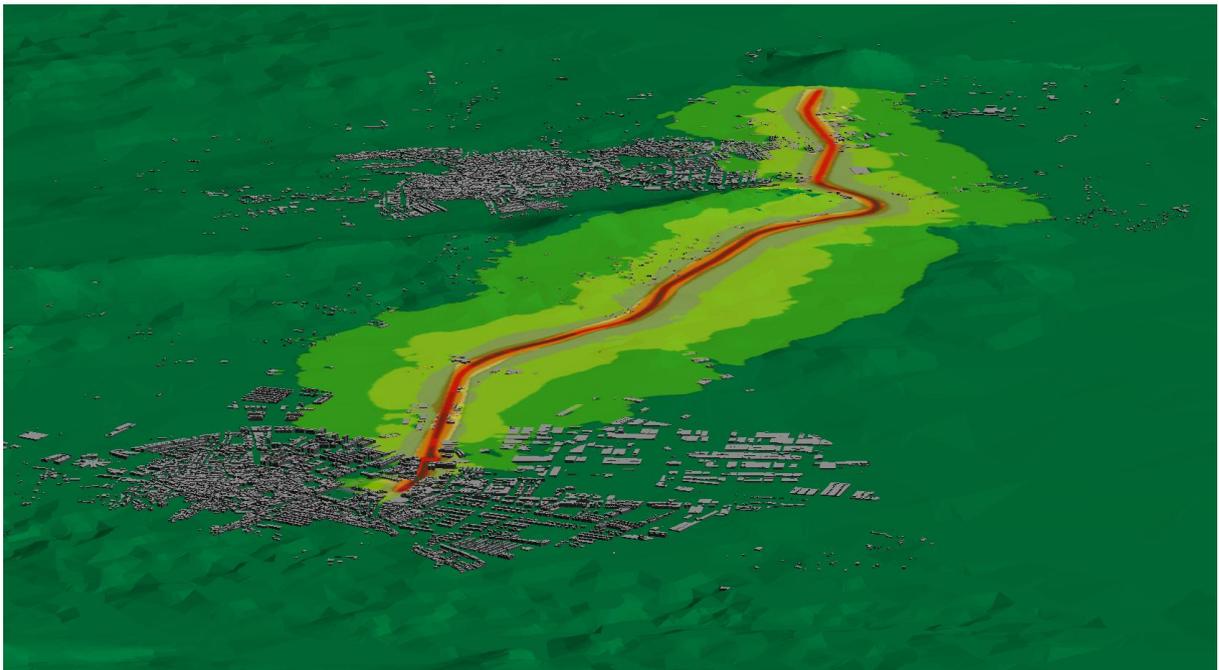


**Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras
de la Comunidad Autónoma de Extremadura. 3ª
Fase.**



ÍNDICE

ANTECEDENTES	2
1 OBJETO DEL ESTUDIO.....	2
2 ÁMBITO DEL ESTUDIO.....	2
3 PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EN LAS POBLACIONES AFECTADAS	3
4 DESCRIPCIÓN DE LAS UME DE ESTUDIO	4
4.1 UME EX-100	5
4.2 UME EX-101	6
4.3 UME EX-206	6
4.4 UME EX-A2	7
5 METODO DE CÁLCULO EMPLEADO	8
5.1 SOFTWARE	8
5.2 PARÁMETROS DE CÁLCULO	9
6 RESULTADOS	9
6.1 MAPAS.....	9
6.1.1 Mapas de niveles sonoros.....	10
6.1.2 Mapas de Zonas de Afección	10
6.2 DATOS ESTADÍSTICOS	11
6.2.1 <i>Lden</i>	12
6.2.2 <i>Ld</i>	12
6.2.3 <i>Le</i>	12
6.2.4 <i>Ln</i>	12
6.3 ANÁLISIS DE LOS MAPAS DE AFECCIÓN.....	12
6.3.1 UME EX-100.....	13
6.3.2 UME EX-101.....	13
6.3.3 UME EX-206.....	14
6.3.4 UME EX-A2.....	14
7 CONCLUSIONES.....	14

ANTECEDENTES

La aprobación y posterior transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2002/49/EC sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y, acorde a lo dispuesto en la Disposición adicional primera de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, expresa la necesidad de recopilar los Mapas Estratégicos de Ruido y planes de acción elaborados por distintas administraciones tanto estatales, como autonómicas y locales de aquellas carreteras con una IMD de más de 8.219 vehículos (que corresponden a 3.000.000 de vehículos anuales) y que no hayan sido contempladas en la elaboración de los mapas estratégicos de ruido previamente aprobados, es decir, aquellos relativos a carreteras de tráfico superior a 6.000.000 vehículos al año.

1 OBJETO DEL ESTUDIO

El objeto del presente estudio es la realización de los *Mapas Estratégicos de Ruido (MER)* de las carreteras de la Red Regional competencia de la Junta de Extremadura, cuyo tráfico supera los tres millones vehículos al año, dando cumplimiento a lo establecido al respecto en 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* y en los dos Reales Decretos que desarrollan dicha ley (*RD 1513/2005 y RD 1367/2007*) en relación a la necesidad de revisar los MER cada 5 años.

El presente estudio ha sido desarrollado bajo la solicitud de la Dirección General de Infraestructuras perteneciente a la Consejería de Economía e Infraestructuras de la Junta de Extremadura.

2 ÁMBITO DEL ESTUDIO

En el presente estudio, los tramos de la red de carreteras pertenecientes a la Junta de Extremadura que presentan un tráfico superior a 3.000.000 de vehículos al año son los siguientes:

Denominación	P.K. Inicio	P.K. Final	Longitud (km)	IMD
EX-100	81+500	84+400	2,900	17.285
EX-101	0+000	5+990	5,990	9.987
EX-206	97+200	103+200	6,000	17.787
EX-A2	15+000	23+000	8,000	9.498
Total = 22,89 km				

Cada uno de estos tramos se considera una Unidad de Mapa Estratégico (UME), y son la base para el análisis acústico y la generación de los Mapas Estratégicos de Ruido. Los municipios por los que discurren dichos tramos de carretera analizados son:

Municipio	Nº Habitantes (INE, 01/01/2017)
Badajoz	150.543
Don Benito	36.924
Villanueva de la Serena	25.882
Zafra	16.822
Los Santos de Maimona	8.137

3 PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EN LAS POBLACIONES AFECTADAS

En la actualidad no se encuentra vigente ningún programa de acción contra el ruido en el término municipal de Badajoz, específicamente relacionado con la legislación vigente sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. Las actuaciones que se llevan a cabo están amparadas por la reglamentación autonómica, “Decreto 19/1997, de 4 de febrero, sobre Reglamentación de Ruido y Vibraciones” y municipal, “Ordenanza Municipal de Protección Ambiental en Materia de Contaminación Acústica (BOP de 16/06/1997)”. En julio de 2008 se produce la primera Declaración de Zona Saturada por Acumulación de Ruidos, correspondiente a un área determinada de la Urbanización Gadiana. Posteriormente, en diciembre de 2010, se produce una nueva Declaración de Zona Saturada por Acumulación de Ruidos, en este caso, vinculada a un área concreta de la Zona Centro de la Ciudad. Estas zonas, declaradas como Zonas Acústicamente Saturadas tras la apertura de los pertinentes expedientes administrativos y la realización de los correspondientes estudios, son debidas a la aglomeración de actividades relacionadas, fundamentalmente, con el ocio nocturno. En el año 2017, La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Badajoz aprobó y licitó la asistencia técnica de unos monitores que localizarán, por segunda vez, los niveles de ruido de la ciudad durante un año en zonas de mayor afluencia de coches o infraestructuras con el fin de realizar después un estudio y un plan de acción urgente si se sobrepasan los límites.

En cuanto a la población de Don Benito, en la Revisión del Plan General Municipal de marzo de 2011, contempla en su artículo “2.3.10. Condiciones particulares de desarrollo para el suelo urbanizable colindante a carreteras”, la necesidad de disponer de los medios de protección acústica imprescindibles, con cargo al promotor, en caso de superarse los umbrales recomendados, de

acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido y, en su caso y la normativa autonómica vigente (Decreto 19/1997, de 4 de febrero, de Reglamentación de Ruidos y Vibraciones). De igual forma, en el artículo “6.4.4. Condiciones particulares de la Clase Industria Productiva (D)”, en el apartado 2.g, los motores y máquinas de las instalaciones, “cumplirán los requisitos necesarios para la seguridad del personal y, además los que sean precisos, acústica y térmicamente, a fin de no originar molestias”.

En la población de Villanueva de la Serena, se tiene la Ordenanza de protección del medio ambiente acústico, del año 2008, muy similar al Decreto 19/1997 de la Junta de Extremadura. En la Revisión del Plan General Municipal de marzo de 2011, contempla que “no se han obtenido datos oficiales en forma de mapa de ruido que reflejen las diferentes emisiones acústicas de Villanueva de la Serena”. Por otra parte, cabe mencionar que, en este caso, el mapa de ruido no es exigible por normativa, dado que dicho municipio no supera los 50.000 habitantes. No obstante, sería recomendable, ante el aumento de la población previsto (sin superar los 50.000 habitantes); la realización de estudios acústicos, de modo que se pueda conocer la situación acústica real del término municipal de Villanueva de la Serena, con la finalidad de implantar las medidas más eficientes para la reducción del ruido de la población que se encuentra expuesta a niveles elevados. En su capítulo 7, “Medidas protectoras y correctoras para reducir o eliminar efectos ambientales negativos”, cita como medida correctora, el establecimiento de pantallas acústicas o firmes fonoabsorbentes en la construcción de nuevas infraestructuras, con el objetivo de lograr un mantenimiento de los niveles acústicos dentro de los límites que establece la legislación vigente, a través del control de la correcta colocación y ubicación de las pantallas acústicas y de que los niveles de ruido son los establecidos por la normativa en vigor.

En las localidades de Zafra y de Los Santos de Maimona, en la actualidad, no existe ninguna normativa específica referente a la lucha contra el ruido, por lo que se rigen a través de la normativa regional, Decreto 19/97.

4 DESCRIPCIÓN DE LAS UME DE ESTUDIO

En la Comunidad Autónoma de Extremadura el conjunto de UMEs comprende un total de 22,89 km de ejes viarios, que se corresponden mayormente con vías de comunicación que conectan zonas de

importante actividad económica de la Comunidad, como la EX-A2, o bien con vías de acceso a zonas de elevada población como la EX-206, EX-101 y EX-100. Prácticamente gran parte de los tramos objeto de estudio están situados en zona interurbana, siendo la excepción las entradas a las poblaciones de Zafra, Don Benito y Villanueva, por donde las UMEs correspondientes transcurren unas pocas decenas de metros.

4.1 UME EX-100

La carretera EX-100 es de categoría básica, siendo la primera del catálogo. Su denominación oficial es EX-100, de Cáceres a Badajoz, antigua N-523. Su origen está en la N-630, al sur de Cáceres, en la glorieta próxima a la zona del Ferial, y su final en la rotonda anterior a la Escuela de Ingenieros Agrónomos en Badajoz. Esta UME tiene su comienzo 150 m pasados la glorieta para el acceso al municipio de Gévora (intersección con la EX-209) y su final en el p.k. 84+400. Se trata de una vía de calzada desdoblada, con dos carriles por sentido. Las velocidades máximas permitidas varían desde los 90 km/h a los 30 km/h para los vehículos ligeros y pesados, en los diferentes tramos de las vías. El eje de esta UME tiene una longitud de 2,9 kilómetros, los cuales discurren por suelo interurbano.

Anteriormente esta UME discurría por el municipio de Badajoz, siendo su tramo final transferido al Ayuntamiento de Badajoz, por considerarlo un tramo absolutamente urbano (Calle Carolina Coronado). La UME actual transcurre por zona interurbana.



4.2 UME EX-101

La carretera EX-101 es de categoría básica. Su denominación oficial es EX-101, de N-630 a Fregenal de la Sierra por Zafra. Es la antigua N-435R que fue renombrada en el cambio del catálogo de Carreteras de la Junta de Extremadura en el año 1997. Dicha N-435R era un ramal de la N-435 que enlazaba Zafra con Huelva por Fregenal de la Sierra. Su origen está en la N-630, al este de Los Santos de Maimona. La longitud total de la carretera es de 45.040 m, de los que la totalidad pertenecen a la provincia de Badajoz.



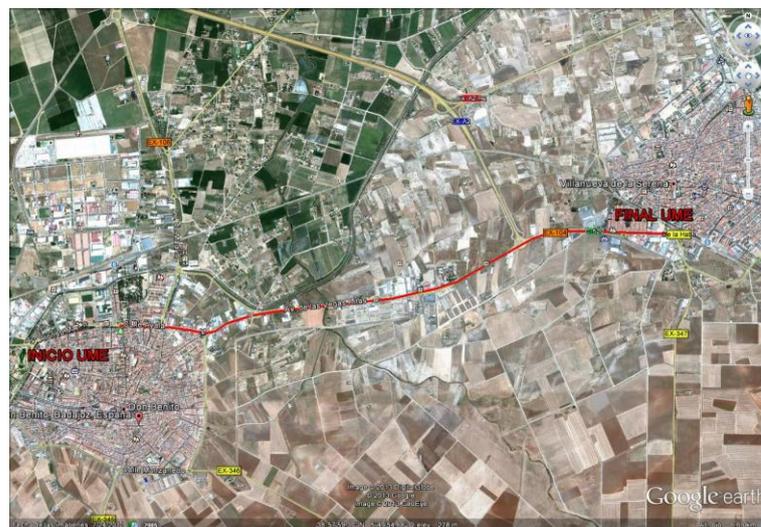
Las velocidades máximas permitidas varían desde los 30 km/h a los 90 km/h para los vehículos ligeros y pesados, en los diferentes tramos de la vía. En los tramos de cruce las velocidades se ven disminuidas a los 30 y 50 km/h. El eje de la presente UME tiene una longitud de 5,990 kilómetros, los cuales discurren principalmente por suelo interurbano, a excepción de las entradas a las poblaciones de Zafra y de Los Santos de Maimona.

4.3 UME EX-206

La carretera EX-206 es de categoría intercomarcal. Su denominación oficial es EX-206, de Cáceres a Villanueva de la Serena, aunque también se la conoce por el nombre de Avenida de las Vegas Altas en el tramo correspondiente a la UME a estudiar. Es la antigua C-520, que fue renombrada en el cambio del catálogo de Carreteras de la Junta de Extremadura en el año 1997. Su origen está en

Cáceres en la plaza de América y su final está en la intersección con la EX-347 en Villanueva de la Serena. Esta UME registra una elevada circulación de vehículos debido a que une 2 poblaciones con elevada zona industrial.

Las velocidades máximas permitidas varían desde los 60 km/h a los 30 km/h para los vehículos ligeros y pesados, en los diferentes tramos de las vías. En los tramos de travesía o que discurren por el interior del municipio de Badajoz, estas velocidades se ven disminuidas a los 30 km/h.



La traza de la presente UME tiene una longitud de 6,00 kilómetros, los cuales discurren por suelo urbano e interurbano. Debido a que la UME discurre por el municipio de Don Benito, se ha decidido prolongar el tramo del inicio de esta UME hasta el P.K. 97+200 para tener en cuenta la continuidad de la emisión acústica de la carretera.

4.4 UME EX-A2

La autovía EX-A2 pertenece a la red prioritaria de la Comunidad Autónoma de Extremadura. Tiene su origen en la autovía A-5 (Autovía del Suroeste) cerca de la localidad de Miajadas y tiene su final en la EX-206, carretera que une Don Benito y Villanueva de la Serena. Su trazado es, básicamente, paralelo a la EX-106, carretera que no sustituye y que fue repuesta en los tramos en que se cruzaban.

Las velocidades máximas permitidas varían desde los 80 km/h a los 120 km/h para los vehículos ligeros y pesados, en los diferentes tramos de la vía. En el tramo del puente sobre el río Guadiana la velocidad se ve disminuida a los 100 km/h.



El eje de la presente UME tiene una longitud de 8,00 kilómetros, desde el p.k. 15+000 hasta el 23+000 los cuales discurren por suelo interurbano.

5 METODO DE CÁLCULO EMPLEADO

Para la realización de los mapas estratégicos de ruido se utiliza una sistemática basada en cálculos y en el uso de herramientas de predicción, mediante modelos de propagación. Estos modelos están implementados en software comercial.

5.1 Software

El modelo utilizado ha sido el recomendado por la Directiva Europea para ruido generado por tráfico rodado: Método Nacional de cálculo Francés (NMPB- Routes-96), adaptado a lo exigido a la Directiva 2002/49/CE, recogido en el Anexo II del RD 1513/2005 que desarrolla la Ley de Ruido, e implementado en el software comercial Predictor 8.2, de Brüel & Kjaer. Además, para completar la metodología de trabajo, se han tenido en cuenta las recomendaciones dictadas por la European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN) en el documento "*Position*

Paper. Good practice guide for strategic noise mapping and the production of associated data on noise exposure".

5.2 Parámetros de cálculo

Los parámetros de cálculo utilizados han sido:

- Espaciado de la malla: 10x10 metros. Para una mejora, en el foco de ruido; plataforma, se ha generado una malla de 3x3 m.
- Absorción del terreno, $G=1$.
- Máximo radio de búsqueda: 2.000 metros.
- Orden de reflexión: 1.
- Modelo de propagación: NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)
- Condiciones favorables de propagación: 50%(día), 75%(tarde), 100%(noche)
- Altura de los receptores: 4 metros.
- Edificios 100% reflectantes.

6 RESULTADOS

Los resultados obtenidos para cada una de las UMEs se representan en una serie de mapas y datos con la intención de dar respuesta a los requisitos de la Directiva 2002/49/CE sobre Ruido Ambiental.

6.1 Mapas

Se han generado dos tipos de mapas para cada UME:

6.1.1 Mapas de niveles sonoros

Estos mapas representan los diferentes niveles de ruido a una altura de 4 metros sobre el nivel del suelo. Estos niveles de ruido se representan mediante isófonas con una diferencia de 5 dB(A) entre ellas.

Se ha estimado la propagación del ruido generado por el tráfico rodado para los siguientes índices acústicos:

- $L_{\text{día}}$: nivel sonoro equivalente al periodo de día.
- L_{tarde} : nivel sonoro equivalente al periodo de tarde.
- L_{noche} : nivel sonoro equivalente al periodo de noche.
- L_{den} : nivel sonoro equivalente a los periodos día – tarde – noche.

Para la representación de los mapas se han seguido las indicaciones técnicas elaboradas por el Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino para la Elaboración de los Mapas de Ruido en 2011. En ellos se indican los niveles sonoros (para $L_{\text{día}}$, L_{tarde} , L_{den} el ruido superior a 55dB y para L_{noche} el ruido superior a 50 dB), así como las edificaciones y elementos relevantes que aparecen en el territorio.

6.1.2 Mapas de Zonas de Afección

La finalidad de estos mapas es determinar las principales afecciones que está generando el tráfico rodado. Al igual que los Mapas de Niveles Sonoros, los niveles de ruido se representan mediante grupos de isófonas (>55 dB, >65 dB y >75 dB) y empleando el L_{den} , ya que es el indicador sonoro que engloba los valores de los diferentes periodos (día, tarde, noche), aportando una visión global de las afecciones. En ellos se identifican además, el número de personas y viviendas expuestas así como los usos más sensibles al ruido (uso residencial, sanitario y educativo) que se están afectando. Para su representación se han seguido las indicaciones técnicas del Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino.

6.2 Datos estadísticos

De forma complementaria a la información cartográfica, se recogen una serie de datos, resultado de su análisis e interpretación. Estos datos vienen a dar respuesta a la información requerida en el Anexo VI del Real Decreto 1513/2005, que desarrolla la Ley del Ruido:

- Superficies totales (en km^2), expuestas a valores de L_{den} superiores a 55, 65, y 75 dB, respectivamente.
- El número total estimado de viviendas y de personas (expresado en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de L_{den} , $L_{\text{día}}$ y L_{tarde} en dB a una altura de 4 metros sobre el nivel del suelo y en la fachada más expuesta: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75.
- El número total estimado de viviendas y de personas (expresado en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de L_{noche} en dB a una altura de 4 metros sobre el nivel del suelo y en la fachada más expuesta: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70.
- El número de usos sanitarios y educativos que se ven afectados a los valores del indicador L_{den} superiores a 55, 65 y 75dB.

Los datos indican el número total de personas expuestas (expresados en centenas), cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos considerados de valores de los indicadores L_{den} , L_{noche} , $L_{\text{día}}$ y L_{tarde} en dB a una altura de 4 m sobre el nivel del suelo y en la fachada más expuesta.

Seguidamente se presentan el número total estimado de viviendas y de personas (expresado en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de L_{den} , L_{d} , L_{e} y L_{n} en dB a una altura de 4 metros sobre el nivel del suelo y en la fachada más expuesta:

6.2.1 Lden

UME	Población expuesta Lden 55-59 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 60-64 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 65-69 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 70-74 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden >75 fuera de las aglomeraciones
EX-100	1	1	0	0	0
EX-101	0	0	0	0	0
EX-206	1	0	0	0	0
EX-A2	2	1	0	0	0

6.2.2 Ld

UME	Población expuesta Lden 55-59 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 60-64 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 65-69 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 70-74 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden >75 fuera de las aglomeraciones
EX-100	0	0	0	0	0
EX-101	0	0	0	0	0
EX-206	1	0	0	0	0
EX-A2	2	1	0	0	0

6.2.3 Le

UME	Población expuesta Lden 55-59 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 60-64 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 65-69 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 70-74 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden >75 fuera de las aglomeraciones
EX-100	0	0	0	0	0
EX-101	0	0	0	0	0
EX-206	0	0	0	0	0
EX-A2	0	0	0	0	0

6.2.4 Ln

UME	Población expuesta Lden 55-59 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 60-64 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 65-69 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden 70-74 fuera de las aglomeraciones	Población expuesta Lden >75 fuera de las aglomeraciones
EX-100	1	0	0	0	0
EX-101	0	0	0	0	0
EX-206	0	0	0	0	0
EX-A2	1	0	0	0	0

6.3 Análisis de los mapas de afección

Los mapas de afección responden a uno de los requisitos fundamentales de la Directiva 2002/49/CE, y permiten disponer de información de carácter general sobre la afección acústica en el entorno de las carreteras, en términos de L_{den} . Estos resultados se presentan en dos bloques: primeramente, los datos calculados sobre superficie, viviendas, población, usos sanitarios y culturales expuestos a los diferentes rangos de ruidos, analizando posteriormente los resultados del número de personas expuestas en cada una de las poblaciones expuestas.

Para cada UME se ha obtenido la superficie total (en km²) expuesta a los valores de L_{den} considerados, el número total estimado de viviendas (en centenares), y el número total estimado de personas (en centenares) que viven en esas zonas. Asimismo, se ha calculado para cada UME y rango de L_{den} el número de usos sanitarios y de zonas educativas expuestas.

Los resultados obtenidos para cada una de las unidades de mapa son los que se reflejan en la tabla y gráficos siguientes. Analizando por términos municipales los datos del número de personas expuestas (expresado en unidades) a valores de L_{den} superiores a 55 dB obtenemos los siguientes resultados globales:

6.3.1 UME EX-100

	Lden (dB(A))	Viviendas	Nº Hospitales	Nº Colegios	
	> 55	0	0	0	
	> 65	0	0	0	
	> 75	0	0	0	
Lden (dB(A))	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70 - 75	> 75
Superficie (km ²)	0,61	0,40	0,23	0,16	0,03
	> 55	> 65	> 75		
Superficie (km ²)	1,02	0,4	0,03		
Población (centenas)	1	0	0		

6.3.2 UME EX-101

	Lden (dB(A))	Viviendas	Nº Hospitales	Nº Colegios	
	> 55	1	1	3	
	> 65	0	2	1	
	> 75	0	0	0	
Lden (dB(A))	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70 - 75	> 75
Superficie (km ²)	2,31	1,02	0,59	0,36	0,13
	> 55	> 65	> 75		
Superficie (km ²)	3,33	0,97	0,13		
Población (centenas)	4	1	0		

6.3.3 UME EX-206

	Lden (dB(A))	Viviendas	Nº Hospitales	Nº Colegios	
	> 55	1	1	2	
	> 65	1	0	1	
	> 75	0	0	0	
Lden (dB(A))	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70 - 75	> 75
Superficie (km ²)	0,39	0,27	0,27	0,23	0,0
	> 55	> 65	> 75		
Superficie (km ²)	0,66	0,50	0,0		
Población (centenas)	6	2	0		

6.3.4 UME EX-A2

	Lden (dB(A))	Viviendas	Nº Hospitales	Nº Colegios	
	> 55	1	0	0	
	> 65	0	0	0	
	> 75	0	0	0	
Lden (dB(A))	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70 - 75	> 75
Superficie (km ²)	3,94	2,51	0,93	0,40	0,31
	> 55	> 65	> 75		
Superficie (km ²)	6,45	1,33	0,31		
Población (centenas)	3	0	0		

7 CONCLUSIONES

En este estudio se muestran 4 carreteras cuya titularidad pertenece a la Junta de Extremadura y que presentan un tráfico superior a 3.000.000 de vehículos al año. Estas son la EX-100, EX-A2, EX-206 y EX-101. Con respecto a la 2ª Fase de los MER, se mantienen las 3 primeras, mientras que las carreteras EX-119, EX-107 y EX-328, desaparecen del estudio por no presentar el tráfico anual indicado por la *Directiva 2002/49/CE*. Se han elaborado mapas de ruido a escala 1:25.000 para todos los tramos de carreteras considerados, dando como resultado una serie de zonas en las que se centrará más la atención el desarrollo de los Planes de Acción, si es que fuera el caso. Los resultados obtenidos son los siguientes:

- La superficie expuesta asciende aproximadamente a unos 15,13 km².

- El número de viviendas expuestas a valores por encima de 55 dB(A) asciende aproximadamente a 600 unidades.
- La población expuesta a valores por encima de 55 dB(A) es de aproximadamente 3.000 personas.
- De los niveles sonoros estudiados (Lden, Ld, Le y Ln), un porcentaje de la población de aproximadamente un 82%, está sometido a niveles comprendidos entre 55 y 65 dB(A), mientras que un 18% a niveles superiores a 65 dB(A).
- De todas la superficie afectada por valores de Lden superiores a 55 dB(A), el 76% está dentro del intervalo 55 – 65 dB(A), un 21 % en el intervalo de 65-75 dB(A) y un 3% a niveles por encima de 75 dB(A).

Con este estudio se obtiene una fuente de información necesaria para evaluar y diagnosticar la situación acústica en el entorno de las carreteras extremeñas dependientes de la Junta de Extremadura estudiadas en la esta tercera fase. Las zonas acústicas más significativas, por la magnitud e importancia del impacto acústico, serán aquellos sectores del territorio que presenten un predominio de suelo residencial con coexistencia de infraestructuras del transporte existentes.

De igual forma se han detectado diferentes tramos de carreteras dentro de las UMEs en los que se debe centrar la atención para el desarrollo de un Plan de Acción correspondiente a los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de las carreteras titularidad de la Junta de Extremadura, cuyo tráfico supera los tres millones vehículos al año, estas son; la EX-101 a su paso por la población de los Santos de Maimona y a la entrada en la población de Zafra y la EX-206 en el p.k. 100 +200 (debido a la presencia del Hospital) y la entrada de las poblaciones de Don Benito y Villanueva de la Serena (zonas residenciales), de acuerdo con lo indicado en 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, considerando alcanzados los objetivos planteados inicialmente así como los establecidos en la legislación vigente en la actualidad.

La Unión Europea no ha fijado objetivos de calidad específicos para los Planes de Acción de los Mapas Estratégicos de Ruido, sino que cada Estado Miembro debe establecer los objetivos en función de su legislación vigente y del alcance del propio Plan.