAL_46_CV-368-2	1	0	1	0	0
CV-370-2	C_VAL_46_CV-370-2	3	1	0	0	0
CV-371-1	C_VAL_46_CV-371-1	0	0	0	0	0
CV-374-1	C_VAL_46_CV-374-1	1	0	0	0	0
CV-374-2	C_VAL_46_CV-374-2	2	0	0	0	0
CV-375-1	C_VAL_46_CV-375-1	0	0	0	0	0
CV-378-1	C_VAL_46_CV-378-1	0	0	0	0	0
CV-405-1	C_VAL_46_CV-405-1	1	0	0	0	0
CV-405-2	C_VAL_46_CV-405-2	1	1	0	0	0
CV-405-3	C_VAL_46_CV-405-3	8	0	3	0	0
CV-406-2	C_VAL_46_CV-406-2	1	3	0	0	0
CV-408-1	C_VAL_46_CV-408-1	0	0	1	0	0
CV-409-1	C_VAL_46_CV-409-1	0	0	0	0	0
CV-409-2	C_VAL_46_CV-409-2	0	0	0	0	0
CV-415-1	C_VAL_46_CV-415-1	0	0	0	0	0
CV-425-1	C_VAL_46_CV-425-1	0	0	0	0	0
CV-505-1	C_VAL_46_CV-505-1	0	1	0	0	0
CV-505-2	C_VAL_46_CV-505-2	0	0	0	0	0
CV-520-2	C_VAL_46_CV-520-2	1	0	1	0	0
CV-520-3	C_VAL_46_CV-520-3	8	2	5	1	0

Denominación UME	Codigo UME	Población(en centenas) expuesta fuera de la aglomeración a valores Ld				
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75
CV-524-1	C_VAL_46_CV-524-1	0	1	1	0	0
CV-525-1	C_VAL_46_CV-525-1	0	0	0	0	0
CV-525-2	C_VAL_46_CV-525-2	0	0	0	0	0
CV-603-1	C_VAL_46_CV-603-1	0	0	0	0	0
CV-670-1	C_VAL_46_CV-670-1	0	0	0	0	0
CV-670-2	C_VAL_46_CV-670-2	1	0	0	0	0
CV-670-3	C_VAL_46_CV-670-3	0	0	0	0	0
CV-670-4	C_VAL_46_CV-670-4	1	0	1	0	0
CV-670-5	C_VAL_46_CV-670-5	0	3	1	0	0
CV-671-1	C_VAL_46_CV-671-1	0	0	0	0	0
CV-673-1	C_VAL_46_CV-673-1	1	0	2	0	0
CV-680-1	C_VAL_46_CV-680-1	0	0	0	0	0
CV-680-2	C_VAL_46_CV-680-2	2	1	0	0	0

Analizando el conjunto de todas las UMEs para el indicador Ld se tiene:

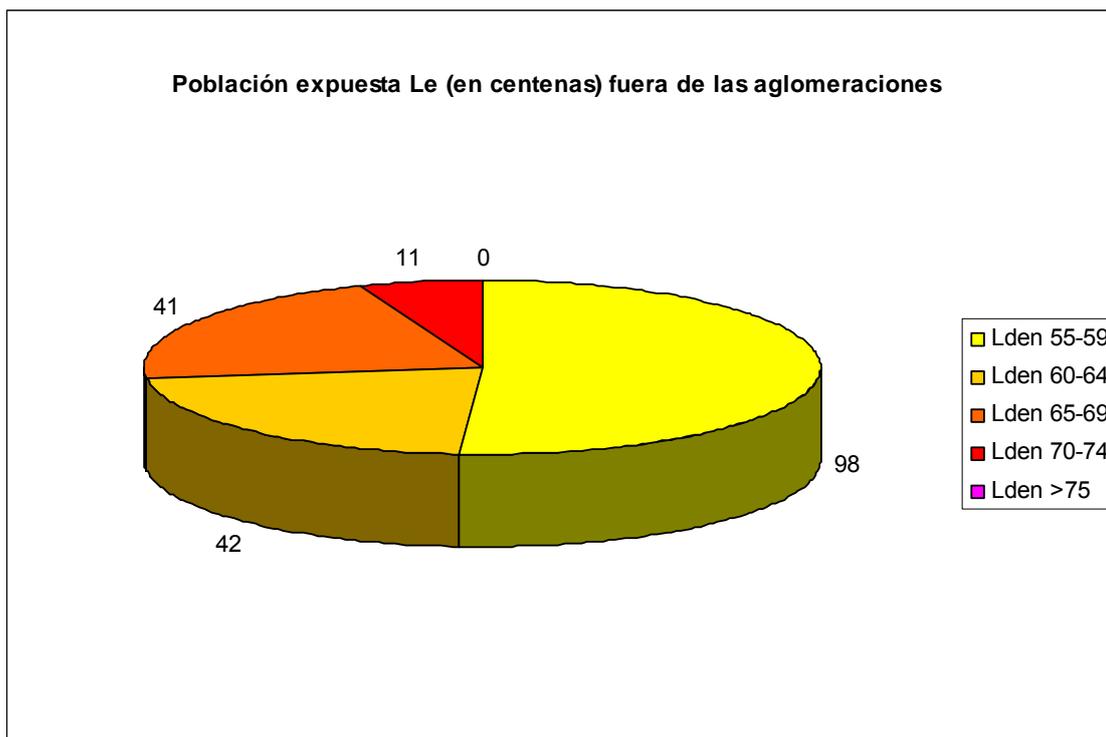


6.2.- Número de personas expuestas fuera de las aglomeraciones para el indicador Le

Denominación UME	Codigo UME	Población(en centenas) expuesta fuera de la aglomeración a valores Le				
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75
CV-305-1	C VAL 46 CV-305-1	0	0	0	0	0
CV-307-1	C VAL 46 CV-307-1	0	0	0	0	0
CV-308-1	C VAL 46 CV-308-1	23	3	11	3	0
CV-309-1	C VAL 46 CV-309-1	0	0	0	0	0
CV-31-1	C VAL 46 CV-31-1	1	3	0	0	0
CV-310-1	C VAL 46 CV-310-1	5	2	2	0	0
CV-310-2	C VAL 46 CV-310-2	0	0	0	0	0
CV-310-3	C VAL 46 CV-310-3	7	4	1	3	0
CV-310-5	C VAL 46 CV-310-5	0	0	0	0	0
CV-311-1	C VAL 46 CV-311-1	0	0	0	0	0
CV-315-1	C VAL 46 CV-315-1	0	0	0	0	0
CV-315-2	C VAL 46 CV-315-2	3	0	0	0	0
CV-315-3	C VAL 46 CV-315-3	4	4	3	2	0
CV-320-1	C VAL 46 CV-320-1	10	2	0	0	0
CV-320-2	C VAL 46 CV-320-2	0	0	0	0	0
CV-320-4	C VAL 46 CV-320-4	0	0	0	0	0
CV-336-1	C VAL 46 CV-336-1	3	0	1	0	0
CV-336-3	C VAL 46 CV-336-3	1	1	2	0	0
CV-336-4	C VAL 46 CV-336-4	6	11	2	2	0
CV-368-1	C VAL 46 CV-368-1	0	0	0	0	0
CV-368-2	C VAL 46 CV-368-2	1	0	0	0	0
CV-370-2	C VAL 46 CV-370-2	3	1	0	0	0
CV-371-1	C VAL 46 CV-371-1	0	0	0	0	0
CV-374-1	C VAL 46 CV-374-1	0	0	0	0	0
CV-374-2	C VAL 46 CV-374-2	0	0	0	0	0
CV-375-1	C VAL 46 CV-375-1	2	0	0	0	0
CV-378-1	C VAL 46 CV-378-1	0	0	0	0	0
CV-405-1	C VAL 46 CV-405-1	1	0	0	0	0
CV-405-2	C VAL 46 CV-405-2	1	1	0	0	0
CV-405-3	C VAL 46 CV-405-3	8	0	3	0	0
CV-406-2	C VAL 46 CV-406-2	2	1	3	0	0
CV-408-1	C VAL 46 CV-408-1	0	0	1	0	0
CV-409-1	C VAL 46 CV-409-1	0	0	0	0	0
CV-409-2	C VAL 46 CV-409-2	0	0	0	0	0
CV-415-1	C VAL 46 CV-415-1	0	0	0	0	0
CV-425-1	C VAL 46 CV-425-1	0	0	0	0	0
CV-505-1	C VAL 46 CV-505-1	1	0	0	0	0
CV-505-2	C VAL 46 CV-505-2	0	0	0	0	0
CV-520-2	C VAL 46 CV-520-2	1	0	1	0	0
CV-520-3	C VAL 46 CV-520-3	7	2	5	0	0
CV-524-1	C VAL 46 CV-524-1	0	2	0	0	0
CV-525-1	C VAL 46 CV-525-1	0	0	0	0	0

Denominación UME	Codigo UME	Población(en centenas) expuesta fuera de la aglomeración a valores Le				
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75
CV-525-2	C_VAL_46_CV-525-2	0	0	0	0	0
CV-603-1	C_VAL_46_CV-603-1	0	0	0	0	0
CV-670-1	C_VAL_46_CV-670-1	0	0	0	0	0
CV-670-2	C_VAL_46_CV-670-2	1	0	0	0	0
CV-670-3	C_VAL_46_CV-670-3	0	0	0	0	0
CV-670-4	C_VAL_46_CV-670-4	1	0	1	0	0
CV-670-5	C_VAL_46_CV-670-5	3	1	0	0	0
CV-671-1	C_VAL_46_CV-671-1	0	0	0	0	0
CV-673-1	C_VAL_46_CV-673-1	1	0	2	0	0
CV-680-1	C_VAL_46_CV-680-1	0	0	0	0	0
CV-680-2	C_VAL_46_CV-680-2	2	1	0	0	0

Analizando el conjunto de todas las UMEs para el indicador Le se tiene:

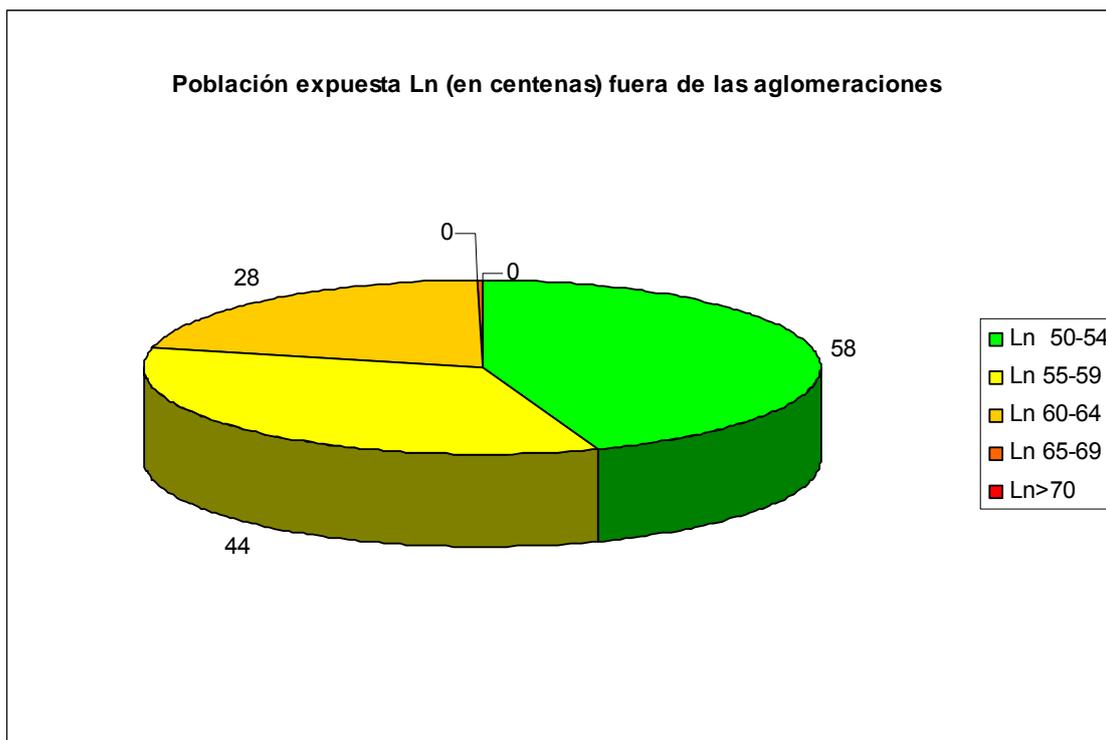


6.3.- Número de personas expuestas fuera de las aglomeraciones para el indicador Ln

Denominación UME	Codigo UME	Población(en centenas) expuesta fuera de la aglomeración a valores Ln				
		50-54	55-59	60-64	65-69	>70
CV-305-1	C VAL 46 CV-305-1	0	0	0	0	0
CV-307-1	C VAL 46 CV-307-1	0	0	0	0	0
CV-308-1	C VAL 46 CV-308-1	10	10	6	0	0
CV-309-1	C VAL 46 CV-309-1	0	0	0	0	0
CV-31-1	C VAL 46 CV-31-1	4	0	0	0	0
CV-310-1	C VAL 46 CV-310-1	2	0	2	0	0
CV-310-2	C VAL 46 CV-310-2	0	0	0	0	0
CV-310-3	C VAL 46 CV-310-3	2	3	4	0	0
CV-310-5	C VAL 46 CV-310-5	0	0	0	0	0
CV-311-1	C VAL 46 CV-311-1	0	0	0	0	0
CV-315-1	C VAL 46 CV-315-1	0	0	0	0	0
CV-315-2	C VAL 46 CV-315-2	0	0	0	0	0
CV-315-3	C VAL 46 CV-315-3	4	1	5	0	0
CV-320-1	C VAL 46 CV-320-1	9	2	0	0	0
CV-320-2	C VAL 46 CV-320-2	0	0	0	0	0
CV-320-4	C VAL 46 CV-320-4	0	0	0	0	0
CV-336-1	C VAL 46 CV-336-1	0	1	0	0	0
CV-336-3	C VAL 46 CV-336-3	1	2	0	0	0
CV-336-4	C VAL 46 CV-336-4	7	7	2	0	0
CV-368-1	C VAL 46 CV-368-1	0	0	0	0	0
CV-368-2	C VAL 46 CV-368-2	1	1	0	0	0
CV-370-2	C VAL 46 CV-370-2	2	1	0	0	0
CV-371-1	C VAL 46 CV-371-1	0	0	0	0	0
CV-374-1	C VAL 46 CV-374-1	0	0	0	0	0
CV-374-2	C VAL 46 CV-374-2	0	0	0	0	0
CV-375-1	C VAL 46 CV-375-1	0	0	0	0	0
CV-378-1	C VAL 46 CV-378-1	0	0	0	0	0
CV-405-1	C VAL 46 CV-405-1	0	0	0	0	0
CV-405-2	C VAL 46 CV-405-2	1	1	0	0	0
CV-405-3	C VAL 46 CV-405-3	1	1	2	0	0
CV-406-2	C VAL 46 CV-406-2	1	3	0	0	0
CV-408-1	C VAL 46 CV-408-1	0	0	1	0	0
CV-409-1	C VAL 46 CV-409-1	0	0	0	0	0
CV-409-2	C VAL 46 CV-409-2	0	0	0	0	0
CV-415-1	C VAL 46 CV-415-1	0	0	0	0	0
CV-425-1	C VAL 46 CV-425-1	0	0	0	0	0
CV-505-1	C VAL 46 CV-505-1	1	0	0	0	0
CV-505-2	C VAL 46 CV-505-2	0	0	0	0	0
CV-520-2	C VAL 46 CV-520-2	0	0	0	0	0
CV-520-3	C VAL 46 CV-520-3	7	2	4	0	0
CV-524-1	C VAL 46 CV-524-1	0	2	0	0	0
CV-525-1	C VAL 46 CV-525-1	0	0	0	0	0

Denominación UME	Codigo UME	Población(en centenas) expuesta fuera de la aglomeración a valores Ln				
		50-54	55-59	60-64	65-69	>70
CV-525-2	C_VAL_46_CV-525-2	0	0	0	0	0
CV-603-1	C_VAL_46_CV-603-1	0	0	0	0	0
CV-670-1	C_VAL_46_CV-670-1	0	0	0	0	0
CV-670-2	C_VAL_46_CV-670-2	1	0	0	0	0
CV-670-3	C_VAL_46_CV-670-3	0	0	0	0	0
CV-670-4	C_VAL_46_CV-670-4	1	0	1	0	0
CV-670-5	C_VAL_46_CV-670-5	0	3	0	0	0
CV-671-1	C_VAL_46_CV-671-1	0	0	0	0	0
CV-673-1	C_VAL_46_CV-673-1	0	2	0	0	0
CV-680-1	C_VAL_46_CV-680-1	0	0	0	0	0
CV-680-2	C_VAL_46_CV-680-2	1	1	0	0	0

Analizando el conjunto de todas las UMEs para el indicador Ln se tiene:

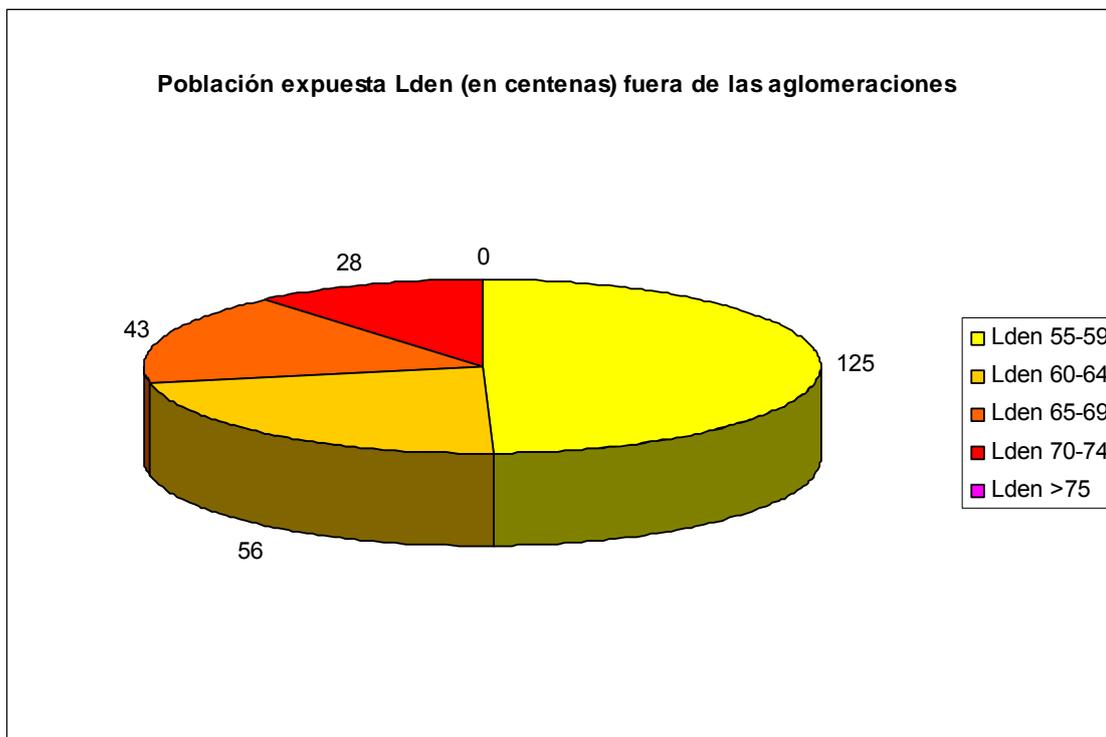


6.4.- Número de personas expuestas fuera de las aglomeraciones para el indicador Lden

Denominación UME	Codigo UME	Población(en centenas) expuesta fuera de la aglomeración a valores Lden				
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75
CV-305-1	C VAL 46 CV-305-1	0	0	0	0	0
CV-307-1	C VAL 46 CV-307-1	0	0	0	0	0
CV-308-1	C VAL 46 CV-308-1	21	10	9	6	0
CV-309-1	C VAL 46 CV-309-1	0	0	0	0	0
CV-31-1	C VAL 46 CV-31-1	2	4	0	0	0
CV-310-1	C VAL 46 CV-310-1	6	2	0	2	0
CV-310-2	C VAL 46 CV-310-2	0	0	0	0	0
CV-310-3	C VAL 46 CV-310-3	9	2	3	4	0
CV-310-5	C VAL 46 CV-310-5	0	0	0	0	0
CV-311-1	C VAL 46 CV-311-1	0	0	0	0	0
CV-315-1	C VAL 46 CV-315-1	0	0	0	0	0
CV-315-2	C VAL 46 CV-315-2	3	0	0	0	0
CV-315-3	C VAL 46 CV-315-3	7	4	1	5	0
CV-320-1	C VAL 46 CV-320-1	15	10	1	0	0
CV-320-2	C VAL 46 CV-320-2	1	0	0	0	0
CV-320-4	C VAL 46 CV-320-4	0	0	0	0	0
CV-336-1	C VAL 46 CV-336-1	1	3	1	0	0
CV-336-3	C VAL 46 CV-336-3	1	1	2	0	0
CV-336-4	C VAL 46 CV-336-4	6	5	9	2	0
CV-368-1	C VAL 46 CV-368-1	1	0	0	0	0
CV-368-2	C VAL 46 CV-368-2	1	1	1	0	0
CV-370-2	C VAL 46 CV-370-2	6	1	1	0	0
CV-371-1	C VAL 46 CV-371-1	0	0	0	0	0
CV-374-1	C VAL 46 CV-374-1	1	0	0	0	0
CV-374-2	C VAL 46 CV-374-2	2	0	0	0	0
CV-375-1	C VAL 46 CV-375-1	3	0	0	0	0
CV-378-1	C VAL 46 CV-378-1	0	0	0	0	0
CV-405-1	C VAL 46 CV-405-1	2	0	0	0	0
CV-405-2	C VAL 46 CV-405-2	1	1	0	0	0
CV-405-3	C VAL 46 CV-405-3	8	1	1	2	0
CV-406-2	C VAL 46 CV-406-2	2	1	3	0	0
CV-408-1	C VAL 46 CV-408-1	3	0	1	0	0
CV-409-1	C VAL 46 CV-409-1	0	0	0	0	0
CV-409-2	C VAL 46 CV-409-2	0	0	0	0	0
CV-415-1	C VAL 46 CV-415-1	0	0	0	0	0
CV-425-1	C VAL 46 CV-425-1	0	0	0	0	0
CV-505-1	C VAL 46 CV-505-1	2	1	0	0	0
CV-505-2	C VAL 46 CV-505-2	0	0	0	0	0
CV-520-2	C VAL 46 CV-520-2	1	1	0	0	0
CV-520-3	C VAL 46 CV-520-3	8	2	2	4	0
CV-524-1	C VAL 46 CV-524-1	0	0	2	0	0

Denominación UME	Codigo UME	Población(en centenas) expuesta fuera de la aglomeración a valores Lden				
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75
CV-525-1	C_VAL_46_CV-525-1	0	0	0	0	0
CV-525-2	C_VAL_46_CV-525-2	0	0	0	0	0
CV-603-1	C_VAL_46_CV-603-1	0	0	0	0	0
CV-670-1	C_VAL_46_CV-670-1	0	0	0	0	0
CV-670-2	C_VAL_46_CV-670-2	1	1	0	0	0
CV-670-3	C_VAL_46_CV-670-3	0	0	0	0	0
CV-670-4	C_VAL_46_CV-670-4	2	1	0	1	0
CV-670-5	C_VAL_46_CV-670-5	0	3	1	0	0
CV-671-1	C_VAL_46_CV-671-1	0	0	0	0	0
CV-673-1	C_VAL_46_CV-673-1	2	1	2	0	0
CV-680-1	C_VAL_46_CV-680-1	1	0	0	0	0
CV-680-2	C_VAL_46_CV-680-2	3	1	1	0	0

Analizando el conjunto de todas las UMEs para el indicador Lden se tiene:

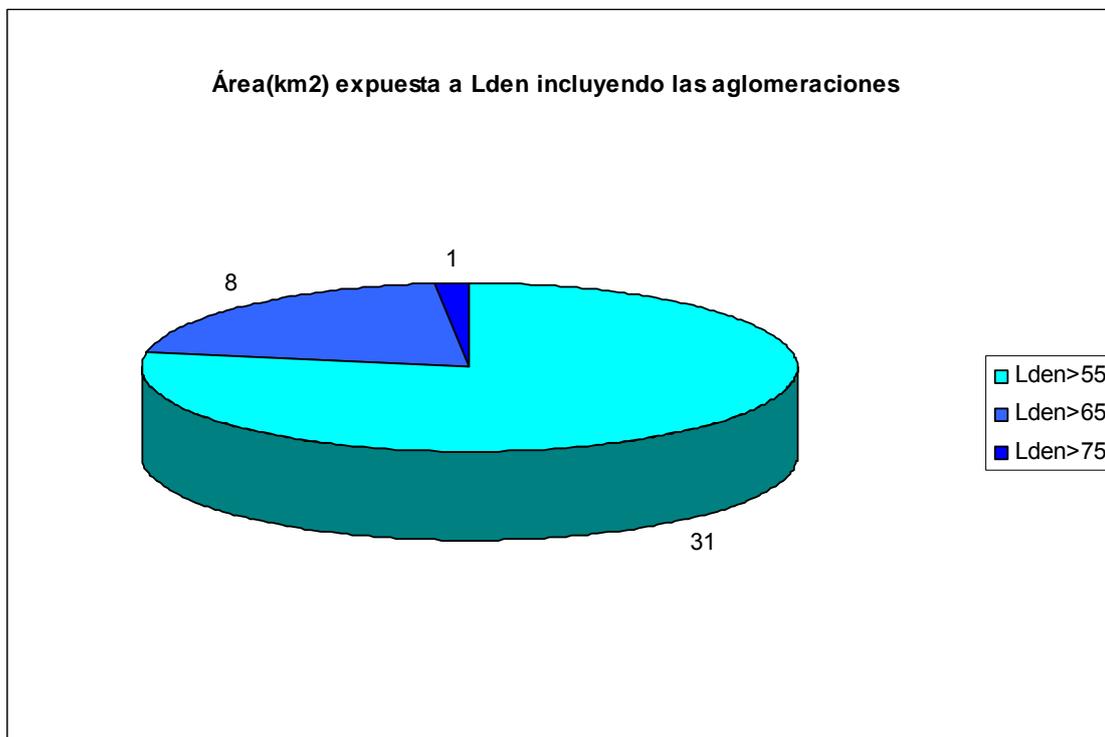


### 6.5.- Área (en Km<sup>2</sup>) expuesta incluyendo las aglomeraciones a niveles Lden

Denominación UME	Codigo UME	Área(en km <sup>2</sup> ) incluyendo las aglomeraciones expuesta a niveles Lden		
		>55	>65	>75
CV-305-1	C_VAL_46_CV-305-1	1	0	0
CV-307-1	C_VAL_46_CV-307-1	0	0	0
CV-308-1	C_VAL_46_CV-308-1	0	0	0
CV-309-1	C_VAL_46_CV-309-1	3	1	0
CV-31-1	C_VAL_46_CV-31-1	0	0	0
CV-310-1	C_VAL_46_CV-310-1	1	0	0
CV-310-2	C_VAL_46_CV-310-2	1	0	0
CV-310-3	C_VAL_46_CV-310-3	1	0	0
CV-310-5	C_VAL_46_CV-310-5	0	0	0
CV-311-1	C_VAL_46_CV-311-1	0	0	0
CV-315-1	C_VAL_46_CV-315-1	1	0	0
CV-315-2	C_VAL_46_CV-315-2	1	0	0
CV-315-3	C_VAL_46_CV-315-3	1	0	0
CV-320-1	C_VAL_46_CV-320-1	1	0	0
CV-320-2	C_VAL_46_CV-320-2	1	0	0
CV-320-4	C_VAL_46_CV-320-4	0	0	0
CV-336-1	C_VAL_46_CV-336-1	0	0	0
CV-336-3	C_VAL_46_CV-336-3	0	0	0
CV-336-4	C_VAL_46_CV-336-4	1	0	0
CV-368-1	C_VAL_46_CV-368-1	0	0	0
CV-368-2	C_VAL_46_CV-368-2	1	0	0
CV-370-2	C_VAL_46_CV-370-2	2	1	0
CV-371-1	C_VAL_46_CV-371-1	0	0	0
CV-374-1	C_VAL_46_CV-374-1	0	0	0
CV-374-2	C_VAL_46_CV-374-2	1	0	0
CV-375-1	C_VAL_46_CV-375-1	0	0	0
CV-378-1	C_VAL_46_CV-378-1	0	0	0
CV-405-1	C_VAL_46_CV-405-1	1	0	0
CV-405-2	C_VAL_46_CV-405-2	2	0	0
CV-405-3	C_VAL_46_CV-405-3	1	0	0
CV-406-2	C_VAL_46_CV-406-2	0	0	0
CV-408-1	C_VAL_46_CV-408-1	0	0	0
CV-409-1	C_VAL_46_CV-409-1	0	0	0
CV-409-2	C_VAL_46_CV-409-2	0	0	0
CV-415-1	C_VAL_46_CV-415-1	0	0	0
CV-425-1	C_VAL_46_CV-425-1	1	0	0
CV-505-1	C_VAL_46_CV-505-1	1	0	0
CV-505-2	C_VAL_46_CV-505-2	0	0	0
CV-520-2	C_VAL_46_CV-520-2	0	0	0
CV-520-3	C_VAL_46_CV-520-3	0	0	0
CV-524-1	C_VAL_46_CV-524-1	1	0	0

Denominación UME	Codigo UME	Área(en km <sup>2</sup> ) incluyendo las aglomeraciones expuesta a niveles Lden		
		>55	>65	>75
CV-525-1	C_VAL_46_CV-525-1	1	0	0
CV-525-2	C_VAL_46_CV-525-2	1	0	0
CV-603-1	C_VAL_46_CV-603-1	0	0	0
CV-670-1	C_VAL_46_CV-670-1	0	0	0
CV-670-2	C_VAL_46_CV-670-2	0	0	0
CV-670-3	C_VAL_46_CV-670-3	0	0	0
CV-670-4	C_VAL_46_CV-670-4	0	0	0
CV-670-5	C_VAL_46_CV-670-5	0	0	0
CV-671-1	C_VAL_46_CV-671-1	0	0	0
CV-673-1	C_VAL_46_CV-673-1	0	0	0
CV-680-1	C_VAL_46_CV-680-1	0	0	0
CV-680-2	C_VAL_46_CV-680-2	1	0	0

Analizando el conjunto de todas las UMEs para el Área expuesta se tiene:

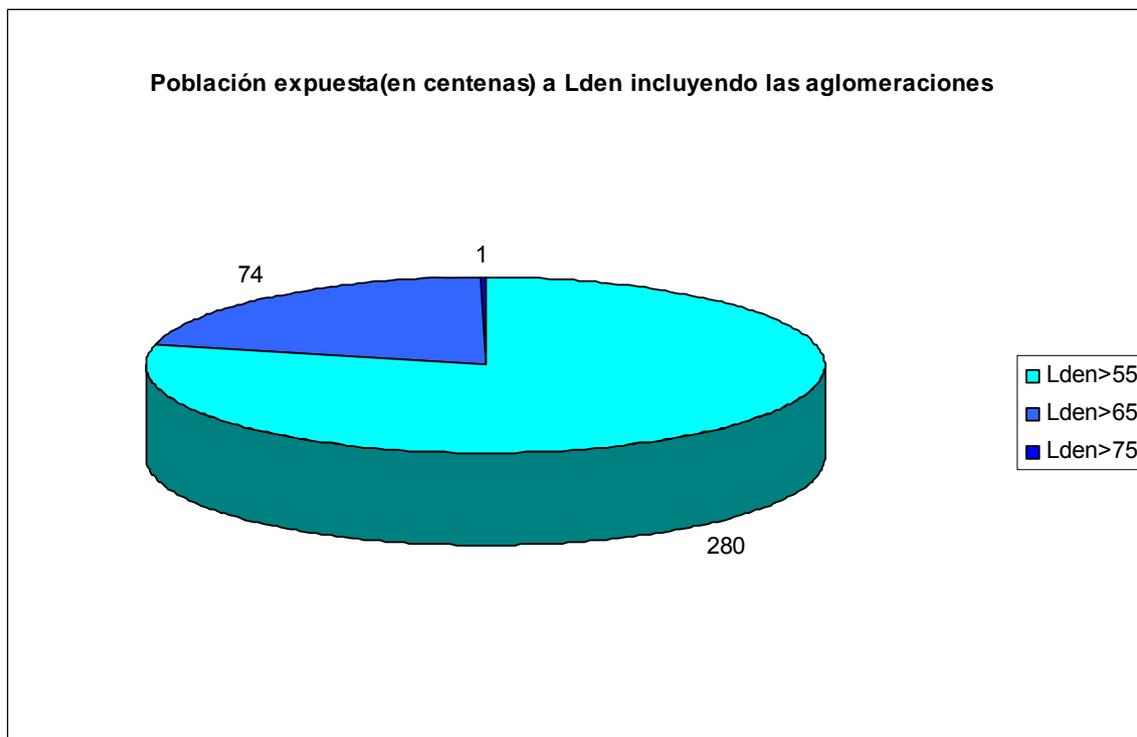


**6.6.- Población expuesta (en centenas) incluyendo las aglomeraciones a niveles Lden**

Denominación UME	Codigo UME	Población expuesta(en centenas) incluyendo las aglomeraciones expuesta a niveles Lden		
		>55	>65	>75
CV-305-1	C_VAL_46_CV-305-1	0	0	0
CV-307-1	C_VAL_46_CV-307-1	0	0	0
CV-308-1	C_VAL_46_CV-308-1	50	17	0
CV-309-1	C_VAL_46_CV-309-1	0	0	0
CV-31-1	C_VAL_46_CV-31-1	7	0	0
CV-310-1	C_VAL_46_CV-310-1	10	2	0
CV-310-2	C_VAL_46_CV-310-2	4	0	0
CV-310-3	C_VAL_46_CV-310-3	11	6	0
CV-310-5	C_VAL_46_CV-310-5	1	0	0
CV-311-1	C_VAL_46_CV-311-1	0	0	0
CV-315-1	C_VAL_46_CV-315-1	4	1	0
CV-315-2	C_VAL_46_CV-315-2	28	2	0
CV-315-3	C_VAL_46_CV-315-3	17	6	0
CV-320-1	C_VAL_46_CV-320-1	25	1	0
CV-320-2	C_VAL_46_CV-320-2	1	0	0
CV-320-4	C_VAL_46_CV-320-4	0	0	0
CV-336-1	C_VAL_46_CV-336-1	5	1	0
CV-336-3	C_VAL_46_CV-336-3	5	2	0
CV-336-4	C_VAL_46_CV-336-4	23	12	0
CV-368-1	C_VAL_46_CV-368-1	2	0	0
CV-368-2	C_VAL_46_CV-368-2	2	1	0
CV-370-2	C_VAL_46_CV-370-2	8	1	0
CV-371-1	C_VAL_46_CV-371-1	0	0	0
CV-374-1	C_VAL_46_CV-374-1	1	0	0
CV-374-2	C_VAL_46_CV-374-2	2	0	0
CV-375-1	C_VAL_46_CV-375-1	4	0	0
CV-378-1	C_VAL_46_CV-378-1	0	0	0
CV-405-1	C_VAL_46_CV-405-1	3	0	0
CV-405-2	C_VAL_46_CV-405-2	2	0	0
CV-405-3	C_VAL_46_CV-405-3	12	3	0
CV-406-2	C_VAL_46_CV-406-2	6	3	0
CV-408-1	C_VAL_46_CV-408-1	4	1	0
CV-409-1	C_VAL_46_CV-409-1	0	0	0
CV-409-2	C_VAL_46_CV-409-2	0	0	0
CV-415-1	C_VAL_46_CV-415-1	0	0	0
CV-425-1	C_VAL_46_CV-425-1	0	0	0
CV-505-1	C_VAL_46_CV-505-1	4	0	0
CV-505-2	C_VAL_46_CV-505-2	0	0	0
CV-520-2	C_VAL_46_CV-520-2	2	1	0
CV-520-3	C_VAL_46_CV-520-3	16	6	0
CV-524-1	C_VAL_46_CV-524-1	2	2	0

Denominación UME	Codigo UME	Población expuesta(en centenas) incluyendo las aglomeraciones expuesta a niveles Lden		
		>55	>65	>75
CV-525-1	C_VAL_46_CV-525-1	0	0	0
CV-525-2	C_VAL_46_CV-525-2	0	0	0
CV-603-1	C_VAL_46_CV-603-1	0	0	0
CV-670-1	C_VAL_46_CV-670-1	0	0	0
CV-670-2	C_VAL_46_CV-670-2	2	0	0
CV-670-3	C_VAL_46_CV-670-3	0	0	0
CV-670-4	C_VAL_46_CV-670-4	3	1	0
CV-670-5	C_VAL_46_CV-670-5	4	1	0
CV-671-1	C_VAL_46_CV-671-1	0	0	0
CV-673-1	C_VAL_46_CV-673-1	4	2	0
CV-680-1	C_VAL_46_CV-680-1	2	0	0
CV-680-2	C_VAL_46_CV-680-2	5	1	0

Analizando el conjunto de todas las UMEs para la Población expuesta se tiene:

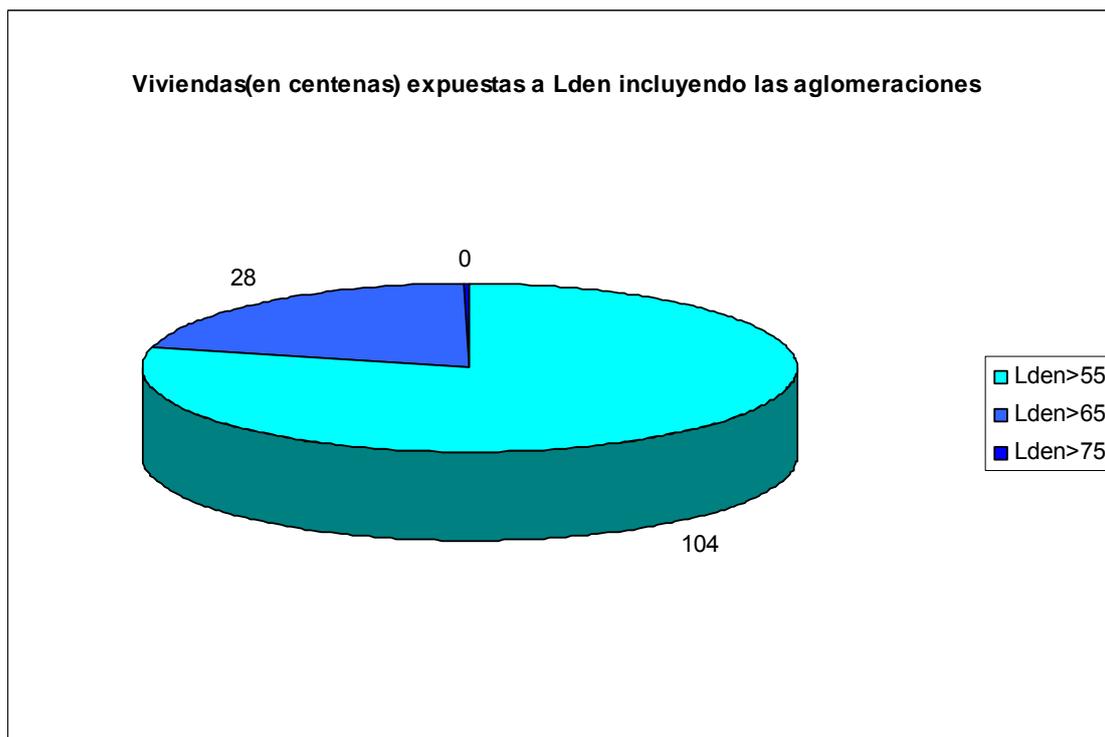


6.7.- Viviendas expuestas (en centenas) incluyendo las aglomeraciones a niveles Lden

Denominación UME	Codigo UME	Viviendas expuestas(en centenas) incluyendo las aglomeraciones expuesta a niveles Lden		
		>55	>65	>75
CV-305-1	C_VAL_46_CV-305-1	0	0	0
CV-307-1	C_VAL_46_CV-307-1	0	0	0
CV-308-1	C_VAL_46_CV-308-1	18	6	0
CV-309-1	C_VAL_46_CV-309-1	0	0	0
CV-31-1	C_VAL_46_CV-31-1	2	0	0
CV-310-1	C_VAL_46_CV-310-1	4	1	0
CV-310-2	C_VAL_46_CV-310-2	1	0	0
CV-310-3	C_VAL_46_CV-310-3	4	2	0
CV-310-5	C_VAL_46_CV-310-5	0	0	0
CV-311-1	C_VAL_46_CV-311-1	0	0	0
CV-315-1	C_VAL_46_CV-315-1	1	0	0
CV-315-2	C_VAL_46_CV-315-2	10	1	0
CV-315-3	C_VAL_46_CV-315-3	6	2	0
CV-320-1	C_VAL_46_CV-320-1	9	0	0
CV-320-2	C_VAL_46_CV-320-2	0	0	0
CV-320-4	C_VAL_46_CV-320-4	0	0	0
CV-336-1	C_VAL_46_CV-336-1	2	0	0
CV-336-3	C_VAL_46_CV-336-3	2	1	0
CV-336-4	C_VAL_46_CV-336-4	8	4	0
CV-368-1	C_VAL_46_CV-368-1	1	0	0
CV-368-2	C_VAL_46_CV-368-2	1	0	0
CV-370-2	C_VAL_46_CV-370-2	3	0	0
CV-371-1	C_VAL_46_CV-371-1	0	0	0
CV-374-1	C_VAL_46_CV-374-1	0	0	0
CV-374-2	C_VAL_46_CV-374-2	1	0	0
CV-375-1	C_VAL_46_CV-375-1	1	0	0
CV-378-1	C_VAL_46_CV-378-1	0	0	0
CV-405-1	C_VAL_46_CV-405-1	1	0	0
CV-405-2	C_VAL_46_CV-405-2	1	0	0
CV-405-3	C_VAL_46_CV-405-3	4	1	0
CV-406-2	C_VAL_46_CV-406-2	2	1	0
CV-408-1	C_VAL_46_CV-408-1	1	0	0
CV-409-1	C_VAL_46_CV-409-1	0	0	0
CV-409-2	C_VAL_46_CV-409-2	0	0	0
CV-415-1	C_VAL_46_CV-415-1	0	0	0
CV-425-1	C_VAL_46_CV-425-1	0	0	0
CV-505-1	C_VAL_46_CV-505-1	1	0	0
CV-505-2	C_VAL_46_CV-505-2	0	0	0
CV-520-2	C_VAL_46_CV-520-2	1	0	0
CV-520-3	C_VAL_46_CV-520-3	6	2	0
CV-524-1	C_VAL_46_CV-524-1	1	1	0
CV-525-1	C_VAL_46_CV-525-1	0	0	0

Denominación UME	Codigo UME	Viviendas expuestas(en centenas) incluyendo las aglomeraciones expuesta a niveles Lden		
		>55	>65	>75
CV-525-2	C_VAL_46_CV-525-2	0	0	0
CV-603-1	C_VAL_46_CV-603-1	0	0	0
CV-670-1	C_VAL_46_CV-670-1	0	0	0
CV-670-2	C_VAL_46_CV-670-2	1	0	0
CV-670-3	C_VAL_46_CV-670-3	0	0	0
CV-670-4	C_VAL_46_CV-670-4	1	0	0
CV-670-5	C_VAL_46_CV-670-5	1	0	0
CV-671-1	C_VAL_46_CV-671-1	0	0	0
CV-673-1	C_VAL_46_CV-673-1	2	1	0
CV-680-1	C_VAL_46_CV-680-1	1	0	0
CV-680-2	C_VAL_46_CV-680-2	2	0	0

Analizando el conjunto de todas las UMEs para las Viviendas expuestas se tiene



## 7.- RESUMEN PLAN DE ACCIÓN

---

Con el objetivo de dar cumplimiento a la normativa nacional, la Diputación de Valencia, a través del Área de Carreteras, finalizó con fecha de Mayo de 2007 los trabajos de redacción de los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la Diputación de Valencia. Tras la redacción del estudio, este fue sometido al preceptivo procedimiento de Información Pública, y durante el periodo de un mes de la información pública no se recogió, ninguna alegación al documento.

Después de todos estos pasos, y tras la aprobación definitiva de los MER en Junio de 2007, se procedió a la actualización de los mismos y a la elaboración del Plan de Acción. Debido a los cambios sufridos en las Unidades de Mapa Estratégico (UME's) desde el momento de la realización de los MER (año 2007) y la elaboración del Plan de Acción (año 2010), se decidió realizar un recalcuro de las mismas, con objeto de conseguir un Plan de Acción lo más cercano a la realidad actual.

En el año 2012 se han desarrollado los trabajos correspondientes a los Mapas Estratégicos de Ruido de la Segunda Fase de las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras de la Diputación de Valencia, mediante los cuales se pretende realizar un diagnóstico de la situación acústica de aquellas carreteras que superaron los 3.000.000 de desplazamientos durante el año 2011, aquí se incluyen las UME's correspondientes a los MER de 2007 en las que se han superado los 6.000.000 de desplazamientos durante 2011.

El Plan de Acción es un instrumento que constituye una herramienta de planificación y gestión cuyo objetivo principal es encauzar las actuaciones propuestas en el mismo de manera que su financiación y ejecución pueda llevarse a cabo de manera coordinada, estableciéndose para ello una priorización de dichas actuaciones. Se trata de un documento que constituye una guía destinada a detectar en qué zonas es necesario actuar, desde el punto de vista de la calidad acústica, al objeto de determinar las actuaciones más prioritarias, para así plantear propuestas de posibles soluciones, las cuales deberán ser desarrolladas posteriormente en futuros proyectos de construcción, los cuales tendrán la obligación de definir, estudiar, desarrollar y calcular de manera más concisa y detallada todas las soluciones incluidas en el Plan de Acción.

La realización del Plan de Acción se enmarca dentro de la aplicación del desarrollo reglamentario de la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido, que traspone al ordenamiento jurídico español la Directiva Europea 2002/49/CE de Junio, sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental. Por lo tanto, las administraciones implicadas deben entender el Plan de Acción como una herramienta de trabajo previa al desarrollo futuro de las medidas correctoras planteadas sobre las zonas más relevantes. El contenido del Plan de Acción redactado cumple con los requisitos mínimos que establece el "Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental" y que se encuentran recogidos en su anexo V: requisitos mínimos de los Planes de Acción.

:

Una vez planteadas las soluciones, a continuación se describen los criterios técnicos que se han establecido para seleccionar las zonas donde es eficaz la ubicación de las pantallas acústicas y las zonas donde para reducir los niveles de ruido se requiere de una solución compleja (elaboración de un plan zonal específico). Es importante destacar que para la propuesta de ambas soluciones, se han considerado las edificaciones más sensibles al ruido, es decir, las edificaciones de carácter residencial, docente y sanitario. A continuación, se citan los criterios técnicos establecidos para las dos soluciones planteadas en el Plan de Acción:

**Criterios para la selección de zonas que requieren una solución compleja**

- Zonas en las que la instalación de una pantalla acústica (medida correctora más eficaz) no es posible técnicamente o su eficacia es muy baja.
- Zonas en las que las viviendas están muy cerca de la carretera y ésta sirve de acceso a las propias viviendas
- Zonas en las que no es posible implantar una reducción de la velocidad de circulación de los vehículos a motor
- Zonas en las que para alcanzar el objetivo de calidad acústica que establece la normativa es necesario la realización de un plan zonal específico

**Criterios para la ubicación de las pantallas acústicas**

- Viabilidad técnica: Se evalúa la posibilidad real de construcción del apantallamiento, habiéndose desestimado la propuesta de pantallas en los casos en que no exista suficiente espacio o cuando el receptor esté en una cota muy superior a la vía.
- Población afectada: Se trata de un criterio cuantitativo para establecer cuáles son las zonas más importantes, es decir las que poseen una densidad de población elevada. No obstante se ha incluido zonas con menor población afectada debido a la singularidad de la zona, la presencia de edificaciones docentes y hospitalarias o su carácter de núcleo urbano.

En la siguiente página se muestra una tabla con las propuestas de actuación planteadas para las distintas zonas de conflicto, tanto las correspondientes a pantallas acústicas como las correspondientes a las actuaciones englobadas bajo el nombre de soluciones complejas.

UME	Longitud (km)	Conflicto	Margen	Propuesta
CV-320	1,7	Colegio Maestro Tarazona próximo a la carretera y a nivel de plataforma	Derecho	Barrera acústica 1
		Viviendas residenciales en el tramo final, muy próximas a la carretera y a nivel de la plataforma	Derecho	Barrera acústica 2

UME	Longitud (km)	Conflicto	Margen	Propuesta
CV-31A	0,4	Viviendas residenciales en el tramo final, muy próximas a la carretera y por encima de la plataforma	Derecho	Barrera acústica 3
		Viviendas residenciales dispersas en el tramo final, próximas a la carretera y a nivel de la plataforma	Izquierdo	Barrera acústica 4
CV-31B	0,6	Viviendas de baja altura situadas en todo el trazado, próximas a la carretera y a nivel de la plataforma	Derecho	Soluciones Complejas
		Zona docente, EPLA, situada al final del tramo, próxima a la carretera y a nivel de la plataforma	Izquierdo	Soluciones Complejas
CV-336	1,9	Travesía urbana de San Antonio de Benagéber y L'Eliana	Derecho/Izquierdo	Soluciones Complejas
CV-368	2,8	Zona docente Escuela 2 en el tramo final junto a la A-7, situada a nivel inferior a la plataforma.	Izquierdo	Barrera acústica 5
		Zona residencial de la Canyada, muy próximas a la carretera y a nivel de la plataforma	Izquierdo	Soluciones Complejas
CV-370	6,0	Zona sanitario/docente IVADIS Residencia Manises en el tramo inicial junto a la A-7, situada a nivel de plataforma.	Izquierdo	Barrera acústica 6
		Zona residencial del ámbito de la calle del Trébol en el tramo inicial junto a la A-7, situada a nivel de plataforma.	Derecho	Barrera acústica 7
		Zona residencial con poca densidad de viviendas, en la zona del Club de Tenis	Derecho	Barrera acústica 8
		Zona residencial existente, en la zona del Club de Tenis.	Izquierdo	Barrera acústica 9
		Zona residencial en el P.K.8+700	Derecho	Barrera acústica 10
		Zona residencial en acceso a la urbanización Valencia la Vella	Derecho	Barrera acústica 11
		Zona residencial en el tramo final junto a la urbanización Masia de Traver.	Derecho	Barrera acústica 12
		Zona de la urbanización Masia de Traver, en el tramo final	Derecho	Barrera acústica 13
		Zona de la urbanización Masia de Traver, en el tramo final	Derecho	Barrera acústica 14
		Zona de la urbanización Masia de Traver, en el tramo final	Derecho	Barrera acústica 15
Zona de la urbanización Masia de Traver, en el tramo final	Derecho	Barrera acústica 16		

UME	Longitud (km)	Conflicto	Margen	Propuesta
CV-375	0,8	Travesía urbana de L'Eliana	Derecho/Izquierdo	Soluciones Complejas
CV-406	2,5	Zona docente Colegio Publico Ausiàs March en Picanya, muy próximo a la carretera y a nivel de la plataforma	Izquierdo	Barrera 17
		Zona residencial de travesía urbana en Torrent	Izquierdo	Soluciones Complejas
CV-408	1	no existe conflicto	-	-
CV-505	3,1	Zona residencial al inicio de la UME, muy próxima a la carretera, y a nivel de la plataforma. Edificios de varias alturas	Derecho	Soluciones Complejas
CV-670	1,3	Zona residencial en la travesía urbana de Daimús, viviendas muy próxima a la carretera, de baja altura, y a nivel de la plataforma	Izquierdo	Soluciones Complejas
CV-680	1,2	no existe conflicto	-	-

## 8.- EQUIPO DE TRABAJO

### Director del Estudio:

Dña. Paloma Corbí Rico. Jefa del Servicio de Supervisión, Seguridad Vial y Control de Calidad. Área de Carreteras. Diputación de Valencia.

### Apoyo en Consultoría Técnica:

D. Santiago Ordiñana Ferriz. Servicio de Supervisión, Seguridad Vial y Control de Calidad. Área de Carreteras. Diputación de Valencia.

### Autores del Estudio:

Juan Luis Aguilera de Maya. Coordinador del Estudio, Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, 15 años de experiencia, 15 años en Acusttel

Rubén González García, Jefe de Equipo, Ingeniero Industrial especialidad en Medio Ambiente, 9 años de experiencia, 8 años en Acusttel.

Jaume Aguilera Segura, Ayudante, Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, 6 años de experiencia, 5 años en Acusttel.

**9.- LISTADO DE PLANOS**

UME	Descripción	Plano	Nº de Hojas
CV-305-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-305-1_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-305-1_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-305-1_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-305-1_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-305-1_Afcc	3
CV-307-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-307-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-307-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-307-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-307-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-307-1_Afcc	2
CV-308-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-308-1_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-308-1_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-308-1_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-308-1_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-308-1_Afcc	3
CV-309-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-309-1_Ld	5
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-309-1_Le	5
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-309-1_Ln	5
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-309-1_Lden	5
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-309-1_Afcc	5
CV-31-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-31-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-31-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-31-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-31-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-31-1_Afcc	2
CV-310-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-310-1_Ld	4
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-310-1_Le	4
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-310-1_Ln	4
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-310-1_Lden	4
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-310-1_Afcc	4
CV-310-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-310-2_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-310-2_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-310-2_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-310-2_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-310-2_Afcc	3
CV-310-3	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-310-3_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-310-3_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-310-3_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-310-3_Lden	3

UME	Descripción	Plano	Nº de Hojas
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-310-3_Afcc	3
CV-310-5	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-310-5_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-310-5_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-310-5_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-310-5_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-310-5_Afcc	2
CV-311-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-311-1_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-311-1_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-311-1_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-311-1_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-311-1_Afcc	3
CV-315-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-315-1_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-315-1_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-315-1_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-315-1_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-315-1_Afcc	3
CV-315-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-315-2_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-315-2_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-315-2_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-315-2_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-315-2_Afcc	3
CV-315-3	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-315-3_Ld	5
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-315-3_Le	5
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-315-3_Ln	5
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-315-3_Lden	5
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-315-3_Afcc	5
CV-320-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-320-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-320-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-320-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-320-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-320-1_Afcc	2
CV-320-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-320-2_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-320-2_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-320-2_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-320-2_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-320-2_Afcc	3
CV-320-4	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-320-4_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-320-4_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-320-4_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-320-4_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-320-4_Afcc	3

UME	Descripción	Plano	Nº de Hojas
CV-336-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-336-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-336-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-336-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-336-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-336-1_Afcc	2
CV-336-3	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-336-3_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-336-3_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-336-3_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-336-3_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-336-3_Afcc	3
CV-336-4	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-336-4_Ld	5
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-336-4_Le	5
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-336-4_Ln	5
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-336-4_Lden	5
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-336-4_Afcc	5
CV-368-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-368-1_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-368-1_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-368-1_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-368-1_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-368-1_Afcc	3
CV-368-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-368-2_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-368-2_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-368-2_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-368-2_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-368-2_Afcc	3
CV-370-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-370-2_Ld	7
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-370-2_Le	7
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-370-2_Ln	7
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-370-2_Lden	7
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-370-2_Afcc	7
CV-371-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-371-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-371-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-371-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-371-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-371-1_Afcc	2
CV-374-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-374-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-374-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-374-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-374-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-374-1_Afcc	2
CV-374-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-374-2_Ld	6

UME	Descripción	Plano	Nº de Hojas
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-374-2_Le	6
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-374-2_Ln	6
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-374-2_Lden	6
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-374-2_Afcc	6
CV-375-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-375-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-375-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-375-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-375-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-375-1_Afcc	2
CV-378-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-378-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-378-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-378-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-378-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-378-1_Afcc	2
CV-405-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-405-1_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-405-1_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-405-1_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-405-1_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-405-1_Afcc	3
CV-405-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-405-2_Ld	6
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-405-2_Le	6
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-405-2_Ln	6
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-405-2_Lden	6
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-405-2_Afcc	6
CV-405-3	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-405-3_Ld	5
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-405-3_Le	5
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-405-3_Ln	5
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-405-3_Lden	5
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-405-3_Afcc	5
CV-406-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-406-2_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-406-2_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-406-2_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-406-2_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-406-2_Afcc	2
CV-408-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-408-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-408-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-408-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-408-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-408-1_Afcc	2
CV-409-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-409-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-409-1_Le	2

UME	Descripción	Plano	Nº de Hojas
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-409-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-409-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-409-1_Afcc	2
CV-409-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-409-2_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-409-2_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-409-2_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-409-2_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-409-2_Afcc	2
CV-415-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-415-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-415-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-415-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-415-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-415-1_Afcc	2
CV-425-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-425-1_Ld	4
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-425-1_Le	4
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-425-1_Ln	4
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-425-1_Lden	4
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-425-1_Afcc	4
CV-505-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-505-1_Ld	4
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-505-1_Le	4
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-505-1_Ln	4
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-505-1_Lden	4
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-505-1_Afcc	4
CV-505-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-505-2_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-505-2_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-505-2_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-505-2_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-505-2_Afcc	2
CV-520-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-520-2_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-520-2_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-520-2_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-520-2_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-520-2_Afcc	2
CV-520-3	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-520-3_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-520-3_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-520-3_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-520-3_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-520-3_Afcc	3
CV-524-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-524-1_Ld	4
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-524-1_Le	4
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-524-1_Ln	4

UME	Descripción	Plano	Nº de Hojas
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-524-1_Lden	4
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-524-1_Afcc	4
CV-525-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-525-1_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-525-1_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-525-1_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-525-1_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-525-1_Afcc	3
CV-525-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-525-2_Ld	4
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-525-2_Le	4
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-525-2_Ln	4
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-525-2_Lden	4
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-525-2_Afcc	4
CV-603-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-603-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-603-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-603-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-603-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-603-1_Afcc	2
CV-670-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-670-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-670-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-670-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-670-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-670-1_Afcc	2
CV-670-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-670-2_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-670-2_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-670-2_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-670-2_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-670-2_Afcc	2
CV-670-3	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-670-3_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-670-3_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-670-3_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-670-3_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-670-3_Afcc	2
CV-670-4	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-670-4_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-670-4_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-670-4_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-670-4_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-670-4_Afcc	3
CV-670-5	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-670-5_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-670-5_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-670-5_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-670-5_Lden	3

UME	Descripción	Plano	Nº de Hojas
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-670-5_Afcc	3
CV-671-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-671-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-671-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-671-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-671-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-671-1_Afcc	2
CV-673-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-673-1_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-673-1_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-673-1_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-673-1_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-673-1_Afcc	3
CV-680-1	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-680-1_Ld	2
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-680-1_Le	2
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-680-1_Ln	2
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-680-1_Lden	2
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-680-1_Afcc	2
CV-680-2	Niveles Periodo día: Ld (07:00h-19:00h)	C_VAL_46_CV-680-2_Ld	3
	Niveles Periodo tarde: Le (19:00h-23:00h)	C_VAL_46_CV-680-2_Le	3
	Niveles Periodo noche: Ln (23:00h-07:00h)	C_VAL_46_CV-680-2_Ln	3
	Niveles Periodo 24h: Lden (00:00h-24:00h)	C_VAL_46_CV-680-2_Lden	3
	Mapa de Afección Sonora. Niveles de Lden	C_VAL_46_CV-680-2_Afcc	3