

DIPUTACIÓ DE
VALÈNCIA

Carreteres i Infraestructures

TIPO DE ESTUDIO

DOCUMENTO RESUMEN

TÍTULO

MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE LA RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA – TERCERA FASE

CARRETERA

CV- 305, CV-308, CV-309, CV-310, CV-315, CV-320, CV-336, CV-368, CV-370, CV-371,
CV-374, CV-375, CV-378, CV-405, CV-408, CV-409, CV-505, CV-510, CV-520, CV-524,
CV-670, CV-671, CV-673, CV-680

CLAVE

T-759

FECHA

SEPTIEMBRE 2019

DIRECCIÓN DEL ESTUDIO

Paloma Corbí Rico

CONSULTORA



AUTORÍA DEL ESTUDIO

Pau Gaja Silvestre



ÍNDICE

1	ANTECEDENTES Y OBJETO DEL DOCUMENTO	4
2	AUTORIDAD RESPONSABLE.....	5
3	MARCO LEGAL Y NORMATIVO	5
4	TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA.....	6
5	DESCRIPCIÓN DE LAS UMEs	6
5.1	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-305-1	9
5.2	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-308-1	9
5.3	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-309-1	9
5.4	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-310-1	10
5.5	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-310-2	10
5.6	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-310-3	10
5.7	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-310-4	11
5.8	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-315-1	11
5.9	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-315-2	11
5.10	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-320-1	11
5.11	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-320-2	12
5.12	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-336-1	12
5.13	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-336-2	12
5.14	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-336-3	12
5.15	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-368-1	13
5.16	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-368-2	13
5.17	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-370-1	13
5.18	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-370-2	14
5.19	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-371-1	14

5.20	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-374-1	14
5.21	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-375-1	14
5.22	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-378-1	15
5.23	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-405-1	15
5.24	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-405-2	15
5.25	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-405-3	15
5.26	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-405-4	16
5.27	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-408-1	16
5.28	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-409-1	16
5.29	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-505-1	16
5.30	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-510-1	17
5.31	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-510-2	17
5.32	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-520-1	17
5.33	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-520-2	17
5.34	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-524-1	18
5.35	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-670-1	18
5.36	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-670-2	18
5.37	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-670-3	18
5.38	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-670-4	19
5.39	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-670-5	19
5.40	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-671-1	19
5.41	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-673-1	19
5.42	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-680-1	19
5.43	UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-680-2	20

6	PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS EN EL PASADO Y MEDIDAS VIGENTES.....	20
7	MÉTODOS DE CÁLCULO EMPLEADOS	21
8	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LOS MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO.....	21
8.1	NÚMERO DE PERSONAS EXPUESTAS FUERA DE LAS AGLOMERACIONES PARA LOS INDICADORES Lden, Ld y Le	22
8.2	NÚMERO DE PERSONAS EXPUESTAS FUERA DE LAS AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Ln	26
8.3	ÁREA TOTAL, VIVIENDAS Y POBLACIÓN EXPUESTA PARA EL INDICADOR Lden	28
9	CONCLUSIONES.....	33
10	EQUIPO DE TRABAJO	34

1 ANTECEDENTES Y OBJETO DEL DOCUMENTO

La Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del consejo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental estableció la siguiente definición de “Mapa Estratégico de Ruido”:

“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.”

De acuerdo a esta definición, un mapa estratégico de ruido es, por lo tanto, un instrumento diseñado para evaluar la exposición al ruido. Por lo tanto, los mapas estratégicos de ruido contienen información sobre niveles sonoros y sobre la población expuesta a determinados intervalos de esos niveles de ruido, además de otros datos exigidos por la Directiva 2002/49/CE, la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre del Ruido, y los Real Decreto 1513/2005 y Real Decreto 1367/2007, modificado por el Real Decreto 1038/2012, que la desarrollan.

En estas legislaciones se establecen las condiciones y plazos en los que deben realizarse los mapas estratégicos de ruido y planes de acción de las grandes infraestructuras del transporte y de aglomeraciones urbanas.

En la primera fase de aplicación de la directiva, se elaboraron los mapas estratégicos de ruido para grandes infraestructuras viarias de más de 6.000.000 vehículos/año. En la segunda fase se elaboraron los mapas de los ejes viarios con un tráfico superior a los 3.000.000 vehículos/año.

El cumplimiento de la tercera fase de la Directiva 2002/49/CE, de la Ley del Ruido y su reglamento, compromete a los Estados Miembros a la realización de mapas estratégicos de ruido de los ejes viarios cuyo tráfico sea mayor a 3.000.000 vehículos/año, con el objetivo de informar a la población sobre la exposición al ruido y sus efectos, así como desarrollar planes de acción donde los niveles sean elevados, y mantener la calidad ambiental sonora donde ésta sea adecuada, ayudando a gestionar los problemas de ruido que las carreteras generan a las zonas colindantes, y aportando datos que permitan la definición de zonas de servidumbres acústicas.

En el presente documento se desarrollan los trabajos correspondientes a los Mapas Estratégicos de Ruido de la Tercera Fase de las carreteras pertenecientes al Área de Carreteras e Infraestructuras 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 vehículos durante el año 2016.

El presente documento es una síntesis de los resultados obtenidos en la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de la red de carreteras de la Diputación de Valencia durante la tercera fase de aplicación de la Directiva 2002/49/CE. Los criterios seguidos para la definición de las distintas Unidades de Mapas Estratégico (en adelante UME's), son los fijados por el Ministerio de Fomento, en su documento titulado “Criterios y condiciones técnicas para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de la Red del Estado. 2ª Fase 2012”. En dicho documento se especifica que los MER se elaborarán de forma independiente para cada Unidad de Mapa Estratégico (UME) definida por la Dirección General de Carreteras.

Los datos asociados a los MER de la tercera fase se han entregado de acuerdo al documento de “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 por Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en Abril de 2015.

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 3.000.000 de vehículos al año (Tercera Fase), es la propia Diputación de Valencia a través de su Área de Carreteras e Infraestructuras contando con el servicio de asistencia de la empresa Silens Servicios y Tecnología Acústica, S.L.

No obstante, la problemática del ruido tiene un ámbito muy amplio y por tanto, en muchas ocasiones, deben participar otras administraciones para su gestión y tratamiento. Por ello, es obligación de todas las Administraciones (estatales, autonómicas, provinciales y locales) que en el ámbito de sus competencias, deben participar para combatir el ruido, desarrollando estrategias y mecanismos encaminados a la reducción del ruido generado por sus infraestructuras, con el objetivo de prevenir y mitigar la contaminación acústica, utilizando para ello la legislación nacional, autonómica, las ordenanzas locales y el planeamiento territorial.

3 MARCO LEGAL Y NORMATIVO

El marco legal en el que se basa el presente estudio es el que se cita a continuación de forma jerárquica:

A nivel europeo:

- Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental.
- 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.

A nivel estatal:

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Publicada en el BOE del martes 18 de noviembre de 2003.
- 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. Publicada en el BOE del sábado 17 de diciembre de 2005.
- 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. Publicada en el BOE del martes 23 de octubre de 2007.
- Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica 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.
- Orden PCI 1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del 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. Publicada en el BOE del jueves 13 de diciembre de 2018.

A nivel autonómico:

- Ley 7/2002, de 3 de Diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.
- Decreto 104/2006, de 14 de Julio, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.

4 TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

La Diputación Provincial de Valencia, por Decreto de la Presidencia núm.08494 de fecha de 4 de julio de 2019 dispone tomar en consideración y someter a información pública por un plazo de 1 mes, contado desde el siguiente al de la inserción del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia, los Mapas estratégicos de ruido de la red de carreteras de la Diputación de Valencia-Tercera Fase.

El anuncio se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia núm.134, de 15 de julio de 2019. Durante el plazo establecido de 1 mes, no se presentaron alegaciones en relación con dicho anuncio.

5 DESCRIPCIÓN DE LAS UMEs

Los MER se han elaborado de forma independiente para cada Unidad de Mapa Estratégico (UME). Una UME está formada por tramos contiguos de una carretera de acuerdo a los siguientes criterios generales:

- Una UME solamente puede incluir tramos pertenecientes a una misma carretera.
- Todos los tramos que conforman la UME deben tener una IMD igual o superior a 8.219 (3.000.000 veh/año) en el año de referencia, que para el caso del presente estudio ha sido el año 2016.
- Por criterios administrativos, una UME debe discurrir en su totalidad por una única provincia.

El estudio se centra en el ámbito de la red de las carreteras de la Diputación de Valencia.

A continuación se muestra una tabla donde se incluyen las características generales de las UMEs en estudio:

Nombre de la carretera	Código UME	Long. (m)	P.K. Inicio	P.K. Fin	IMD Promedio 2016
CV-305	C_VAL_46_CV-305_1	2+280	0+000	2+280	10.457
CV-308	C_VAL_46_CV-308_1	2+520	0+000	2+520	7.795
CV-309	C_VAL_46_CV-309_1	6+060	0+000	6+060	12.021
CV-310	C_VAL_46_CV-310_1	4+100	0+000	0+700	23.496
			0+700	3+500	14.007
CV-310	C_VAL_46_CV-310_2	3+500	3+500	7+000	14.654
CV-310	C_VAL_46_CV-310_3	2+280	7+000	9+280	10.662
CV-310	C_VAL_46_CV-310_4	1+100	15+700	16+800	11.951
CV-315	C_VAL_46_CV-315_1	5+000	0+000	5+000	14.792
CV-315	C_VAL_46_CV-315_2	5+200	5+000	10+200	9.736
CV-320	C_VAL_46_CV-320_1	1+700	0+000	1+700	17.390
CV-320	C_VAL_46_CV-320_2	2+700	1+700	4+400	15.335
CV-336	C_VAL_46_CV-336_1	1+800	0+000	1+800	10.527
CV-336	C_VAL_46_CV-336_2	1+900	5+600	7+500	10.687
CV-336	C_VAL_46_CV-336_3	5+530	7+500	13+030	15.471
CV-368	C_VAL_46_CV-368_1	2+800	0+000	2+800	19.726
CV-368	C_VAL_46_CV-368_2	2+630	2+800	5+430	11.748
CV-370	C_VAL_46_CV-370_1	2+700	3+300	6+000	15.205
CV-370	C_VAL_46_CV-370_2	7+600	6+000	9+100	14.885
			9+100	13+600	14.591
CV-371	C_VAL_46_CV-371_1	1+040	0+000	1+040	10.615
CV-374	C_VAL_46_CV-374_1	1+200	0+000	1+200	9.838
CV-375	C_VAL_46_CV-375_1	1+100	0+000	1+100	14.913
CV-378	C_VAL_46_CV-378_1	1+600	0+000	1+600	11.928
CV-405	C_VAL_46_CV-405_1	2+900	0+000	2+900	16.977
CV-405	C_VAL_46_CV-405_2	7+300	2+900	10+200	12.899
CV-405	C_VAL_46_CV-405_3	3+350	10+200	13+550	11.048
CV-405	C_VAL_46_CV-405_4	2+410	13+550	15+960	9.951
CV-408	C_VAL_46_CV-408_1	1+080	0+000	1+080	21.548
CV-409	C_VAL_46_CV-409_1	0+680	3+000	3+680	10.302

Nombre de la carretera	Código UME	Long. (m)	P.K. Inicio	P.K. Fin	IMD Promedio 2016
CV-505	C_VAL_46_CV-505_1	3+450	0+000	3+450	13.481
CV-510	C_VAL_46_CV-510_1	0+700	0+000	0+700	17.392
CV-510	C_VAL_46_CV-510_2	5+500	0+700	6+200	10.237
CV-520	C_VAL_46_CV-520_1	1+090	2+210	3+300	9.137
CV-520	C_VAL_46_CV-520_2	2+050	3+300	5+350	9.596
CV-524	C_VAL_46_CV-524_1	3+350	0+000	3+350	11.600
CV-670	C_VAL_46_CV-670_1	0+800	0+000	0+800	12.039
CV-670	C_VAL_46_CV-670_2	0+900	0+800	1+700	17.971
CV-670	C_VAL_46_CV-670_3	1+950	1+700	3+650	11.628
CV-670	C_VAL_46_CV-670_4	1+650	3+650	5+300	13.606
CV-670	C_VAL_46_CV-670_5	2+320	5+300	7+620	8.263
CV-671	C_VAL_46_CV-671_1	0+940	0+860	1+800	15.652*
CV-673	C_VAL_46_CV-673_1	1+870	0+000	1+870	10.000
CV-680	C_VAL_46_CV-680_1	1+200	0+000	1+200	17.278
CV-680	C_VAL_46_CV-680_2	3+300	1+200	4+500	12.367

Tabla 1: Características generales de las UMEs analizadas para la elaboración de los MER (tercera fase) de la red de carreteras de la Diputación de Valencia

*El dato de IMD de la CV-671-1 está referido al año 2015 puesto que en el año 2016 no se aforó por obras del Ministerio de Fomento.

Notas: En algunas de las UMEs, los puntos kilométricos no coinciden exactamente con los indicados a la Comisión Europea en el listado de UMEs a estudiar para la elaboración de la Tercera Fase de los Mapas Estratégicos de Ruido.

En concreto para la carretera CV-308 (código UME: C_VAL_46_CV-308_1), el P.K. final correcto es el 2+520 tal y como muestra la tabla anterior, sin embargo el dato que se envió correspondía con P.K. final 3+200. Esto es debido a una transferencia de titularidad de la carretera de una travesía, pasando a una titularidad municipal.

El otro cambio corresponde a las carreteras CV-31 y CV-310. Dichas carreteras han sufrido una modificación del origen de la CV-310 absorbiendo la CV-31 (actualmente ya no existente). La longitud total se mantiene ($700\text{m}+3.500\text{m}=4.100\text{m}$), pero la longitud de la CV-31 queda absorbida en los dos primeros km de la CV-310.

Por último, para la carretera CV-408 (código UME: C_VAL_46_CV-408_1), el P.K. final correcto es el 1+080, identificado en la tabla anterior y no el P.K. final 1+100 que se incluyó en el listado.

Por otro lado, cabe mencionar que con motivo de la aprobación de III Catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana, de fecha de 4 abril de 2019, las carreteras CV-308, CV-309, CV-368, CV-524 y CV-671, ya no son de titularidad de la Diputación de Valencia. No

obstante, están incluidas en el estudio de los MER de 3ª fase puesto que los trabajos se iniciaron en abril de 2018.

A continuación se realiza una breve descripción de las características más relevantes de cada una de estas UMEs. En esta descripción se incluyen datos como los términos municipales atravesados, los tipos de plataforma de cada carretera, las principales características de las posibles afecciones en el entorno y, en su caso, la existencia de otras posibles fuentes de contaminación acústica relevantes en el entorno estudiado.

5.1 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-305-1

Esta UME discurre entre el PK 0+000 al PK 2+280 de la CV-305, que comprende desde la conexión del By-pass hasta la carretera CV-315, con una longitud de aproximadamente 2.300 metros y un carril para cada sentido. La UME atraviesa los términos municipales de Náquera y Museros.

Al inicio de su recorrido discurre junto a una zona industrial en su margen izquierdo con edificaciones de tipo nave industrial próximas al trazado de la carretera. A partir de dicho punto, su recorrido discurre entre campos de cultivo.

5.2 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-308-1

Esta UME discurre entre el PK 0+000 y el 2+520 de la carretera CV-308, que conecta la carretera CV-310 con Moncada atravesando Rocafort y Masarrojos como travesías urbanas. Tiene una longitud aproximada de 2.500 metros y un carril por cada sentido de circulación excepto en el primer tramo de travesía urbana de Rocafort y en un corto tramo de Masarrojos que sólo tiene un carril y un sentido. La UME discurre por los términos municipales de Rocafort y Masarrojos (pedanía de Valencia).

Un tramo de esta UME está incluido en el MER de la aglomeración de Valencia.

5.3 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-309-1

Esta UME discurre entre el PK 0+000 y PK 6+060 de la carretera CV-309 desde la V-21 a la V-23, con una longitud de 6 km aproximadamente y atraviesa el término municipal de Sagunto. Cuenta con un carril para cada sentido de circulación hasta el P.K 1+200 aproximadamente donde se desdobra y pasa a tener 2 carriles por sentido de circulación puesto que pasa a ser autovía. Los últimos 2 km aproximadamente del tramo de estudio ya no es autovía y vuelve a tener un carril por cada sentido de circulación.

El entorno del tramo en estudio se compone de alguna planta industrial y centro logístico del Puerto de Sagunto entre terrenos sin edificar y campos de cultivo.

5.4 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-310-1

Esta UME discurre desde el P.K. 0+000 al P.K.3+500 de la CV-310, una vez pasada la CV-35 a la entrada de Godella hasta el By-pass (A-7). Los primeros 700 metros de esta UME correspondían a la antigua CV-31 y que han quedado absorbidos por la CV-310. La UME en estudio tiene una longitud aproximada de 4.100 metros pero los P.K's van del 0+000 al 3+500. Afecta a los municipios de Godella, Rocafort y Valencia.

La UME discurre paralela a la urbanización de los Pitufos de Godella. En dicho tramo existe una pantalla acústica vegetal combinada con paneles de metacrilato de 730 metros de longitud en el margen derecho que protege a dicha urbanización. A partir de dicho punto la UME en estudio discurre hasta el enlace con el By-pass (A-7) por zonas calificadas con un uso residencial, donde se ubican las urbanizaciones Campolivar, Santa Bárbara y Villas de Rocafort. La UME cuenta con un carril por cada sentido de circulación. En las proximidades del P.K.1+800 el tronco principal de la carretera discurre en trinchera y a lo largo de unos 600 metros aproximadamente.

5.5 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-310-2

Esta UME es el tramo continuación de la CV-310-1 y discurre entre los P.K. 3+500 al P.K.7+000 de la CV-310 del By-pass a Bétera. Tiene una longitud de 3.500 metros y desde el inicio hasta el P.K.4+000 cuenta con dos carriles por cada sentido de circulación. A partir de dicho punto pasa a tener un carril por sentido. El tramo de estudio atraviesa los términos municipales de Valencia y Bétera.

El uso del suelo es no urbanizable, a excepción de dos sectores de uso residencial y un sector industrial al final del tramo de estudio. Cabe destacar en el entorno de los P.K.'s 6+000-6+500 margen izquierdo la ubicación del centro sanitario Hospital Psiquiátrico de Bétera formado por varias edificaciones.

5.6 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-310-3

Esta UME discurre desde el PK 7+000 (final de la UME anterior) al PK 9+280 de la carretera CV-310, es decir desde la rotonda de acceso a Bétera hasta la intersección con la carretera CV-333 atravesando el casco urbano de Bétera. Cuenta con una longitud de 2.280 metros y un carril por sentido de circulación. El tramo en estudio únicamente atraviesa el término municipal de Bétera.

Destaca la proximidad de una Residencia de la 3ª edad "Vista Calderona" ubicada al inicio del tramo de estudio en el margen izquierdo. La UME discurre por una zona industrial en la que se ubican naves industriales y almacenes y por suelo urbano residencial, siendo un tramo de travesía de Bétera del casco urbano este municipio.

5.7 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-310-4

La UME CV-310-4 discurre desde el P.K. 15+700 al P.K. 16+800 de la CV-310 conectando la CV-315 con Náquera. La UME únicamente atraviesa el término municipal de Náquera y tiene una longitud de 1.100 metros y un carril por sentido de circulación.

En el margen izquierdo se ubica un sector de uso calificado como industrial con algunas naves industriales y terciarias y en el margen derecho un sector residencial correspondiente con la zona residencial La Loma. A partir del P.K.16+400 la UME pasa a ser travesía urbana de Náquera.

5.8 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-315-1

Esta UME discurre desde el PK 0+000 (con origen en la aglomeración de la ciudad de Valencia) al PK 5+000, hasta Moncada y Alfara del Patriarca pasando por la pedanía de Benifaraig perteneciente al municipio de Valencia de la carretera CV-315. La longitud del tramo de estudio es 5.000 metros y los municipios que atraviesa son Valencia, Alfara del Patriarca y Moncada. A lo largo de todo su trazado cuenta con un carril por sentido de circulación.

La UME discurre por una zona no urbanizable de carácter agrícola con un amplio uso como huertas y campos de cultivos y próxima a Borbotó y Carpesa ambas pedanías de Valencia y discurre por la pedanía de Benifaraig. Al final del tramo de estudio la carretera accede a los términos municipales de Moncada y Alfara del Patriarca.

Un tramo de esta UME está incluido en el MER de la aglomeración de Valencia.

5.9 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-315-2

Esta UME discurre desde el PK 5+000 (final de la UME anterior) al PK 10+200, de Moncada y Alfara del Patriarca al By-pass (A-7) de la carretera CV-315. La longitud del tramo de estudio es 5.200 metros y los municipios que atraviesa son Alfara del Patriarca y Moncada. A lo largo de todo su trazado cuenta con un carril por sentido de circulación. Destaca la proximidad del centro educativo CEIP Ramón y Cajal en el P.K.5+600 y del complejo educativo universitario CEU Cardenal Herrera en el P.K.6+000 ambos en el margen derecho.

La UME discurre paralela a un sector calificado como parte industrial y parte residencial en el margen izquierdo y por una zona no urbanizable de carácter agrícola con un amplio uso como huertas y campos de cultivos.

5.10 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-320-1

La UME discurre desde el P.K.0+000 al P.K.1+700 que va desde enlace con la V-23 a Port de Sagunt. Tiene una longitud de 1.700 metros. Esta unidad de mapa estratégico afecta únicamente al municipio de Sagunto.

Desde el inicio en el P.K.0+000 al P.K.0+500 cuenta con un carril por sentido de circulación. El entorno de este tramo es de uso industrial. A partir del este punto, la carretera pasa a tener dos carriles por sentido de circulación. En el margen derecho se ubican varios sectores de uso calificado como residencial pertenecientes al núcleo urbano de Puerto de Sagunto. Destaca la

proximidad de varios centros educativos en el entorno de esta UME como el CEIP Maestro Tarazona en el margen derecho del P.K.1+600 y el CEIP La Pinaeta en el margen izquierdo.

5.11 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-320-2

Esta UME discurre desde el P.K. 1+700 a Canet en el PK 4+400 de la carretera CV-320. Es la continuación de la UME anterior. Cuenta con una longitud de 2.700 metros y un carril por sentido de circulación. Atraviesa los términos municipales de Sagunto y Canet d'En Berenguer.

El inicio del tramo de estudio se corresponde con el P.K.1+700 que se ubica justo en el acceso al centro Hospitalario Mini Fe de Sagunto. Destaca la proximidad de este centro sanitario. No obstante en la actualidad existe una pantalla acústica de tipo metálico que protege al hospital. En el resto del trazado en estudio el uso del suelo predominante que es afectado por la UME es suelo no urbanizable excepto en el entorno del P.K. 3+000 margen derecho que existe una zona calificada como industrial y que pertenece al término municipal de Canet d'En Berenguer.

5.12 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-336-1

El tramo de estudio de esta carretera va desde el P.K.0+000 en Riba-roja del Turia al P.K.1+800 en el cruce con el acceso a L'Eliana de la carretera CV-336. Tiene una longitud de 1.800 metros y un carril por sentido de circulación. Afecta a los términos municipales de Riba-roja del Turia y L'Eliana.

El entorno tiene uso predominante industrial con varias naves industriales en ambos márgenes. A partir del P.K.0+600 la carretera pasa a ser travesía urbana de Riba-roja del Turia hasta el P.K.1+000 aproximadamente. Destaca la proximidad de dos centros educativos, la Escola Infantil Municipal "Riu Turia" y el IES El Quint.

5.13 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-336-2

Esta UME discurre entre la Rotonda de la Avenida de las Delicias en L'Eliana, P.K. 5+600 a la CV-35, P.K. 7+500 de la carretera CV-336, siendo una carretera de un carril por sentido de circulación. La longitud total del tramo a estudiar es de 1.900 metros y a lo largo de su recorrido existen 4 rotondas. Afecta a los términos municipales de San Antonio de Benagéber y L'Eliana.

Todo el tramo en estudio discurre por zona urbana y destaca la proximidad del centro educativo Colegio Helios en el margen derecho del P.K.6+600. Al final del tramo de estudio destaca la proximidad del centro sanitario residencia asistida de ancianos Fundación de San Antonio de Benagéber y del centro educativo IES San Antonio de Benagéber.

5.14 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-336-3

El tramo de estudio de esta carretera corresponde con la continuación de la UME anterior. En concreto el inicio de la UME corresponde con el P.K.7+500 en el enlace con la CV-35 en San Antonio de Benagéber y acaba en el P.K.13+030 en Bétera. Tiene una longitud de 5.530 metros y cuenta con dos carriles por sentido de circulación. A lo largo de su recorrido se

suceden varias rotondas. Discurre por los términos municipales de San Antonio de Benagéber y Bétera.

Entre los P.K.8+000-P.K.11+700 la carretera cuenta con 2 carriles por sentido de circulación y pavimento fonoabsorbente a excepción de las rotondas en este tramo. La UME discurre principalmente entre zona de urbanizaciones residenciales. Destaca en el margen derecho la urbanización Cumbres de San Antonio y el centro sanitario residencial para mayores Selegna. Entre los P.K.9+500 y P.K.10+000, la carretera discurre entre la urbanización residencial de Torre en Conill en ambos márgenes. Todo este tramo está protegido mediante pantallas acústicas metálicas en ambos márgenes.

5.15 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-368-1

Esta UME de la carretera CV-368 discurre desde el P.K.0+000 en el enlace con la CV-365, en el P.I Fuente el Jarro, hasta la rotonda de acceso a La Cañada en el P.K.2+800. Cuenta con una longitud total de 2.800 metros y un carril por sentido de circulación excepto en los primeros 100 metros sentido creciente. Afecta únicamente al municipio de Paterna.

El entorno es principalmente industrial. Destaca la proximidad del centro educativo Escuela 2 Cooperativa Valenciana en el P.K.2+100. A partir de dicho punto y hasta el final del tramo de estudio P.K.2+800, la carretera discurre por la derecha de la urbanización residencial de La Cañada.

5.16 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-368-2

Este tramo es continuación del tramo del apartado anterior de la CV-368 y discurre desde el P.K.2+800 en la rotonda en La Cañada al 5+430 en el enlace con la CV-35. La longitud aproximada es de 2.630 metros y cuenta con un carril por sentido de circulación. Atraviesa los términos municipales de Paterna y San Antonio de Benagéber.

Desde el P.K.2+800 de inicio al P.K.3+400 aproximadamente, la carretera discurre las urbanizaciones de La Cañada y Montecañada. En el P.K.3+000 destaca la proximidad del centro educativo Palma en el margen derecho y en el P.K.3+300 margen izquierdo se ubica el centro educativo British College de La Cañada.

Actualmente en las proximidades del P.K.4+500 existe una pantalla acústica metálica combinada metálica con paneles de metacrilato en la parte superior, protegiendo unas viviendas unifamiliares.

5.17 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-370-1

El tramo de estudio abarca desde el P.K.3+300 en Manises al P.K.6+000 de la carretera CV-370 donde enlaza con el By-pass (A-7). Cuenta con una longitud de 2.700 metros y con un carril por sentido de circulación a lo largo de todo el tramo de estudio. Atraviesa únicamente el término municipal de Manises.

La totalidad del tramo de estudio discurre por suelo calificado como industrial y las edificaciones del entorno son naves industriales.

5.18 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-370-2

Esta UME es continuación de la UME anterior y va desde el P.K.6+000 en el enlace con el Bypass (A-7) al P.K.13+600 en Riba-roja del Turia de la carretera CV-370-2 y tiene una longitud de 7.600 metros. Atraviesa los términos municipales de Manises y Riba-roja del Turia.

El inicio del tramo de estudio tiene un carril por sentido de circulación. En el P.K.6+500 margen izquierdo se ubica muy próximo al trazado de la carretera el centro sanitario IVASS Residencia Manises. La mayor parte de su recorrido atraviesa suelo no urbanizable a excepción de algún sector con suelo urbanizable residencial. Entre los P.K. 8+400-P.K.12+000 la carretera cuenta con 2 carriles por sentido de circulación y pavimento fonoabsorbente a excepción de las rotondas en este tramo. Este hecho se ha implementado en el presente estudio.

A lo largo de su recorrido existen varias pantallas acústicas que protegen zonas residenciales como Masía de Traver y un centro docente.

5.19 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-371-1

Esta UME discurre desde el P.K.0+000 al P.K.1+040 de la carretera CV-371 entre los términos municipales de Manises a Paterna. Tiene una longitud de 1040 metros aproximadamente. Cuenta con un carril por sentido de circulación en todo el trazado de estudio. Atraviesa los términos municipales de Manises y Paterna. Existen 2 rotondas en su trazado.

5.20 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-374-1

El tramo de estudio de esta carretera discurre desde el P.K. 0+000 en el enlace con la A-3 hasta el P.K. 1+200, en Loriguilla de la carretera CV-374. El tramo tiene una longitud de 1.200 metros y atraviesa los términos municipales de Riba-roja del Turia y Loriguilla.

La primera parte del tramo en estudio discurre por suelo calificado como industrial en ambos márgenes pertenecientes al término municipal de Riba-roja el Turia. En la zona industrial cuenta con dos carriles por sentido de circulación en casi todo el tramo. A partir de dicho punto discurre próxima a un sector de uso calificado como residencial donde se ubica la urbanización La Reva.

5.21 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-375-1

Esta UME discurre desde el P.K.0+000 al P.K.1+100 de la carretera CV-375. En concreto va desde el enlace con la CV-35 hasta L'Elia. Tiene una longitud de 1.100 metros y cuenta con un carril por sentido de circulación en casi todo el tramo en estudio. Atraviesa únicamente el término municipal de L'Elia.

La UME atraviesa una zona industrial y terciaria al inicio del tramo de estudio. Finalmente discurre por el núcleo urbano de L'Elia.

5.22 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-378-1

Esta UME discurre desde el P.K.0+000 en el enlace con la A-3 hasta el P.K.1+600 en el acceso al Circuito de Velocidad de Cheste. Tiene una longitud de 1.600 metros y cuenta con dos carriles por cada sentido de circulación en todo el tramo de estudio. Atraviesa únicamente el término municipal de Cheste.

Principalmente discurre por suelo calificado como industrial en el margen izquierdo donde se ubica el polígono industrial Castilla.

5.23 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-405-1

Esta UME discurre desde el P.K.0+000 en el acceso al casco urbano de Torrent al P.K.2+900 en el enlace con el By-pass (A-7) de la carretera CV-405. Tiene una longitud de 2.900 metros y un carril por cada sentido de circulación. El único término municipal que atraviesa es el de Torrent.

Al inicio del tramo de estudio discurre entre sectores de uso calificados como residencial. En las proximidades del P.K.1+600 en el margen izquierdo destaca la existencia de la Residencial de la Tercera Edad Santa Gema.

5.24 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-405-2

Esta UME es continuación de la anterior. Discurre desde el P.K. 2+900, conexión con el By-pass (A-7) hasta el cruce con la CV-415 en el P.K. 10+200 de la carretera 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. Discurre por los términos municipales de Torrent y Montserrat.

El suelo por el que transcurre la UME está clasificado en parte como suelo no urbanizable y en parte como suelo urbanizable de carácter residencial, debido a la existencia de muchas urbanizaciones de carácter residencial.

5.25 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-405-3

Esta UME es continuación de la UME anterior y discurre desde el P.K.10+200 al P.K.13+550 de la carretera CV-405. En concreto desde la rotonda de enlace con la CV-415 hasta Monserrat. La longitud del tramo de estudio es de 3.350 metros y la UME atraviesa el término municipal de Monserrat. Cuenta con un carril por sentido de circulación en todo el tramo de estudio.

La UME discurre por la zona residencial de la Urbanización de Colinas de Venta Cabrera situada en ambos márgenes de la carretera. La UME finaliza antes del acceso al casco urbano de Monserrat.

5.26 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-405-4

Esta UME es continuación de la anterior. Discurre desde el P.K.13+550 en la entrada al casco urbano de Monserrat hasta el P.K.15+960 en Montroy en el enlace con la CV-50. La longitud aproximada del tramo es de 2.410 metros y cuenta con un carril por sentido de circulación en todo el tramo de estudio. Discurre por los términos municipales de Monserrat y Montroy.

Cabe destacar la existencia de un centro educativo correspondiente al IES Alcalans en las proximidades del P.K.14+100 en el margen derecho. Una vez pasado el casco urbano de Monserrat, la UME discurre por suelo calificado como industrial donde se ubica el polígono industrial de Monserrat.

5.27 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-408-1

Esta UME discurre desde el P.K.0+000 al P.K.1+080 de la carretera CV-408. En concreto va desde el enlace con la A-3 en Quart de Poblet hasta la rotonda de acceso a Aldaia. La longitud del tramo de estudio es de aproximadamente 1.100 metros y cuenta con un carril por sentido de circulación. Atraviesa los términos municipales de Quart de Poblet y Aldaia.

La UME discurre principalmente por suelo industrial y terciario en el margen derecho y en el izquierdo el suelo es rural no urbanizable. En torno al P.K.0+500 se ubica un sector residencial en el margen derecho correspondiente a la zona residencial del Barrio del Cristo perteneciente a Quart de Poblet.

5.28 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-409-1

Esta UME es un tramo de la carretera CV-409 que discurre entre el PK 3+000 en Aldaia hasta el P.K.3+680 en el enlace con la CV-403 en Xirivella. Atraviesa únicamente el término municipal de Aldaia. La longitud del tramo de estudio es de 680 metros que discurren entre dos rotondas, no estando éstas incluidas en el estudio. Cuenta con un carril por sentido de circulación.

Todo el entorno de la UME es suelo no urbanizable en el que predominan los campos de cultivo y parcelas de tipo agrario. Destaca la existencia del centro educativo a mitad de UME en el margen izquierdo Colegio Mariano Serra.

5.29 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-505-1

Esta UME discurre desde el P.K.0+000 al P.K.3+450 de la carretera CV-505 que va desde el enlace con la CV-43 en Alzira hasta la CV-512. La longitud del tramo de estudio es de 3.450 metros. Atraviesa los términos municipales de Alzira y Polinyà de Xúquer.

Al principio del tramo de estudio existen dos carriles por sentido de circulación para pasar posteriormente a tener un carril por sentido de circulación hasta el final. El entorno corresponde con suelo no urbanizable, terciario así como industrial donde se ubican gran cantidad de almacenes y naves industriales pertenecientes al polígono industrial Camí d'Albalat.

5.30 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-510-1

El tramo de estudio abarca desde el P.K.0+000 en la rotonda de enlace con la CV-505 al P.K.0+700 en la glorieta del Hospital de Alzira de la carretera CV-510. Cuenta con una longitud de 700 metros y con dos carriles por sentido de circulación a lo largo de todo el tramo de estudio. Atraviesa únicamente el término municipal de Alzira.

Las UME discurre por suelo calificado como industrial y se ubican naves industriales y algún comercio de gran superficie junto con un sector residencial. Destaca la presencia en el final del tramo de estudio margen derecho, de la Residencia y Centro de Día de Mayores Solimar.

5.31 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-510-2

El tramo de estudio de la carretera CV-510 es continuación de la UME anterior y abarca desde el P.K.0+700 en la glorieta del Hospital de Alzira al P.K.6+200 en el enlace con la CV-508. Cuenta con una longitud de 5.500 metros y con un carril por sentido de circulación a lo largo de todo el tramo de estudio. Atraviesa los términos municipales de Alzira y Corbera.

Destaca la proximidad del Hospital de Alzira en el margen derecho al inicio de la UME. A partir de dicho punto la UME discurre por un sector residencial en el margen derecho y un sector industrial en el margen izquierdo, así como por suelo no calificado con predominancia de uso agrícola y existencia de numerosos campos de cultivo.

5.32 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-520-1

Este tramo va desde el P.K.2+210 en la rotonda de conexión con Almussafes sobre el Barranco Tramusers al P.K.3+300 en Benifaió de la carretera CV-520. Tiene una longitud de aproximadamente 1.100 metros y tiene un carril por cada sentido de circulación. Discurre únicamente por el término municipal de Benifaió.

Esta UME discurre por el casco urbano de Benifaió. Destaca la proximidad de centros sensibles como el colegio CEIP Santa Bárbara.

5.33 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-520-2

Esta UME es continuación de la UME anterior. La UME discurre desde el P.K.3+300 en la salida del casco urbano de Benifaió hasta el P.K.5+350 en la conexión con la A-7. Tiene una longitud aproximada de 2.000 metros y cuenta con un carril por sentido de circulación. Discurre únicamente por el término municipal de Benifaió.

En el entorno se ubican sectores industriales con presencia de numerosas naves y fábricas así como suelo que no tiene calificación y el uso mayoritario es agrario.

5.34 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-524-1

La UME discurre desde el P.K.0+000 al P.K.3+350 de la carretera CV-524. En concreto el tramo va desde el enlace con la A-7 a la rotonda de acceso al casco urbano de Carlet. Tiene una longitud aproximada de 3.350 metros y un carril por sentido de circulación. Atraviesa únicamente el término municipal de Carlet.

Toda la UME discurre por suelo industrial y suelo no calificado.

5.35 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-670-1

Esta UME va desde el P.K. 0+000, glorieta de intersección con la carretera del Grao de Gandía, hasta el P.K. 0+800 de la carretera CV-670, intersección con la CV-671. Tiene una longitud de 800 metros y un carril por cada sentido de circulación. Discurre únicamente por el término municipal de Gandía.

La UME discurre al inicio por un pequeño sector terciario y el resto de la UME por una zona de usos del suelo no urbanizable del término municipal de Gandía.

5.36 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-670-2

Esta UME es continuación del tramo estudiado en el apartado anterior y discurre entre el PK 0+800 y el P.K.1+700 de la carretera CV-670, conectando la CV-671 con el casco urbano de Daimús. La UME tiene una longitud aproximada de 900 metros y discurre por los términos municipales de Gandía y Daimús presentando un carril por cada sentido de circulación.

El tramo de estudio atraviesa una zona de terrenos de cultivo hasta llegar al núcleo urbano de Daimús donde al inicio se ubica una zona industrial pasando posteriormente a ser travesía urbana.

5.37 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-670-3

Esta UME discurre entre el P.K. 1+700 y el P.K.3+650 de la carretera CV-670, conectando el casco urbano de Daimús con la CV-673. Esta UME es continuación de la UME del tramo anterior. La UME tiene una longitud aproximada de 1.950 metros y discurre por los términos municipales de Daimús, Guardamar de la Safor y Miramar presentando un carril por cada sentido de circulación.

Se inicia el recorrido en el casco urbano de Daimús, con un primer tramo de travesía urbana. A partir de ahí discurre por una zona de terrenos sin edificar hasta llegar a una nueva travesía entorno a la zona urbana de Guardamar de la Safor.

5.38 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-670-4

Esta UME se inicia a continuación de la UME anterior en el P.K. 3+650 y finaliza en el P.K. 5+300 de la carretera CV-670. La UME tiene una longitud aproximada de 1.650 metros y discurre por los términos municipales de Miramar y Piles presentando un carril por cada sentido de circulación.

La UME discurre por la travesía urbana de Miramar. Al inicio de esta travesía en el margen izquierdo en las proximidades del P.K.4+000 se encuentra un edificio sensible que corresponde con la Residencia de Mayores Jardí Miramar.

5.39 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-670-5

Esta UME se inicia a continuación de la UME anterior en el P.K. 5+300 y finaliza en el P.K. 7+620 de la carretera CV-670. La UME tiene una longitud aproximada de 2.320 metros y discurre por los términos municipales de Piles y Oliva presentando un carril por cada sentido de circulación. El recorrido se inicia en una rotonda dentro de la travesía urbana de Piles. Una vez finalizada la travesía de Piles, la carretera discurre por una zona de terrenos de cultivo.

5.40 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-671-1

Esta UME de la carretera CV-671 discurre desde el P.K.0+860 en la rotonda del centro comercial La Vital hasta el P.K.1+800 en la rotonda enlace con la CV-670, no estando éstas incluidas en el estudio. Tiene una longitud de 940 metros y un carril por cada sentido de circulación. El único término municipal que atraviesa es el de Gandía.

La UME discurre por suelo terciario suelo y clasificado como suelo no urbanizable.

5.41 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-673-1

Esta UME de la carretera CV-673 discurre desde el P.K. 0+000, con origen en el caso urbano de Bellreguard hasta el P.K. 1+870, antes de entrar en la rotonda de intersección con la CV-670. La longitud del tramo de estudio es 1.870 metros y atraviesa los términos municipales de Bellreguard y Miramar. A lo largo de todo su trazado cuenta con un carril por sentido de circulación. Discurre por suelo residencial y parcelas agrícolas.

5.42 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-680-1

Esta UME está comprendida entre el PK 0+000 y el PK 1+200, se trata de un tramo de 1.200 metros que une las localidades de Gandía y Almoines. La velocidad de circulación es de 60 km/h y la carretera cuenta con un carril por cada sentido de circulación. Discurre entre sectores de uso industrial y residencial.

5.43 UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO: CV-680-2

La UME discurre desde el P.K. 1+200 al P.K. 4+500 de la CV-680 conectando el Polígono Industrial de Almoinés con Potries. Es la continuación del tramo anterior. La UME atraviesa los términos municipales de Almoinés, Beniarjó, Beniflá y Potries. Tiene una longitud de 3.300 metros y un carril por sentido de circulación.

La UME discurre entre sectores de uso industrial y residencial. Destacar la presencia de dos centros docentes, el CEIP El Castell, en el margen derecho del P.K. 2+750 y el CEIP Sant Marc en el margen izquierdo del P.K. 3+500.

6 PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS EN EL PASADO Y MEDIDAS VIGENTES

La Diputación de Valencia, cumpliendo lo dispuesto en la Directiva 49/2002/EC sobre evolución y gestión de ruido ambiental y a la Ley de Ruido 37/2003, elaboró mediante los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) correspondientes a la PRIMERA FASE, correspondientes a las infraestructuras viarias con una Intensidad de más de 6.000.000 de vehículos anuales. Estos mapas de ruido fueron aprobados por la Diputación de Valencia, tras ser sometidos al preceptivo trámite de información pública (BOP nº 152 de 28/06/2007) acorde a lo establecido en el artículo 14 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

A continuación, y siguiendo la Disposición adicional primera de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que establece una segunda fase en que los responsables de las carreteras deben realizar los Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras con una IMD de más de 3.000.000 de vehículos anuales, se elaboró el documento denominado "Mapas Estratégicos de Ruido de la red de carreteras de la Diputación de Valencia. SEGUNDA FASE".

Dicho documento fue aprobado por la Diputación de Valencia, tras ser sometidos al preceptivo trámite de información pública (BOP nº 240 de 08/10/2012) acorde a lo establecido en el artículo 14 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Para continuar con el cumplimiento del desarrollo reglamentario de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva Europea 2002/49/CE de 25 de junio, sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental, y más concretamente según el "Artículo 22. Identificación de los planes" de la sección segunda "Planes de acción en materia de contaminación acústica" de la citada ley, las administraciones competentes deberán elaborar Planes de Acción derivados de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER).

Para ello la Diputación de Valencia elaboró el Plan de Acción en materia de contaminación acústica de la red de carreteras de la Diputación de Valencia. Segunda Fase. Dicho documento fue aprobado por la Diputación de Valencia, en fecha 9 de julio de 2014, tras ser sometido al trámite de información pública.

Por último, para cumplir con la TERCERA FASE de la Directiva, la Diputación de Valencia presenta a concurso público la "Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de los ejes viarios con tráfico mayor de 3.000.000 vehículos/año de la red de carreteras de la Diputación de Valencia, siendo adjudicado el servicio a la empresa Silens, Servicios y Tecnología Acústica, S.L.

7 MÉTODOS DE CÁLCULO EMPLEADOS

El método de cálculo para el ruido de tráfico rodado, es el método nacional de cálculo francés “NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)”, mencionado 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”.

Este método describe un procedimiento detallado para calcular los niveles sonoros causados por el tráfico rodado en el entorno de una vía, teniendo en cuenta los efectos meteorológicos sobre la propagación. Con respecto a los datos de emisión, este documento remite a “Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980”.

La adaptación de este método se recoge en la “Recomendación de la Comisión, de 6 de agosto de 2003, relativa a las orientaciones sobre métodos de cálculo provisional revisados para ruido industrial procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario y los datos de emisiones correspondientes”.

El software de predicción que se utiliza para el cálculo del presente estudio, tiene implementado este método de cálculo. En concreto, el programa utilizado ha sido el CADNA-A Versión 2019 de la casa comercial alemana Datakustik GmbH. Dicho programa es líder a nivel mundial en la modelización, cálculo y gestión del ruido ambiental.

8 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LOS MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO

En este apartado se hace una recopilación de los resultados obtenidos en los trabajos de elaboración de los MER (tercera fase) en las UMEs delimitadas.

El objetivo es disponer de una visión detallada de los resultados obtenidos en cada una de las UME's. Los resultados que se incluyen en el presente documento son los siguientes:

- Número total de personas expuestas fuera de las aglomeraciones para los indicadores Lden, Ldia(Ld), Ltarde(Le) y Lnoche(Ln). Se indica el número total estimado de personas (expresado en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos sonoros, a una altura de 4m sobre el nivel del suelo y en la fachada más expuesta. Para los indicadores Lden, Ld, y Ltarde los rangos sonoros son: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74. ≥ 75 , para el indicador Ln los rangos sonoros son: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, ≥ 70 .

- Área total, viviendas y población expuesta (Lden). De acuerdo con la Directiva 2002/49/CE Anexo VI, sección 2.7, los Estados Miembros deben indicar “la superficie total (en km²) expuesta a valores de Lden superiores a 55, 65 y 75 dB, respectivamente. Se indicará, además, el número total estimado de viviendas (en centenas) y el número total estimado de personas (en centenas) que viven en cada una de esas zonas, incluyendo las aglomeraciones.

La aglomeración existente en la Provincia de Valencia se corresponde con la población de Valencia.

8.1 NÚMERO DE PERSONAS EXPUESTAS FUERA DE LAS AGLOMERACIONES PARA LOS INDICADORES Lden, Ld y Le

En la siguiente tabla se muestran los resultados por UME del número total de personas expuestas fuera de aglomeraciones (expresado en centenas) para diferentes rangos sonoros del indicador Lden. Los datos corresponden a una altura de 4 metros.

CARRETERA	CÓDIGO UME	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Lden (dBA)				
		55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
CV-305	C_VAL_46_CV-305_1	1	0	0	0	0
CV-308	C_VAL_46_CV-308_1	2	1	5	2	0
CV-309	C_VAL_46_CV-309_1	0	0	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_1	4	1	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_2	1	0	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_3	9	4	3	14	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_4	1	2	7	0	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_1	0	0	0	0	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_2	5	4	1	8	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_1	5	1	0	2	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_2	0	0	0	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_1	1	0	1	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_2	2	1	1	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_3	8	7	5	5	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_1	0	0	0	0	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_2	0	0	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_1	0	0	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_2	4	1	0	0	0
CV-371	C_VAL_46_CV-371_1	0	0	0	0	0
CV-374	C_VAL_46_CV-374_1	1	0	0	0	0
CV-375	C_VAL_46_CV-375_1	2	0	5	1	0
CV-378	C_VAL_46_CV-378_1	0	0	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_1	1	1	1	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_2	2	1	1	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_3	1	1	1	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_4	2	1	6	3	0
CV-408	C_VAL_46_CV-408_1	0	0	0	0	0
CV-409	C_VAL_46_CV-409_1	0	0	0	0	0
CV-505	C_VAL_46_CV-505_1	1	0	0	0	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_1	0	0	1	1	0

CARRETERA	CÓDIGO UME	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Lden (dBA)				
		55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
CV-510	C_VAL_46_CV-510_2	1	0	0	0	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_1	4	5	7	6	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_2	0	0	0	0	0
CV-524	C_VAL_46_CV-524_1	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_1	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_2	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_3	1	1	2	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_4	2	1	2	1	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_5	0	1	3	0	0
CV-671	C_VAL_46_CV-671_1	0	0	0	0	0
CV-673	C_VAL_46_CV-673_1	2	0	2	0	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_1	0	0	0	0	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_2	2	4	2	0	0

Tabla 2: Población expuesta (en centenas) fuera de aglomeraciones para el indicador Lden en las UMEs analizadas para la elaboración de los MER (tercera fase) de la red de carreteras de la Diputación de Valencia

En la siguiente tabla se muestran los resultados por UME del número total de personas expuestas fuera de aglomeraciones (expresado en centenas) para diferentes rangos sonoros del indicador Ld. Los datos corresponden a una altura de 4 metros.

CARRETERA	CÓDIGO UME	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Ld (dBA)				
		55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
CV-305	C_VAL_46_CV-305_1	1	0	0	0	0
CV-308	C_VAL_46_CV-308_1	1	1	6	1	0
CV-309	C_VAL_46_CV-309_1	0	0	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_1	1	1	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_2	1	0	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_3	8	2	11	5	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_4	2	4	4	0	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_1	0	0	0	0	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_2	3	5	4	4	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_1	3	1	2	0	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_2	0	0	0	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_1	1	0	1	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_2	1	1	1	0	0

CARRETERA	CÓDIGO UME	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Ld (dBA)				
		55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
CV-336	C_VAL_46_CV-336_3	5	9	4	3	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_1	0	0	0	0	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_2	0	0	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_1	0	0	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_2	1	0	0	0	0
CV-371	C_VAL_46_CV-371_1	0	0	0	0	0
CV-374	C_VAL_46_CV-374_1	1	0	0	0	0
CV-375	C_VAL_46_CV-375_1	1	1	4	0	0
CV-378	C_VAL_46_CV-378_1	0	0	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_1	1	0	1	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_2	1	1	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_3	1	0	1	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_4	2	0	9	0	0
CV-408	C_VAL_46_CV-408_1	0	0	0	0	0
CV-409	C_VAL_46_CV-409_1	0	0	0	0	0
CV-505	C_VAL_46_CV-505_1	0	0	0	0	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_1	0	0	1	0	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_2	1	0	0	0	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_1	3	4	12	0	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_2	0	0	0	0	0
CV-524	C_VAL_46_CV-524_1	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_1	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_2	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_3	1	1	2	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_4	2	1	2	1	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_5	1	3	1	0	0
CV-671	C_VAL_46_CV-671_1	0	0	0	0	0
CV-673	C_VAL_46_CV-673_1	1	0	3	0	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_1	0	0	0	0	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_2	2	3	2	0	0

Tabla 3: Población expuesta (en centenas) fuera de aglomeraciones para el indicador Ld en las UMEs analizadas para la elaboración de los MER (tercera fase) de la red de carreteras de la Diputación de Valencia

En la siguiente tabla se muestran los resultados por UME del número total de personas expuestas fuera de aglomeraciones (expresado en centenas) para diferentes rangos sonoros del indicador Le. Los datos corresponden a una altura de 4 metros.

CARRETERA	CÓDIGO UME	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Le (dBA)				
		55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
CV-305	C_VAL_46_CV-305_1	0	0	0	0	0
CV-308	C_VAL_46_CV-308_1	0	1	7	0	0
CV-309	C_VAL_46_CV-309_1	0	0	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_1	1	0	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_2	0	0	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_3	4	5	12	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_4	1	9	0	0	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_1	0	0	0	0	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_2	4	4	5	0	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_1	1	2	0	0	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_2	0	0	0	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_1	0	1	0	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_2	1	1	0	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_3	8	6	5	0	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_1	0	0	0	0	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_2	0	0	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_1	0	0	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_2	1	0	0	0	0
CV-371	C_VAL_46_CV-371_1	0	0	0	0	0
CV-374	C_VAL_46_CV-374_1	0	0	0	0	0
CV-375	C_VAL_46_CV-375_1	1	3	2	0	0
CV-378	C_VAL_46_CV-378_1	0	0	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_1	1	0	1	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_2	1	1	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_3	1	1	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_4	1	2	7	0	0
CV-408	C_VAL_46_CV-408_1	0	0	0	0	0
CV-409	C_VAL_46_CV-409_1	0	0	0	0	0
CV-505	C_VAL_46_CV-505_1	0	0	0	0	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_1	0	0	1	0	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_2	1	0	0	0	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_1	4	12	0	0	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_2	0	0	0	0	0

CARRETERA	CÓDIGO UME	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Le (dBA)				
		55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
CV-524	C_VAL_46_CV-524_1	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_1	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_2	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_3	1	3	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_4	2	1	2	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_5	0	3	0	0	0
CV-671	C_VAL_46_CV-671_1	0	0	0	0	0
CV-673	C_VAL_46_CV-673_1	1	0	3	0	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_1	0	0	0	0	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_2	2	3	1	0	0

Tabla 4: Población expuesta (en centenas) fuera de aglomeraciones para el indicador Le en las UMEs analizadas para la elaboración de los MER (tercera fase) de la red de carreteras de la Diputación de Valencia

8.2 NÚMERO DE PERSONAS EXPUESTAS FUERA DE LAS AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Ln

En la siguiente tabla se muestran los resultados por UME del número total de personas expuestas fuera de aglomeraciones (expresado en centenas) para diferentes rangos sonoros del indicador Ln. Los datos corresponden a una altura de 4 metros.

CARRETERA	CÓDIGO UME	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Ln (dBA)				
		50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
CV-305	C_VAL_46_CV-305_1	1	0	0	0	0
CV-308	C_VAL_46_CV-308_1	1	4	4	0	0
CV-309	C_VAL_46_CV-309_1	0	0	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_1	1	0	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_2	1	0	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_3	4	2	15	2	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_4	2	7	0	0	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_1	0	0	0	0	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_2	4	2	8	0	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_1	3	1	2	0	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_2	0	0	0	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_1	1	0	1	0	0

CARRETERA	CÓDIGO UME	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Ln (dBA)				
		50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
CV-336	C_VAL_46_CV-336_2	1	1	0	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_3	7	7	5	0	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_1	0	0	0	0	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_2	0	0	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_1	0	0	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_2	2	0	0	0	0
CV-371	C_VAL_46_CV-371_1	0	0	0	0	0
CV-374	C_VAL_46_CV-374_1	0	0	0	0	0
CV-375	C_VAL_46_CV-375_1	0	5	1	0	0
CV-378	C_VAL_46_CV-378_1	0	0	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_1	1	1	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_2	1	1	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_3	1	1	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_4	1	2	7	0	0
CV-408	C_VAL_46_CV-408_1	0	0	0	0	0
CV-409	C_VAL_46_CV-409_1	0	0	0	0	0
CV-505	C_VAL_46_CV-505_1	0	0	0	0	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_1	0	1	1	0	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_2	1	0	0	0	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_1	4	2	12	0	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_2	0	0	0	0	0
CV-524	C_VAL_46_CV-524_1	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_1	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_2	0	0	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_3	1	2	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_4	1	2	1	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_5	2	2	0	0	0
CV-671	C_VAL_46_CV-671_1	0	0	0	0	0
CV-673	C_VAL_46_CV-673_1	0	2	0	0	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_1	0	0	0	0	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_2	2	3	1	0	0

Tabla 5: Población expuesta (en centenas) fuera de aglomeraciones para el indicador Ln en las UMEs analizadas para la elaboración de los MER (tercera fase) de la red de carreteras de la Diputación de Valencia

8.3 ÁREA TOTAL, VIVIENDAS Y POBLACIÓN EXPUESTA PARA EL INDICADOR Lden

La identificación de la superficie del territorio que se encuentra afectada por el ruido generado por la UME se realiza tomando como referencia el indicador acústico Lden, ya que expresa un valor promedio diario del ruido generado por ésta a lo largo de las 24 horas del día.

La superficie afectada se identifica según el grado de exposición que presenta al ruido, discretizando el territorio según los valores obtenidos del indicador Lden sean superiores a 55, 65 y 75 dB(A), respectivamente.

Este análisis se lleva a cabo para cada UME según el modelo de cálculo desarrollado. Los resultados se muestran en la siguiente tabla:

CARRETERA	CÓDIGO UME	ÁREA TOTAL EXPUESTA (en km ²) A DIFERENTES VALORES DE Lden (dBA)		
		≥ 55 dBA	≥ 65 dBA	≥ 75 dBA
CV-305	C_VAL_46_CV-305_1	0,64	0,17	0,01
CV-308	C_VAL_46_CV-308_1	0,16	0,05	0
CV-309	C_VAL_46_CV-309_1	2,02	0,53	0,04
CV-310	C_VAL_46_CV-310_1	0,84	0,23	0,01
CV-310	C_VAL_46_CV-310_2	1,14	0,25	0,02
CV-310	C_VAL_46_CV-310_3	0,35	0,09	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_4	0,11	0,04	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_1	1,1	0,25	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_2	1,05	0,25	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_1	0,43	0,14	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_2	0,84	0,17	0,01
CV-336	C_VAL_46_CV-336_1	0,26	0,08	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_2	0,14	0,05	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_3	1,09	0,31	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_1	0,5	0,17	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_2	0,51	0,12	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_1	0,69	0,21	0,03
CV-370	C_VAL_46_CV-370_2	1,99	0,49	0,02
CV-371	C_VAL_46_CV-371_1	0,25	0,05	0
CV-374	C_VAL_46_CV-374_1	0,22	0,08	0
CV-375	C_VAL_46_CV-375_1	0,17	0,06	0
CV-378	C_VAL_46_CV-378_1	0,52	0,15	0,02
CV-405	C_VAL_46_CV-405_1	0,73	0,18	0,01
CV-405	C_VAL_46_CV-405_2	1,86	0,47	0,04
CV-405	C_VAL_46_CV-405_3	0,72	0,19	0

CARRETERA	CÓDIGO UME	ÁREA TOTAL EXPUESTA (en km ²) A DIFERENTES VALORES DE Lden (dBA)		
		≥ 55 dBA	≥ 65 dBA	≥ 75 dBA
CV-405	C_VAL_46_CV-405_4	0,42	0,14	0
CV-408	C_VAL_46_CV-408_1	0,39	0,11	0,02
CV-409	C_VAL_46_CV-409_1	0,15	0,03	0
CV-505	C_VAL_46_CV-505_1	0,68	0,21	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_1	0,09	0,04	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_2	1,83	0,41	0,04
CV-520	C_VAL_46_CV-520_1	0,1	0,05	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_2	0,53	0,12	0
CV-524	C_VAL_46_CV-524_1	1	0,24	0,01
CV-670	C_VAL_46_CV-670_1	0,16	0,03	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_2	0,25	0,06	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_3	0,32	0,09	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_4	0,3	0,09	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_5	0,39	0,09	0
CV-671	C_VAL_46_CV-671_1	0,18	0,04	0
CV-673	C_VAL_46_CV-673_1	0,24	0,07	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_1	0,27	0,07	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_2	0,77	0,18	0

Tabla 6: Área total expuesta (en km²) para diferentes valores de Lden en las UMEs analizadas para la elaboración de los MER (tercera fase) de la red de carreteras de la Diputación de Valencia

En cuanto a la población expuesta (número de personas expresado en centenas) que se encuentra afectada por el ruido generado por la UME, se utiliza como indicador de referencia el indicador acústico Lden, ya que expresa un valor promedio diario del ruido generado por ésta a lo largo de las 24 horas del día.

El valor de población expuesta se determina según el número de personas afectadas por el ruido en las zonas de exposición descritas anteriormente. Como consecuencia de ello, los resultados también se exponen discretizando los intervalos de afección acústica, según los valores obtenidos del indicador Lden sean superiores a 55, 65 y 75 dB(A), respectivamente.

Este análisis se lleva a cabo para cada UME según el modelo de cálculo desarrollado. Los resultados se muestran en la siguiente tabla:

CARRETERA	CÓDIGO UME	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) A DIFERENTES VALORES DE Lden (dBA)		
		≥ 55 dBA	≥ 65 dBA	≥ 75 dBA
CV-305	C_VAL_46_CV-305_1	1	0	0
CV-308	C_VAL_46_CV-308_1	17	13	0
CV-309	C_VAL_46_CV-309_1	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_1	5	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_2	1	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_3	30	17	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_4	11	7	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_1	9	5	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_2	18	9	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_1	8	2	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_2	0	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_1	2	1	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_2	3	1	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_3	25	10	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_1	1	0	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_2	1	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_1	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_2	5	0	0
CV-371	C_VAL_46_CV-371_1	0	0	0
CV-374	C_VAL_46_CV-374_1	1	0	0
CV-375	C_VAL_46_CV-375_1	7	5	0
CV-378	C_VAL_46_CV-378_1	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_1	3	1	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_2	3	1	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_3	3	1	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_4	12	9	0
CV-408	C_VAL_46_CV-408_1	0	0	0
CV-409	C_VAL_46_CV-409_1	0	0	0
CV-505	C_VAL_46_CV-505_1	1	0	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_1	1	1	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_2	1	0	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_1	21	13	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_2	0	0	0

CARRETERA	CÓDIGO UME	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) A DIFERENTES VALORES DE Lden (dBA)		
		≥ 55 dBA	≥ 65 dBA	≥ 75 dBA
CV-524	C_VAL_46_CV-524_1	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_1	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_2	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_3	4	2	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_4	6	3	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_5	4	3	0
CV-671	C_VAL_46_CV-671_1	0	0	0
CV-673	C_VAL_46_CV-673_1	4	3	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_1	1	0	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_2	8	2	0

Tabla 7: Población expuesta (en centenas) para diferentes valores de Lden en las UMEs analizadas para la elaboración de los MER (tercera fase) de la red de carreteras de la Diputación de Valencia

Por último, el número de viviendas (expresada en centenares) que se encuentran afectadas por el ruido generado por la UME utilizándose como indicador de referencia el indicador acústico Lden, ya que expresa un valor promedio diario del ruido generado por ésta a lo largo de las 24 horas del día.

Este resultado se determina según el grado de exposición que presentan al ruido las viviendas, discretizándose los intervalos de afección acústica según los valores obtenidos del indicador Lden sean superiores a 55, 65 y 75 dB(A), respectivamente.

Este análisis se lleva a cabo para cada UME según el modelo de cálculo desarrollado. Los resultados se muestran en la siguiente tabla:

CARRETERA	CÓDIGO UME	VIVIENDAS EXPUESTAS (en centenas) A DIFERENTES VALORES DE Lden (dBA)		
		≥ 55 dBA	≥ 65 dBA	≥ 75 dBA
CV-305	C_VAL_46_CV-305_1	0	0	0
CV-308	C_VAL_46_CV-308_1	6	5	0
CV-309	C_VAL_46_CV-309_1	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_1	3	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_2	0	0	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_3	10	6	0
CV-310	C_VAL_46_CV-310_4	4	3	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_1	4	2	0
CV-315	C_VAL_46_CV-315_2	8	4	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_1	3	1	0
CV-320	C_VAL_46_CV-320_2	0	0	0

CARRETERA	CÓDIGO UME	VIVIENDAS EXPUESTAS (en centenas) A DIFERENTES VALORES DE Lden (dBA)		
		≥ 55 dBA	≥ 65 dBA	≥ 75 dBA
CV-336	C_VAL_46_CV-336_1	1	1	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_2	1	0	0
CV-336	C_VAL_46_CV-336_3	9	3	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_1	0	0	0
CV-368	C_VAL_46_CV-368_2	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_1	0	0	0
CV-370	C_VAL_46_CV-370_2	2	0	0
CV-371	C_VAL_46_CV-371_1	0	0	0
CV-374	C_VAL_46_CV-374_1	1	0	0
CV-375	C_VAL_46_CV-375_1	3	2	0
CV-378	C_VAL_46_CV-378_1	0	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_1	1	1	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_2	1	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_3	1	0	0
CV-405	C_VAL_46_CV-405_4	4	3	0
CV-408	C_VAL_46_CV-408_1	0	0	0
CV-409	C_VAL_46_CV-409_1	0	0	0
CV-505	C_VAL_46_CV-505_1	0	0	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_1	1	0	0
CV-510	C_VAL_46_CV-510_2	1	0	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_1	8	5	0
CV-520	C_VAL_46_CV-520_2	0	0	0
CV-524	C_VAL_46_CV-524_1	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_1	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_2	0	0	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_3	2	1	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_4	3	1	0
CV-670	C_VAL_46_CV-670_5	2	1	0
CV-671	C_VAL_46_CV-671_1	0	0	0
CV-673	C_VAL_46_CV-673_1	2	1	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_1	0	0	0
CV-680	C_VAL_46_CV-680_2	3	1	0

Tabla 8: Viviendas expuestas (en centenas) para diferentes valores de Lden en las UMEs analizadas para la elaboración de los MER (tercera fase) de la red de carreteras de la Diputación de Valencia

9 CONCLUSIONES

Se han elaborado los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de las carreteras competencia de la Diputación de Valencia, cuyo tráfico supera los tres millones vehículos al año, de acuerdo con lo estipulado en la tercera fase de la aplicación de la Directiva 2002/49/CE de 25 de junio de 2002 sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido así como en el documento elaborado por el Ministerio de Fomento titulado “Criterios y condiciones técnicas para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de la red del Estado. 2ª Fase 2012”, considerando alcanzados los objetivos planteados inicialmente, así como los establecidos en la legislación vigente.

10 EQUIPO DE TRABAJO

Dirección del Estudio:

Dña. Paloma Corbí Rico. Jefa del Servicio de Supervisión y Seguridad Vial. Área de Carreteras e Infraestructuras. Diputación de Valencia.

Dña. Raquel Vidal Vidal. Ingeniero Técnico de Obras Públicas del Servicio de Supervisión y Seguridad Vial. Área de Carreteras e Infraestructuras. Diputación de Valencia.

D. Santiago Ordiñana Férriz. Técnico Auxiliar de Obras Públicas del Servicio de Supervisión y Seguridad Vial. Área de Carreteras e Infraestructuras. Diputación de Valencia.

Autores del Estudio:

Pau Gaja Silvestre. Ingeniero Industrial. Silens, Servicios y Tecnología Acústica, S.L.

Noelia Belda Calatayud. Ingeniero Industrial. Silens, Servicios y Tecnología Acústica, S.L.

Jorge Iserte Agut. Grado en Ingeniería de Sistemas Audiovisuales. Silens, Servicios y Tecnología Acústica, S.L.

Josep Casanova Masjoan. Grado en Servicios y Tecnologías de Telecomunicaciones. Silens, Servicios y Tecnología Acústica, S.L.

AUTOR DEL ESTUDIO

DIRECTORA DEL ESTUDIO

Fdo. Pau Gaja Silvestre

Fdo. Paloma Corbí Rico