



Instituto de Estudios Demográficos (I. de D.)
REGISTRO DE DOCUMENTOS PÚBLICOS
HASH: 8f793a381c0f555231f726469271



GAJA SILVÉS, PAU (P. de S.)
Firma de: 031127251
HASH: 4322859a36521c0089642154468

PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE SEGUNDA FASE DE LA RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE ALICANTE

ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO (PAR), SEGUNDA FASE. RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE ALICANTE

PÁG. 1

Código seguro de Verificación : ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracionespublicas.gob.es/>

ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1



Código seguro de Verificación : ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracionespublicas.gob.es/>

Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona! | Página 1 de 31



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....3

2. AUTORIDAD RESPONSABLE.....3

3. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS MER.....3

3.1. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE CADA UME.....4

3.1.1 DESCRIPCIÓN DE LA UME 1: CV-731.....4

3.1.2 DESCRIPCIÓN DE LA UME 2: CV-737.....6

3.1.3 DESCRIPCIÓN DE LA UME 3: CV-740.....8

3.1.4 DESCRIPCIÓN DE LA UME 4: CV-742.....9

3.1.5 DESCRIPCIÓN DE LA UME 5: CV-743-1.....11

3.1.6 DESCRIPCIÓN DE LA UME 6: CV-743-2.....12

3.1.7 DESCRIPCIÓN DE LA UME 7: CV-753.....13

3.1.8 DESCRIPCIÓN DE LA UME 8: CV-770.....16

3.1.9 DESCRIPCIÓN DE LA UME 9: CV-795.....17

3.1.10 DESCRIPCIÓN DE LA UME 10: CV-828.....18

3.1.11 DESCRIPCIÓN DE LA UME 11: CV-875.....20

3.2. RESULTADOS OBTENIDOS EN LOS MER.....22

3.2.1 NÚMERO DE PERSONAS EXPUESTAS FUERA DE LAS AGLOMERACIONES PARA LOS INDICADORES Lden, Ld y Le 22

3.2.2 NÚMERO DE PERSONAS EXPUESTAS FUERA DE LAS AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Ln.....23

3.2.3 ÁREA TOTAL, VIVIENDAS Y POBLACIÓN EXPUESTA PARA EL INDICADOR Lden.....24

3.3. TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE LOS MER Y SU APROBACIÓN.....25

4. PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO.....26

4.1. MARCO LEGAL Y NORMATIVO.....26

4.2. OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA.....27

4.3. RESUMEN ZONAS DE SUPERACIÓN OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA.....28

4.4. DEFINICIÓN DE LAS ZONAS DE ACTUACIÓN.....28

4.5. ACTUACIONES DESARROLLADAS.....29

4.5.1 TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES.....29

4.5.2 ACTUACIONES.....29

4.6. ESTRATEGIA A LARGO PLAZO.....30

4.7. DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN..30

5. CONCLUSIONES.....30



Este documento ha sido firmado electrónicamente en la plataforma eSistema Gestión | Página 2 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



6. equipo de trabajo.....31

Código seguro de Verificación : ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracionespublicas.gob.es/>



Código seguro de Verificación : ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracionespublicas.gob.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 3 de 31

ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Para dar cumplimiento a la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre Evaluación y Gestión de Ruido Ambiental y su transposición al ordenamiento jurídico español mediante la Ley del Ruido 37/2003, de 17 de noviembre, los responsables de las infraestructuras de los Estados Miembros tendrán que elaborar los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) correspondientes a las grandes infraestructuras viarias con más de 3.000.000 vehículos/año y sus correspondientes planes de acción encaminados a afrontar las cuestiones relativas al ruido y sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuera necesario.

En este sentido, la Diputación de Alicante, a través del Área de Infraestructuras Departamento de Obras Públicas, presentó con fecha de Agosto de 2007 los trabajos de redacción de los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la Red de Carreteras de la Diputación de Alicante con un tráfico anual superior a los 6.000.000 veh/año (Primera fase).

En septiembre de 2008, la Diputación de Alicante, elaboró el Plan de Acción en materia de contaminación acústica de los grandes ejes viarios de la Red de Carreteras de la Diputación de Alicante cuya autoridad responsable es la Excelentísima Diputación Provincial de Alicante (Primera fase).

Posteriormente en septiembre de 2017, la Diputación de Alicante, a través del Área de Servicios e Infraestructuras de la Diputación de Alicante presentó los trabajos de redacción de Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la Red de Carreteras de la Diputación de Alicante con un tráfico anual superior a los 3.000.000 veh/año (Segunda fase).

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), lo cual supone la necesidad de un Plan de Acción en las carreteras de la Red de Carreteras de la Diputación que abarque actuaciones para las carreteras estudiadas en la 2ª Fase de aplicación de la Directiva.

Por lo tanto, en el presente documento se desarrollan los trabajos correspondientes a los planes de acción de segunda fase teniendo en cuenta los resultados obtenidos en los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la Red de Carreteras de la Diputación de Alicante con un tráfico anual superior a los 3.000.000 veh/año (Segunda fase).

Puesto que el periodo de desarrollo del PAR estaba previsto para el periodo de los años 2014 a 2018 en la presente memoria se recogen las actuaciones en materia de protección acústica realizadas en este periodo en las zonas de conflicto identificadas en los MER de segunda fase.

2. AUTORIDAD RESPONSABLE

La autoridad responsable de desarrollar este Plan de Acción contra el ruido, correspondiente a los grandes ejes viarios de la Diputación de Alicante con un tráfico superior a los 3.000.000 de vehículos al año (Segunda Fase), es la propia Diputación de Alicante a través de su Departamento de Carreteras del Área de Servicios e Infraestructuras de la Diputación de Alicante 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. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS MER

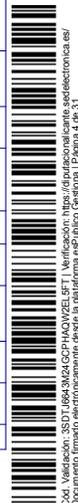
Tal y como se señalaba en el apartado anterior, el punto de partida del presente documento es el denominado MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO (MER), SEGUNDA FASE. RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE ALICANTE.

En el citado estudio se analizaron los siguientes tramos (en adelante UMEs) de carretera:

UME	CARRETERA	TRAMO	LONGITUD (m)	IMD	%P	MUNICIPIOS AFECTADOS
1	CV-731	De la CV-732 a N-332	1.820	9.329	4,7	Beniarbeig Ondara
2	CV-737	Benitachell a CV-743	2.970	9.463	2,8	El Poble Nou de Benitachell Teulada
3	CV-740	De la N-332 a la CV-743	1.680	15.149	6,9	Teulada
4	CV-742	De P.K.3+870 a Faro Cabo la Nao	7.900	11.830	5,6	Jávea
5	CV-743-1	De la CV-737 a la CV-746	1.810	13.356	2,9	Teulada
6	CV-743-2	De la CV-740 a la CV-737	3.840	8.787	4,4	Teulada
7	CV-753	De int. CV-7660 a int. N-332	3.630	10.250	5	L'Alfàs del Pi Benidorm
8	CV-770	De Villajoyosa a enlace AP-7	1.560	14.503	4,6	Villajoyosa
9	CV-795	De int. CV-804 a int. CV-81	3.060	8.150	9,2	Banyeres de Mariola
10	CV-828	De C/ Fortuny en Alicante a	2.204	23.378	3,1	Alicante

ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO (PAR), SEGUNDA FASE. RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE ALICANTE

PÁG. 4



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



UME	CARRETERA	TRAMO	LONGITUD (m)	IMD	%P	MUNICIPIOS AFECTADOS
		int. C/ Perú en San Vicente del Raspeig				San Vicente del Raspeig
11	CV-875	De la A-7 a Crevillente	1.100	8.054	11,4	Crevillente

Tabla 1: UMEs estudiadas en el MER de segunda fase

3.1. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE CADA UME

A continuación, se describen los ejes de las UME consideradas en los Mapas Estratégicos de Ruido de segunda fase:

3.1.1 DESCRIPCIÓN DE LA UME 1: CV-731

El tramo de la carretera CV-731 en estudio, afecta a los municipios de Beniarbeig y Ondara. Discurre desde el enlace en rotonda con la CV-732 (P.K.7+800) hasta el enlace en rotonda con la N-332 (P.K.9+800) en Ondara.

A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de esta UME:



Ilustración 1: Tramo de estudio de la CV-731

Se trata de un tramo de 1800 m de longitud aproximadamente. A lo largo de su recorrido existen tres rotondas. Cuenta con un carril por sentido de circulación. En todo el trazado del tramo de estudio las calzadas en una misma plataforma y no existe mediana.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. Existe una pantalla acústica a lo largo de su recorrido justo al inicio del tramo de estudio que protege una vivienda. Todo el tramo está limitado a una velocidad de 60 km/h excepto en las proximidades de rotonda que la limitación es 40 km/h.

El trazado del tramo de estudio se inicia en una zona rodeada de campos de cultivo en ambos márgenes y algunas viviendas aisladas de tipo chalet. En el P.K.7+800 existe una pantalla acústica que protege una vivienda aislada tipo chalet de 2 plantas. A continuación, se muestra una imagen de dicha pantalla:



Ilustración 2: Pantalla acústica en el P.K.7+800 de la CV-731

A continuación, se incluyen unas fotografías del recorrido del tramo de estudio de la CV-731:



Ilustración 3: Recorrido del tramo de estudio de la CV-731

En el entorno del P.K. 8+000 margen izquierdo se ubican unas fábricas y naves industriales.





Ilustración 4: Naves industriales en las proximidades del P.K.8+000

El tramo en estudio continúa discurriendo entre campos de cultivo en ambos márgenes. En las proximidades del P.K.9+000 su trazado pasa por debajo de la AP-7.



Ilustración 5: Recorrido del tramo de estudio de la CV-731

Posteriormente en su trazado hay una rotonda y en el margen derecho se ubican unas instalaciones de la ITV.



Ilustración 6: Rotonda del tramo de estudio de la CV-731

Finalmente acaba el tramo de estudio en la N-332 en rotonda cuyo trazado discurre por debajo de dicha carretera.



Ilustración 7: Rotonda del final del tramo de estudio de la CV-731

3.1.2 DESCRIPCIÓN DE LA UME 2: CV-737

El tramo de la carretera CV-737 sometido a estudio afecta a los municipios de El Poble Nou de Benitachell y Teulada. Discurre al inicio por un tramo urbano de El Poble Nou de Benitachell (P.K.0+000) hasta el enlace con la CV-743 (P.K. 2+950).



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de la CV-737:



Ilustración 8: Tramo de estudio de la CV-737

Se trata de un tramo de aproximadamente 3 Km. A lo largo del recorrido existen dos rotondas. Cuenta con un carril por sentido único desde el inicio hasta el fin del tramo de estudio.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

El tramo de carretera discurre al inicio por la zona urbana de El Poble Nou de Benitachell (P.K.0+000). Las edificaciones del entorno son viviendas de entre 2 y 4 plantas y algún edificio de uso terciario. En todo el casco urbano la velocidad está limitada a 40 km/h. En el resto del trazado la velocidad máxima permitida es de 90 km/h excepto en algunos puntos concretos que la velocidad máxima permitida es menor.

A continuación se incluyen unas fotografías del recorrido del tramo de estudio de la CV-737:



Ilustración 9: Inicio del tramo en estudio zona urbana de El Poble Nou de Benitachell



Ilustración 10: Edificios residenciales en el entorno de la CV-737

A continuación, el tramo de estudio discurre entre campos de cultivo y viviendas aisladas de tipo chalet sobre desmorte a ambos márgenes. En las proximidades del P.K.1+000 el trazado de la carretera tiene una pendiente muy pronunciada (9%) y la velocidad está recomendada a 50 km/h.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Ilustración 11: En el P.K.1+000 pendiente muy pronunciada en la CV-737 y viviendas aisladas sobre desmonte

La carretera sigue discurriendo entre desmontes en ambos márgenes y viviendas aisladas tipo chalet.



Ilustración 12: Desmontes en ambos márgenes en la CV-737

En torno al P.K.2+200 existe una rotonda en su trazado y una zona terciaria en la primera línea de edificaciones en el margen izquierdo (sentido creciente de P.K.) y urbanizaciones residenciales a partir de la segunda línea con edificaciones de tipo chalet de 1 ó 2 plantas.



Ilustración 13: Zona comercial en las proximidades del P.K.2+200 de la CV-737

El tramo final discurre entre campos de cultivo, edificaciones de tipo terciario y viviendas aisladas tipo chalet en ambos márgenes hasta que finaliza en rotonda en la que enlaza con la CV-743.



Ilustración 14: Rotonda de fin del tramo en estudio de la CV-737

3.1.3 DESCRIPCIÓN DE LA UME 3: CV-740

El tramo de la carretera CV-740 sometido a estudio afecta a l municipio de Teulada. Discurre desde el enlace en rotonda con la N-332 hasta la carretera CV-743 atravesando el núcleo urbano de Teulada.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de esta UME:

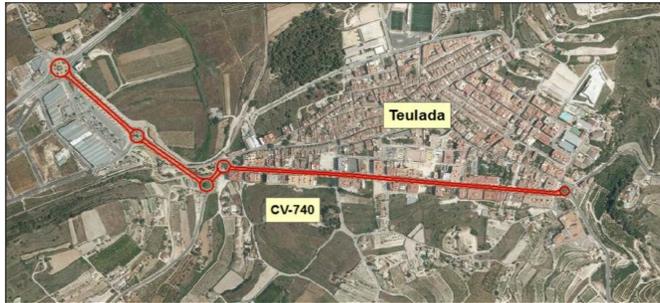


Ilustración 15: Tramo de estudio de la CV-740

Se trata de un tramo de aproximadamente 1,7 Km. A lo largo del recorrido existen 5 rotondas. Cuenta con dos carriles por sentido desde el inicio hasta el fin del tramo de estudio. Las calzadas están separadas por una mediana. La velocidad máxima permitida en todo el tramo de estudio es 50 km/h excepto en las proximidades de rotonda y en la travesía urbana que disminuye a 40 km/h.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

Realizando un recorrido del tramo de estudio de la CV-740 en sentido siempre creciente de P.K's, en el P.K.0+000 enlaza mediante rotonda con la carretera N-332. Las edificaciones en ambos márgenes son de tipo terciario.



Ilustración 16: Rotonda al inicio del tramo de estudio de la CV-740

A continuación, se suceden dos rotondas y el trazado discurre por debajo de las vías del ferrocarril con muro pantalla a ambos lados.



Ilustración 17: Recorrido del tramo de estudio de la CV-740

En las proximidades del P.K.0+700 el trazado inicia su recorrido por la travesía urbana de Teulada. En ambos márgenes se sitúan edificaciones de tipo residencial de entre 3 y 4 plantas. La travesía está semaforizada, dispone de badenes y la velocidad está limitada a 40 km/h.



Ilustración 18: Edificaciones residenciales en ambos márgenes



Ilustración 19: Edificaciones residenciales en ambos márgenes

El tramo de estudio acaba aproximadamente en el P.K.1+700 en rotonda con el enlace con la carretera CV-743.





Ilustración 20: Rotonda final de tramo de estudio de la CV-740

3.1.4 DESCRIPCIÓN DE LA UME 4: CV-742

El tramo de la carretera CV-742 sometido a estudio afecta al municipio de Jávea. Discurre desde el P.K.3+870 hasta el faro del Cabo de la Nao.

A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de esta UME:



Ilustración 21: Tramo de estudio de la CV-742

Se trata de un tramo de aproximadamente 7,9 Km. A lo largo del recorrido existen 2 rotondas. Cuenta con un carril por sentido desde el inicio hasta el fin del tramo de estudio. Ambos sentidos discurren en una misma plataforma sin mediana.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

Realizando un recorrido del tramo de estudio de la CV-742 en sentido siempre creciente de P.K.'s, en el P.K.3+800 enlaza mediante rotonda con la carretera que va hacia el núcleo urbano de Jávea. En el margen derecho se ubica un hipermercado (uso terciario) y en el margen izquierdo edificaciones aisladas de tipo chalet. La velocidad máxima está limitada a 60 km/h excepto en las proximidades de rotonda que se limita a 40 km/h.



Ilustración 22: Rotonda al inicio del tramo de estudio de la CV-742

En torno al P.K.4+150 se ubica otro edificio de uso terciario en el margen izquierdo y alguna edificación aislada de uso residencial tipo chalet.

A continuación, se suceden edificaciones aisladas tipo chalet en ambos márgenes y en las proximidades del P.K.4+500 se ubica en el margen derecho la Urbanización Residencial "El Tosalet".



Ilustración 23: Urbanización residencial "El Tosalet" en torno al P.K.4+500 de la CV-742

En las proximidades del P.K.4+700 existe otra rotonda y en el margen izquierdo se ubican edificaciones de uso terciario y a continuación el centro educativo "Xàbia International College". La velocidad en dicho tramo está limitada a 50 km/h y posteriormente a 40 km/h y existen varios badenes.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Ilustración 24: Colegio en el margen izquierdo de la CV-742

A partir de ese punto la carretera discurre entre viviendas de tipo chalet o adosados pertenecientes a urbanizaciones residenciales de 1 ó 2 plantas. Algunas de las edificaciones están muy próximas a la carretera. En dicho tramo la velocidad está limitada a 60 km/h.



Ilustración 25: Urbanizaciones residencial en el margen izquierdo de la CV-742

En torno al P.K.5+300 en el margen izquierdo se ubica una zona de vegetación abundante sin construcciones y en el margen derecho parcelas de viviendas asiladas tipo chalet.



Ilustración 26: Recorrido del tramo de estudio de la CV-742

A partir del P.K.5+600, la carretera discurre entre zona de árboles y alguna vivienda aislada de tipo chalet. Se inicia un tramo de curvas en las proximidades del P.K.6+000.

En torno al P.K.6+400 vuelve a haber edificaciones residenciales de 1 ó 2 plantas, en ambos márgenes, muy próximas a la carretera. En el margen izquierdo existe otro edificio del centro educativo "Xàbia International College".



Ilustración 27: Colegio en el margen izquierdo de la CV-742

En las proximidades del P.K.7+000 la carretera discurre por otra zona de vegetación abundante sin edificaciones próximas hasta el P.K.7+600 donde vuelven a haber edificaciones residenciales de tipo chalet en ambos márgenes. La velocidad está limitada a 60 km/h excepto en algún tramo puntual que el límite es a 40 km/h.

En torno al P.K.9+000 la carretera inicia un tramo recto de aproximadamente 1 km rodeada de urbanizaciones residenciales con viviendas tipo chalet sobre todo en el margen derecho.

El tramo final de la carretera en estudio de aproximadamente 2 km discurre con curvas y entre chalets en ambos márgenes y la velocidad está limitada a 40 km/h.



Ilustración 28: Recorrido del tramo de estudio de la CV-742 con chalets en ambos márgenes

La carretera acaba en el P.K.11+700 aproximadamente en un mirador donde se ubica el faro el Cabo de la Nao.

3.1.5 DESCRIPCIÓN DE LA UME 5: CV-743-1

El tramo de la carretera CV-743 sometido a estudio afecta al municipio de Teulada. Discurre desde el enlace en rotonda con la CV-737 hasta el enlace con la carretera CV-746.





A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de esta UME:



Ilustración 29: Tramo de estudio de la CV-743-1

Se trata de un tramo de aproximadamente 1,81 Km. A lo largo del recorrido existen 4 rotondas. Cuenta con un carril por sentido único excepto en el tramo final cuando discurre por la travesía urbana de Moraira (núcleo de población perteneciente al término municipal de Teulada) que cuenta con dos carriles por sentido, separados ambos sentidos por una mediana.

La velocidad máxima permitida en todo el tramo de estudio es 50 km/h excepto en las proximidades de rotonda que disminuye progresivamente hasta 40 km/h.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

Realizando un recorrido del tramo de estudio de la CV-743 en sentido siempre creciente de P.K's, en el P.K.3+800 enlaza mediante rotonda con la carretera CV-737. Al inicio del tramo de estudio las edificaciones son de tipo terciario en ambos márgenes.



Ilustración 30: Edificaciones terciarias al inicio del tramo de estudio de la CV-743-1

A partir de ahí, la carretera discurre entre campos de cultivo y edificaciones terciarias hasta llegar a la travesía urbana de Moraira donde empiezan a haber edificaciones aisladas de tipo chalet entorno al P.K.5+000.



Ilustración 31: Viviendas en el entorno de la CV-743-1

El tramo final hasta que enlaza en rotonda con la CV-746 discurre por la travesía urbana de Moraira y en sus márgenes se sitúan edificios residenciales de entre 3 y 4 plantas. En dicho tramo final cuenta con dos carriles por sentido de circulación.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Ilustración 32: Edificios residenciales en la travesía urbana de Moraira

En el margen izquierdo, un poco antes de la rotonda final de estudio existe un centro docente "CEIP Cap D'Or".



Ilustración 33: Centro docente margen izquierdo CV-743-1

3.1.6 DESCRIPCIÓN DE LA UME 6: CV-743-2

El tramo de la carretera CV-743 sometido a estudio afecta al municipio de Teulada. Discurre desde el enlace en rotonda con la CV-740 hasta el enlace con la carretera CV-737.

A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de esta UME:



Ilustración 34: Tramo de estudio de la CV-743-2

Se trata de un tramo de aproximadamente 3,84 Km. A lo largo del recorrido existen 3 rotondas. Cuenta con un carril por sentido único desde el inicio hasta el fin del tramo de estudio.

La velocidad máxima permitida en todo el tramo de estudio es 90 km/h excepto en las proximidades de rotonda que disminuye progresivamente hasta 40 km/h.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

Realizando un recorrido del tramo de estudio de la CV-743 en sentido siempre creciente de P.K's, en el P.K.0+000 enlaza mediante rotonda con la carretera CV-740. A partir de ahí inicia una bajada prolongada con un desmante en el margen derecho de mucho desnivel. Sobre el desmante se sitúan las edificaciones de un centro sanitario.



Ilustración 35: Desmante al inicio del tramo de estudio de la CV-743-2



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



A partir de ahí, el trazado discurre entre campos de cultivo y viviendas aisladas de tipo chalet y alguna edificación de uso terciario.



Ilustración 36: Recorrido del tramo de estudio de la CV-743-2

En torno al P.K.1+000 vuelve a haber un desmonte muy pronunciado en el margen derecho que discurre hasta prácticamente el final del tramo de estudio.



Ilustración 37: Desmonte en el margen derecho de la CV-743-2

El recorrido acaba en la rotonda del enlace con la carretera CV-737.



Ilustración 38: Rotonda final del tramo de estudio

3.1.7 DESCRIPCIÓN DE LA UME 7: CV-753

El tramo de la carretera CV-753 sometido a estudio afecta a los municipios de L'Alfàs del Pi y Benidorm. Discurre desde la conexión con la CV-7660 hasta el enlace con la carretera N-332.

A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de esta UME:



Ilustración 39: Tramo de estudio de la CV-753

Se trata de un tramo de aproximadamente 3,63 Km. A lo largo del recorrido existen 4 rotondas. Cuenta con un carril por sentido único desde el inicio hasta el fin del tramo de estudio.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

Realizando un recorrido del tramo de estudio de la CV-753 en sentido siempre creciente de P.K.'s, en el P.K.0+000 se encuentra el cruce semaforizado con la Av/ Severo Ochoa de Benidorm. A la derecha se ubica un camping durante aproximadamente 600 m. A la izquierda hay campos de cultivo y alguna vivienda aislada de tipo chalet. En las proximidades del P.K.0+700 margen izquierdo hay otro camping.



Ilustración 40: Inicio del tramo de estudio de la CV-753

En el P.K.1+000 hay un centro educativo "Costa Blanca International College" situado en el margen derecho de la carretera. En dicho tramo la velocidad está limitada a 40 km/h.



Ilustración 41: Centro educativo en el P.K.1+000

A partir de este punto, la carretera discurre entre campos de cultivo y alguna vivienda aislada y alguna edificación de uso terciario.

En torno al P.K.1+700 se sitúa en el margen derecho un parque de atracciones y en el margen izquierdo parcelas sin edificar. A partir de ese tramo la velocidad máxima permitida es a 90 km/h excepto cuando se llega a la travesía urbana de L'Albir perteneciente al término municipal de L'Alfàs del Pi, que se reduce progresivamente hasta 40 km/h, límite máximo permitido para todo el tramo urbano.



Ilustración 42: Recorrido del tramo de estudio de la CV-753

Al iniciar la travesía urbana, las edificaciones que se ubican a ambos márgenes son de uso terciario y residencial (viviendas adosadas de 1 ó 2 plantas).

En las proximidades del P.K.2+800 margen izquierdo se ubica un complejo hostelero con edificaciones de 3 alturas y en el margen derecho un supermercado.



Ilustración 43: Complejo hostelero en el margen izquierdo de la CV-753

En torno al P.K.3+000 sigue habiendo edificaciones de tipo terciario junto con edificios residenciales hasta 4 alturas.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Ilustración 44: Edificaciones residenciales y terciarias en ambos márgenes



Ilustración 45: Edificaciones residenciales y terciarias en ambos márgenes



Ilustración 46: En torno al P.K.3+000 edificaciones terciarias y residenciales



Ilustración 47: Edificios residenciales de 4 plantas

El último tramo de la carretera de aproximadamente 400 metros hasta que enlaza con la N-332 en una rotonda partida, la carretera discurre entre una zona comercial y alguna vivienda de 2 plantas. La velocidad máxima permitida en dicho tramo es de 30 km/h y existen badenes.

3.1.8 DESCRIPCIÓN DE LA UME 8: CV-770

El tramo de la carretera CV-770 sometido a estudio afecta al municipio de Villajoyosa. Discurre desde el enlace en la glorieta de entrada a Villajoyosa hasta el enlace con la autopista AP-7.

A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de esta UME:

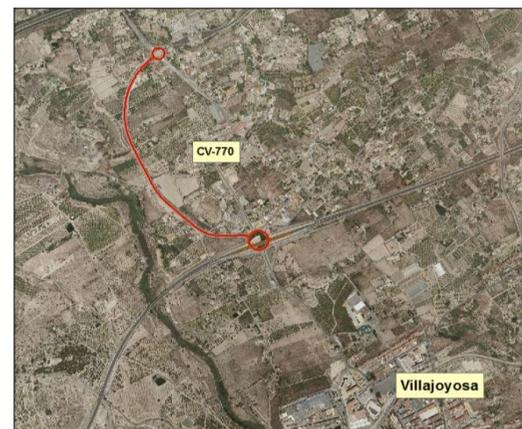


Ilustración 48: Tramo de estudio de la CV-770

Se trata de un tramo de aproximadamente 1,56 Km. A lo largo del recorrido existen 2 rotondas, una al inicio del tramo y otra al final. Cuenta con un carril por sentido único desde el inicio hasta el fin del tramo de estudio.

La velocidad máxima permitida en todo el tramo de estudio es 70 km/h excepto en las proximidades de rotonda que disminuye progresivamente hasta 40 km/h.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

Realizando un recorrido del tramo de estudio de la CV-770 al inicio del tramo de estudio enlaza mediante rotonda con la carretera N-332, quedando la nacional por arriba del vial en estudio.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Ilustración 49: Glorieta inicio del tramo de estudio bajo la N-332

A partir de ahí la carretera discurre entre campos de cultivo y viviendas aisladas de tipo chalet en ambos márgenes.



Ilustración 50: Viviendas aisladas y campos de cultivo en el entorno de la CV-770



Ilustración 51: Viviendas aisladas y campos de cultivo en el entorno de la CV-770

El tramo de estudio finaliza en rotonda que enlaza con el acceso al peaje de la autopista AP-7.



Ilustración 52: Fin del tramo de estudio en rotonda enlace con la AP-7

3.1.9 DESCRIPCIÓN DE LA UME 9: CV-795

El tramo de la carretera CV-795 sometido a estudio afecta al municipio de Banyeres de Mariola. Discurre desde el enlace con la CV-804 hasta la conexión con la CV-81.

A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de esta UME:



Ilustración 53: Tramo de estudio de la CV-795

Se trata de un tramo de aproximadamente 3,06 Km. A lo largo del recorrido existen 5 rotondas. Cuenta con un carril por sentido único desde el inicio hasta el P.K.21+400 aproximadamente. A partir de ahí cuenta con 2 carriles por sentido estando separadas ambas plataformas por una mediana con bordillo y por donde discurre el alumbrado público.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

Realizando un recorrido del tramo de estudio de la CV-795, en sentido creciente de P.K., la carretera al inicio del tramo enlaza con la CV-804 mediante rotonda, aproximadamente en el P.K.20+600, siendo éste uno de los accesos a la población de Banyeres de Mariola. Las edificaciones del entorno de uso residencial de 1 y 2 plantas en ambos márgenes.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Ilustración 54: Viviendas al inicio del tramo en el entorno de la CV-795



Ilustración 55: Viviendas al inicio del tramo en el entorno de la CV-795

A partir de ahí la carretera discurre entre campos de cultivo estando la velocidad máxima limitada a 50 km/h hasta que llega al polígono industrial (P.K.21+000) en el que la velocidad máxima está limitada a 40 km/h. Las edificaciones son naves industriales de 1 y 2 plantas.



Ilustración 56: Polígono industrial en el entorno del P.K.21+000 de la CV-795

En el P.K.21+400 existe una rotonda dentro del polígono industrial donde se ubica una gasolinera. A partir de dicho punto el trazado pasa a tener 2 carriles por sentido de circulación y la velocidad está limitada a 50 km/h excepto en las proximidades de rotonda. Las edificaciones siguen siendo de tipo industrial excepto alguna vivienda aislada.



Ilustración 57: Recorrido tramo de estudio CV-795

Entre los P.K.22+000 y P.K.22+700 aproximadamente, la carretera sigue discurrendo entre el polígono industrial. Las edificaciones del entorno son naves industriales y la velocidad está limitada a 50 km/h.



Ilustración 58: Naves industriales en el entorno de la CV-795

El último tramo, desde el P.K.22+700 hasta el final del tramo de estudio, la carretera cuenta con un carril por sentido de circulación en una misma plataforma. A la altura de la última rotonda existen alguna nave industrial en el margen derecho y alguna vivienda aislada tipo chalet en el margen izquierdo. El final del tramo de estudio acaba en el enlace mediante cruce con la carretera CV-81.

ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Código seguro de Verificación : ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracionespublicas.gob.es/... Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 18 de 31



3.1.10 DESCRIPCIÓN DE LA UME 10: CV-828

El tramo de la carretera CV-828 sometido a estudio afecta a los municipios de Alicante y San Vicente del Raspeig. Discurre desde el cruce con la C/ Fortuny (excluida la glorieta) en Alicante hasta la C/ Perú en San Vicente del Raspeig donde enlaza mediante glorieta con la CV-821.

A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de esta UME:



Ilustración 59: Tramo de estudio de la CV-828

Se trata de un tramo de aproximadamente 2,2 Km de travesía urbana semaforizada y cuya velocidad máxima permitida en todo el tramo es de 50 km/h excepto en las proximidades de rotonda donde la velocidad baja a 40 km/h. A lo largo del recorrido existen 3 rotondas. Cuenta con dos carriles por sentido desde el inicio hasta el fin del tramo de estudio. En el primer tramo de estudio separa ambos sentidos una mediana por la que discurren las vías del tranvía. A partir de ese punto y hasta el final la separación entre ambos sentidos está formada por una mediana con bordillo sobre la que se ubica el alumbrado público.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

Realizando un recorrido del tramo de estudio de la CV-828 en sentido siempre creciente de P.K's, en el inicio se encuentra el enlace mediante glorieta con la C/ Fortuny en el P.K.2+800 aproximadamente. El tramo de estudio empieza después de dicha glorieta. En el margen izquierdo se ubican edificaciones de uso terciario y en el margen derecho un solar sin edificar y a continuación unas viviendas de tipo chalet de 1 planta.



Ilustración 60: Inicio del tramo de estudio de la CV-828

Posteriormente la carretera en estudio pasa por debajo de la autovía A-70 en el P.K.3+400. En el margen izquierdo sigue habiendo edificaciones de uso terciario.



Ilustración 61: Edificaciones de uso terciario en el margen izquierdo de la CV-828

A partir de ese punto las edificaciones en el margen derecho son de uso residencial de entre 4 y 5 plantas.





Ilustración 62: Edificaciones residenciales en el margen derecho de la CV-828

En el margen izquierdo se ubica una zona comercial y en el margen derecho, pasados los edificios residenciales, unas naves industriales.



Ilustración 63: Zona comercial en el margen izquierdo y edificios residenciales en el margen derecho de la CV-828



Ilustración 64: Naves Industriales en el margen derecho de la CV-828

A continuación, en el margen derecho se ubican edificaciones de uso terciario y en el margen izquierdo edificaciones pertenecientes al Colegio Mayor Universitario de Alicante.



Ilustración 65: Colegio Mayor Universitario en el margen izquierdo de la CV-828

El último tramo de la carretera en estudio desde la glorieta partida hasta la rotonda final de enlace con la C/ Perú, se ubica en el margen izquierdo el Campus de la Universidad de Alicante entre los P.K.'s 4+200 al P.K.4+800 y en el margen derecho edificaciones de uso terciario.



Ilustración 66: Campus Universidad de Alicante en el margen izquierdo de la CV-828

El final del tramo de estudio acaba en glorieta en el P.K.5+050 con el enlace con la CV-828 y en ambos márgenes se sitúan edificios de uso residencial de 6 alturas.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Ilustración 67: Edificios residenciales al final del tramo de estudio de la CV-828

3.1.11 DESCRIPCIÓN DE LA UME 11: CV-875

El tramo de la carretera CV-875 sometido a estudio afecta al municipio de Crevillente. Discurre desde el enlace con la A-7 hasta Crevillente.

A continuación, se muestra una imagen del tramo de estudio de esta UME:



Ilustración 68: Tramo de estudio de la CV-875

Se trata de un tramo de aproximadamente 1,10 Km. A lo largo del recorrido no existen rotondas. Cuenta con un carril por sentido único desde el inicio hasta el fin del tramo de estudio.

La velocidad máxima permitida en todo el tramo de estudio es 90 km/h excepto en zonas puntuales que la velocidad permitida es menor.

El firme es de tipo bituminoso en todo el tramo. No existen pantallas acústicas a lo largo de su recorrido.

Realizando un recorrido del tramo de estudio de la CV-875 al inicio del tramo de estudio (P.K.10+000) enlaza con la autovía A-7 y discurre por debajo de la autovía mediante un paso inferior.



Ilustración 69: Inicio del tramo de estudio bajo la A-7

El tramo de carretera en estudio está rodeado de terrenos sin edificar, campos de cultivo, alguna vivienda aislada y edificaciones de tipo industrial.

En el P.K.10+400 en el margen izquierdo en sentido creciente de P.K. se ubica una parcela con una vivienda residencial.



Ilustración 70: Parcela con vivienda en el margen izquierdo en el P.K.10+400 de la CV-875

Posteriormente en el margen derecho se ubica una gasolinera y un edificio de uso terciario (hostal).



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Ilustración 71: Edificaciones de uso terciario en el margen derecho de la CV-875

A partir de ese punto la carretera discurre entre campos de cultivo hasta que llega al polígono industrial

En las proximidades del P.K.11+000 justo antes de acabar el tramo de estudio se ubican en ambos márgenes naves industriales pertenecientes a un polígono industrial del Crevillente. La velocidad en el tramo final justo al inicio del polígono industrial está limitada a 50 km/h.



Ilustración 72: Final del tramo de estudio polígono industrial en el P.K.11+000 de la CV-875

3.2. RESULTADOS OBTENIDOS EN LOS MER

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

Los resultados que se incluyen en el presente documento son:

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

- Número total de personas expuestas fuera de las aglomeraciones para el indicador Ln. Se debe indicar el número total estimado de personas (expresado en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de Ln en dB a una altura de 4 m sobre el nivel del suelo y en la fachada más expuesta: 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 se indica la superficie total (en km2) expuesta a valores de Lden superiores a 55, 65 y 75 dB, respectivamente. Se indica, 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.

Las dos aglomeraciones existentes en la provincia de Alicante y que por lo tanto se han tenido en cuenta en el presente estudio son Alicante y Elche.

3.2.1 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.

UME	CARRETERA	TRAMO	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Lden (dBA)				
			55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
1	CV-731	De la CV-732 a N-332	0,29	0,10	0,02	0,00	0,00
2	CV-737	Benitachell a CV-743	1,19	0,73	0,80	0,07	0,00
3	CV-740	De la N-332 a la CV-743	1,11	0,42	11,27	0,61	0,00
4	CV-742	De P.K.3+870 a Faro Cabo la Nao	3,02	2,64	1,99	0,07	0,00
5	CV-743-1	De la CV-737 a la CV-746	2,71	1,25	1,19	0,00	0,00
6	CV-743-2	De la CV-740 a la CV-737	2,18	0,92	0,18	0,00	0,00
7	CV-753	De int. CV-7660 a int. N-332	1,93	0,84	2,02	0,00	0,00
8	CV-770	De Villajoyosa a enlace AP-7	0,48	0,30	0,13	0,00	0,00
9	CV-795	De int. CV-804 a int. CV-81	0,31	0,06	0,25	0,00	0,00
10	CV-828	De C/ Fortuny en Alicante a int. C/ Perú en San Vicente del Raspeig	3,83	2,52	7,14	0,02	0,00
11	CV-875	De la A-7 a Crevillente	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00





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

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.

UME	CARRETERA	TRAMO	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Ld (dBA)				
			55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
			1	CV-731	De la CV-732 a N-332	0,29	0,10
2	CV-737	Benitachell a CV-743	1,14	0,60	0,76	0,07	0,00
3	CV-740	De la N-332 a la CV-743	1,11	0,42	11,27	0,61	0,00
4	CV-742	De P.K.3+870 a Faro Cabo la Nao	3,35	2,50	2,36	0,11	0,00
5	CV-743-1	De la CV-737 a la CV-746	2,71	0,99	1,47	0,00	0,00
6	CV-743-2	De la CV-740 a la CV-737	2,18	0,85	0,20	0,00	0,00
7	CV-753	De int. CV-7660 a int. N-332	0,66	1,18	1,58	0,00	0,00
8	CV-770	De Villajoyosa a enlace AP-7	0,48	0,28	0,15	0,00	0,00
9	CV-795	De int. CV-804 a int. CV-81	0,25	0,08	0,22	0,00	0,00
10	CV-828	De C/ Fortuny en Alicante a int. C/ Perú en San Vicente del Raspeig	1,77	4,94	4,65	0,02	0,00
11	CV-875	De la A-7 a Crevillente	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00

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

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.

UME	CARRETERA	TRAMO	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR Le (dBA)				
			55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
1	CV-731	De la CV-732 a N-332	0,15	0,05	0,02	0,00	0,00
2	CV-737	Benitachell a CV-743	1,24	1,07	0,11	0,02	0,00
3	CV-740	De la N-332 a la CV-743	0,91	0,22	11,86	0,00	0,00
4	CV-742	De P.K.3+870 a Faro Cabo la Nao	2,74	2,54	0,46	0,00	0,00
5	CV-743-1	De la CV-737 a la CV-746	2,67	1,79	0,04	0,00	0,00
6	CV-743-2	De la CV-740 a la CV-737	2,38	0,25	0,05	0,00	0,00
7	CV-753	De int. CV-7660 a int. N-332	1,01	2,25	0,16	0,00	0,00
8	CV-770	De Villajoyosa a enlace AP-7	0,35	0,28	0,00	0,00	0,00
9	CV-795	De int. CV-804 a int. CV-81	0,20	0,22	0,06	0,00	0,00
10	CV-828	De C/ Fortuny en Alicante a int. C/ Perú en San Vicente del Raspeig	2,45	8,04	0,79	0,00	0,00
11	CV-875	De la A-7 a Crevillente	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00

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

3.2.2 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.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



UME	CARRETERA	TRAMO	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) FUERA DE AGLOMERACIONES PARA EL INDICADOR L _n (dBA)				
			50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
			1	CV-731	De la CV-732 a N-332	0,05	0,02
2	CV-737	Benitachell a CV-743	0,84	0,48	0,02	0,00	0,00
3	CV-740	De la N-332 a la CV-743	4,27	7,63	0,00	0,00	0,00
4	CV-742	De P.K.3+870 a Faro Cabo la Nao	2,16	0,07	0,00	0,00	0,00
5	CV-743-1	De la CV-737 a la CV-746	1,47	0,00	0,00	0,00	0,00
6	CV-743-2	De la CV-740 a la CV-737	0,91	0,05	0,00	0,00	0,00
7	CV-753	De int. CV-7660 a int. N-332	0,87	2,41	0,00	0,00	0,00
8	CV-770	De Villajoyosa a enlace AP-7	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00
9	CV-795	De int. CV-804 a int. CV-81	0,22	0,08	0,00	0,00	0,00
10	CV-828	De C/ Fortuny en Alicante a int. C/ Perú en San Vicente del Raspeig	5,04	4,65	0,02	0,00	0,00
11	CV-875	De la A-7 a Crevillente	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00

Tabla 5: Población expuesta (en centenas) fuera de aglomeraciones para el indicador L_n en las UMEs analizadas en la provincia de Alicante para la elaboración de los MER (segunda fase) de la red de carreteras de la Diputación de Alicante

3.2.3 ÁREA TOTAL, VIVIENDAS Y POBLACIÓN EXPUESTA PARA EL INDICADOR L_{den}

La identificación de la superficie del territorio que se encuentra afectada por el ruido generado por la carretera se realiza tomando como referencia el indicador acústico L_{den}, 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 L_{den} 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:

ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO (PAR), SEGUNDA FASE. RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE ALICANTE

UME	CARRETERA	TRAMO	ÁREA TOTAL EXPUESTA (en km ²) A DIFERENTES VALORES DE L _{den} (dBA)		
			≥ 55 dBA	≥ 65 dBA	≥ 75 dBA
			1	CV-731	De la CV-732 a N-332
2	CV-737	Benitachell a CV-743	0,44	0,13	0,00
3	CV-740	De la N-332 a la CV-743	0,14	0,07	-
4	CV-742	De P.K.3+870 a Faro Cabo la Nao	0,75	0,25	-
5	CV-743-1	De la CV-737 a la CV-746	0,23	0,08	0,00
6	CV-743-2	De la CV-740 a la CV-737	0,62	0,17	0,00
7	CV-753	De int. CV-7660 a int. N-332	0,53	0,16	0,00
8	CV-770	De Villajoyosa a enlace AP-7	0,21	0,06	-
9	CV-795	De int. CV-804 a int. CV-81	0,26	0,10	-
10	CV-828	De C/ Fortuny en Alicante a int. C/ Perú en San Vicente del Raspeig	0,30	0,14	-
11	CV-875	De la A-7 a Crevillente	0,18	0,05	0,00

Tabla 6: Área total expuesta (en km²) para diferentes valores de L_{den} en las UMEs analizadas en la provincia de Alicante para la elaboración de los MER (segunda fase) de la red de carreteras de la Diputación de Alicante

En cuanto a la población expuesta (número de personas expresado en centenas) que se encuentra afectada por el ruido generado por la carretera, se utiliza como indicador de referencia el indicador acústico L_{den}, 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 L_{den} 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:



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



UME	CARRETERA	TRAMO	POBLACIÓN EXPUESTA (en centenas) A DIFERENTES VALORES DE Lden (dBA)		
			≥ 55 dBA	≥ 65 dBA	≥ 75 dBA
			1	CV-731	De la CV-732 a N-332
2	CV-737	Benitachell a CV-743	3	1	0
3	CV-740	De la N-332 a la CV-743	13	12	0
4	CV-742	De P.K.3+870 a Faro Cabo la Nao	8	2	0
5	CV-743-1	De la CV-737 a la CV-746	5	1	0
6	CV-743-2	De la CV-740 a la CV-737	3	<1	0
7	CV-753	De int. CV-7660 a int. N-332	5	2	0
8	CV-770	De Villajoyosa a enlace AP-7	1	<1	0
9	CV-795	De int. CV-804 a int. CV-81	1	<1	0
10	CV-828	De C/ Fortuny en Alicante a int. C/ Perú en San Vicente del Raspeig	14	7	0
11	CV-875	De la A-7 a Crevillente	<1	0	0

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

Por último, el número de viviendas (expresada en centenas) que se encuentran afectadas por el ruido generado por la carretera 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 afectación 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:

UME	CARRETERA	TRAMO	VIVIENDAS EXPUESTAS (en centenas) A DIFERENTES VALORES DE Lden (dBA)		
			≥ 55 dBA	≥ 65 dBA	≥ 75 dBA
1	CV-731	De la CV-732 a N-332	<1	<1	0
2	CV-737	Benitachell a CV-743	1	<1	0
3	CV-740	De la N-332 a la CV-743	6	5	0
4	CV-742	De P.K.3+870 a Faro Cabo la Nao	4	1	0
5	CV-743-1	De la CV-737 a la CV-746	2	1	0
6	CV-743-2	De la CV-740 a la CV-737	1	<1	0
7	CV-753	De int. CV-7660 a int. N-332	2	1	0
8	CV-770	De Villajoyosa a enlace AP-7	<1	<1	0
9	CV-795	De int. CV-804 a int. CV-81	<1	<1	0
10	CV-828	De C/ Fortuny en Alicante a int. C/ Perú en San Vicente del Raspeig	7	3	0
11	CV-875	De la A-7 a Crevillente	<1	0	0

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

3.3. TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE LOS MER Y SU APROBACIÓN

La Diputación Provincial de Alicante, sometió a información pública por un plazo de TREINTA (30) días hábiles, a contar desde el día siguiente a su publicación en el BOP, mediante la inserción del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia nº 208 de 31 de octubre de 2017, y de conformidad con lo expuesto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Estudio Informativo "MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE SEGUNDA FASE DE LA RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE ALICANTE".

Transcurrido el plazo de información pública sin haber recibido alegaciones, se consideró aprobado definitivamente el Estudio Informativo de los mapas estratégicos de ruido de segunda fase de la red de carreteras de la Diputación de Alicante. La resolución correspondiente a la aprobación definitiva de estos mapas es el Decreto del Sr. Diputado de Infraestructuras, D. Juan Molina Beneito, nº 10013 de fecha 23 de enero de 2018.

ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Código seguro de Verificación : ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección :
<https://sede.administracionespublicas.gob.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 25 de 31



4. PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO

4.1. MARCO LEGAL Y NORMATIVO

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

LEGISLACIÓN EUROPEA:

- Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental.
- Recomendación de la Comisión, de 6 de agosto de 2003.

LEGISLACIÓN ESTATAL:

- Ley Estatal 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el cual se desarrolla la Ley, de 17 de noviembre, en lo referente a Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el cual se desarrolla la Ley, de 17 de noviembre, en lo referente a Zonificación Acústica, Objetivos de Calidad y Emisiones Acústicas.

LEGISLACIÓN AUTONÓMICA:

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

Normativa europea

La normativa marco para estos trabajos es la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, de evaluación y gestión de ruido ambiental. Dicha directiva tiene por objeto establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental, entendido, éste último, como el ruido en exteriores procedente de: tráfico en carreteras, ferrocarriles, tráfico aéreo y la actividad industrial.

La Directiva 2002/49/CE establece que las autoridades competentes de los Estados Miembros elaboren mapas estratégicos de ruido de las principales infraestructuras y de las grandes aglomeraciones, con el objetivo de informar a la población sobre la exposición al ruido y sus efectos, así como desarrollar planes de acción en aquellas zonas donde los niveles sean elevados.

Normativa estatal

La norma básica de carácter general y ámbito estatal reguladora del ruido, la constituye la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, publicada en el Boletín Oficial del Estado, el 18 de noviembre de 2003 y elaborada como transposición de la citada Directiva Europea. Establece que las áreas acústicas se clasificarán según el uso predominante del suelo.

El Gobierno fijará los objetivos de calidad acústica aplicables a cada tipo de área acústica, tanto en el ambiente exterior como interior en el Reglamento General del Ruido. Además establece los fines y el contenido de los mapas de ruido de los grandes ejes viarios y ferroviarios, grandes aeropuertos y aglomeraciones.

El 16 de diciembre de 2005 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 1513/2005, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y en el que se establecen los criterios necesarios para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido y los planes de acción, así como sus contenidos mínimos, completando aquellos aspectos de la Directiva 2002/49/CE que no fueron recogidos en la propia Ley, por ser objeto de un desarrollo reglamentario posterior. Establece, por tanto, un marco básico destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental al que está expuesta la población.

El 23 de octubre de 2007 se publicó en B.O.E el Real Decreto 1367/2007, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Dicho Real Decreto establece las denominaciones de áreas acústicas. En la Tabla A del Anexo II se fijan los Objetivos de Calidad Acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

Posteriormente el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, modifica el Real Decreto 1367/2007 y sustituye dicha tabla por la que se incluye a continuación:

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d	L _n	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo al apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2) En e límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Normativa autonómica



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



A nivel autonómico, la Comunidad Valenciana regula esta materia en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, publicada en el DOGV del 9/12/2002, que establece, en su sección segunda, limitaciones e indicaciones a los Ruidos producidos por infraestructuras de transporte.

En el artículo 53 "Normativa aplicable", establece que "En el supuesto en que la presencia de una infraestructura de transporte ocasiona una superación en más de 10 dB(A) de los límites fijados en la Tabla I del Anexo II, evaluados por el procedimiento que reglamentariamente se determine, la Administración Pública competente en la ordenación del sector adoptará un plan de mejora de calidad acústica tendente a reducir los niveles por debajo de dicho nivel de superación."

Concretamente, los valores establecidos en la tabla I del Anexo II son los siguientes:

Uso Dominante	Nivel Sonoro dB(A) Día (8-22 h)	Nivel Sonoro dB(A) Noche (22-8 h)
Sanitario y Docente	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

En el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de contaminación acústica, por el que se desarrolla la Ley 7/2002, se incluye la obligatoriedad de los estudios acústicos en cualquier proceso de planificación urbanística, bien en el PGOU, Planes Acústicos Municipales y Planes de Acción Integrada o recalificaciones de suelo.

Normativa municipal

Además de la legislación estatal y autonómica, las UME's en estudio se encuentran sometidas a las Ordenanzas Municipales de los ayuntamientos por los que discurre su trazado, tal y como establece la Ley 7/2002 en su artículo 5 "Ordenanzas Municipales" que los ayuntamientos podrán desarrollar las prescripciones contenidas en la presente ley y en sus desarrollos reglamentarios mediante las correspondientes ordenanzas municipales de protección contra la contaminación acústica.

Estas ordenanzas son bastante dispares en su grado de exigencia y actualización, ya que en algunos casos no existen.

4.2. OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA

Los objetivos de calidad acústica (OCA) vienen definidos en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido como el conjunto de requisitos que, en relación con la contaminación acústica, deben cumplirse en un momento dado en un espacio determinado.

A tenor de lo indicado en el apartado anterior, y puesto que el objetivo de este estudio es elaborar el Plan de Acción contra el Ruido que establece la normativa básica estatal, los OCA a cumplir serán los fijados en la normativa estatal para el ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

Por lo tanto, para el presente estudio se toman los Objetivos de Calidad Acústica, fijados en la tabla A del Anexo II. Objetivos de Calidad Acústica, del 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, que le sea de aplicación, modificada por el Decreto 1038/2012, de 6 de julio.

Los niveles para el objetivo de calidad acústica son los que se muestran en la siguiente tabla:

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 m.»

4.3. RESUMEN ZONAS DE SUPERACIÓN OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA

Tomando como punto de partida los mapas de conflicto elaborados en los MER de segunda fase, en este apartado se identifican las zonas de superación de los O.C.A. fijados en la Tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, que servirá de base para la evaluación de las zonas con mayor problemática desde el punto de vista acústico.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



UME	CARRETERA	TRAMO SUPERACIÓN			MUNICIPIO	DESCRIPCIÓN DE LA ZONA
		P.K.ini	P.K.fin	Margen		
1	CV-731	7+500	7+500	Izquierdo	Beniarbeig	Vivienda aislada
2	CV-737	0+000	0+150	Ambos	Poble Nou de Benitachell	Edificios residenciales casco urbano
		1+900	2+900	Izquierdo	Teulada	Urbanización residencial Tossal Redó
3	CV-740	0+000	0+300	Derecho	Teulada	Zona uso terciario
		0+550	1+750	Ambos		Edificios residenciales casco urbano
4	CV-742	3+870	11+700	Ambos	Jávea	Urbanizaciones residenciales
5	CV-743-1	3+800	5+600	Ambos	Teulada	Urbanizaciones residenciales
		5+500	5+500	Izquierdo		Centro educativo CEIP Cap D'or
6	CV-743-2	0+000	0+400	Derecho	Teulada	Centro sanitario y zona residencial
		2+900	4+000	Derecho		Urbanizaciones residenciales
7	CV-753	0+000	0+000	Derecho	Benidorm	Viviendas unifamiliares adosadas
		1+400	1+400	Izquierda		Zona uso recreativo
		2+400	3+600	Ambos	L'Alfàs del Pi	Edificios residenciales de varias plantas y terciarios casco urbano
9	CV-795	20+500	20+600	Ambos	Banyeres de Mariola	Edificios residenciales casco urbano
		20+800	21+200	Derecho		Zona uso residencial sin construir
10	CV-828	2+800	2+800	Derecho	Alicante	Zona uso residencial, no afecta a edificaciones
		3+000	3+800	Derecho	Alicante	Zona uso residencial con edificios residenciales de varias plantas
		3+400	4+200	Izquierdo	San Vicente del Raspeig	Zona uso terciario, no afecta a edificaciones
		4+200	4+800	Izquierdo	San Vicente del Raspeig	Universidad de Alicante afecta a edificaciones docentes
		5+050	5+050	Ambos	San Vicente del Raspeig	Edificios residenciales casco urbano
11	CV-875	10+600	10+700	Ambos	Crevillente	Zona industrial no afecta a edificaciones
		10+900	11+000			

Tabla 9: Zonas de superación de los objetivos de calidad acústica en los MER de segunda fase

4.4. DEFINICIÓN DE LAS ZONAS DE ACTUACIÓN

Una vez identificadas las zonas donde se superan los objetivos de calidad acústica se procede a definir las zonas prioritarias para este plan de acción y que derivarían en una zona de actuación con su correspondiente propuesta de medida correctora.

Para definir estas zonas se han tenido en cuenta las áreas residenciales así como sanitarias y docentes de las zonas de superación de objetivos de calidad acústica mostrada anteriormente:

CARRETERA	ZONA	TRAMO SUPERACIÓN			
		P.K.ini	P.K.fin	Margen	Longitud (m)
CV-731	CV-731-I01	7+500	7+500	Izquierdo	35
CV-737	CV-737-A01	0+000	0+150	Ambos	150
	CV-737-I02	1+900	2+900	Izquierdo	1000
CV-740	CV-740-A01	0+550	1+750	Ambos	1200
CV-742	CV-742-A01	3+870	11+700	Ambos	7830
CV-743-1	CV-743-1-A01	3+800	5+600	Ambos	1800
	CV-743-1-I01	5+500	5+500	Izquierdo	50
CV-743-2	CV-743-2-D01	0+000	0+400	Derecho	400
	CV-743-2-D02	2+900	4+000	Derecho	1100
CV-753	CV-753-D01	0+000	0+000	Derecho	20
	CV-753-A02	2+400	3+600	Ambos	1200
CV-795	CV-795-A01	20+500	20+600	Ambos	100
	CV-795-D02	20+800	21+200	Derecho	400
CV-828	CV-828-D01	3+000	3+250	Derecho	400
	CV-828-D02	3+300	3+800	Derecho	800
	CV-828-I03	4+200	4+800	Izquierdo	600
	CV-828-A04	5+050	5+050	Ambos	20

Tabla 10: Zonas de actuación del plan de acción

4.5. ACTUACIONES DESARROLLADAS

Como se ha indicado en apartados anteriores, en la presente memoria del plan de acción de segunda fase se pretende mostrar las actuaciones desarrolladas dentro del periodo 2014 – 2018 en las zonas de actuación que se derivan del MER de segunda fase.

4.5.1 TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES

La tipología de medidas correctoras que se han evaluado como actuaciones desarrolladas son las siguientes:



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



1. Instalación de pantallas acústicas:

La instalación de pantallas acústicas es una medida eficaz, al ser capaz de alcanzar un elevado grado de aislamiento sonoro así como una buena integración paisajística. Estas soluciones son las óptimas y más eficaces en aquellas zonas en las que no existe una conexión directa de las viviendas afectadas con la carretera y la ubicación de esas viviendas con respecto a la calzada viaria garantizan una alta eficacia de las pantallas acústicas, y en las que además existe la posibilidad real de construcción del apantallamiento, con suficiente espacio y con el receptor a una cota no muy superior a la de la vía.

La atenuación acústica de este tipo de medidas correctora es variable en función de su ubicación con respecto a la vía (foco de ruido) y altura del receptor. Si bien por tener un orden de magnitud se podría considerar la previsión de tener una atenuación acústica de entre 0 – 10 dBA, para valorar la eficacia de cada medida correctora propuesta se sigue el criterio indicado en el punto 4.7.1 de la presente memoria.

Existen diferentes tipos de pantallas acústicas en función del material elegido y su ubicación. En cuanto a material se pueden distinguir tres tipos de material, de hormigón, metálicas, de metacrilato o combinación de ambas.

2. Actuaciones sobre el pavimento de la vía.

Substituir las superficies de rodadura de las carreteras por otras más silenciosas es un medio de actuar contra el ruido originado en la fuente, y tienen como consecuencia que se reducen los niveles de ruido en todo el entorno de la carretera.

En las zonas de actuación en las que es inviable técnicamente la colocación de una pantalla acústica o para complementar otras medidas se propone la utilización de pavimento fonorreductor tipo FA con árido porfídico u otro de similares características fonoabsorbentes. Como se verá en posteriores apartados, se ha propuesto este tipo de actuación en viales que atraviesan núcleos urbanos, donde la implantación de pantallas acústicas es inviable.

Si bien por tener un orden de magnitud se podría considerar la previsión de tener una atenuación acústica de en torno a 3 dBA, cabe destacar para este tipo de medida puede condicionar la atenuación acústica prevista el mantenimiento del firme.

3. Soluciones complejas.

Pueden existir zonas de actuación en las que la aplicación de las medidas anteriormente indicadas tanto de forma independiente como en su conjunto pueden no ser viables técnicamente o ineficaces, o existir otras fuentes de ruido ajenas a la infraestructura que en este plan de caracteriza que requieran también de medidas correctoras.

En este caso surge la necesidad de aplicar las llamadas soluciones complejas, es decir, la aplicación de otras medidas como la reducción de la velocidad, incorporación de una nueva variante, ejecución de medianas para producir un estrechamiento de la sección o la colaboración entre diferentes administraciones para la toma de medidas correctoras en conjunto de las fuentes de ruido implicadas.

4.5.2 ACTUACIONES

Teniendo en cuenta las tipologías de actuaciones indicadas en el apartado anterior en la siguiente tabla resumen se muestran las actuaciones desarrolladas dentro del periodo 2014 – 2018 en las zonas de actuación definidas en el presenta plan de acción han sido las siguientes:

CARRETERA	ZCO	ACTUACIONES DESARROLLADAS
CV-731	CV-731-I01	-
CV-737	CV-737-A01	-
	CV-737-I02	-
CV-740	CV-740-A01	Actuaciones sobre el pavimento de la vía prevista con rodadura BBTM para 2022
CV-742	CV-742-A01	Actuaciones sobre el pavimento de la vía Del PK 3+780 AL 5+300



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



CV-743-1	CV-743-1-A01	Actuaciones sobre el pavimento de la vía prevista con rodadura rodadura SMA-5
	CV-743-1-I01	Actuaciones sobre el pavimento de la vía prevista con rodadura rodadura SMA-5
CV-743-2	CV-743-2-D01	Actuaciones sobre el pavimento de la vía prevista con rodadura rodadura SMA-5
	CV-743-2-D02	Actuaciones sobre el pavimento de la vía prevista con rodadura rodadura SMA-5
CV-753	CV-753-D01	-
	CV-753-A02	-
CV-795	CV-795-A01	Renovación de rodadura convencional porfídica AC22
	CV-795-D02	-
CV-828	CV-828-D01	-
	CV-828-D02	-
	CV-828-I03	-
	CV-828-A04	-

Como se observa, todas las actuaciones desarrolladas son del tipo actuaciones sobre el pavimento de la vía mediante renovación de las superficies de rodadura.

4.6. ESTRATEGIA A LARGO PLAZO

La estrategia a largo plazo que plantea la Diputación de Alicante tiene los siguientes objetivos:

- 1.- Gestionar el ruido de forma continuada mediante la realización de mapas acústicos, zonificaciones acústicas, delimitación de servidumbres acústicas, con el fin de obtener cada vez con mayor detalle el estado acústico en el territorio de la provincia de Alicante debido al tráfico de las carreteras competencia de la Diputación.
- 2.- Analizar los resultados obtenidos y plantear nuevos planes de acción valorando el grado de afección, efectividad de las medidas y estimación del coste para realizar de forma racional una priorización de las medidas.
- 3.- Desarrollar los planes de acción mediante proyectos específicos en cada una de las zonas propuestas para la minimización del ruido y tendentes a conseguir los objetivos de calidad acústica.
- 4.- Vigilar las medidas correctoras desarrolladas con el fin de conocer el grado de consecución de los objetivos planteados y aplicar la información obtenida en sucesivos proyectos.
- 5.- Informar a la población de la situación acústica mediante la página web de la Diputación de Alicante y valorar las consideraciones que exponga la ciudadanía.
- 6.- Tener en cuenta la variable acústica en los procesos de renovación de firmes.

4.7. DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

En el presente Plan de Acción se han recopilado los resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras de la Diputación de Alicante correspondientes a la 2ª fase de aplicación de la Directiva 2002/49/CE.

Puesto que el periodo de desarrollo del PAR estaba previsto para el periodo de los años 2014 a 2018 en la presente memoria se recogen las actuaciones en materia de protección acústica realizadas en este periodo en las zonas de actuación identificadas en los MER de segunda fase.

Para identificar dichas zonas a partir de los resultados del MER se han identificado diferentes zonas donde se ha obtenido una superación de los objetivos de calidad acústica definidos en este plan y tras una priorización teniendo en cuenta las áreas residenciales, así como sanitarias y docentes se han identificado las zonas de actuación.

Hay que tener en cuenta que la reducción a la exposición al ruido debe plantearse como un objetivo a largo plazo ya que sería económicamente inabordable su resolución en un solo plan. Como consecuencia de ello, la propia normativa establece la necesidad de realizar revisiones y/o modificaciones cada cinco años, lo que permite acomparar la resolución de los problemas acústicos con las disponibilidades presupuestarias de las administraciones implicadas.

Por este motivo, puesto que el periodo de desarrollo del PAR de segunda fase ya ha finalizado, como seguimiento y continuación de las acciones de mejora en materia de protección acústica en las carreteras de la red de la Diputación de Alicante, en la actualidad se está elaborando el plan de acción de tercera fase.

5. CONCLUSIONES

Con la realización del presente documento, se ha elaborado el Plan de Acción correspondiente a los mapas estratégicos de ruido incluidos en la segunda fase de las carreteras de la Diputación de Alicante, de acuerdo con lo estipulado 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 R.D 1513/2005 y 1367/2007, considerando alcanzados los objetivos planteados inicialmente así como los establecidos en la legislación vigente.



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento



Fdo. Pau Gaja Silvestre

Fdo. Inmaculada Seva Cartagena

6. EQUIPO DE TRABAJO

Directora del Estudio:

Inmaculada Seva Cartagena. ITOP del Departamento de Carreteras del Área de Servicios e Infraestructuras de la Diputación de Alicante

Autor del Estudio:

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

Equipo técnico:

Josep Casanova Masjoan. Grado en Servicios y tecnologías de telecomunicaciones. Silens, Servicios y Tecnología Acústica, S.L.

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

AUTOR DEL ESTUDIO

DIRECTORA DEL ESTUDIO

ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO (PAR), SEGUNDA FASE. RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE ALICANTE

PÁG. 31



ÁMBITO- PREFIJO

ORVE

Nº registro

2021-S-RC-10701

CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN

ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida/validar/servicio_csv_id/10/ Original



ORVE-bb69-f0ea-2c56-2954-03e2-fe0a-6ecf-e3a1

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

2021-12-21 08:51:50

Validez del documento