MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LAS CARRETERAS DE CANARIAS

MEMORIA ACTUALIZACIÓN DF4-8 3ª FASE

DICIEMBRE 2021

INDICE

1.- OBJETIVO DEL ESTUDIO 1

2.- DATOS DE PARTIDA 1

3.- ALCANCE DE LA REVISIÓN 1

3.1.- UMES MODIFICADAS O AÑADIDAS 2

4.- CONCLUSIÓNES Y ENTREGAS 3

1.- OBJETIVO DEL ESTUDIO

El objetivo del presente documento es describir la metodología empleada para obtener los datos incluidos en el archivo DF4-8 de la tercera fase de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de los grandes ejes viarios de Canarias.

El archivo DF4-8 ha sido elaborado de acuerdo las “Instrucciones para la Entrega de los Datos Asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido y Planes de Acción contra el Ruido de la Tercera Fase” publicado en Abril de 2015.

2.- DATOS DE PARTIDA

Se ha partido de la siguiente documentación de los MER de la Fase 2:

- Archivo DF4-8 presentado en la segunda fase, descargado del SICAWEB (archivo MER_2F_carreteras.xls)
- Documento de Información Pública de los MER de grandes ejes viarios de Canarias 2012.
- Documentación original de los MER de la Fase 2 facilitada por el Gobierno de Canarias (geodatabases).

3.- ALCANCE DE LA REVISIÓN

El Artículo 7.5 de la Directiva 2002/49/CE establece lo siguiente:

> *Los mapas estratégicos de ruido se revisarán, y en caso necesario se modificarán, al menos cada cinco años a partir de la fecha de su elaboración.*

Esta disposición se encuentra reflejada en el Artículo 16 de la Ley 37/2003.

En aplicación de esta disposición, se ha realizado una revisión de los MER de la segunda fase, encontrando las siguientes situaciones:

- En las UMEs en las que no se aprecian cambios significativos entre el 2011 y el 2016, los datos del DF4-8 de la Fase 2 se consideran igualmente representativos de la Fase 3, por lo que han sido directamente trasladados al DF4-8 de esta última fase.
- Las UMEs analizadas en la Fase 2 que dejan de cumplir la condición de “Gran eje viario” han sido eliminadas del DF4-8 de la Fase 3.
- En las UMEs en las que se han apreciado diferencias significativas, así como en los tramos no analizados en la Fase 2 que pasan a cumplir la condición de gran eje viario en la fase 3, los resultados han sido obtenidos mediante una nueva simulación.

En términos generales, la mayor parte de las UMEs no han experimentado cambios significativos desde la segunda fase, por lo que los datos de la misma se consideran válidos. A continuación se describen los casos en que las UMEs han sido modificadas, añadidas o eliminadas.

3.1.- UMES MODIFICADAS O AÑADIDAS

Se han dado 3 casuísticas por las cuales las UMEs han sido modificadas o añadidas:

- UME no incluida en la fase 2, que en el año 2016 pasa a tener un tráfico superior a 3.000.000 vehículos/año.
- UME incluida en la fase 2, que en el año 2016 cuenta con algún tramo adicional con tráfico superior a 3.000.000 vehículos/año.
- UME con nuevo trazado, ya sea en su totalidad o en parte de su trazado.

Concretamente, se han encontrado las siguientes situaciones:

- Para la carretera FV-2, en la Fase 2 se definieron tres tramos diferentes (FV-2-1, FV-2-2 y FV-2-3). En 2016, el tramo comprendido entre las UMEs FV-2-2 y FV-2-3 (PPKK 49+444 – 57+856) pasó de un trazado de carretera convencional a ser una autovía, y el tráfico aumento hasta superar los 3.000.000 vehículos/año. En consecuencia, se ha procedido a simular el tramo intermedio y agregar los resultados a los comunicados en la Fase 2 para las UMEs FV-2-2 y FV-2-3, pasando a denominar el nuevo tramo agregado como FV-2-2.
- La GC-1 ha sido ampliada con un tramo de nuevo trazado desde el PK 62+000 hasta el 67+000. El tramo de nuevo trazado ha sido simulado, agregándose los resultados a los del tramo ya incluido en la Fase 2.
- La GC-3 ha sido ampliada con un tramo de nuevo trazado desde el PK 13+290 hasta el 15+800. El tramo de nuevo trazado ha sido simulado, agregándose los resultados a los del tramo ya incluido en la Fase 2.
- La TF-82 ha sido ampliada desde el PK 20+928 hasta el 17+350. En este caso se ha procedido a simular la UME completa (TF-82-1).
- La TF-265 ha sido ampliada desde el PK 0+646 hasta el 1+750. En este caso se ha procedido a simular el tramo completo.
- La GC 174 aumenta el tráfico en la Fase 3 hasta superar los 3.000.000 vehículos/año, por lo que ha sido incluida en el DF4-8 de esta fase.
- La GC 200 aumenta el tráfico en la Fase 3 hasta superar los 3.000.000 vehículos/año, por lo que ha sido incluida en el DF4-8 de esta fase.
- La LZ301 aumenta el tráfico en la Fase 3 hasta superar los 3.000.000 vehículos/año, por lo que ha sido incluida en el DF4-8 de esta fase.
- La LZ702 aumenta el tráfico en la Fase 3 hasta superar los 3.000.000 vehículos/año, por lo que ha sido incluida en el DF4-8 de esta fase.

- La TF263 aumenta el tráfico en la Fase 3 hasta superar los 3.000.000 vehículos/año, por lo que ha sido incluida en el DF4-8 de esta fase.
- La GC300 disminuye el tráfico en la Fase 3 por debajo de los 3.000.000 vehículos/año, por lo que ha sido excluida en el DF4-8 de esta fase. Esto es debido al nuevo tramo de la GC-3.
- La GC100_2 disminuye el tráfico en la Fase 3 por debajo de los 3.000.000 vehículos/año, por lo que ha sido excluida en el DF4-8 de esta fase.

En todos los casos, las UMEs han sido modeladas de acuerdo con la normativa aplicable a la Fase 3, destacando los siguientes criterios:

- Se ha empleado los datos de tráfico de 2016.
- Se aplica el método provisional en vigor en 2016 (NMPB-Routes-96 o Método francés).
- La población ha sido asignada a las fachadas según las instrucciones del WG-AEN (2006)[1], asignando por tanto los niveles sonoros más elevados en la fachada de un determinado edificio a toda la población residente en el mismo.

4.- CONCLUSIÓNES Y ENTREGAS

El documento DF4-8 de la Fase 3 de los MER de los grandes ejes viarios de Canarias ha sido obtenido mediante la revisión de los MER de la Fase 2 y la modificación de las UMEs nuevas o con cambios significativos con respecto a la Fase 2.

En caso de que la longitud de la UME haya cambiado o sea una UME nueva se han modelado dichos tramos utilizando el software de modelado CadnaA, datos de tráfico de 2016, el modelo de cálculo francés y el tratamiento de población utilizando el método recomendado por el WG-AEN.

[1] European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN). Position Paper. Final Draft. Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure. Version 2. 13th January 2006