

DIPUTACIÓ DE VALENCIA

Àrea d'Infraestructures

TIPO DE ESTUDIO

MEMORIA RESUMEN

TITULO

MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE LA RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA. CUARTA FASE

CARRETERA

CV-305, CV-307, CV-310, CV-311, CV-315, CV-336, CV-370, CV-371, CV-374,
CV-375, CV-378, CV-405, CV-408, CV-409, CV-415, CV-425, CV-505, CV-510,
CV-520, CV-525, CV-560, CV-603, CV-670, CV-673, CV-680, CV-683

CLAVE

T-844

FECHA

MAYO 2023

DIRECCIÓN DEL ESTUDIO

Paloma Corbí Rico
Raquel Vidal Vidal

CONSULTORA



AUTORÍA DEL ESTUDIO

Miguel Ausejo Prieto
Laura Simón Otegui



DIPUTACIÓN

Diputación Provincial de Valencia

Área de Infraestructuras

2023/03130 Anuncio de la Diputación Provincial de Valencia sobre la aprobación definitiva de los mapas estratégicos de ruido de los grandes ejes viarios de la red de carreteras cuarta fase (T-844) (CV-305, CV- 307, CV-310, CV-311,CV-315, CV-336, CV- 370, CV-371, CV-374, CV-375, CV-378, CV- 405, CV-408, CV-409, CV-415, CV-425, CV- 505,CV-510, CV-520, CV-525, CV-560, CV- 603, CV-670,CV-673, CV-680 y CV-683). Expediente: 1170/21/CAR.

ANUNCIO

Aprobación definitiva, por Decreto de Presidencia número 2541 de fecha 28 de febrero de 2023, de los "Mapas estratégicos de ruido de los grandes ejes viarios de la red de carreteras de la Diputación de Valencia – Cuarta Fase (T-844) (CV-305, CV-307, CV-310, CV-311, CV-315, CV-336, CV-370, CV-371, CV- 374, CV-375, CV-378, CV-405, CV-408, CV-409, CV-415, CV-425, CV-505, CV-510, CV-520, CV-525, CV-560, CV-603, CV-670, CV-673, CV-680 y CV-683)".

Contra la resolución mencionada, que es definitiva en vía administrativa, podrá interponerse, potestativamente, recurso de reposición ante el Presidente de la Diputación, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a aquél en que tenga lugar la notificación del presente acto o, directamente recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados de lo Contencioso Administrativo de Valencia, en el plazo de dos meses contados también a partir del día siguiente a aquél en que tenga lugar la notificación del presente acto. Todo ello, de conformidad con el vigente tenor de los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y los artículos 8, 14, 25 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contenciosa-administrativa, y sin perjuicio de que pueda ejercitarse cualquier otro recurso que estime procedente.

València, a 1 de marzo de 2023. —El oficial mayor, Juan Jiménez Hernandis.



Índice

1. Objeto y alcance del estudio.....	2
2. Autoridad responsable	4
3. Programas de lucha contra el ruido ejecutados y medidas vigentes	5
4. Trámite de información pública y aprobación del estudio	6
5. Marco legal y normativo	7
6. Definición del escenario de modelización.....	8
7. Metodología	13
8. Descripción de la zona de estudio.....	14
9. Resultados.....	21
9.1. Mapas de niveles sonoros	21
9.2. Mapas de afección acústica	22
9.3. Mapas de zonificación acústica	22
9.4. Mapas de zonas de conflicto.....	22
9.5. Mapas de Condicionantes Acústicos para el Territorio (CAU).....	22
9.6. Tablas de población expuesta	22
9.7. Tablas de afección	27
9.7.1. Superficie expuesta según niveles L_{den} (km ²).	27
9.7.2. Viviendas expuestas según niveles L_{den} (centenas).....	28
9.7.3. Población expuesta según niveles L_{den} (centenas).	29
10. Conclusión	30
11. Equipo de trabajo	31

1. Objeto y alcance del estudio

El presente documento constituye la memoria resumen del estudio “Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la Red de Carreteras de la Diputación de Valencia (Cuarta Fase)”

Los criterios seguidos para la definición de las distintas Unidades de Mapas Estratégico (en adelante UME's), son los fijados por el Ministerio para la Transición Ecológica y el reto Demográfico (MITERD), en su documento titulado “Instrucciones para la entrega de los datos asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido y Planes de Acción contra el Ruido de la Cuarta Fase” elaborado en marzo de 2022 y cuya última actualización consta del 11 de octubre del mismo año. 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. Una UME está formada por tramos contiguos de una carretera de acuerdo con los siguientes criterios:

- Una UME solo puede incluir tramos pertenecientes a una misma carretera.
- Una UME está definida por una única línea con un inicio y un final, sin presentar interrupciones.
- Pueden existir UMEs diferentes dentro de la misma carretera.
- Una UME puede contener subtramos con distinta IMD, pero los resultados deben referirse a una UME completa.
- Se presupone que las UMEs deben tener una IMD igual o superior a 8.219 (3.000.000 veh/año) en el año de referencia.
- Por criterios administrativos, una UME debe discurrir en su totalidad por una única provincia.

En la siguiente tabla se definen los tramos estudiados por tener un IMD de más de 8.219 vehículos (que corresponden a 3.000.000 anuales), indicando la carretera a la que pertenecen, la denominación de la UME, código de la UME, la longitud y los P.K.s inicio y fin.

Nombre de la carretera	Denominación de la UME	Código UME	Long (km)	P.K. Inicio	P.K. Fin
CV-305	A-7 - LAS TRES RUTAS	C_VAL_46_CV-305	2,240	0+000	2+240
CV-307	ACCESO A ROCAFORT	C_VAL_46_CV-307	0,420	0+000	0+420
CV-310	GODELLA - TORRES TORRES	C_VAL_46_CV-310_001	3,500	0+000	3+500
CV-310	GODELLA - TORRES TORRES	C_VAL_46_CV-310_002	6,675	4+000	10+675
CV-310	GODELLA - TORRES TORRES	C_VAL_46_CV-310_003	1,176	15+736	16+912
CV-311	ALBORAYA - V-21	C_VAL_46_CV-311	2,370	0+000	2+370
CV-315	VALENCIA - NÁQUERA (POR MONCADA)	C_VAL_46_CV-315	10,200	0+000	10+200
CV-336	RIBA-ROJA DE TÚRIA - BÉTERA	C_VAL_46_CV-336_001	1,800	0+000	1+800

Nombre de la carretera	Denominación de la UME	Código UME	Long (km)	P.K. Inicio	P.K. Fin
CV-336	RIBA-ROJA DE TÚRIA - BÉTERA	C_VAL_46_CV-336_002	1,769	5+589	7+358
CV-336	RIBA-ROJA DE TÚRIA - BÉTERA	C_VAL_46_CV-336_003	6,529	7+926	14+455
CV-370	MANISES - PEDRALBA	C_VAL_46_CV-370	8,860	0+000	8+860
CV-371	MANISES - PATERNA	C_VAL_46_CV-371	0,800	0+000	0+800
CV-374	VENTA DE POYO (A-3) - RIBA-ROJA DE TÚRIA	C_VAL_46_CV-374	6,900	0+000	6+900
CV-375	L'ELIANA - BENAGUASIL	C_VAL_46_CV-375	1,100	0+000	1+100
CV-378	ACCESO A CHESTE DESDE LA A-3 (UNIVERSIDAD LABORAL)	C_VAL_46_CV-378	1,600	0+000	1+600
CV-405	TORRENT - MONTROY	C_VAL_46_CV-405_001	2,598	0+000	2+598
CV-405	TORRENT - MONTROY	C_VAL_46_CV-405_002	12,533	3+267	15+800
CV-408	ACCESO NORTE A ALDAIA	C_VAL_46_CV-408	0,975	0+000	0+975
CV-409	ALDAIA - XIRIVELLA	C_VAL_46_CV-409	0,680	0+000	0+680
CV-415	PICASENT - ALBORACHE	C_VAL_46_CV-415	1,200	0+000	1+200
CV-425	VENTAS DE BUÑOL - N-330 (POR LAS ALDEAS DE CORTÉS)	C_VAL_46_CV-425	3,750	0+000	3+750
CV-505	ALZIRA - SUECA	C_VAL_46_CV-505	3,515	0+000	3+515
CV-510	ALZIRA - FAVARA	C_VAL_46_CV-510	8,000	0+000	8+000
CV-520	SOLLANA - CATADAU (PER BENIFAIÓ)	C_VAL_46_CV-520	3,090	2+210	5+300
CV-525	ALGEMESÍ - ALGINET	C_VAL_46_CV-525	5,620	0+000	5+620
CV-560	LA POBLA LLARGA - NAVARRÉS (POR SUMACÀRCER)	C_VAL_46_CV-560	3,850	1+200	5+050
CV-603	CULLERA - TAVERNES DE LA VALLDIGNA	C_VAL_46_CV-603	1,400	8+590	9+990
CV-670	EL GRAO DE GANDÍA - OLIVA	C_VAL_46_CV-670_001	0,520	0+000	0+520
CV-670	EL GRAO DE GANDÍA - OLIVA	C_VAL_46_CV-670_002	6,581	1+039	7+620
CV-673	BELLREGUARD - PLAYA DE BELLREGUARD	C_VAL_46_CV-673	1,830	0+000	1+830
CV-680	GANDÍA - VILLALONGA	C_VAL_46_CV-680_001	4,450	0+000	4+450
CV-680	GANDÍA - VILLALONGA	C_VAL_46_CV-680_002	0,350	4+650	5+000
CV-683	BENIARJÓ - OLIVA (PER LA FONT D'EN CARRÒS)	C_VAL_46_CV-683	1,950	0+000	1+950

Tabla 1. Listado, caracterización y denominación de las UMEs objeto de estudio.

2. Autoridad responsable

Tal y como se indica en la Directiva 2002/49/CE, la autoridad responsable de la realización de este MER de Cuarta Fase relativo a los ejes viarios de la Diputación de Valencia con un tráfico mayor de 3.000.000 de vehículos tomando como referencia el año 2021, es la propia Diputación de Valencia a través del Área de Infraestructuras y el Servicio de Seguridad Vial y Supervisión. Para ello se han contratado los servicios para la elaboración de los trabajos a la empresa Eurocontrol S.A.

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. Programas de lucha contra el ruido ejecutados y medidas vigentes

De forma acorde a lo dispuesto por la Directiva 2002/49/CE y su correspondiente desarrollo estatal, la Ley del Ruido 37/2003, la Diputación de Valencia elaboró los MER correspondientes a la Primera Fase relativos a los ejes viarios pertenecientes al ámbito provincial que superasen los 6.000.000 de vehículos al año. Estos fueron aprobados por la propia Diputación de Valencia tras su sometimiento Información Pública al servicio de la ciudadanía establecido en la Ley del ruido mediante su publicación en el BOP nº 152 del 28 de junio de 2007.

En el marco del cumplimiento de la Ley 37/2003, se realizaron los MER relativos a la Segunda Fase, que comprendía los grandes ejes viarios cuya intensidad superase los 3.000.000 vehículos al año y se recopilaron en el documento denominado "Mapas Estratégicos de Ruido de la red de carreteras de la Diputación de Valencia, SEGUNDA FASE". Nuevamente este documento fue aprobado por la Diputación de Valencia tras ser sometido al perceptivo trámite de información pública BOP nº 240 del 8 de octubre de 2012, aprobándose de forma definitiva el 8 de noviembre de 2012.

Una vez elaborados los MER correspondientes a Primera y Segunda Fase y cumpliendo con el desarrollo reglamentario de la Ley del Ruido y más en concreto con el Artículo 22, se procedió a la elaboración de los correspondientes Planes de Acción contra el Ruido para la red de carreteras de la Diputación de Valencia en consonancia con la información obtenida de los MER realizados previamente. Las medidas recopiladas como parte de los diversos PAR propuestos por la Diputación se recopilaron en el documento titulado "Plan de Acción en materia de contaminación acústica de la red de carreteras de la Diputación de Valencia. SEGUNDA FASE" que fue sometido al trámite de información pública mediante el anuncio en BOP nº133, de fecha 6 de junio de 2014, aprobándose de forma definitiva el 9 de julio de 2014.

Posteriormente a la elaboración de los correspondientes PAR de las Fases I y II y cumpliendo con los plazos marcados por la Directiva 2002/49/CE, se realizaron los MER correspondientes a la Tercera Fase, de nuevo para aquellos ejes viarios a nivel provincial cuyo volumen de tráfico superase los 3.000.000 de vehículos al año. Dichos mapas fueron recopilados en el documento denominado "Mapas Estratégicos de Ruido de la red de carreteras de la Diputación de Valencia .TERCERA FASE", sometidos a información pública mediante anuncio en el BOP nº134 del 15 de julio de 2019 y aprobados definitivamente mediante Decreto nº11926 de fecha 25 de octubre de 2019.

Tras la aprobación de los MER de Tercera Fase y en consonancia a lo estipulado por la normativa, se realizó el PAR correspondiente a la Tercera Fase y se recopilaron las medidas asociadas en el documento denominado "Plan de Acción contra el Ruido de la red de carreteras de la Diputación de Valencia - TERCERA FASE" que fue sometido a información pública mediante anuncio en el BOP nº137 de fecha 20/07/2020 y aprobado definitivamente por Decreto nº8883 de fecha 8 de octubre de 2020.

Por último, para cumplir con la Cuarta Fase de la Directiva, la Diputación de Valencia presenta a concurso público la elaboración de los MER 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 Eurocontrol S.A.

4. Trámite de información pública y aprobación del estudio

Los “Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la red de carreteras de la Diputación de Valencia, Cuarta Fase”, fueron aprobados inicialmente por Decreto nº16354 de la Presidencia de fecha 30 de diciembre de 2022 y se sometieron a Información pública por un plazo de un (1) mes mediante la publicación del correspondiente anuncio en el BOP nº9 de 13 de enero de 2023.

Según informe del Registro General de la Diputación de Valencia de fecha 16 de febrero de 2023, no se han presentado alegaciones durante el indicado plazo de información pública por lo que por Decreto nº2541 de fecha 28 de febrero de 2023 se han aprobado de forma definitiva los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la red de carreteras de la Diputación de Valencia, Cuarta Fase.

5. Marco legal y normativo

A la hora de realizar el presente estudio acústico, se ha tenido en cuenta la siguiente normativa:

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.
- **Directiva (UE) 2015/996** de la Comisión, de 19 de mayo de 2015, por la que se establecen métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- **Directiva Delegada (UE) 2021/1226** de la Comisión, de 21 de diciembre de 2020, por la que se modifica, para adaptarlo al progreso científico y técnico, el anexo II de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a los métodos comunes para la evaluación del ruido.

A nivel estatal:

- **Ley 37/2003**, de 17 de noviembre, del Ruido.
- **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.
- **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.
- **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 del ruido ambiental.
- **Orden PCM/80/2022**, de 7 de febrero, 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.

A nivel autonómico:

- **Ley 7/2002** de la Generalitat Valenciana, de 3 de diciembre, sobre la protección contra la contaminación acústica.
- **Decreto 104/2006** de la Generalitat Valenciana, de 14 de julio sobre la planificación y gestión en materia de contaminación acústica.

6. Definición del escenario de modelización

Para el desarrollo de los Mapas Estratégicos de Ruido de la Diputación de Valencia de Cuarta Fase se ha recopilado y tratado la siguiente información:

- Base topográfica de la zona de estudio con la siguiente información:
 - Modelo Digital del Terreno (MDT). Obtenido a partir del Modelo Digital del Terreno con paso de malla de 2 m disponible en el Centro Nacional de Información Geográfica, a partir del cual se han obtenido las curvas de nivel del ámbito de estudio.
 - Edificios. Obtenidos de los Servicios Inspire de Cartografía Catastral.
 - Ejes viarios, obtenidos de la Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) de Comunidad Valenciana.
- Ortofotografías del área de estudio.
- Información sobre los ejes viarios
 - IMD promedio anual para los períodos día, tarde y noche, proporcionados por la Diputación de Valencia.
 - Porcentajes de vehículos para cada categoría contemplada en el método CNOSSOS-EU. Proporcionados por la Diputación de Valencia.

Categoría	Nombre	Descripción	Categoría de vehículo en CE Homologación de tipo del vehículo completo ³
1	Vehículos ligeros	Turismos, camionetas ≤ 3,5 toneladas, todoterrenos, vehículos polivalentes, incluidos remolques y caravanas	M1 y N1
2	Vehículos pesados medianos	Vehículos medianos, camionetas > 3,5 toneladas, autobuses, autocaravanas, entre otros, con dos ejes y dos neumáticos en el eje trasero	M2, M3 y N2, N3
3	Vehículos pesados	Vehículos pesados, turismos, autobuses, con tres o más ejes	M2 y N2 con remolque, M3 y N3
4	Vehículos de dos ruedas	4a Ciclomotores de dos, tres y cuatro ruedas	L1, L2, L6
		4b Motocicletas con y sin sidecar, triciclos y cuatriciclos	L3, L4, L5, L7
5	Categoría abierta	Su definición se atenderá a las futuras necesidades	N/A

Tabla 2. Categorización de vehículos según método CNOSSOS-EU.

Una vez establecidas las alturas de los edificios en la zona, trazadas las curvas de nivel y tratada el resto de información cartográfica de interés, en especial, desde el punto de vista de la propagación del sonido, se ha realizado un modelo del entorno en que se ubican las diferentes UMEs pertenecientes al plan de Cuarta Fase.

La información completa para los ejes viarios se muestra en la siguiente tabla:

Código UME	Nombre de la vía	P.K. Inicio	P.K. Fin	IMD total	Longitud (km)	Tráfico Anual	Período	IMD por categoría			
								Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4
C_VAL_46_CV-305	CV-305	0+000	2+240	12.364	2.240	4.536.585	Día	8.737	157	483	83
							Tarde	927	4	38	7
							Noche	1.788	20	107	12
C_VAL_46_CV-307	CV-307	0+000	0+420	11.480	0,420	3.518.965	Día	8.439	71	137	332
							Tarde	1.344	9	9	75
							Noche	1.006	8	12	37
C_VAL_46_CV-310_001	CV-310	0+000	0+700	25.096	3.500	6.114.042	Día	19.262	712	164	312
							Tarde	2.055	34	13	49
							Noche	2.353	83	27	32
	CV-310	0+700	3+500	14.553			Día	8.041	2.939	234	311
							Tarde	1.346	285	9	62
							Noche	1.010	259	27	31
C_VAL_46_CV-310_002	CV-310	4+000	4+700	15.114	6.675	4.273.078	Día	8.181	2.496	427	252
							Tarde	1.252	328	18	37
							Noche	1.556	447	72	47
	CV-310	4+700	10+675	4.449			Día	3.135	47	87	40
							Tarde	438	1	1	5
							Noche	675	4	12	5
C_VAL_46_CV-310_003	CV-310	15+736	16+912	10.606	1.176	5.029.335	Día	8.041	120	191	174
							Tarde	794	5	5	13
							Noche	1.213	8	22	21
C_VAL_46_CV-311	CV-311	0+000	2+370	7.872	2.370	3.143.745	Día	6.046	168	285	142
							Tarde	421	5	14	22
							Noche	709	15	24	21
C_VAL_46_CV-315	CV-315	0+000	5+000	13.023	10.200	4.536.302	Día	8.678	558	130	301
							Tarde	1.024	27	5	37
							Noche	2.044	111	41	66
	CV-315	5+000	10+200	9.880			Día	6.077	1.019	312	157
							Tarde	729	78	8	24
							Noche	1.209	162	64	41
C_VAL_46_CV-336_001	CV-336	0+000	1+800	11.452	1.800	4.178.885	Día	8.035	215	498	231
							Tarde	1.079	13	23	24
							Noche	1.186	35	73	41
C_VAL_46_CV-336_002	CV-336	5+589	7+358	10.805	1.769	3.755.120	Día	7.828	146	445	160
							Tarde	1.080	8	29	20
							Noche	1.035	8	34	13

Código UME	Nombre de la vía	P.K. Inicio	P.K. Fin	IMD total	Longitud (km)	Tráfico Anual	Período	IMD por categoría			
								Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4
C_VAL_46_CV-336_003	CV-336	7+926	14+455	18.697	6.529	6.623.290	Día	12.193	1.993	432	332
							Tarde	1.681	189	14	45
							Noche	1.537	174	61	45
C_VAL_46_CV-370	CV-370	0+000	8+860	15.168	8.860	5.752.035	Día	10.237	649	301	306
							Tarde	1.669	46	9	48
							Noche	1.709	82	55	57
C_VAL_46_CV-371	CV-371	0+000	0+800	13.134	0,800	4.817.270	Día	8.950	174	464	197
							Tarde	1.338	6	17	21
							Noche	1.822	32	73	39
C_VAL_46_CV-374	CV-374	0+000	1+200	11.481	6.900	3.376.739	Día	7.875	176	702	76
							Tarde	838	7	50	9
							Noche	1.548	47	145	9
	CV-374	1+200	6+900	8.955			Día	4.713	1.359	528	74
							Tarde	663	133	15	12
							Noche	1.049	282	104	25
C_VAL_46_CV-375	CV-375	0+000	1+100	15.318	1.100	5.288.850	Día	10.517	236	602	730
							Tarde	1.730	16	41	59
							Noche	1.291	13	35	49
C_VAL_46_CV-378	CV-378	0+000	1+600	13.793	1.600	4.404.090	Día	8.228	501	1.018	490
							Tarde	933	98	32	49
							Noche	2.115	93	176	60
C_VAL_46_CV-405_001	CV-405	0+000	2+598	16.849	2.598	6.080.170	Día	10.044	2.689	243	196
							Tarde	1.877	364	12	34
							Noche	1.090	245	39	17
C_VAL_46_CV-405_002	CV-405	3+267	10+200	15.727	12.533	5.078.627	Día	11.009	135	404	192
							Tarde	1.751	9	17	24
							Noche	2.041	30	73	41
	CV-405	10+200	13+550	13.271			Día	9.691	156	363	117
							Tarde	1.203	11	15	9
							Noche	1.623	19	43	21
	CV-405	13+550	15+800	10.776			Día	7.625	617	207	158
							Tarde	1.072	48	9	17
							Noche	897	83	30	13
C_VAL_46_CV-408	CV-408	0+000	0+975	18.959	0,975	6.167.405	Día	12.833	295	679	453
							Tarde	1.870	24	79	61
							Noche	2.277	75	197	116
C_VAL_46_CV-409	CV-409	0+000	0+680	10.506	0,680	2.875.105	Día	7.290	211	335	237
							Tarde	1.071	11	33	35
							Noche	1.184	14	31	54

Código UME	Nombre de la vía	P.K. Inicio	P.K. Fin	IMD total	Longitud (km)	Tráfico Anual	Período	IMD por categoría			
								Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4
C_VAL_46_CV-415	CV-415	0+000	1+200	11.062	1.200	3.763.150	Día	8.094	125	223	49
							Tarde	1.109	1	9	8
							Noche	1.386	16	40	2
C_VAL_46_CV-425	CV-425	0+000	1+000	12.201	3.750	4.498.625	Día	6.968	1.156	650	62
							Tarde	1.255	129	57	11
							Noche	1.562	172	165	13
	CV-425	1+000	3+750	7.749			Día	5.391	78	119	130
							Tarde	989	5	23	11
							Noche	892	10	88	16
C_VAL_46_CV-505	CV-505	0+000	3+515	8.195	3.515	4.934.800	Día	6.073	65	203	227
							Tarde	484	1	8	6
							Noche	1.046	11	27	46
C_VAL_46_CV-510	CV-510	0+000	0+700	14.620	8.000	3.985.964	Día	10.561	205	595	190
							Tarde	1.314	19	48	32
							Noche	1.507	36	101	12
	CV-510	0+700	6+200	10.304			Día	5.980	1.654	283	115
							Tarde	844	193	16	15
							Noche	844	273	65	21
	CV-510	6+200	8+000	8.592			Día	6.333	77	244	31
							Tarde	719	1	12	2
							Noche	1.098	16	56	3
C_VAL_46_CV-520	CV-520	2+210	3+300	8.016	3.090	3.567.151	Día	5.658	115	330	235
							Tarde	612	4	20	27
							Noche	919	10	59	27
	CV-520	3+300	5+300	8.336			Día	5.830	81	493	49
							Tarde	688	2	33	7
							Noche	1.056	15	71	10
C_VAL_46_CV-525	CV-525	0+000	2+210	5.871	5.620	3.239.917	Día	4.031	97	409	64
							Tarde	442	4	31	4
							Noche	720	13	50	7
	CV-525	2+210	5+620	6.163			Día	3.466	637	547	39
							Tarde	446	57	27	6
							Noche	730	106	91	9
C_VAL_46_CV-560	CV-560	1+200	5+050	9.790	3.850	3.629.560	Día	6.797	105	392	106
							Tarde	919	5	41	22
							Noche	1.272	25	84	22
C_VAL_46_CV-603	CV-603	8+590	9+990	8.883	1.400	3.068.190	Día	7.029	71	132	81
							Tarde	640	2	6	5
							Noche	881	12	15	10

Código UME	Nombre de la vía	P.K. Inicio	P.K. Fin	IMD total	Longitud (km)	Tráfico Anual	Período	IMD por categoría			
								Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4
C_VAL_46_CV-670_001	CV-670	0+000	0+520	11.541	0,520	4.673.460	Día	9.501	59	186	105
							Tarde	720	1	10	14
							Noche	897	7	30	12
C_VAL_46_CV-670_002	CV-670	1+039	1+700	18.021	6.581	5.112.135	Día	9.613	3.682	285	530
							Tarde	1.767	625	14	145
							Noche	893	349	34	82
	CV-670	1+700	3+650	10.278			Día	8.363	69	189	57
							Tarde	595	5	16	1
							Noche	944	15	20	6
	CV-670	3+650	5+300	12.376			Día	9.649	112	344	299
							Tarde	631	2	11	22
							Noche	1.188	21	43	53
	CV-670	5+300	7+620	9.664			Día	7.654	69	191	175
							Tarde	514	1	5	16
							Noche	993	10	15	21
C_VAL_46_CV-673	CV-673	0+000	1+830	10.186	1.830	4.028.870	Día	7.992	73	212	290
							Tarde	567	4	14	17
							Noche	938	10	41	31
C_VAL_46_CV-680_001	CV-680	0+000	1+200	15.671	4.450	5.152.745	Día	10.974	931	308	336
							Tarde	1.652	68	13	54
							Noche	1.167	84	42	42
	CV-680	1+200	4+450	10.682			Día	8.028	94	352	131
							Tarde	704	1	14	17
							Noche	1.257	15	55	14
C_VAL_46_CV-680_002	CV-680	4+650	5+000	7.848	0,350	3.091.185	Día	5.396	67	448	100
							Tarde	584	2	38	14
							Noche	1.059	10	104	25
C_VAL_46_CV-683	CV-683	0+000	1+950	7.846	1.950	3.214.190	Día	5.551	59	99	110
							Tarde	902	6	10	26
							Noche	1.035	10	15	24

Tabla 3. Datos de tráfico de las UMEs para la aplicación del método CNOSSOS.

7. Metodología

Los Mapas Estratégicos de Ruido por Unidades de Mapas Estratégicos para el escenario 2021 representan los niveles de inmisión a 4 metros de altura sobre el terreno, habiendo sido realizados siguiendo las exigencias metodológicas establecidas en la normativa Estatal y Europea sobre ruido ambiental.

La metodología utilizada para la obtención de los niveles de ruido originados por las diferentes UMEs, se basa en el empleo de métodos de cálculo que consideran por un lado la emisión sonora y por otro su propagación.

Uno de los objetivos de la Directiva 2002/49/CE es el uso de métodos comunes de evaluación en todos los estados miembros de la Unión Europea. Es por ello, por lo que en la elaboración de los presentes Mapas Estratégicos de Ruido se ha utilizado un software predictivo que contempla el método recomendado por dicha Directiva para la determinación del ruido originado por el tráfico rodado.

Los modelos a aplicar, variables según la naturaleza de la fuente sonora, están recogidos en el método europeo CNOSSOS-EU, establecido en la 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, que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental y en la Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero, por la que se modifica el anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Según la Orden PCI/1319/2018, se sustituyen los métodos de cálculo de los índices de ruido por una metodología común de cálculo desarrollada por la Comisión Europea a través del proyecto «Métodos comunes de evaluación del ruido en Europa (CNOSSOS-EU)». La utilización de esta metodología será vinculante para los Estados miembros a partir del 31 de diciembre de 2018”.

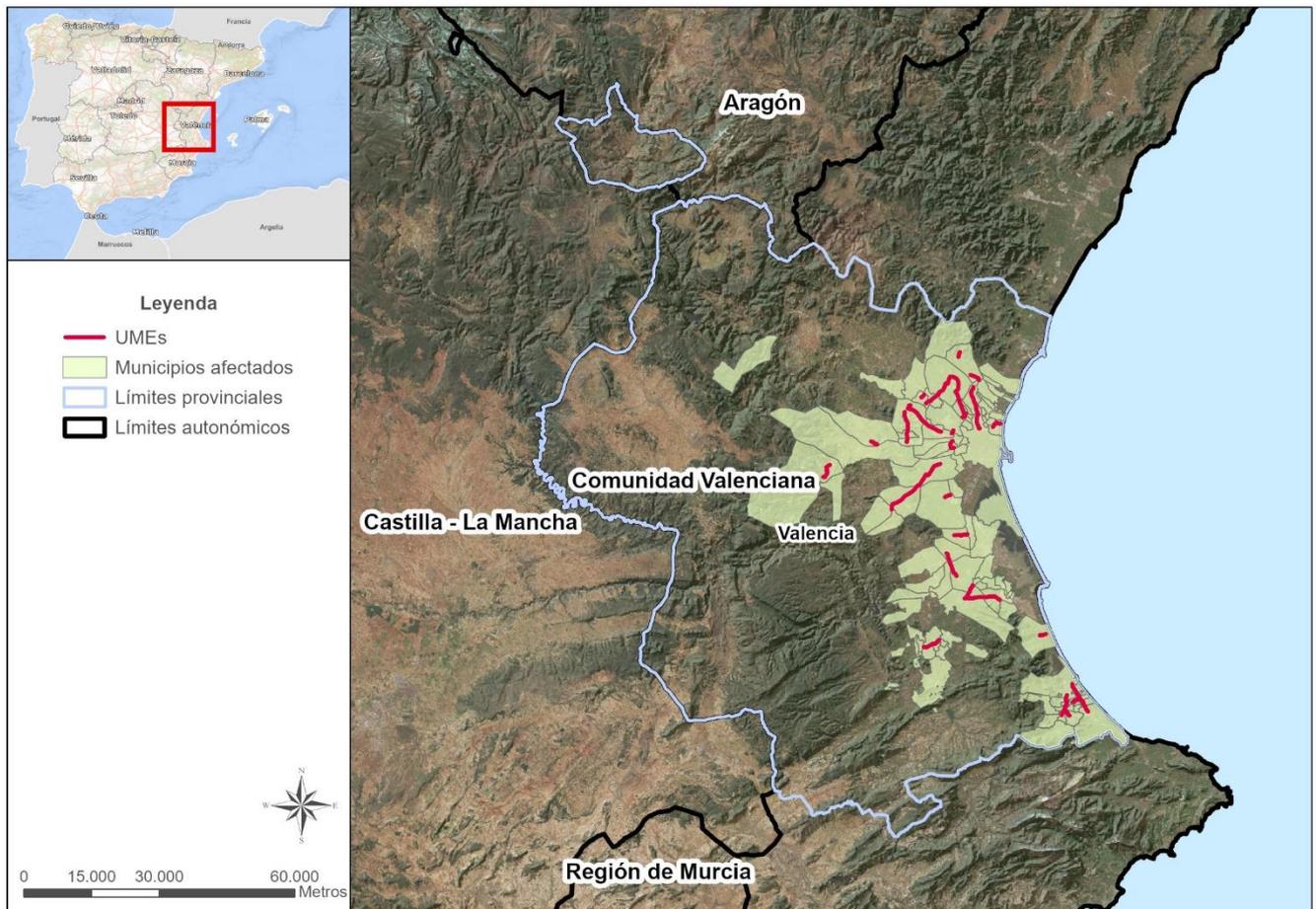
Para la realización del modelo predictivo se ha introducido la información recopilada en el software de predicción acústica CadnaA (versión 2022) de Datakustik GmbH, el cual cumple con los estándares europeos recomendados por la Directiva Europea 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, por la Directiva (UE) 2015/996 de la Comisión, de 19 de mayo de 2015, por la que se establecen métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la Directiva Delegada (UE) 2021/1226 de la Comisión, de 21 de diciembre de 2020, por la que se modifica, para adaptarlo al progreso científico y técnico, el anexo II de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a los métodos comunes para la evaluación del ruido.

8. Descripción de la zona de estudio

Tal y como especifica la normativa, para la elaboración de los MER de Cuarta Fase se deben considerar todos aquellos ejes viarios con un tráfico anual de más de 3.000.000 vehículos, considerando el año 2021 como referencia debido a los efectos que tuvo en materia de movilidad la pandemia de COVID-19.

En la Tabla 3 se muestran las UMEs que cumplen dicha condición y se aporta información respecto a los puntos kilométricos de inicio y final, su longitud, el tráfico anual y la distribución de tráfico por periodo horario (día tarde y noche) y por categoría de vehículo.

El total de UMEs consideradas puede observarse en la siguiente imagen:



- **Ilustración 1.** Ubicación de las UMEs en la provincia de Valencia.

A continuación, se recoge una breve descripción de cada una de las UME:

- **C_VAL_46_CV-305.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 2+240 de la vía del mismo nombre y dispone de un único carril para cada sentido de circulación. Respecto al trazado de la UME, su comienzo se ubica en una rotonda en el municipio de Museros y concluye en la intersección con la carretera CV-315, en el municipio de Náquera, abarcando 2.240 metros de longitud.
- **C_VAL_46_CV-307.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 0+420 de la vía del mismo nombre y dispone de un único carril para cada sentido de circulación. La UME comienza en una rotonda en el término municipal de Godella y concluye en otra rotonda cerca del núcleo urbano de Rocafort, comunicando ambas localidades y abarcando 420 metros de longitud.
- **C_VAL_46_CV-310_001.** Discurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 3+500 de la vía del mismo nombre y dispone de un único carril para cada sentido de circulación. La UME posee dos subtramos, el primero del P.K. 0+000 al P.K. 0+700 y el segundo del P.K. 0+700 al P.K. 3+500, ambos con diferentes valores de tráfico. Los primeros 700 m, correspondían a la antigua CV-31 y han quedado absorbidos por la CV-310, por eso la UME tiene una longitud total de 4.100 metros. Dicho primer subtramo comienza en una rotonda próxima a la CV-35 y termina en el P.K. 0+700. En este punto da comienzo el segundo subtramo que finaliza en el enlace del By-pass y abarca una longitud de 3.500 metros. La UME discurre entre los municipios de Godella, Rocafort y Valencia.
- **C_VAL_46_CV-310_002.** Discurre entre el P.K. 4+000 y el P.K. 10+675 de la vía del mismo nombre y dispone de un único carril para cada sentido en todo su recorrido. Tiene una longitud de 6.675 metros que discurren entre el enlace con el By-pass y la intersección con la carretera CV-336 en Bétera. Esta UME nace en el municipio de Valencia y discurre, casi en su totalidad por el municipio de Bétera.
- **C_VAL_46_CV-310_003.** Transcurre entre el P.K. 15+736 y el P.K. 16+912 de la vía del mismo nombre. La UME comienza en una rotonda donde confluye con la carretera CV-315 y discurre por el municipio de Náquera, finalizando en el P.K. 16+912. Tiene una longitud total de 1.176 metros y cuenta con un carril por sentido de circulación, estando ambos sentidos separados por una mediana central pintada durante parte de su recorrido.
- **C_VAL_46_CV-311.** Discurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 2+370 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un único carril para cada sentido de circulación, comienza en una intersección aledaña al polígono industrial de Alboraiá y finaliza en la rotonda del enlace de la V-21 presentando una longitud de 2.370 metros. La UME está ubicada casi en su totalidad en el municipio de Alboraiá.
- **C_VAL_46_CV-315.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 10+200 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un único carril para cada sentido y está dividida en dos subtramos. El primer subtramo comienza cerca de la Av. dels Germans Manchado en el municipio de Valencia y concluye en una rotonda en el P.K. 5+000 en el casco urbano de Moncada, con una longitud de 5.000 metros. El segundo subtramo comienza en esa misma rotonda y se extiende hasta el final de la UME, en una intersección en T próxima al By-pass. La UME cuenta con una longitud total de 5.200 metros y atraviesa los municipios de Valencia, Alfara del Patriarca y Moncada.
- **C_VAL_46_CV-336_001.** Discurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 1+800 de la vía CV-336. La UME presenta un único carril para cada sentido de circulación en casi todo su recorrido excepto en el tramo entre el P.K. 0+640 y 0+720 donde existen dos carriles por sentido. La UME comienza en una rotonda en el polígono industrial de Riba-roja de Túria y concluye en el cruce con el acceso a L'Elia. La UME tiene una longitud de 1.800 metros y todo su recorrido se desarrolla en el municipio de Riba-roja de Túria.
- **C_VAL_46_CV-336_002.** Transcurre entre el P.K. 5+589 y el P.K. 7+358 de la vía CV-336. La UME presenta un único carril para cada sentido de circulación. Comienza en una rotonda en el

interior del casco urbano de L'Eliana y concluye en la rotonda del enlace de la CV-35 junto a la Residencia de Mayores de la Fundación San Antónío de Benagéber en el municipio del mismo nombre. En total la UME tiene una longitud de 1.769 metros y atraviesa los municipios de L'Eliana y San Antónío de Benagéber.

- **C_VAL_46_CV-336_003.** Discurre entre el P.K. 7+926 y el P.K. 14+455 de la vía CV-336. Presenta dos carriles por sentido de circulación desde su inicio hasta el P.K. 11+745 y un único carril por sentido desde dicho P.K. hasta el final de ésta. La UME comienza cerca de la rotonda del enlace de la CV-35 y concluye en una rotonda donde conecta con la variante de Bétera de la carretera CV-310, abarcando un total de 6.529 metros de longitud y atravesando los municipios de San Antonio de Benagéber y Bétera.
- **C_VAL_46_CV-370.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 8+860 de la vía del mismo nombre. Presenta un carril por sentido de circulación hasta el P.K. 5+350 en el que la vía pasa a ser de dos carriles por sentido hasta el final de la UME. Esta comienza en una rotonda próxima al aparcamiento del Aeropuerto de Valencia en el municipio de Manises para terminar su recorrido en la rotonda con la carretera CV-336 en el polígono industrial de Riba-roja de Túria. En total la UME tiene 8.860 metros de longitud y atraviesa los municipios de Manises y Riba-roja de Túria.
- **C_VAL_46_CV-371.** Discurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 0+800 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un carril por sentido de circulación, comienza en una rotonda junto al puente de Manises y termina en las proximidades del núcleo urbano de Paterna presentando una longitud de 800 metros. La UME está ubicada en los municipios de Manises y Paterna.
- **C_VAL_46_CV-374.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 6+900 de la vía del mismo nombre. Presenta un carril por sentido de circulación en toda su longitud excepto los primeros 800 metros, con dos carriles por sentido. Esta UME está dividida en dos subtramos. El primer subtramo y la UME comienzan en el enlace de la A-3 en un polígono industrial cercano a Loriguilla, para concluir el primer subtramo en una rotonda aledaña al casco urbano de Loriguilla en el P.K. 1+200. El segundo subtramo comienza en esa misma rotonda y concluye junto con la UME en una rotonda al sur del casco urbano de Riba-roja de Túria. En total tiene 6.900 metros de longitud, atravesando los municipios de Riba-roja de Túria y Loriguilla.
- **C_VAL_46_CV-375.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 1+100 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un carril por sentido de circulación excepto en un tramo delimitado por glorietas que cuenta con dos carriles por sentido. Comienza próxima a la rotonda del enlace de la CV-35 y termina en el núcleo urbano de L'Eliana, presentando una longitud de 1.100 metros. La UME está ubicada en su totalidad en el municipio de L'Eliana.
- **C_VAL_46_CV-378.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 1+600 de la vía del mismo nombre. La UME presenta dos carriles por sentido de circulación en todo su recorrido, comienza próxima a la rotonda del enlace de la A-3 y termina en una rotonda que da acceso al Circuito de velocidad de Cheste. La UME presenta una longitud de 1.600 metros y está ubicada en su totalidad en el municipio de Cheste.
- **C_VAL_46_CV-405_001.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 2+598 de la vía CV-405. La UME presenta un carril por sentido de circulación en todo su recorrido. Comienza en una rotonda en el interior del casco urbano de Torrent y concluye en la rotonda del enlace con el By-pass. La UME está ubicada en el municipio de Torrent y en total tiene una longitud de 2.598 metros.

- **C_VAL_46_CV-405_002.** Transcurre entre el P.K. 3+267 y el P.K. 15+800 de la vía CV-405. La UME presenta un carril por sentido de circulación en todo su recorrido. Presenta tres subtramos. El primero comienza junto con la UME en la rotonda del enlace del By-pass, para concluir en otra rotonda en el P.K. 10+200 que conecta con la carretera CV-415. El segundo subtramo comienza en esa misma rotonda y concluye en otra en el P.K. 13+500 en el casco urbano de Montserrat. El tercer subtramo comienza donde concluye en anterior y finaliza junto con la UME en el P.K. 15+800 en Montroy, enlazando con la CV-50. La longitud de la UME es de 12.533 metros y atraviesa los municipios de Torrent, Montserrat y Montroy.
- **C_VAL_46_CV-408.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 0+975 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un carril por sentido de circulación, comienza próxima al enlace con la A-3 en Quart de Poblet y termina próxima a una rotonda cerca del núcleo urbano de Aldaia, presentando una longitud de 975 metros. La UME está ubicada casi en su totalidad en el municipio de Aldaia, lindando en ocasiones con el de Quart de Poblet.
- **C_VAL_46_CV-409.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 0+680 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un carril por sentido de circulación, comienza en una rotonda en el núcleo urbano de Aldaia y termina en otra rotonda que conecta con la CV-403. La UME cuenta con una longitud de 680 metros y está ubicada en el municipio de Aldaia.
- **C_VAL_46_CV-415.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 1+200 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un carril por sentido de circulación, comienza próxima en la intersección con la carretera CV-414 en Picassent y termina en una rotonda cercana a la Urbanización Tancat de l'Alter con un total de 1.200 metros de longitud. La UME está ubicada en el municipio de Picassent.
- **C_VAL_46_CV-425.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 3+750 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un carril por sentido de circulación y consta de dos subtramos. El primer subtramo comienza en la rotonda del enlace de la A-3 en el P.K. 0+000 y termina en una rotonda que da acceso a la Ciudad Deportiva del Levante UD en el P.K. 1+000. Ahí mismo comienza el segundo subtramo que termina en otra rotonda cercana al casco urbano de Buñol en el P.K. 3+750. La UME está situada en el municipio de Buñol y tiene una longitud total de 3.750 metros.
- **C_VAL_46_CV-505.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 3+515 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un carril por sentido de circulación excepto sus primeros 280 metros, constituidos por dos carriles por sentido. La UME comienza en una rotonda en el polígono industrial de Alzira, donde confluye con la CV-43 y concluye en otra rotonda cercana al río Júcar donde conecta con la CV-512 en el municipio de Polinyà de Xúquer. La UME atraviesa los municipios de Alzira y Polinyà de Xúquer y cuenta con 3.515 metros de longitud.
- **C_VAL_46_CV-510.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 8+000 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un carril por sentido de circulación en todo su recorrido excepto en sus primeros 750 metros, que está constituida por dos carriles por sentido. Esta UME presenta tres subtramos. El primero comienza en la intersección con la carretera CV-505 para concluir en una rotonda en el P.K. 0+750 junto al Hospital Universitario de la Ribera. El segundo subtramo comienza en esa misma rotonda y concluye en otra en el P.K. 6+200 donde conecta con la CV-508 próxima al casco urbano de Corbera. El tercer subtramo comienza donde concluye el anterior y finaliza junto con la UME en el P.K. 8+000 en una rotonda cercana a la AP-7 y el polígono industrial de Corbera. La longitud de la UME es de 8.000 metros y atraviesa los municipios de Alzira y Corbera.

- **C_VAL_46_CV-520.** Transcurre entre el P.K. 2+210 y el P.K. 5+300 de la vía del mismo nombre. Presenta un carril por sentido de circulación en toda su longitud excepto los primeros 790 metros, con dos carriles por sentido. Esta UME está dividida en dos subtramos. El primer subtramo y la UME comienzan en una rotonda construida sobre el Barranc de Tramussers y termina en el P.K. 3+300 en una rotonda en el polígono industrial de Benifaió. El segundo subtramo comienza en esa misma rotonda y concluye con el final de la UME en la rotonda del enlace de la A-7. En total la UME tiene 3.090 metros de longitud y está ubicada en el municipio de Benifaió.
- **C_VAL_46_CV-525.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 5+620 de la vía del mismo nombre. Presenta un carril por sentido de circulación en toda su longitud. Está dividida en dos subtramos. El primer subtramo comienza junto con la UME en una rotonda en la que confluyen CV-525 y CV-42 y concluye en una rotonda en el P.K. 2+210 donde conecta con la CV-522. El segundo subtramo comienza donde termina el primero y termina en la rotonda del enlace de la A-7. En conjunto la UME tiene una longitud de 5.620 metros y atraviesa los municipios de Algemesí, Guadassuar y Alginet.
- **C_VAL_46_CV-560.** Transcurre entre el P.K. 1+200 y el P.K. 5+050 de la vía del mismo nombre. Presenta un carril por sentido de circulación en toda su longitud. La UME comienza en una rotonda próxima al polígono industrial de Sant Joanet y termina en otra rotonda próxima al enlace de la A-7. En total la UME consta de 3.850 metros de longitud y atraviesa el municipio de Castelló.
- **C_VAL_46_CV-603.** Transcurre entre el P.K. 8+590 y el P.K. 9+990 de la vía del mismo nombre, y presenta un único carril para cada sentido. Su comienzo se ubica en una rotonda que conecta con una vía pecuaria y concluye en otra rotonda que conecta a su vez con la CV-50, cercana a la N-332 y la AP-7, abarcando en total 1.400 metros de longitud. La UME está ubicada en el término municipal de Tavernes de la Vallidigna.
- **C_VAL_46_CV-670_001.** Discurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 0+520 de la vía CV-670 presentando un único carril para cada sentido. Se inicia en una rotonda de acceso a un sector industrial de Gandía y finaliza en la rotonda donde confluyen la CV-671 y la N-337, abarcando en total 520 metros de longitud. Esta UME está ubicada en término municipal de Gandía.
- **C_VAL_46_CV-670_002.** Transcurre entre el P.K. 1+039 y el P.K. 7+620 de la CV-670. La UME presenta un único carril para cada sentido en todo su recorrido. Entre los P.K. 1+505 y 2+230 presenta una mediana central pintada. Está compuesta por cuatro subtramos. El primero comienza junto con la UME en la rotonda en la que confluyen la CV-670 y la N-337 y concluye en el P.K. 1+700 con la rotonda de acceso a la playa de Daimús. El segundo se inicia en el punto anterior y finaliza en el P.K. 3+650 con una rotonda donde confluye con la vía CV-673. El tercero comienza en esa rotonda y concluye en otra a las afueras de Piles en el P.K. 5+300. El último tramo comienza en la rotonda anterior y finaliza junto con la totalidad de la UME en el P.K. 7+620 junto a una rotonda de acceso al casco urbano de Oliva. En total la UME cuenta con 6.581 metros de longitud y atraviesa los municipios de Gandía, Daimús, Guardamar de la Safor, Miramar, Piles y Oliva.
- **C_VAL_46_CV-673.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 1+830 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un único carril para cada sentido de circulación. Su comienzo se ubica en el interior del casco urbano de Bellreguard y su final en la rotonda de intersección con la CV-670. La UME tiene una longitud de 1.830 metros y discurre por los municipios de Bellreguard y Miramar.

- **C_VAL_46_CV-680_001.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 4+450 de la vía CV-680. La UME presenta un único carril para cada sentido en todo su recorrido y está formado por dos subtramos. El comienzo de la UME y del primer subtramo se ubica en una rotonda junto a un sector industrial de la localidad de Gandía, para finalizar en otra rotonda en el P.K. 1+200 en el municipio de Almoines, junto a otro polígono industrial, abarcando 1.200 metros de longitud. El comienzo del segundo subtramo se ubica en dicha rotonda y abarca el resto de la longitud de la UME, finalizando en una rotonda de la variante de Potries con una longitud de 3.250 metros. En total la UME cuenta con 4.450 metros y atraviesa los municipios de Gandía, Almoines, Beniarjó, Beniflá y Potries.
- **C_VAL_46_CV-680_002.** Transcurre entre el P.K. 4+650 y el P.K. 5+000 de la vía CV-680. La UME presenta un único carril para cada sentido de circulación. Comienza en la rotonda que marca el final de la UME CV-680_001, ubicada en el municipio de Potries junto al polígono industrial de Beniflá y termina junto al Polideportivo municipal de Potries, con un total de 350 metros de longitud.
- **C_VAL_46_CV-683.** Transcurre entre el P.K. 0+000 y el P.K. 1+950 de la vía del mismo nombre. La UME presenta un único carril para cada sentido. Comienza en una rotonda junto al núcleo urbano de Beniflá, y concluye en otra rotonda en el núcleo urbano de la Font d'en Carròs donde confluye con la CV-682, con una longitud de 1.950 metros. La UME discurre por los términos municipales de Beniflá y la Font d'en Carròs.

El **número total de municipios** atravesados por alguna de las UMEs bajo estudio es de **45**. No obstante, dependiendo de las características de éstas y la distribución de los propios límites municipales, puede ocurrir que el área de la afección abarque municipios por los que no discurre la propia UME. A continuación, se proporciona una tabla con la población de cada municipio atravesado por UMEs obtenida del Instituto Nacional de Estadística del año 2021:

Municipio	Población	Municipio	Población
Alboraia/Alboraya	24.904	Guardamar de la Safor	547
Alzira	44.865	Loriguilla	2.027
Aldaia	32.313	Manises	31.287
Alfara del Patriarca	3.301	Miramar	2.740
Algemesí	27.305	Moncada	21.875
Alginet	13.942	Montserrat	8.655
Almàssera	7.433	Montroi/Montroy	3.069
Almoines	2.528	Museros	6.618
Bellreguard	4.632	Náquera	7.301
Beniarjó	1.780	Oliva	25.119
Benifaió	11.967	Paterna	71.361
Beniflá	463	Picassent	21.487
Bétera	25.423	Piles	2.742
Buñol	9.438	Polinyà de Xúquer	2.495
Corbera	3.088	Potrías	1.065
Quart de Poblet	25.035	Riba-roja de Túria	22.799
Cheste	8.871	Rocafort	7.445
Daimús	3.277	Tavernes de la Valldigna	17.162
Eliana (l')	18.302	Torrent	84.025
Font d'En Carròs (la)	3.793	Valencia	789.744
Gandia	75.970	Villanueva de Castellón	6.996
Godella	13.027	San Antonio de Benagéber	9.501
Guadassuar	5.938		

Tabla 4. Población de los municipios atravesados por las UMEs.

9. Resultados

9.1. Mapas de niveles sonoros

La zona de estudio está limitada a la provincia de Valencia. Dentro de esta zona de estudio se han considerado un total de 33 UMEs, que han sido divididas en función de sus características y necesidades de cálculo. Para su representación se ha utilizado una escala de 1:5.000 y cada colección de mapas consta de un mapa de distribución seguido de las cuadrículas correspondientes para la representación completa de la UME en base a cada periodo de evaluación.

Los mapas de niveles sonoros representan dichos niveles en los periodos de evaluación día (07:00 – 19:00), tarde (19:00 – 23:00) y noche (23:00 – 07:00) a una altura de 4 metros sobre el terreno mediante líneas isófonas (representación y delimitación de áreas con el mismo nivel sonoro) en intervalos de 5 dB.

Para la representación se han seguido las normas y recomendaciones establecidas en *“Instrucciones para la entrega de los datos asociados a los mapas estratégicos de ruido y planes de acción contra el ruido de la cuarta fase”* publicadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. De esta forma la representación de los índices L_d , L_e y L_{den} (día, tarde y día completo) seguirá las siguientes recomendaciones en cuanto a rangos y color:

Niveles sonoros L_d , L_e , L_{den} (dBA)			
	55 - 60		70 - 75
	60 - 65		> 75
	65 - 70		

Tabla 5. Colores para la representación gráfica de los MER en período día, tarde y día completo.

Dichas recomendaciones cambian para el período nocturno, tal y como se indica en la siguiente tabla:

Nivel sonoro L_n (dBA)			
	50 - 55		65 - 70
	55 - 60		> 70
	60 - 65		

Tabla 6. Colores para la representación gráfica de los MER en período nocturno.

9.2. Mapas de afección acústica

Paralelamente a la elaboración de los mapas de niveles sonoros, se han realizado mapas de afección acústica a partir del indicador L_{den} . Para el cálculo y consideración de la afección acústica se ha tenido en cuenta la superficie en km^2 contenida en la isófona y la población. También en consonancia con la recomendación de “Instrucciones para la entrega de los datos asociados a los mapas estratégicos de ruido y planes de acción contra el ruido de la cuarta fase” se incluyen las recomendaciones en cuanto a rangos y color para su representación.

Afección acústica	
L_{den} (dBA)	
	> 55
	> 65
	> 75

Tabla 7. Colores para la representación gráfica de los mapas de afección acústica.

9.3. Mapas de zonificación acústica

Se han realizado mapas que contemplan la zonificación acústica vigente en los municipios afectados por las UMEs bajo estudio, según lo indicado en el RD 1367/2007 que desarrolla la Ley del Ruido en cuanto a zonificación acústica.

9.4. Mapas de zonas de conflicto

Se han obtenido mapas, denominados de conflicto, que representan aquellas zonas en las cuales los indicadores sonoros empleados en la elaboración de los mapas de ruido superan los Objetivos de Calidad Acústica (OCAs) designados según el RD 1367/2007 y asignados a cada zona del territorio.

9.5. Mapas de Condicionantes Acústicos para el Territorio (CAU)

En relación con la zonificación acústica y los OCAs, se han obtenido colecciones de mapas que representan las isófonas más desfavorables según el período del día: L_d 60, L_e 60 y L_n 50.

9.6. Tablas de población expuesta

En estas tablas está contenida la población expuesta al ruido en centenas. Se emplea una diferenciación entre población expuesta total y población expuesta fuera de aglomeraciones por lo que la exposición puede ser diferente en función de la UME bajo estudio. El cálculo está realizado, en consonancia con los mapas de niveles sonoros, a una altura de 4 metros y a los rangos correspondientes a cada indicador. La consideración para el nivel de exposición asignado se basa en la exposición de la fachada a la isófona más desfavorable.

En el presente documento de Memoria Resumen se muestran exclusivamente los valores de población expuesta total.

Población expuesta total en período diurno (centenas)					
UME	55 – 60 dBA	60 – 65 dBA	65 – 70 dBA	70 – 75 dBA	> 75 dBA
CV-305	0	0	0	0	0
CV-307	1	0	0	0	0
CV-310_001	5	4	4	1	0
CV-310_002	0	0	0	0	0
CV-310_003	1	1	0	0	0
CV-311	0	0	0	0	0
CV-315	4	4	7	0	0
CV-336_001	0	0	2	0	0
CV-336_002	1	1	1	0	0
CV-336_003	22	17	3	5	0
CV-370	1	0	0	0	0
CV-371	0	0	0	0	0
CV-374	4	1	0	0	0
CV-375	2	2	2	0	0
CV-378	0	0	0	0	0
CV-405_001	1	0	0	0	0
CV-405_002	2	1	2	0	0
CV-408	0	0	0	0	0
CV-409	0	0	0	0	0
CV-415	0	0	0	0	0
CV-425	0	0	0	0	0
CV-505	0	0	0	0	0
CV-510	0	0	0	0	0
CV-520	2	3	6	0	0
CV-525	0	0	0	0	0
CV-560	0	0	0	0	0
CV-603	0	0	0	0	0
CV-670_001	0	0	0	0	0
CV-670_002	2	2	2	0	0
CV-673	0	1	1	0	0
CV-680_001	2	2	1	0	0
CV-680_002	0	0	0	0	0
CV-683	0	0	0	0	0

Tabla 8. Población expuesta total en período diurno.

Población expuesta total en período tarde (centenas)					
UME	55 – 60 dBA	60 – 65 dBA	65 – 70 dBA	70 – 75 dBA	> 75 dBA
CV-305	0	0	0	0	0
CV-307	0	0	0	0	0
CV-310_001	4	4	2	0	0
CV-310_002	0	0	0	0	0
CV-310_003	1	0	0	0	0
CV-311	0	0	0	0	0
CV-315	3	7	0	0	0
CV-336_001	1	2	0	0	0
CV-336_002	1	1	0	0	0
CV-336_003	22	3	5	0	0
CV-370	1	0	0	0	0
CV-371	0	0	0	0	0
CV-374	1	0	0	0	0
CV-375	1	2	0	0	0
CV-378	0	0	0	0	0
CV-405_001	0	0	0	0	0
CV-405_002	1	2	0	0	0
CV-408	0	0	0	0	0
CV-409	0	0	0	0	0
CV-415	0	0	0	0	0
CV-425	0	0	0	0	0
CV-505	0	0	0	0	0
CV-510	0	0	0	0	0
CV-520	6	2	0	0	0
CV-525	0	0	0	0	0
CV-560	0	0	0	0	0
CV-603	0	0	0	0	0
CV-670_001	0	0	0	0	0
CV-670_002	2	1	0	0	0
CV-673	2	0	0	0	0
CV-680_001	2	0	0	0	0
CV-680_002	0	0	0	0	0
CV-683	0	0	0	0	0

Tabla 9. Población expuesta total en período tarde.

Población expuesta total en periodo noche (centenas)					
UME	50 – 55 dBA	55 – 60 dBA	60 – 65 dBA	65 – 70 dBA	> 70 dBA
CV-305	0	0	0	0	0
CV-307	0	0	0	0	0
CV-310_001	5	4	2	0	0
CV-310_002	0	0	0	0	0
CV-310_003	1	1	0	0	0
CV-311	0	0	0	0	0
CV-315	4	4	7	0	0
CV-336_001	0	1	1	0	0
CV-336_002	1	1	0	0	0
CV-336_003	27	11	6	0	0
CV-370	1	0	0	0	0
CV-371	0	0	0	0	0
CV-374	4	1	0	0	0
CV-375	1	2	0	0	0
CV-378	0	0	0	0	0
CV-405_001	0	0	0	0	0
CV-405_002	2	2	1	0	0
CV-408	0	0	0	0	0
CV-409	0	0	0	0	0
CV-415	0	0	0	0	0
CV-425	0	0	0	0	0
CV-505	0	0	0	0	0
CV-510	0	0	0	0	0
CV-520	2	7	0	0	0
CV-525	0	0	0	0	0
CV-560	0	0	0	0	0
CV-603	0	0	0	0	0
CV-670_001	0	0	0	0	0
CV-670_002	2	2	1	0	0
CV-673	0	2	0	0	0
CV-680_001	2	2	0	0	0
CV-680_002	0	0	0	0	0
CV-683	0	0	0	0	0

Tabla 10. Población expuesta total en periodo nocturno.

Población expuesta total L_{den} (centenas)					
UME	55 – 60 dBA	60 – 65 dBA	65 – 70 dBA	70 – 75 dBA	> 75 dBA
CV-305	0	0	0	0	0
CV-307	1	0	0	0	0
CV-310_001	9	4	4	2	0
CV-310_002	0	0	0	0	0
CV-310_003	1	1	0	0	0
CV-311	0	0	0	0	0
CV-315	6	4	4	6	0
CV-336_001	1	0	1	0	0
CV-336_002	1	1	1	0	0
CV-336_003	14	27	4	5	0
CV-370	2	1	0	0	0
CV-371	4	2	0	0	0
CV-374	2	1	2	0	0
CV-375	0	0	0	0	0
CV-378	1	0	0	0	0
CV-405_001	3	1	2	0	0
CV-405_002	0	0	0	0	0
CV-408	0	0	0	0	0
CV-409	0	0	0	0	0
CV-415	0	0	0	0	0
CV-425	0	0	0	0	0
CV-505	0	0	0	0	0
CV-510	2	2	6	0	0
CV-520	0	0	0	0	0
CV-525	0	0	0	0	0
CV-560	0	0	0	0	0
CV-603	0	0	0	0	0
CV-670_001	0	0	0	0	0
CV-670_002	2	2	2	0	0
CV-673	0	0	2	0	0
CV-680_001	2	2	1	0	0
CV-680_002	0	0	0	0	0
CV-683	0	0	0	0	0

Tabla 11. Población expuesta total en día completo.

9.7. Tablas de afección

En estas tablas se resume la información numérica contenida en los mapas de afección: Superficie expuesta en área de afección, número de viviendas y población expuestas.

9.7.1. Superficie expuesta según niveles L_{den} (km^2).

Superficie expuesta según niveles L_{den} (km^2)			
UME	> 55 dBA	> 65 dBA	> 75 dBA
CV-305	0,96	0,22	0,04
CV-307	0,10	0,03	0,00
CV-310_001	0,87	0,30	0,04
CV-310_002	1,13	0,24	0,00
CV-310_003	0,10	0,04	0,00
CV-311	0,28	0,07	0,00
CV-315	1,90	0,59	0,03
CV-336_001	0,26	0,08	0,00
CV-336_002	0,17	0,07	0,00
CV-336_003	1,89	0,58	0,10
CV-370	2,18	0,69	0,10
CV-371	0,39	0,05	0,00
CV-374	2,02	0,59	0,08
CV-375	0,16	0,06	0,00
CV-378	0,75	0,19	0,03
CV-405_001	0,83	0,23	0,03
CV-405_002	3,27	0,94	0,13
CV-408	0,31	0,09	0,01
CV-409	0,12	0,03	0,00
CV-415	0,35	0,10	0,02
CV-425	1,26	0,27	0,04
CV-505	0,40	0,13	0,00
CV-510	2,48	0,70	0,10
CV-520	0,54	0,15	0,01
CV-525	1,44	0,35	0,02
CV-560	1,08	0,28	0,03
CV-603	0,36	0,08	0,00
CV-670_001	0,16	0,03	0,00
CV-670_002	1,05	0,33	0,00
CV-673	0,23	0,08	0,00
CV-680_001	1,00	0,27	0,02
CV-680_002	0,07	0,02	0,00
CV-683	0,29	0,08	0,00

Tabla 12. Superficie expuesta según niveles L_{den} .

9.7.2. Viviendas expuestas según niveles L_{den} (centenas).

Viviendas expuestas según niveles L_{den} (centenas)			
UME	> 55 dBA	> 65 dBA	> 75 dBA
CV-305	0	0	0
CV-307	0	0	0
CV-310_001	7	2	0
CV-310_002	0	0	0
CV-310_003	1	0	0
CV-311	0	0	0
CV-315	7	4	0
CV-336_001	1	1	0
CV-336_002	1	0	0
CV-336_003	20	3	0
CV-370	1	0	0
CV-371	0	0	0
CV-374	2	0	0
CV-375	2	1	0
CV-378	0	0	0
CV-405_001	1	0	0
CV-405_002	3	1	0
CV-408	0	0	0
CV-409	0	0	0
CV-415	0	0	0
CV-425	0	0	0
CV-505	0	0	0
CV-510	0	0	0
CV-520	4	3	0
CV-525	0	0	0
CV-560	0	0	0
CV-603	0	0	0
CV-670_001	0	0	0
CV-670_002	3	1	0
CV-673	1	1	0
CV-680_001	2	1	0
CV-680_002	0	0	0
CV-683	0	0	0

Tabla 13. Viviendas expuestas según niveles L_{den} .

9.7.3. Población expuesta según niveles L_{den} (centenas).

Población expuesta según niveles L_{den} (centenas)			
UME	> 55 dBA	> 65 dBA	> 75 dBA
CV-305	0	0	0
CV-307	1	0	0
CV-310_001	7	2	0
CV-310_002	0	0	0
CV-310_003	2	0	0
CV-311	1	0	0
CV-315	19	9	0
CV-336_001	3	2	0
CV-336_002	3	1	0
CV-336_003	50	9	0
CV-370	3	0	0
CV-371	0	0	0
CV-374	6	0	0
CV-375	6	2	0
CV-378	0	0	0
CV-405_001	2	1	0
CV-405_002	7	3	0
CV-408	0	0	0
CV-409	0	0	0
CV-415	0	0	0
CV-425	0	0	0
CV-505	0	0	0
CV-510	1	0	0
CV-520	11	6	0
CV-525	0	0	0
CV-560	0	0	0
CV-603	0	0	0
CV-670_001	0	0	0
CV-670_002	6	2	0
CV-673	3	2	0
CV-680_001	5	2	0
CV-680_002	0	0	0
CV-683	1	0	0

Tabla 14. Población expuesta según niveles L_{den} .

10. Conclusión

Se han elaborado los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de las carreteras competencia de la Diputación de Valencia, cuyo tráfico supera los 3.000.000 vehículos/año, de acuerdo con lo estipulado en la cuarta 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 los documentos elaborados por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico titulados "Instrucciones para la entrega de los datos asociados a los mapas estratégicos de ruido y planes de acción contra el ruido de la cuarta Fase 4" y "Guía básica de recomendaciones para la aplicación de los métodos comunes de evaluación del ruido en Europa (CNOSSOS-EU)", considerando alcanzados los objetivos planteados inicialmente, así como los establecidos en la legislación vigente.

11. Equipo de trabajo

Equipo de dirección de los trabajos	
<ul style="list-style-type: none"> ● Paloma Corbí Rico 	<ul style="list-style-type: none"> ● Jefa del Servicio de Seguridad Vial y Supervisión. Responsable del Contrato
<ul style="list-style-type: none"> ● Raquel Vidal Vidal 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ingeniera Técnica de Obras Públicas. Servicio SV y S. Ingeniera Técnica de Obras Públicas de la Dirección del Contrato.
<ul style="list-style-type: none"> ● Santiago Ordiñana Férriz 	<ul style="list-style-type: none"> ● Técnico Auxiliar Obras Públicas Servicio SV y S. Técnico auxiliar colaborador de la Dirección del Contrato
<ul style="list-style-type: none"> ● Laura Martínez Salinas 	<ul style="list-style-type: none"> ● Jefa de Sección de Modernización. Responsable de la Cartografía y GIS
Equipo redactor	
<ul style="list-style-type: none"> ● Miguel Ausejo Prieto 	<ul style="list-style-type: none"> ● Doctor Europeo en Ingeniería Acústica. Responsable y Autor de los trabajos
<ul style="list-style-type: none"> ● Laura Simón Otegui 	<ul style="list-style-type: none"> ● Licenciada en Ciencias Ambientales. Técnico Especialista en el manejo del software predictivo con modelos matemáticos de cálculo de niveles sonoros
<ul style="list-style-type: none"> ● Ignacio Soriano Vidal 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ingeniero de Sonido e Imagen. Técnico Especialista en el manejo del software predictivo con modelos matemáticos de cálculo de niveles sonoros. Director Técnico del Laboratorio de ensayos
<ul style="list-style-type: none"> ● Rubén García Morales 	<ul style="list-style-type: none"> ● Licenciado en Ciencias Ambientales. Técnico Especialista en el manejo y explotación de software de Sistemas de Información Geográfica (GIS)
Equipo de apoyo	
<ul style="list-style-type: none"> ● Bárbara Fernández Otero 	<ul style="list-style-type: none"> ● Graduada en Biología. Técnico de apoyo
<ul style="list-style-type: none"> ● David Alarcía Torres 	<ul style="list-style-type: none"> ● Graduado en Ingeniería de Sonido e Imagen. Técnico de apoyo
<ul style="list-style-type: none"> ● Vicente Molins Piqueres 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones. Técnico de trabajo de campo y ensayos

Madrid, Mayo de 2023



Eurocontrol

C/ Cronos, 20

28037 Madrid