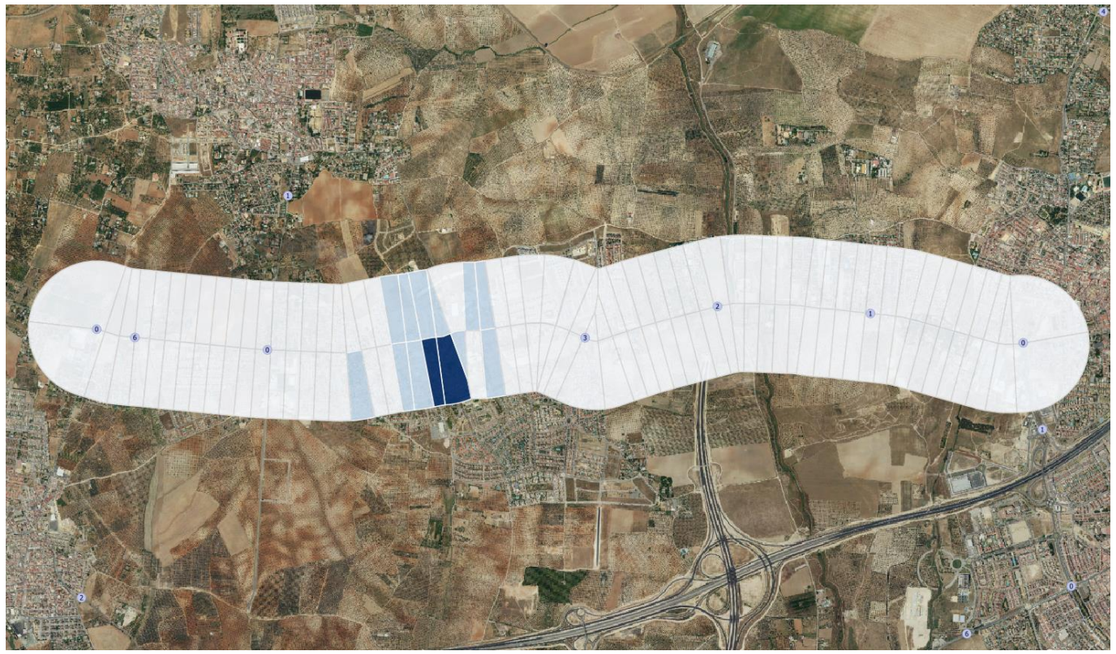
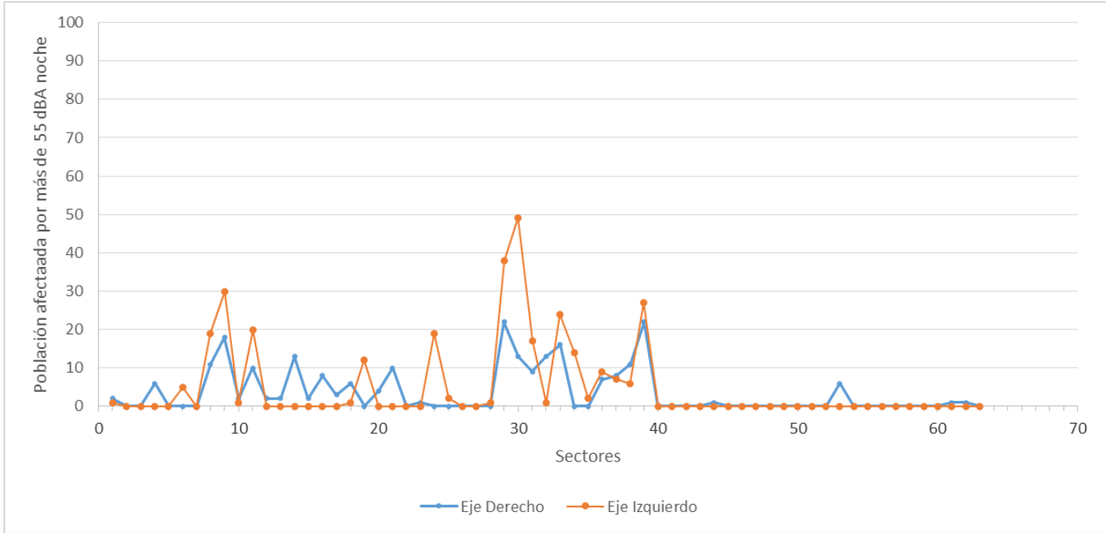
Consejería de Fomento y Vivienda

PLAN DE ACCIÓN CONTRA LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA GENERADA POR LOS GRANDES EJES VIARIOS DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.

Expediente: 07-SE-3139-00-00-CS





JULIO - 2018

Director del Contrato:

D. LUIS BARROSO PÁRRAGA
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Autores del Estudio

D. FERNANDO LÓPEZ SANTOS, Ingeniero Técnico Industrial e Ingeniero Acústico
Dª. ISABEL GIMÉNEZ ANAYA, Licenciada en Ciencias Ambientales y Master en Ingeniería Acústica

Empresa Consultora:

SINCOSUR INGENIERIA SOSTENIBLE S.L.

CEDE CENTRAL
Avda. San Francisco Javier, 9
Edificio Sevilla 2
planta 5ª, módulo 27
41018 - SEVILLA
Tfno. 954510031 Fax: 954250684

DELEGACIÓN ESTE
Parque Científico Tecnológico de Almería
(PITA) - Avda. de la Innovación, 15, Mód. 86
04131 - ALMERÍA
Tfno. 950530327

DELEGACIÓN NORTE
Centro Tecnológico TIC XXI
C/Bari, 57 (Pla-Za)
Planta 1ª Despacho 2
50197 – ZARAGOZA
Tfno. 652170975

e-mail: general@sincosur.es www.sincosur.es

JUNTA DE ANDALUCIA

PLAN DE ACCIÓN CONTRA LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA GENERADA POR LOS GRANDES EJES VIARIOS DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.

CONTENIDO

1.- INTRODUCCION 4

2.- DESCRIPCIÓN DE EJES VIARIOS 4

3.- AUTORIDAD RESPONSABLE 7

4.- CONTEXTO JURÍDICO 7

5.- OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA. VALORES LÍMITE 7

6.- RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO 8

6.1.- INFORMACIÓN NECESARIA PARA LA ELABORACIÓN DEL PAR 9

6.2.- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA GENERADA POR LOS GRANDES EJES VIARIOS DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA 11

6.2.1.- POBLACIÓN AFECTADA 11

6.2.1.1.- POBLACIÓN AFECTADA POR UME 12

6.2.1.2.- POBLACIÓN AFECTADA POR PROVINCIAS 20

6.2.2.- VIVIENDAS RESIDENCIALES AFECTADAS 21

6.2.3.- SUPERFICIE Y EDIFICIOS SENSIBLES AFECTADOS 29

7.- RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES U OBSERVACIONES RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 22 DE LA LEY DEL RUIDO 33

8.- MEDIDAS QUE YA SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO Y PROYECTOS EN PREPARACIÓN: PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS, VIGENTES Y FUTUROS 34

8.1.- ELABORACIÓN PAR 2008 – 2012 34

8.2.- EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE PERSONAS EXPUESTAS AL RUIDO, DETERMINACIÓN DE LOS PROBLEMAS Y LAS SITUACIONES QUE DEBEN MEJORAR 34

8.3.- ACTUACIONES PREVISTAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES PLANIFICACIÓN DEL PAR (2008-2012) 35

9.- ACTUACIONES PREVISTAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES PARA LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS INCLUIDAS MEDIDAS PARA PROTEGER ZONAS TRANQUILAS 36

9.1.- IDENTIFICACIÓN DE PUNTOS DE CONFLICTO RESIDENCIAL. HERRAMIENTA GARITA 36

9.1.1.- SECTORIZACIÓN DEL EJE 37

9.1.2.- ASIGNACIÓN DE LOS EDIFICIOS A UN SECTOR ÚNICO 38

9.1.3.- DETERMINACIÓN DEL NIVEL MÁXIMO DE INMISIÓN A 4 METROS DE CADA EDIFICIO 39

9.1.4.- SELECCIÓN DE FACHADAS EXPUESTAS 39

9.1.5.- OBTENCIÓN DE ESTADÍSTICAS DE LOS SECTORES 39

9.1.6.- CÁLCULO DE LOS POSIBLES ESCENARIOS Y CANDIDATOS A PUNTOS DE CONFLICTO 39

9.1.7.- CÁLCULO DEL INDICADOR SVRA 42

9.1.8.- SECTORES AFECTADOS POR UME 43

9.1.8.1.- ALMERÍA 43

9.1.8.2.- CÁDIZ 55

9.1.8.3.- CÓRDOBA 66

9.1.8.4.- GRANADA 69

9.1.8.5.- HUELVA 79

9.1.8.6.- JAÉN 88

9.1.8.7.- MÁLAGA 90

9.1.8.8.- SEVILLA 108

9.2.- RESULTADOS DE LOS ESCENARIOS OBTENIDOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PUNTOS DE CONFLICTO residencial 149

9.3.- RESULTADOS DE LOS ESCENARIOS OBTENIDOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PUNTOS DE CONFLICTO sanitario y docente 153

9.4.- RESULTADOS DE LOS ESCENARIOS OBTENIDOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PUNTOS DE CONFLICTO POR DENUNCIAS 158

9.5.- ESCENARIOS URGENTE 163

9.6.- PROPUESTAS DE ACTUACIONES 174

9.6.1.- ACTUACIONES CORRECTIVAS 174

9.6.2.- ACTUACIONES PREVENTIVAS 176

9.6.3.- ACTUACIONES DE CONTROL Y CONSERVACIÓN 176

9.6.4.- ACTUACIONES PROTECCION ZONAS TRANQUILAS 176

10.- ESTRATEGIA A LARGO PLAZO 176

11.- PROPUESTA DE ACTUACIONES EN PUNTOS DE CONFLICTO: INFORMACIÓN ECONÓMICA 177

12.- DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN. SEGUIMIENTO DE ACTUACIONES Y MECANISMOS DE CONTROL 181

13.- EQUIPO TÉCNICO 181

14.- CONCLUSIÓN 181

1.- INTRODUCCION

La Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía adjudico a la empresa SINCOSUR Ingeniería Sostenible S.L. el Servicio PLAN DE ACCION CONTRA LA CONTAMINACION ACUSTICA GENERADA POR LOS GRANDES EJES VIARIOS DE TITULARIDAD DE LA JUNTA DE ANDALUCIA EN Junio de 2017.

2.- DESCRIPCIÓN DE EJES VIARIOS

La Directiva Europea 2002/49/CE sobre gestión de ruido ambiental y su transposición a través de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, recogen que:

- En la segunda fase año 2012 de los Mapas Estratégicos de Ruido se estudiarán los grandes ejes viarios cuyo tráfico sea mayor de 3.000.000 de vehículos al año.

Los grandes ejes viarios de la red de carreteras de la Junta de Andalucía cuyo tráfico es mayor de 3.000.000 de vehículos al año, conforman un total de 1.333,239 Km y se distribuyen de la siguiente manera:

ALMERÍA: 11 UMEs con un total de 185,035 km

UME	PK ORIGEN	PK FINAL	SITUACIÓN	LONGITUD
A-92	326,740	376,000	LÍM. PROV. GRANADA - TABERNAS (N-340a)	49,260
A-92N	81,350	118,700	LÍM. PROV. GRANADA - LÍM. REGIÓN MURCIA (A-91)	37,350
A-334	52,717	88,200	OLULA DEL RÍO (A-349) - HUÉRCAL- OVERA (A-7)	35,483
A-348	125,080	133,010	HUÉCHAR (A-1075) - BENAHADUX (N-340a)	7,930
A-349	44,200	47,200	MACAEL (POLÍG. INDUST.) - OLULA DEL RÍO (A-334)	3,000
A-352	3,950	12,550	VERA (A-1200a) - GARRUCHA (A-370)	8,600
A-358	2,518	17,900	BERJA (A-347) - EL EJIDO (N-340a)	15,382
A-370	0,000	12,650	LOS GALLARDOS (N-340a) – GARRUCHA (A-352)	12,650
A-1000	0,000	3,000	HUÉRCAL DE ALMERÍA (N-340a) – VIATOR (A-7)	3,000
A-1050	0,000	9,730	EL EJIDO (A-7) - LA MOJONERA	9,730
A-1051 A-1051 R1	0,000	2,350	AGUADULCE (A-7) - LAS LOSAS (A- 1051R1) A-1051 - A-391a	2,650

CÁDIZ: 11 UMEs con un total de 219,124 km

UME	PK ORIGEN	PK FINAL	SITUACIÓN	LONGITUD
A-314	0,000	8,930	VEJER DE LA FRONTERA (N-340) - BARBATE (A-2231)	8,930
A-381	0,000	88,120	JEREZ (AP-4) - LOS BARRIOS (A-7)	88,120
A-382	0,000	27,210	JEREZ (AP-4) - ARCOS DE LA FRONTERA (A-384/A-372)	27,210
A-383	0,000	7,374	A-7 - LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN	7,374
A-384	0,000	21,180	ARCOS DE LA FRONTERA (A-372/A-382/A-393) -VILLAMARTÍN (A-373)	21,180
A-480	0,000	26,990	CHIPIONA - JEREZ (N-IV)	26,990
A-491	0,000	27,530	CHIPIONA - EL PUERTO DE STA. Mª (CA-31)	27,530
A-2004	0,000	4,180	AP-4/A-381 - JEREZ	4,180
A-2005	0,000	1,950	AP-4/A-382 - JEREZ	1,950
A-2075	0,000	4,650	A-491 - ROTA	4,650
A-2077	9,060	10,070	ROTA (A-491) - SANLÚCAR DE BARRAMEDA (A-480)	1,010

CÓRDOBA: 4 UMEs con un total de 21,680 km

UME	PK ORIGEN	PK FINAL	SITUACIÓN	LONGITUD
A-318	38,460	47,790	LUCENA (A-45) - CABRA (A-339)	9,330
A-431	0,000	5,800	CÓRDOBA - VILLARUBIA (CO-3314)	5,800
A-453	0,000	1,226	A-431 - PALMA DEL RÍO (CO-4316)	1,226
A-3050	0,126	5,450	RONDA OESTE DE CÓRDOBA	5,324

GRANADA: 8 UMEs con un total de 253,780 km

UME	PK ORIGEN	PK FINAL	SITUACIÓN	LONGITUD
A-92	176,610	326,740	LÍM. PROV. MÁLAGA (A-92M) - LÍM. PROV. ALMERÍA	150,130
A-92G	0,000	8,950	SANTA FE (A-92) - GRANADA (N-432)	8,950
A-92N	0,000	81,350	GUADIX (A-92) - LÍM. PROV. ALMERÍA	81,350
A-308	0,000	1,460	A-44 - IZNALLOZ (A-4000)	1,460
A-395	0,000	7,810	GRANADA (A-44) - CENES DE LA VEGA (A-4026)	7,810
A-4006	1,500	2,860	DISTRIBUIDOR NORTE GRANADA (GR-3103 - A-44)	1,360
A-4027	0,000	0,270	A-4028 - HUÉTOR VEGA	0,270
A-4028	0,000	2,450	GRANADA (A-395) - CÁJAR (GR-3202)	2,450

JAÉN: 2 UMEs con un total de 43,470 km

UME	PK ORIGEN	PK FINAL	SITUACIÓN	LONGITUD
A-316	0,000	3,710	ÚBEDA (A-401) - BAEZA (ACCESO ESTE)	3,710
A-316	41,300	81,060	MANCHA REAL (A-320) - MARTOS (ACCESO SUR)	39,760

HUELVA: 11 UMEs con un total de 110,020 km

UME	PK ORIGEN	PK FINAL	SITUACIÓN	LONGITUD
A-483	0,000	27,460	A-49 - EL ROCÍO (ACCESO SUR)	27,460
A-492	0,000	10,990	CORRALES (A-497) - N-431	10,990
A-493	0,000	4,260	A-49 - LA PALMA DEL CONDADO (A-472)	4,260
A-494	0,000	12,270	A-49 - PALOS DE LA FRONTERA (A-5025)	12,270
A-497	0,000	16,810	HUELVA - PUNTA UMBRÍA (A-5050)	16,810
A-5000	0,000	10,450	HUELVA (H-30) - SAN JUAN DEL PUERTO (A-472/A-494)	10,450
A-5025	2,160	7,020	PALOS DE LA FRONTERA (A-494) – LA RÁBIDA (N-442)	4,860
A-5052	0,000	11,370	EL ROMPIDO (A-5053) - PUNTA UMBRÍA (A-5050)	11,370
A-5056	0,000	4,730	LEPE (N-431) - LA ANTILLA (A-5055)	4,730
A-5077	0,000	1,630	A-497 - A-492 (ALJARAQUE)	1,630
A-5150	0,000	5,190	AYAMONTE (N-341) - ISLA CRISTINA (A-5054)	5,190

MÁLAGA: 16 UMEs con un total de 192,095 km

UME	PK ORIGEN	PK FINAL	SITUACIÓN	LONGITUD
A-92	127,260	176,610	LÍM. PROV. SEVILLA - LÍM. PROV. GRANADA	49,350
A-92M	0,000	25,870	ESTACIÓN DE SALINAS (A-92) - VILLANUEVA DE CAUCHE (PTO. DE LAS PEDRIZAS, A-45)	25,870
A-356	34,790	48,550	VIÑUELA (A-402) - TORRE DEL MAR (A-7)	13,760
A-356R	0,000	1,200	INT. A-7/A-356 - TORRE DEL MAR	1,200
A-357	39,490	69,070	ZALEA (MA-3302) - MÁLAGA (A-7)	29,580
A-368	5,050	13,950	BENALMÁDENA (A-7) - TORREMOLINOS (N-340)	8,900
A-387	11,330	17,240	MIJAS (A-368) - FUENGIROLA (A-7)	5,910

UME	PK ORIGEN	PK FINAL	SITUACIÓN	LONGITUD
A-397	43,845	48,650	EL MADROÑAL - SAN PEDRO DE ALCÁNTARA (A-7)	4,805
A-404	24,630	29,550	A-7052 - MA-21	4,920
A-7052	0,000	9,820	A-404 - A-357	9,820
A-7054	0,000	12,600	MÁLAGA (RAMAL POLÍG. GUADALHORCE) - CAMPANILLAS (A-7056)	12,600
A-7057	0,000	4,200	CÁRTAMA (A-7059) - ESTACIÓN DE CÁRTAMA (A-7054)	4,200
A-7059	0,000	8,860	CÁRTAMA (A-7057) - COÍN (A-355)	8,860
A-7206	13,630	16,720	ALGARROBO - N-340	3,090
A-7207	18,680	21,120	TORROX (A-7) - TORROX COSTA (N-340)	2,440
A-7282	7,340	14,130	ACCESO A ANTEQUERA (A-7283 - A-343)	6,790

<u>SEVILLA</u>: 33 UMEs con un total de 308,035 km

UME	PK ORIGEN	PK FINAL	SITUACIÓN	LONGITUD
A-92	0,000	127,260	(SE-30) - LÍM. PROV. MÁLAGA	
A-376	0,000	25,310	SEVILLA (SE-30) - UTRERA (A-362)	
A-392	0,000	10,870	DOS HERMANAS -ALCALÁ DE GUADAÍRA (A-92)	
A-394	18,210	22,770	A-8034 - A-375 (UTRERA)	
A-398	0,000	5,790	ALCALÁ DE GUADAÍRA (A-92) – MAIRENA DEL ALCOR (A-398a)	127,260
A-471	17,332	25,117	LAS CABEZAS DE SAN JUAN (AP-4) - LEBRIJA (A-8150)	25,310
A-473	1,470	2,738	SANLÚCAR LA MAYOR (A-472) - BENACAZÓN (A-49)	10,870
A-474	3,215	11,710	CASTILLEJA DE LA CUESTA (A-49) - BOLLULLOS DE LA MITACIÓN (A-8052)	4,560
A-8001	0,000	2,580	LA RINCONADA (A-8002) - SAN JOSÉ DE LA RINCONADA (A-8004)	5,790
A-8002	3,860	9,310	SAN JOSÉ DE LA RINCONADA (A-8004)- ALCALÁ DEL RÍO (A-8006)	7,785
A-8004	0,000	2,780	A-8002 - SAN JOSÉ DE LA RINCONADA (A-8001)	1,268

UME	PK ORIGEN	PK FINAL	SITUACIÓN	LONGITUD
A-8005	5,050	15,310	SAN JOSÉ DE LA RINCONADA (A-8008) - BRENES (A-462)	8,495
A-8006	11,800	24,380	ALCALÁ DEL RÍO (A-8013) - SEVILLA (SE-020)	2,580
A-8008	0,000	7,550	SEVILLA (A-4) - SAN JOSÉ DE LA RINCONADA (A-8005)	5,450
A-8009	0,363	3,500	SEVILLA (SE-020) - SAN JOSÉ DE LA RINCONADA (A-8004)	2,780
A-8028	0,000	4,359	SEVILLA (SE-30) - TORREBLANCA (A-92)	10,260
A-8032	0,000	5,680	BELLAVISTA (N-IV) - DOS HERMANAS	12,580
A-8033	0,000	2,975	A-92 - A-392 (ALCALÁ DE GUADAÍRA)	7,550
A-8051	0,000	2,460	CORIA DEL RÍO (A-8058) – PALOMARES DEL RÍO	3,137
A-8057	0,000	2,790	S. J. AZNALFARACHE (A-8058) – MAIRENA (A-8068)	4,359
A-8058	0,000	12,186	SEVILLA (SE-30) - LA PUEBLA DEL RÍO	5,680
A-8059	0,000	4,460	UMBRETE (A-8078) - BOLLULLOS DE LA MITACIÓN (A-474)	2,975
A-8062	0,000	1,690	BORMUJOS (A-474) - GINES (A-8076)	2,460
A-8063	0,000	1,220	TOMARES - BORMUJOS	2,790
A-8066	0,442	1,490	SAN JUAN DE AZNALFARACHE - TOMARES	12,186
A-8068	0,000	3,750	MAIRENA DEL ALJARAFE - BORMUJOS (A- 474)	4,460
A-8075	0,000	1,242	ESPARTINAS (A-8076) - VILLANUEVA DEL ARISCAL	1,690
A-8076	0,000	6,260	GINES (A-8062) - ESPARTINAS (A-8059)	1,220
A-8077	0,000	11,330	CAMAS (A-66a) - OLIVARES (A-8075)	1,048
A-8078	0,000	2,680	CAMAS (SE-30) - SANTIPONCE (SE-3407)	3,750
A-8079	0,000	3,870	LA ALGABA (A-8006) - SALTERAS (N-630)	1,242
A-8082 A-8082R	0,000	1,940	CAMAS (LA PAÑOLETA) - SAN JUAN DE AZNALFARACHE SAN JUAN DE AZNALFARACHE (A-8082) -TOMARES (A-8066)	6,260
A-8083	0,000	0,680	SEVILLA - SE-020 (PUENTE DEL ALAMILLO)	11,330

3.- AUTORIDAD RESPONSABLE

La autoridad responsable del presente Plan de Acción y titular de las infraestructuras viarias es la Junta de Andalucía a través de la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda.

4.- CONTEXTO JURÍDICO

La Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, establece en su artículo 8 que los Estados Miembros deben elaborar planes de acción encaminados a afrontar, en su territorio, las cuestiones relativas al ruido y a sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuese necesaria con respecto a los lugares próximos a los grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios, grandes aeropuertos y respecto a las aglomeraciones.

Dicha Directiva se traspone a la legislación estatal a través de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y de sus desarrollos reglamentarios:

- 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.

En cuanto a la normativa aplicable en materia de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma de Andalucía:

- La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental constituye el actual marco legal de referencia para el desarrollo de la calidad ambiental en la Comunidad Autónoma de Andalucía. En materia de contaminación acústica, esta Ley establece una regulación que, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, incluye una nueva definición de áreas de sensibilidad acústica, establece el fundamento legal para la elaboración de mapas de ruido y planes de acción, incorpora la posibilidad de declarar servidumbres acústicas y establece el régimen aplicable en aquellas áreas de sensibilidad acústica en las que no se cumplan los objetivos de calidad exigidos.

- Finalmente el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía desarrolla los preceptos establecidos por la Ley 7/2007, de 9 de julio, e incorpora, asimismo, las novedades introducidas por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre y por el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, de carácter básico.

Para el desarrollo del presente documento se han cumplido, en todo momento, la normativa mencionada.

5.- OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA. VALORES LÍMITE

Los objetivos de calidad acústica son un conjunto de requisitos que, en relación con la contaminación acústica, deben cumplirse en un momento dado en un espacio determinado. Los objetivos aplicables en áreas urbanizadas existentes se definen en la tabla A del Anexo II del RD 1367/2007, modificada por el RD 1038/2012:

	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 cultura que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de uso del suelo 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.

Como se puede observar en la tabla anterior los objetivos se establecen para los índices de ruido, L_d, L_t y L_n, cuya definición según el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, es la siguiente:

- L_d es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos día de un año.
- L_e es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos tarde de un año.
- L_n es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos noche de un año.

Estos mismos valores se encuentran recogidos en el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, en su Artículo 9. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas de sensibilidad acústica, Tabla 9.

6.- RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO

Los resultados globales obtenidos se adjuntan en las tablas siguientes por indicador. La síntesis de los datos de superficies, viviendas y población expuesta (con una precisión de centenas) se organizan de acuerdo al indicador considerado en intervalos de 10 dB(A) a partir de 55 dB(A) para el caso de L_{den} , y de 50 dB(A) en el caso de L_{noche}.

Superficies expuestas a diferentes valores de L_{den}	
dB(A)	Superficie (Km²)
>55	94,92
>65	32,28
>75	5,59

Población expuesta a diferentes valores de L_{den}		
dB(A)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)
>55	1483	3648
>65	738	1780
>75	129	429

Superficies expuestas a diferentes valores de L_{noche}	
dB(A)	Superficie (Km²)
>50	97,26
>60	20,43
>70	2,64

Población expuesta a diferentes valores de L_{noche}		
dB(A)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)
>50	1371	3171
>60	430	1183
>70	56	158

Las conclusiones principales tras la elaboración de los mapas estratégicos de ruidos fueron:

- En cumplimiento del marco normativo se han estudiado las carreteras autonómicas cuyo tráfico es superior a seis millones de vehículos al año, con datos del año 2005, concretándose en 602,55 Km.
- En la Fase A de los trabajos, se han elaborado mapas de ruido a escala 1:25.000 para todos los tramos de carreteras considerados. Además, se han realizado estudios de detalle a escala 1:5.000 (Fase B) en aquellas zonas donde se concentra mayor población y por tanto, es necesario un estudio más exhaustivo.
- La superficie expuesta asciende a 97,26 km2.
- El número de viviendas expuestas asciende 148.300 Ud.
- La población expuesta durante el periodo día-tarde-noche asciende a 364.800 personas.
- La población expuesta durante el periodo noche asciende a 317.100 personas

6.1.- INFORMACIÓN NECESARIA PARA LA ELABORACIÓN DEL PAR

Para elaborar de una forma adecuada el Plan de Acción Fase 2 contra el Ruido de la Junta de Andalucía, conforme a los resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios de la segunda fase, es necesario contar con la siguiente información:

- Ficheros del modelo Acústico:
    - **Capa de edificios**. Es necesario que esta capa contenga su correspondiente uso y población.

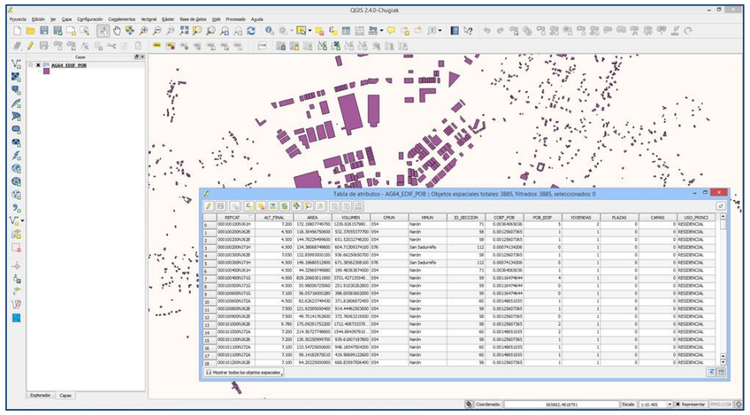


Fig. 1. Edificios con uso y población

- **Receptores en fachada de los edificios**.

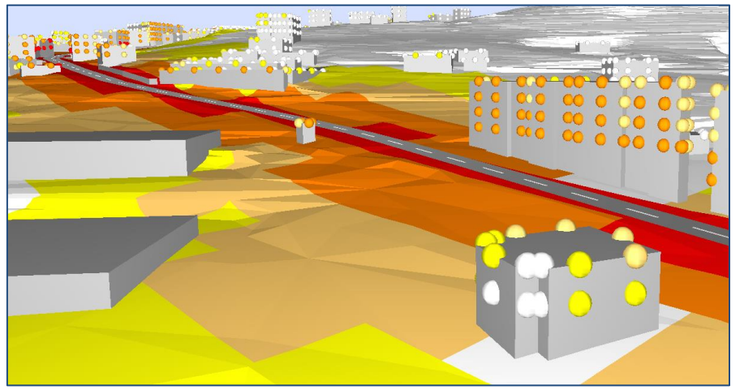


Fig. 2. Representación 3D de los receptores en fachada.

- **Eje de la carretera**.

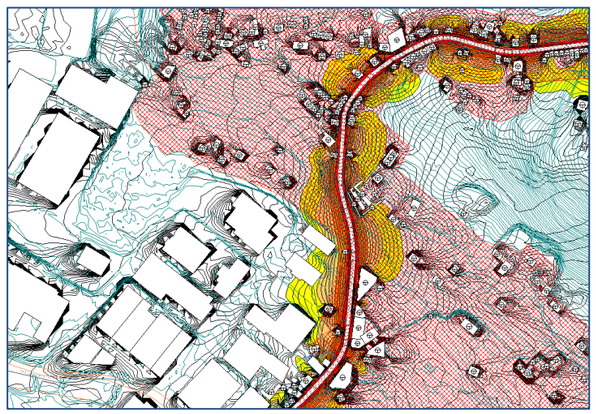


Fig. 3. Modelo 2D, representación del viario y capa de edificios en CadnaA.

- **Datos de población expuesta**, a distintos rangos de niveles sonoros considerando la totalidad del ámbito de estudio.

	POBLACIÓN AFECTADA (centenas)					
	Evaluación a 4 metros de altura (END)			Evaluación a todas las alturas (VBEB)		
RANGO	Ld	Le	Lden	Ld	Le	Lden
55-60 dBA	2,11	1,64	4,49	2,04	2,05	3,00
60-65 dBA	2,19	3,84	2,02	2,31	2,36	2,15
65-70 dBA	3,64	7,25	4,96	1,92	1,67	2,39
70-75 dBA	0,70	0,39	5,32	0,10	0,06	0,70
>75 dBA	0	0	0	0	0	0

- Cartografía del eje viario y su mapa de ruido en formato vectorial tipo SHP o similar, incluyendo:
  - Capa de niveles acústicos, representándose los distintos rangos de niveles para los indicadores L_{dia}, L_{tarde}, L_{noche} y L_{den}.

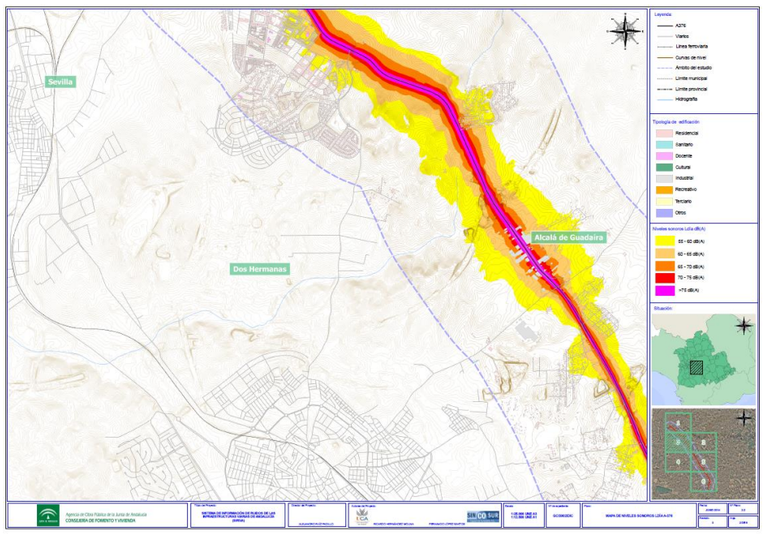


Fig. 4. Ejemplo de mapa de niveles sonoros.

- **Mapa afección**. Incluyen los superficies totales (en km^2), expuestas a valores de L_{den} 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.

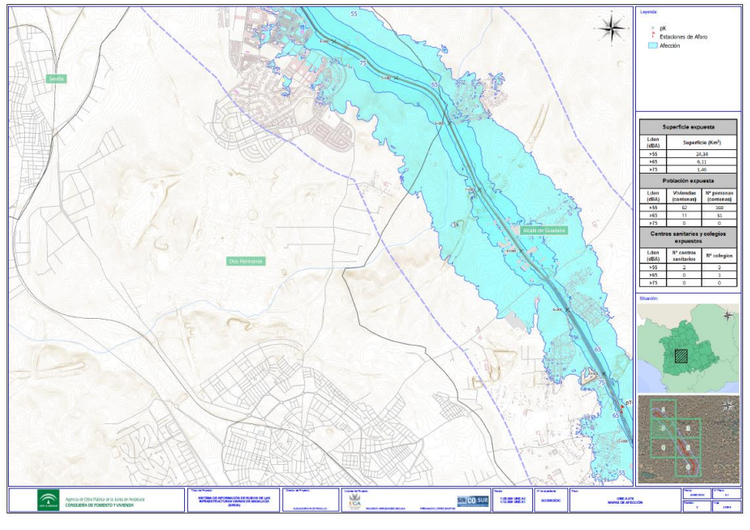


Fig. 5. Ejemplo de mapa de afección

6.2.- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA GENERADA POR LOS GRANDES EJES VIARIOS DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

A continuación, se presentan los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos de Ruido de la 2º fase que son básicos para la ejecución del presente contrato.

6.2.1.- POBLACIÓN AFECTADA

Existen diferentes métodos para determinar los niveles de exposición en fachada para cada uno de los edificios, conforme a la normativa y a las guías de trabajo internacionales en materia de contaminación acústica. Cada uno de estos métodos establece unas pautas de trabajo que determinan resultados de exposición que pueden ser más o menos precisos con respecto a la situación real.

La determinación de los resultados de población expuesta a distintos rangos de niveles de presión sonora en base a procedimientos estandarizados, permitirá la comparación de los mismos con los resultados de otros municipios o territorios. En esta línea, la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, con el fin de determinar la exposición al ruido ambiental de los Estados Miembros, establece en su Anexo VI que deberá comunicarse a la comisión europea, para el caso de las aglomeraciones sobre las que se realice el Mapa Estratégico de Ruidos (MER), la siguiente información:

- Número estimado de personas (expresado en centenas) cuyas viviendas están expuestas a cada uno de los rangos siguientes de valores de L_{den} en dB a una altura de 4 m sobre el nivel del suelo en la fachada más expuesta: (55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75), distinguiendo entre el tráfico rodado, el tráfico ferroviario, el tráfico aéreo y las fuentes industriales.
- El número total estimado de personas (expresado en centenas) cuyas viviendas están expuestas a cada uno de los rangos siguientes de valores de L_{night} en dB a una altura de 4 m sobre el nivel del suelo en la fachada más expuesta: (50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70), distinguiendo entre el tráfico rodado, ferroviario, aéreo y las fuentes industriales.

Este planteamiento, que denominaremos método **END** (*European Noise Directive*), es el que debe utilizarse para entregar los resultados a la comisión europea, se presenta como un método que determina el número estimado de personas cuyas viviendas están expuestas a diferentes rangos de L_{den} y L_{noche}, a una altura de 4 metros sobre el nivel del suelo en la **fachada más expuesta**, distinguiendo tráfico rodado, ferroviario, aéreo y fuentes industriales.

El planteamiento que define este método supone que **todos los habitantes de cada edificio están sometidos al mayor nivel de presión sonora registrado en la fachada más expuesta**.

Esta definición del procedimiento no se acerca a la situación real, en la que la población se distribuye a lo largo del edificio, en relación a la posición de las viviendas. Como se puede intuir, si bien este procedimiento podría dar resultados próximos a la realidad en el caso de viviendas unifamiliares, en el caso de edificios residenciales de varias viviendas se obtendría un resultado de población expuestas sobreestimado.

El método alemán **VBEB** (*Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm*) permite obtener los valores reales de afección a los que se encuentra expuesta la población. Su procedimiento contempla la distribución de receptores de niveles de presión sonora a lo largo de las fachadas, establecidos estos a una altura de 4 metros.

Cada uno de estos receptores determinará **el nivel de presión sonora** al que se encuentra expuesta cada vivienda, **considerando el parámetro de receptor en fachada**.

Esta metodología permite afinar los resultados al **distribuir la población de cada edificio a lo largo del perímetro en planta.** Como se puede intuir, los niveles de presión sonora evaluados a diferentes niveles en el perímetro de fachadas proporcionarán resultados distintos e inferiores a

considerar todo el perímetro de fachada al nivel más alto de los que se producen en la fachada más expuesta.

6.2.1.1.- POBLACIÓN AFECTADA POR UME

Se presenta a continuación los resultados en forma de tabla la población afectada por cada carretera, considerando los métodos END y VBEB, calculada para los indicadores $L_{día}$, L_{tarde}, L_{noche} y L_{den}, ordenados por provincias:

- ALMERÍA

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	$L_{día}$	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	$L_{día}$	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-92N-2	50-54	10	11	5	16	8	9	3	14
	55-59	5	5	1	8	3	3	1	6
	60-64	2	2	0	4	1	1	0	2
	65-69	0	0	0	1	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-334	50-54	21	18	10	25	15	13	5	19
	55-59	9	8	2	13	7	5	1	8
	60-64	10	8	0	10	5	3	0	5
	65-69	2	1	0	3	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-348	50-54	2	1	0	3	1	1	0	1
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-349	50-54	1	0	1	2	1	0	0	1
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	1	0	0	0	0	0	0
	65-69	1	0	0	1	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-352	50-54	11	12	3	23	9	8	1	15
	55-59	5	3	2	6	2	2	0	4
	60-64	1	3	0	1	1	1	0	1
	65-69	3	1	0	4	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-358	50-54	9	9	4	12	7	7	3	10
	55-59	4	3	3	6	3	3	1	4
	60-64	4	4	0	3	2	2	0	2
	65-69	3	2	0	4	1	1	0	2
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-370	50-54	10	6	2	10	7	4	1	8
	55-59	5	5	0	6	3	2	0	3
	60-64	3	1	0	3	1	0	0	1
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-1000	50-54	12	9	1	19	9	7	1	13
	55-59	6	6	0	5	3	3	0	4
	60-64	2	1	0	3	1	0	0	2
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-1050	50-54	18	19	5	24	16	17	7	24
	55-59	8	7	21	10	8	8	8	9
	60-64	5	5	7	5	7	7	2	7
	65-69	21	21	0	21	8	8	0	9
	70-74	8	7	0	9	2	2	0	3
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-1051R1	50-54	25	29	8	30	23	25	4	27
	55-59	20	20	1	26	14	17	0	20
	60-64	3	5	0	8	2	2	0	5
	65-69	0	0	0	2	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-92-4	50-54	9	9	2	9	6	5	1	7
	55-59	4	3	1	7	2	2	0	4
	60-64	2	1	0	2	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	1	0	0	0	0

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

- CÁDIZ

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-314	50-54	5	4	1	6	3	2	1	3
	55-59	2	2	1	3	1	1	0	2
	60-64	1	1	0	1	1	1	0	1
	65-69	2	1	0	2	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-381	50-54	32	34	6	49	23	23	3	37
	55-59	13	10	1	23	6	5	1	13
	60-64	3	2	0	4	2	1	0	2
	65-69	1	1	0	1	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-382	50-54	5	4	1	7	4	4	0	6
	55-59	4	4	0	5	1	1	0	2
	60-64	1	1	0	2	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-383	50-54	7	7	1	11	5	5	1	6
	55-59	2	2	3	3	2	2	0	2
	60-64	1	1	0	1	1	1	0	1
	65-69	4	3	0	4	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-384	50-54	5	4	1	7	3	2	0	5
	55-59	2	2	0	2	1	1	0	1
	60-64	0	0	0	1	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-480	50-54	10	8	5	13	6	6	1	8
	55-59	2	2	0	4	3	3	0	4
	60-64	4	5	0	5	2	1	0	2
	65-69	1	0	0	1	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-491	50-54	69	72	15	104	49	49	9	68
	55-59	22	22	6	31	15	15	2	23
	60-64	13	12	0	13	8	8	0	9
	65-69	7	6	0	9	2	2	0	3
	70-74	0	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-2004	50-54	6	5	4	11	6	6	2	8
	55-59	4	4	1	4	4	3	0	4
	60-64	4	3	0	5	2	1	0	2
	65-69	1	1	0	1	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-2005	50-54	3	1	1	4	2	1	0	3
	55-59	2	1	0	2	1	0	0	1
	60-64	0	1	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-2075	50-54	15	16	7	17	11	10	3	16
	55-59	14	12	1	14	6	4	0	7
	60-64	4	3	0	7	1	1	0	2
	65-69	1	0	0	1	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-2077	50-54	1	0	0	1	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

- CÓRDOBA

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-318	50-54	3	5	0	7	2	2	0	5
	55-59	2	0	0	4	0	0	0	1
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-431	50-54	84	90	11	87	60	57	15	72
	55-59	48	40	23	71	26	23	14	33
	60-64	11	17	27	11	14	15	7	16
	65-69	22	17	0	24	12	13	0	13
	70-74	29	26	0	29	11	5	0	12
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-453	50-54	0	0	0	0	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-3050	50-54	26	34	2	55	17	18	2	29
	55-59	12	8	3	15	5	5	1	7
	60-64	2	3	0	1	1	1	0	2
	65-69	2	1	0	4	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

- GRANADA

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-92G	50-54	32	36	10	58	33	39	9	51
	55-59	12	13	5	17	12	13	4	19
	60-64	6	8	7	9	5	5	3	8
	65-69	4	3	1	5	3	3	0	4
	70-74	7	7	0	6	3	3	0	3
	>75	0	0	0	2	0	0	0	0
A-92N-1	50-54	8	8	4	6	6	7	2	7
	55-59	4	5	1	8	3	3	1	5
	60-64	2	2	0	3	1	1	0	2
	65-69	1	0	0	1	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-308	50-54	0	0	0	0	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-395	50-54	47	52	17	88	37	46	7	78
	55-59	24	24	5	37	13	15	3	26
	60-64	5	5	0	10	3	3	0	5
	65-69	2	2	0	5	1	1	0	2
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-4006	50-54	11	11	3	13	6	6	2	7
	55-59	4	4	3	5	2	2	1	3
	60-64	4	4	0	3	2	2	0	2
	65-69	1	1	0	3	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-4027	50-54	0	0	0	0	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-4028	50-54	3	3	1	7	2	2	1	5
	55-59	1	1	0	1	1	1	0	1
	60-64	1	0	0	1	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-92-3	50-54	172	186	62	258	141	153	41	211
	55-59	61	71	14	120	44	52	9	102
	60-64	19	20	5	42	11	11	2	25
	65-69	7	6	1	11	3	3	0	6

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	70-74	2	1	0	3	1	1	0	2
	>75	0	0	0	1	0	0	0	0

- HUELVA

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-483	50-54	19	38	1	60	15	29	1	49
	55-59	2	1	0	5	1	1	0	3
	60-64	1	1	0	1	0	0	0	1
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-492	50-54	17	15	4	23	15	15	2	20
	55-59	8	8	6	9	6	6	1	8
	60-64	4	4	0	6	2	2	0	3
	65-69	6	5	0	6	2	1	0	2
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-493	50-54	5	5	3	6	5	4	2	6
	55-59	3	2	6	4	2	2	3	3
	60-64	2	2	1	2	2	2	0	2
	65-69	4	5	0	3	2	3	0	2
	70-74	5	2	0	5	2	1	0	2
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-494	50-54	10	10	4	15	7	7	1	13
	55-59	3	3	1	4	2	2	0	3
	60-64	3	3	0	3	1	1	0	1
	65-69	1	1	0	2	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-497	50-54	50	67	24	98	43	53	9	73
	55-59	29	32	5	32	14	16	1	23
	60-64	18	19	0	25	7	7	0	9
	65-69	2	2	0	6	1	1	0	2
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-5000	50-54	7	6	2	8	6	4	2	7

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	55-59	3	2	9	3	2	2	4	3
	60-64	3	3	3	3	2	2	1	2
	65-69	4	11	0	4	2	5	0	2
	70-74	7	0	0	7	4	0	0	4
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-5025	50-54	4	4	3	5	3	3	1	4
	55-59	2	2	0	3	2	1	0	2
	60-64	3	2	0	3	1	0	0	1
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-5052	50-54	4	4	6	5	3	3	1	4
	55-59	4	4	1	4	2	2	0	3
	60-64	6	6	0	5	1	1	0	2
	65-69	1	1	0	2	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-5056	50-54	4	5	0	7	4	5	1	6
	55-59	4	5	6	5	3	3	2	4
	60-64	4	4	0	1	2	2	0	1
	65-69	2	3	0	6	1	1	0	2
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-5077	50-54	1	1	0	2	1	1	0	2
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-5150	50-54	6	5	3	8	6	5	2	8
	55-59	4	3	2	4	2	2	1	2
	60-64	3	3	0	3	2	1	0	2
	65-69	2	2	0	3	1	1	0	1
	70-74	1	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

- JAÉN

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-316-1	50-54	0	0	0	0	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-316-2	50-54	17	19	2	31	18	22	1	39
	55-59	5	4	0	8	3	3	0	7
	60-64	1	1	0	2	0	0	0	1
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

- MÁLAGA

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-92M	50-54	4	5	1	5	3	3	1	4
	55-59	1	1	1	3	1	1	0	2
	60-64	1	1	0	1	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	1	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-356	50-54	37	41	14	47	18	20	6	38
	55-59	14	14	5	24	7	7	2	10
	60-64	5	5	0	8	3	3	0	5
	65-69	2	2	0	4	1	1	0	2
	70-74	1	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-356R	50-54	6	5	0	7	2	1	0	2
	55-59	3	3	0	3	1	0	0	1
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-357	50-54	75	73	32	98	45	47	13	70
	55-59	33	31	4	53	28	23	3	37
	60-64	20	16	1	30	9	6	0	13
	65-69	3	3	0	4	2	1	0	3
	70-74	0	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-368	50-54	49	48	32	57	36	34	15	44
	55-59	30	25	33	28	19	18	4	21
	60-64	28	40	1	22	15	15	0	16
	65-69	36	23	0	49	5	3	0	7
	70-74	1	1	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-387	50-54	12	11	5	17	10	8	3	12
	55-59	6	6	4	8	5	4	2	6
	60-64	5	5	1	5	3	2	0	3
	65-69	5	3	0	5	2	1	0	2
	70-74	0	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-397	50-54	10	18	10	30	8	10	3	16
	55-59	14	14	1	8	5	5	0	5
	60-64	1	1	0	9	1	1	0	3
	65-69	1	1	0	1	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-404	50-54	10	18	10	30	8	10	3	16
	55-59	14	14	1	8	5	5	0	5
	60-64	1	1	0	9	1	1	0	3
	65-69	1	1	0	1	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-7052	50-54	8	7	3	10	6	5	1	7
	55-59	4	4	2	5	2	2	1	3
	60-64	2	3	0	3	1	1	0	2
	65-69	2	1	0	2	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-7054	50-54	32	32	9	50	28	27	8	45
	55-59	18	15	19	23	12	11	10	16

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	60-64	11	14	6	9	7	8	2	8
	65-69	17	11	0	19	9	6	0	10
	70-74	4	4	0	6	2	1	0	2
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-7057	50-54	8	8	4	11	6	5	3	8
	55-59	4	3	5	4	4	3	3	4
	60-64	2	4	1	2	3	4	0	3
	65-69	8	6	0	8	4	3	0	4
	70-74	1	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-7059	50-54	2	2	1	3	1	1	0	2
	55-59	1	1	0	1	1	1	0	1
	60-64	1	1	0	1	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-7206	50-54	5	8	5	5	5	4	2	5
	55-59	7	2	1	7	3	2	0	3
	60-64	2	5	0	2	2	2	0	2
	65-69	5	2	0	5	2	1	0	2
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-7207	50-54	5	4	0	5	3	2	0	3
	55-59	2	1	0	2	1	0	0	1
	60-64	1	1	0	1	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-7282	50-54	10	9	4	10	7	6	3	8
	55-59	7	4	7	8	4	4	2	5
	60-64	4	5	1	2	3	3	0	3
	65-69	7	6	0	8	2	1	0	3
	70-74	1	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-92-2	50-54	14	16	6	28	10	12	5	20
	55-59	6	6	2	11	4	5	1	8
	60-64	3	2	1	5	2	2	0	3
	65-69	1	1	0	2	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

- SEVILLA

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-376	50-54	91	99	70	141	78	84	42	112
	55-59	61	74	32	86	36	42	18	70
	60-64	27	29	8	50	15	16	4	26
	65-69	13	11	0	28	9	8	0	15
	70-74	0	0	0	4	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-392	50-54	36	36	10	55	31	27	9	40
	55-59	28	19	29	28	17	14	12	19
	60-64	10	12	4	12	9	9	1	10
	65-69	21	27	0	20	12	11	0	12
	70-74	14	1	0	15	3	0	0	4
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-394	50-54	17	20	9	28	19	19	2	28
	55-59	14	13	1	13	7	5	1	9
	60-64	7	4	0	10	2	1	0	3
	65-69	1	1	0	1	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-398	50-54	4	4	3	5	4	4	2	5
	55-59	4	4	0	5	2	2	0	3
	60-64	2	2	0	2	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	1	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-471	50-54	0	0	0	0	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-473	50-54	0	0	0	0	0	0	0	0
	55-59	0	1	0	0	0	0	0	0

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-474	50-54	24	19	10	29	21	16	5	25
	55-59	12	12	10	13	9	7	4	9
	60-64	8	8	0	8	5	4	0	5
	65-69	9	10	0	9	4	4	0	4
	70-74	6	0	0	6	3	0	0	3
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8001	50-54	3	3	1	6	1	2	1	4
	55-59	1	1	2	1	1	1	1	1
	60-64	2	2	0	1	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	2	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8002	50-54	10	10	5	22	10	10	3	19
	55-59	6	5	5	6	4	4	3	6
	60-64	3	3	4	4	2	2	1	2
	65-69	7	7	0	4	3	3	0	2
	70-74	2	0	0	5	1	0	0	2
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8004	50-54	7	8	1	12	10	9	1	15
	55-59	5	3	2	6	2	2	1	4
	60-64	0	0	1	1	1	0	0	1
	65-69	2	2	0	1	1	1	0	1
	70-74	0	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8005	50-54	1	1	0	1	1	1	0	1
	55-59	1	0	0	1	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8006	50-54	17	18	11	32	16	15	6	32
	55-59	8	7	4	11	7	6	2	9
	60-64	11	10	1	9	5	4	0	5
	65-69	3	2	0	6	1	0	0	2
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8008	50-54	9	11	4	35	6	6	3	22
	55-59	4	4	2	5	3	3	1	4
	60-64	2	2	0	3	1	1	0	2
	65-69	1	1	0	2	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8009	50-54	0	0	0	0	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8028	50-54	21	19	3	33	27	24	3	36
	55-59	6	5	2	7	10	8	1	13
	60-64	2	2	0	3	2	2	0	3
	65-69	2	2	0	2	1	1	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8032	50-54	30	29	4	37	15	13	3	21
	55-59	8	7	5	11	5	5	1	7
	60-64	4	4	0	5	3	3	0	3
	65-69	6	5	0	6	2	1	0	2
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8033	50-54	1	1	1	2	1	1	1	1
	55-59	1	1	1	1	1	1	0	1
	60-64	1	1	1	1	1	0	0	1
	65-69	1	1	0	1	0	0	0	0
	70-74	1	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8051	50-54	4	3	1	5	2	1	0	3
	55-59	1	1	1	1	1	1	0	1
	60-64	1	1	0	1	0	0	0	0
	65-69	0	1	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8057	50-54	25	30	16	37	27	30	11	38
	55-59	19	20	10	23	15	16	4	20

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	60-64	13	13	0	16	8	9	0	11
	65-69	9	8	0	10	3	2	0	4
	70-74	0	0	0	1	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8058	50-54	81	77	30	90	67	64	22	83
	55-59	45	41	22	56	36	33	10	49
	60-64	19	17	8	29	13	11	4	19
	65-69	20	20	1	16	10	9	0	9
	70-74	7	4	0	14	3	2	0	6
	>75	0	0	0	1	0	0	0	0
A-8059	50-54	7	7	3	11	8	8	2	11
	55-59	7	7	3	8	3	3	1	5
	60-64	3	2	1	3	2	2	0	2
	65-69	2	3	0	3	1	1	0	1
	70-74	2	1	0	2	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8062	50-54	11	11	5	13	9	8	2	12
	55-59	3	3	1	4	3	3	0	4
	60-64	2	5	0	3	2	2	0	2
	65-69	4	1	0	4	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8063	50-54	8	6	9	8	7	6	2	7
	55-59	8	7	0	8	4	4	0	4
	60-64	7	9	0	6	3	3	0	3
	65-69	3	0	0	3	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8066	50-54	11	10	2	13	8	9	1	10
	55-59	6	5	2	6	5	4	0	5
	60-64	4	4	0	5	2	2	0	2
	65-69	1	2	0	1	1	1	0	1
	70-74	2	1	0	2	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8068	50-54	16	14	8	23	16	13	3	20
	55-59	7	6	3	8	6	5	1	8
	60-64	10	7	0	10	4	3	0	4
	65-69	3	3	0	3	1	1	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8075	50-54	2	1	0	2	1	1	0	1
	55-59	0	0	0	1	0	0	0	0
	60-64	1	1	0	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8076	50-54	14	14	5	23	14	14	2	20
	55-59	8	8	2	9	5	5	1	7
	60-64	4	3	3	5	2	2	1	3
	65-69	2	2	0	2	1	1	0	1
	70-74	3	3	0	3	1	1	0	1
	>75	0	0	0	1	0	0	0	0
A-8077	50-54	25	22	6	31	19	16	4	26
	55-59	9	7	6	11	7	5	3	9
	60-64	5	6	1	6	3	3	0	4
	65-69	5	4	0	6	3	2	0	3
	70-74	2	0	0	2	1	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8078	50-54	3	3	0	5	3	2	0	4
	55-59	2	1	0	2	1	1	0	1
	60-64	1	1	0	1	1	0	0	1
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8079	50-54	6	4	4	9	7	5	1	12
	55-59	2	2	0	3	2	1	0	2
	60-64	3	4	0	3	1	1	0	1
	65-69	1	0	0	2	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8082 A-8282R	50-54	3	3	1	3	2	2	1	2
	55-59	1	1	0	2	1	0	0	1
	60-64	0	1	0	0	0	1	0	0
	65-69	1	1	0	1	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-8083	50-54	19	18	3	29	8	7	0	12
	55-59	9	7	0	13	3	2	0	5

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	60-64	1	0	0	1	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
A-92-1	50-54	274	267	104	421	254	240	83	351
	55-59	140	127	47	176	114	106	31	165
	60-64	61	59	20	84	47	42	10	70
	65-69	30	26	9	44	20	15	3	28
	70-74	17	15	0	19	8	7	0	9
	>75	5	2	0	9	1	0	0	3

6.2.1.2.- POBLACIÓN AFECTADA POR PROVINCIAS

Se presenta a continuación en forma de tabla la población afectada por provincias, considerando los métodos END y VBEB, calculada para los indicadores L_{dia}, L_{tarde}, L_{noche} y L_{den}.

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
PROVINCIA	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
ALMERÍA	50-54	128	123	41	173	102	96	26	139
	55-59	66	60	31	87	45	45	11	62
	60-64	32	31	7	39	21	17	2	26
	65-69	30	25	0	37	10	9	0	14
	70-74	8	7	0	9	2	2	0	3
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
CÁDIZ	50-54	158	155	42	230	112	108	20	160
	55-59	67	61	13	91	40	35	3	59
	60-64	31	29	0	39	17	14	0	19
	65-69	17	12	0	19	3	2	0	6
	70-74	0	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
CÓRDOBA	50-54	113	129	13	149	79	77	17	106
	55-59	62	48	26	90	31	28	15	41
	60-64	13	20	27	12	15	16	7	18
	65-69	24	18	0	28	13	13	0	14
	70-74	29	26	0	29	11	5	0	12
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
GRANADA	50-54	273	296	97	430	225	253	62	359
	55-59	106	118	28	188	75	86	18	156
	60-64	37	39	12	68	22	22	5	42
	65-69	15	12	2	25	7	7	0	13
	70-74	9	8	0	9	4	4	0	5
	>75	0	0	0	3	0	0	0	0
HUELVA	50-54	127	160	50	237	108	129	22	192
	55-59	62	62	36	73	36	37	12	54
	60-64	47	47	4	52	20	18	1	24
	65-69	22	30	0	32	10	12	0	12
	70-74	13	2	0	13	6	1	0	6
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
JAÉN	50-54	17	19	2	31	18	22	1	39
	55-59	5	4	0	8	3	3	0	7
	60-64	1	1	0	2	0	0	0	1
	65-69	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
MÁLAGA	50-54	287	305	136	413	196	195	66	300
	55-59	164	144	85	196	102	91	28	128
	60-64	87	104	12	109	51	49	2	65
	65-69	88	60	0	109	29	17	0	35
	70-74	8	5	0	12	2	1	0	2
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
SEVILLA	50-54	780	768	329	1161	692	657	215	973
	55-59	426	399	192	525	310	289	96	441
	60-64	214	212	52	282	136	125	21	185
	65-69	147	140	10	178	76	61	3	93
	70-74	56	25	0	76	20	10	0	29
	>75	5	2	0	11	1	0	0	3

6.2.2.- VIVIENDAS RESIDENCIALES AFECTADAS

En las tablas siguientes se muestran las viviendas afectadas atendiendo a los diferentes rangos de nivel acústico para los indicadores L_{dia}, L_{tarde}, L_{noche} y L_{den}.

- ALMERÍA

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-92N-2	50-54	4	4	2	6
	55-59	2	2	0	3
	60-64	1	1	0	2
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-334	50-54	8	7	4	9
	55-59	3	3	1	5
	60-64	4	3	0	4
	65-69	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-348	50-54	1	1	0	1
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-349	50-54	0	0	0	1
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-352	50-54	4	4	1	8
	55-59	2	1	1	2
	60-64	0	1	0	0
	65-69	1	1	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-358	50-54	3	3	1	5
	55-59	2	1	1	2
	60-64	1	2	0	1
	65-69	1	1	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-370	50-54	4	2	1	4
	55-59	2	2	0	2
	60-64	1	0	0	1
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-1000	50-54	4	3	0	7
	55-59	2	2	0	2
	60-64	1	0	0	1
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-1050	50-54	7	7	2	9
	55-59	3	3	8	4
	60-64	2	2	2	2
	65-69	8	8	0	8
	70-74	3	2	0	3
	>75	0	0	0	0
A-1051R1	50-54	9	11	3	11
	55-59	7	7	0	10
	60-64	1	2	0	3
	65-69	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-92-4	50-54	3	3	1	3
	55-59	1	1	0	3
	60-64	1	0	0	1
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0

- CÁDIZ

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-314	50-54	2	1	0	2
	55-59	1	1	0	1
	60-64	1	0	0	1
	65-69	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-381	50-54	12	13	2	18
	55-59	5	4	1	9
	60-64	1	1	0	2
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-382	50-54	2	2	0	3
	55-59	2	1	0	2
	60-64	0	0	0	1
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-383	50-54	3	3	0	4
	55-59	1	1	1	1
	60-64	0	0	0	1
	65-69	1	1	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-384	50-54	2	1	0	3
	55-59	1	1	0	1
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-480	50-54	4	3	2	5
	55-59	1	1	0	1
	60-64	2	2	0	2
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-491	50-54	25	27	5	39
	55-59	8	8	2	12
	60-64	5	5	0	5
	65-69	3	2	0	3
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-2004	50-54	2	2	2	4
	55-59	1	2	0	2
	60-64	1	1	0	2
	65-69	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-2005	50-54	1	1	0	1
	55-59	1	0	0	1
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-2075	50-54	6	6	3	6
	55-59	5	4	0	5
	60-64	1	1	0	3
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-2077	50-54	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0

- CÓRDOBA

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-318	50-54	1	2	0	3
	55-59	1	0	0	1
	60-64	0	0	0	0

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-431	50-54	31	33	4	32
	55-59	18	15	9	26
	60-64	4	6	10	4
	65-69	8	6	0	9
	70-74	11	9	0	11
	>75	0	0	0	0
A-453	50-54	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-3050	50-54	9	13	1	20
	55-59	4	3	1	5
	60-64	1	1	0	0
	65-69	1	0	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0

- GRANADA

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-92G	50-54	12	13	4	22
	55-59	5	5	2	6
	60-64	2	3	3	3
	65-69	2	1	1	2
	70-74	3	3	0	2
	>75	0	0	0	1
A- 92N-1	50-54	3	3	2	2
	55-59	1	2	0	3
	60-64	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-308	50-54	0	0	0	0

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-395	50-54	17	19	6	33
	55-59	9	9	2	14
	60-64	2	2	0	4
	65-69	1	1	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-4006	50-54	4	4	1	5
	55-59	1	1	1	2
	60-64	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-4027	50-54	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-4028	50-54	1	1	0	2
	55-59	0	1	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-92-3	50-54	64	69	23	96
	55-59	23	26	5	45
	60-64	7	7	2	16
	65-69	2	2	0	4
	70-74	1	1	0	1
	>75	0	0	0	0

- HUELVA

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-483	50-54	7	14	1	22
	55-59	1	1	0	2
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-492	50-54	6	6	1	8
	55-59	3	3	2	4
	60-64	2	2	0	2
	65-69	2	2	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-493	50-54	2	2	1	2
	55-59	1	1	2	1
	60-64	1	1	0	1
	65-69	1	2	0	1
	70-74	2	1	0	2
	>75	0	0	0	0
A-494	50-54	4	4	1	5
	55-59	1	1	0	2
	60-64	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-497	50-54	19	25	9	36
	55-59	11	12	2	12
	60-64	7	7	0	9
	65-69	1	1	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-5000	50-54	3	2	1	3
	55-59	1	1	3	1
	60-64	1	1	1	1
	65-69	2	4	0	2
	70-74	3	0	0	3
	>75	0	0	0	0
A-5025	50-54	2	1	1	2
	55-59	1	1	0	2
	60-64	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-5052	50-54	2	1	2	2
	55-59	1	1	0	2
	60-64	2	2	0	2
	65-69	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-5056	50-54	1	2	0	3
	55-59	2	2	2	2
	60-64	2	1	0	0
	65-69	1	1	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-5077	50-54	1	0	0	1
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-5150	50-54	2	2	1	3
	55-59	1	1	1	1
	60-64	1	1	0	1
	65-69	1	1	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0

- JAÉN

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-316-1	50-54	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	>75	0	0	0	0
A-316-2	50-54	6	7	1	12
	55-59	2	2	0	3
	60-64	0	0	0	1
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0

- MÁLAGA

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-92M	50-54	2	2	1	2
	55-59	1	1	0	1
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-356	50-54	14	15	5	17
	55-59	5	5	2	9
	60-64	2	2	0	3
	65-69	1	1	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-356R	50-54	2	2	0	2
	55-59	1	1	0	1
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-357	50-54	28	27	12	36
	55-59	12	12	2	20
	60-64	7	6	0	11
	65-69	1	1	0	1
	70-74	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0
A-368	50-54	18	18	12	21
	55-59	11	9	12	10
	60-64	10	15	0	8

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	65-69	13	8	0	18
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-387	50-54	4	4	2	6
	55-59	2	2	2	3
	60-64	2	2	0	2
	65-69	2	1	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-397	50-54	4	7	4	11
	55-59	5	5	0	3
	60-64	0	0	0	3
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-404	50-54	4	7	4	11
	55-59	5	5	0	3
	60-64	0	0	0	3
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-7052	50-54	3	2	1	4
	55-59	2	1	1	2
	60-64	1	1	0	1
	65-69	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-7054	50-54	12	12	3	19
	55-59	7	6	7	9
	60-64	4	5	2	3
	65-69	6	4	0	7
	70-74	2	1	0	2
	>75	0	0	0	0
A-7057	50-54	3	3	2	4
	55-59	1	1	2	1
	60-64	1	2	1	1
	65-69	3	2	0	3
	70-74	1	0	0	1

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	>75	0	0	0	0
A-7059	50-54	1	1	0	1
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-7206	50-54	2	3	2	2
	55-59	2	1	0	2
	60-64	1	2	0	1
	65-69	2	1	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-7207	50-54	2	1	0	2
	55-59	1	0	0	1
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-7282	50-54	4	3	1	4
	55-59	2	1	2	3
	60-64	1	2	0	1
	65-69	2	2	0	3
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-92-2	50-54	5	6	2	10
	55-59	2	2	1	4
	60-64	1	1	0	2
	65-69	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0

- SEVILLA

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
A-376	50-54	34	37	26	52
	55-59	23	27	12	32
	60-64	10	11	3	19
	65-69	5	4	0	10
	70-74	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0
A-392	50-54	13	13	4	20
	55-59	10	7	11	10
	60-64	4	4	1	4
	65-69	8	10	0	7
	70-74	5	0	0	6
	>75	0	0	0	0
A-394	50-54	6	7	3	10
	55-59	5	5	1	5
	60-64	3	1	0	4
	65-69	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-398	50-54	1	1	1	2
	55-59	1	1	0	2
	60-64	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-471	50-54	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-473	50-54	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-474	50-54	9	7	4	11
	55-59	5	4	4	5
	60-64	3	3	0	3
	65-69	3	4	0	3
	70-74	2	0	0	2

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	>75	0	0	0	0
A-8001	50-54	1	1	0	2
	55-59	0	0	1	1
	60-64	1	1	0	0
	65-69	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8002	50-54	4	4	2	8
	55-59	2	2	2	2
	60-64	1	1	2	2
	65-69	2	3	0	2
	70-74	1	0	0	2
	>75	0	0	0	0
A-8004	50-54	3	3	0	4
	55-59	2	1	1	2
	60-64	0	0	0	0
	65-69	1	1	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8005	50-54	0	0	0	0
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8006	50-54	6	7	4	12
	55-59	3	2	1	4
	60-64	4	4	0	3
	65-69	1	1	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8008	50-54	3	4	1	13
	55-59	1	2	1	2
	60-64	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8009	50-54	0	0	0	0

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8028	50-54	8	7	1	12
	55-59	2	2	1	3
	60-64	1	1	0	1
	65-69	1	1	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8032	50-54	11	11	2	14
	55-59	3	3	2	4
	60-64	1	2	0	2
	65-69	2	2	0	2
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8033	50-54	1	0	0	1
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8051	50-54	1	1	0	2
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8057	50-54	9	11	6	14
	55-59	7	7	4	9
	60-64	5	5	0	6
	65-69	3	3	0	4
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8058	50-54	30	28	11	33
	55-59	17	15	8	21
	60-64	7	6	3	11

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	65-69	8	7	0	6
	70-74	2	2	0	5
	>75	0	0	0	0
A-8059	50-54	3	3	1	4
	55-59	2	3	1	3
	60-64	1	1	0	1
	65-69	1	1	0	1
	70-74	1	0	0	1
	>75	0	0	0	0
A-8062	50-54	4	4	2	5
	55-59	1	1	0	2
	60-64	1	2	0	1
	65-69	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8063	50-54	3	2	3	3
	55-59	3	3	0	3
	60-64	2	3	0	2
	65-69	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8066	50-54	4	4	1	5
	55-59	2	2	1	2
	60-64	2	2	0	2
	65-69	0	1	0	0
	70-74	1	0	0	1
	>75	0	0	0	0
A-8068	50-54	6	5	3	9
	55-59	2	2	1	3
	60-64	4	3	0	4
	65-69	1	1	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8075	50-54	1	1	0	1
	55-59	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	>75	0	0	0	0
A-8076	50-54	5	5	2	8
	55-59	3	3	1	3
	60-64	1	1	1	2
	65-69	1	1	0	1
	70-74	1	1	0	1
	>75	0	0	0	0
A-8077	50-54	9	8	2	11
	55-59	3	2	2	4
	60-64	2	2	0	2
	65-69	2	2	0	2
	70-74	1	0	0	1
	>75	0	0	0	0
A-8078	50-54	1	1	0	2
	55-59	1	0	0	1
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8079	50-54	2	2	2	3
	55-59	1	1	0	1
	60-64	1	1	0	1
	65-69	0	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8082 A-8282R	50-54	1	1	1	1
	55-59	0	0	0	1
	60-64	0	0	0	0
	65-69	1	0	0	1
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-8083	50-54	7	7	1	11
	55-59	3	3	0	5
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
A-92-1	50-54	102	99	38	156

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	L_{dia}	L_{tarde}	L_{noche}	L_{den}
	55-59	52	47	17	65
	60-64	23	22	7	31
	65-69	11	10	3	16
	70-74	6	6	0	7
	>75	2	1	0	3

6.2.3.- SUPERFICIE Y EDIFICIOS SENSIBLES AFECTADOS

A continuación, se muestra el número de centros sanitarios y docentes (en unidades) expuestos a los distintos rangos de nivel acústico así como la superficie total expuesta en km^2, para el indicador L_{den}.

- ALMERÍA

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km^2)
A-92N-2	>55	0	0	19,07
	>65	0	0	4,31
	>75	0	0	1,19
A-334	>55	2	0	8,40
	>65	0	0	2,25
	>75	0	0	0,10
A-348	>55	0	0	2,06
	>65	0	0	0,46
	>75	0	0	0,06
A-349	>55	1	0	0,63
	>65	0	0	0,15
	>75	0	0	0,00
A-352	>55	0	0	2,79
	>65	0	0	0,66
	>75	0	0	0,07
A-358	>55	2	0	3,30
	>65	0	0	0,81
	>75	0	0	0,04
A-370	>55	1	0	2,98
	>65	0	0	0,76
	>75	0	0	0,01
A-1000	>55	1	0	1,24
	>65	0	0	0,28
	>75	0	0	0,04
A-1050	>55	0	1	1,80
	>65	0	1	0,40
	>75	0	0	0,01
A-1051R1	>55	1	1	1,91
	>65	0	0	0,39
	>75	0	0	0,10
A-92-4	>55	3	0	19,86
	>65	0	0	4,70
	>75	0	0	1,23

- CÁDIZ

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km^2)
A-314	>55	0	1	1,97
	>65	0	1	0,49
	>75	0	0	0,01
A-381	>55	2	1	59,47
	>65	0	0	14,04
	>75	0	0	3,31
A-382	>55	0	0	16,04
	>65	0	0	3,52
	>75	0	0	0,86
A-383	>55	0	0	1,44
	>65	0	0	0,39
	>75	0	0	0,00
A-384	>55	1	0	5,12

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
	>65	0	0	1,15
	>75	0	0	0,01
A-480	>55	0	0	11,84
	>65	0	0	2,84
	>75	0	0	0,46
A-491	>55	3	0	10,33
	>65	0	0	2,32
	>75	0	0	0,26
A-2004	>55	0	0	0,98
	>65	0	0	0,28
	>75	0	0	0,02
A-2005	>55	0	0	0,44
	>65	0	0	0,10
	>75	0	0	0,00
A-2075	>55	3	0	1,82
	>65	1	0	0,45
	>75	0	0	0,06
A-2077	>55	0	0	0,28
	>65	0	0	0,06
	>75	0	0	0,00

- CÓRDOBA

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
A-318	>55	1	0	3,30
	>65	0	0	0,80
	>75	0	0	0,16
A-431	>55	5	0	2,03
	>65	4	0	0,52
	>75	0	0	0,09
A-453	>55	0	0	0,27
	>65	0	0	0,02
	>75	0	0	0,01

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
A-3050	>55	6	1	2,03
	>65	2	0	0,62
	>75	0	0	0,14

- GRANADA

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
A-92G	>55	0	0	6,75
	>65	0	0	1,49
	>75	0	0	0,35
A-92N- 1	>55	0	2	42,22
	>65	0	0	10,33
	>75	0	0	2,62
A-308	>55	0	0	0,75
	>65	0	0	0,19
	>75	0	0	0,00
A-395	>55	8	1	4,07
	>65	0	1	0,97
	>75	0	0	0,17
A-4006	>55	3	0	0,31
	>65	0	0	0,07
	>75	0	0	0,00
A-4027	>55	0	0	0,06
	>65	0	0	0,01
	>75	0	0	0,00
A-4028	>55	0	0	0,93
	>65	0	0	0,21
	>75	0	0	0,02
A-92-3	>55	10	4	107,61
	>65	6	1	26,81
	>75	0	0	6,76

- HUELVA

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (Km^2)
A-483	>55	0	0	12,36
	>65	0	0	2,78
	>75	0	0	0,55
A-492	>55	1	0	3,71
	>65	0	0	0,87
	>75	0	0	0,07
A-493	>55	4	1	0,77
	>65	3	1	0,20
	>75	0	0	0,00
A-494	>55	1	0	4,10
	>65	1	0	0,98
	>75	0	0	0,10
A-497	>55	3	0	13,44
	>65	0	0	3,17
	>75	0	0	0,57
A-5000	>55	1	0	2,33
	>65	0	0	0,56
	>75	0	0	0,03
A-5025	>55	1	1	1,01
	>65	0	0	0,24
	>75	0	0	0,00
A-5052	>55	0	0	1,42
	>65	0	0	0,37
	>75	0	0	0,00
A-5056	>55	0	1	1,08
	>65	0	0	0,29
	>75	0	0	0,00
A-5077	>55	0	0	0,43
	>65	0	0	0,10
	>75	0	0	0,00
A-5150	>55	1	1	1,36
	>65	1	0	0,27
	>75	0	0	0,01

- JAÉN

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
A-316-1	>55	1	0	1,00
	>65	0	0	0,27
	>75	0	0	0,00
A-316-2	>55	1	1	17,07
	>65	0	0	4,31
	>75	0	0	0,95

- MÁLAGA

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
A-92M	>55	0	0	21,92
	>65	0	0	4,98
	>75	0	0	1,19
A-356	>55	2	0	5,75
	>65	0	0	1,34
	>75	0	0	0,26
A-356R	>55	0	0	0,26
	>65	0	0	0,07
	>75	0	0	0,00
A-357	>55	10	0	20,34
	>65	4	0	5,07
	>75	0	0	1,17
A-368	>55	2	2	0,88
	>65	1	0	0,30
	>75	0	0	0,00
A-387	>55	0	0	0,88
	>65	0	0	0,25
	>75	0	0	0,00
A-397	>55	1	0	0,98
	>65	0	0	0,28
	>75	0	0	0,02
A-404	>55	0	0	1,17
	>65	0	0	0,33
	>75	0	0	0,04
A-7052	>55	0	0	2,52
	>65	0	0	0,59
	>75	0	0	0,05
A-7054	>55	4	1	3,04
	>65	2	1	0,81
	>75	0	0	0,07
A-7057	>55	1	0	0,96
	>65	1	0	0,24

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
	>75	0	0	0,01
A-7059	>55	0	0	1,74
	>65	0	0	0,42
	>75	0	0	0,00
A-7206	>55	2	1	0,44
	>65	0	1	0,13
	>75	0	0	0,00
A-7207	>55	0	0	0,41
	>65	0	0	0,10
	>75	0	0	0,00
A-7282	>55	0	1	1,77
	>65	0	0	0,50
	>75	0	0	0,02
A-92-2	>55	3	0	34,61
	>65	1	0	8,15
	>75	0	0	1,95

- SEVILLA

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
A-376	>55	3	2	24,34
	>65	1	0	6,11
	>75	0	0	1,46
A-392	>55	4	2	3,21
	>65	1	0	0,79
	>75	0	0	0,09
A-394	>55	0	0	1,10
	>65	0	0	0,27
	>75	0	0	0,01
A-398	>55	0	0	2,45
	>65	0	0	0,59
	>75	0	0	0,11
A-471	>55	0	0	3,19
	>65	0	0	0,74
	>75	0	0	0,11
A-473	>55	0	0	0,26

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
	>65	0	0	0,08
	>75	0	0	0,00
A-474	>55	0	0	1,64
	>65	0	0	0,46
	>75	0	0	0,02
A-8001	>55	0	0	0,74
	>65	0	0	0,17
	>75	0	0	0,02
A-8002	>55	2	0	2,12
	>65	2	0	0,45
	>75	0	0	0,06
A-8004	>55	0	0	0,96
	>65	0	0	0,24
	>75	0	0	0,03
A-8005	>55	0	0	3,58
	>65	0	0	0,83
	>75	0	0	0,09
A-8006	>55	1	0	4,56
	>65	0	0	1,02
	>75	0	0	0,10
A-8008	>55	0	0	3,04
	>65	0	0	0,65
	>75	0	0	0,09
A-8009	>55	0	0	2,96
	>65	0	0	0,64
	>75	0	0	0,16
A-8028	>55	2	1	1,69
	>65	0	0	0,48
	>75	0	0	0,10
A-8032	>55	6	3	1,45
	>65	3	1	0,32
	>75	0	0	0,02

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
A-8033	>55	1	0	0,80
	>65	0	0	0,19
	>75	0	0	0,03
A-8051	>55	0	0	0,35
	>65	0	0	0,09
	>75	0	0	0,00
A-8057	>55	4	0	1,53
	>65	3	0	0,60
	>75	0	0	0,14
A-8058	>55	10	0	5,11
	>65	4	0	1,43
	>75	0	0	0,31
A-8059	>55	0	0	1,03
	>65	0	0	0,30
	>75	0	0	0,03
A-8062	>55	0	1	0,51
	>65	0	0	0,16
	>75	0	0	0,02
A-8063	>55	1	0	0,13
	>65	0	0	0,04
	>75	0	0	0,00
A-8066	>55	0	0	0,40
	>65	0	0	0,14
	>75	0	0	0,02
A-8068	>55	0	0	0,97
	>65	0	0	0,32
	>75	0	0	0,01
A-8075	>55	0	0	0,20
	>65	0	0	0,05
	>75	0	0	0,00
A-8076	>55	2	1	1,39
	>65	1	0	0,39

UME	L_{den} (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
	>75	0	0	0,03
A-8077	>55	2	0	2,86
	>65	2	0	0,77
	>75	0	0	0,07
A-8078	>55	1	0	0,43
	>65	1	0	0,13
	>75	0	0	0,00
A-8079	>55	1	0	0,84
	>65	0	0	0,19
	>75	0	0	0,00
A-8082 A-8282R	>55	0	0	0,48
	>65	0	0	0,20
	>75	0	0	0,01
A-8083	>55	2	0	1,42
	>65	0	0	0,33
	>75	0	0	0,04
A-92-1	>55	14	2	95,49
	>65	0	1	22,85
	>75	0	0	5,51

7.- RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES U OBSERVACIONES RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 22 DE LA LEY DEL RUIDO.

Una vez elaborados los Mapas Estratégicos de Ruido y, de acuerdo con el artículo 17 del Decreto 6/2012, habiendo sido publicados en el BOJA en fecha 30 de noviembre de 2016 para trámite de información pública, sin recibir alegaciones, asimismo se ha recibido informe favorable de la Consejería de Medioambiente en lo referente a cuestiones de legalidad, de fecha 10 de mayo de 2017, se resuelve por la Dirección General de Infraestructuras el 8 de junio de 2017, la aprobación de los mapas estratégicos de ruido de los grandes ejes viarios de la Red Autonómica de Carreteras

de Andalucía, publicada en el Boletín Oficial de La Junta de Andalucía de Boletín número 115 de 19/06/2017

8.- MEDIDAS QUE YA SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO Y PROYECTOS EN PREPARACIÓN: PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS, VIGENTES Y FUTUROS

8.1.- ELABORACIÓN PAR 2008 – 2012

La red de carreteras de la Junta de Andalucía objeto del plan de acción fase I fueron los grandes ejes viarios cuya circulación era superior a seis millones de vehículos al año, en base al mapa de tráfico del año 2005, según el plan de aforos de la Dirección General de Carreteras:

PROVINCIA	CARRETERA	TRAMO DE ESTUDIO REALIZADO	
		P.K. Inicial	P.K. Final
ALMERÍA	A-1000	0+000	3+280
	A-391	-	-
CÁDIZ	A-381	81+930	88+100
	A-382	2+780	28+990
	A-480	9+790	27+410
	A-491	24+670	27+420
GRANADA	A-92	175+600	295+500
	A-92N	295+500	338+600
	A-92G	0+000	9+510
	A-395	0+000	4+154
HUELVA	A-492	0+000	3+130
	A-497	0+000	17+050
	A-5056	0+000	4+800
JAÉN	A-316	56+240	76+060
MÁLAGA	A-92	127+200	152+350
	A-92M	0+000	25+930
	A-356	44+320	51+320
	A-357	39+580	68+960
	A-404	24+450	28+670
	A-7282	12+025	15+190
SEVILLA	A-92	0+000	127+200
	A-376	0+000	25+780
	A-392	0+800	11+570
	A-398	0+000	6+700
	A-8002	0+000	3+380
	A-8006	20+340	24+480
	S/M	0+000	2+180
	A-8028	0+000	4+350
	A-8077	0+000	5+360
	A-8062	0+000	3+575
	A-8057	0+000	3+520
	A-8058	0+000	8+300

8.2.- EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE PERSONAS EXPUESTAS AL RUIDO, DETERMINACIÓN DE LOS PROBLEMAS Y LAS SITUACIONES QUE DEBEN MEJORAR

Establecidos los objetivos de calidad citados anteriormente ya vigentes tras la promulgación del Real Decreto 1367/2007, se realizó un análisis del cumplimiento de estos objetivos de calidad en los 602,55 Km de carreteras estudiados en los Mapas Estratégicos de Ruido. En estos mapas, de acuerdo con las estipulaciones de la Directiva, la Ley del Ruido, los Decretos que la desarrollan y el decreto andaluz, se consideraba la población expuesta a niveles de ruido superiores a 55 dB(A) para los indicadores L_{den}, y superiores a 50 dB(A) para el indicador L_{noche}.

Las zonas de carreteras en donde se han obtenido niveles superiores a los indicados anteriormente, se han considerado en los estudios de mapas de ruidos como zonas de conflicto:

RESUMEN POR PROVINCIA	
PROVINCIA	TOTAL KILÓMETROS ZONAS DE CONFLICTO

ALMERÍA	0,45 Km
CÁDIZ	2,27 Km
CÓRDOBA	
GRANADA	38,68 Km
HUELVA	8,92 Km
JAÉN	0,35 Km
MÁLAGA	12,79 Km
SEVILLA (Incluye Área Metropolitana)	30,06 Km
TOTAL KILÓMETROS	93,52 Km

El objetivo básico del Plan fue articular los mecanismos necesarios para evaluar, priorizar y programar las inversiones necesarias para ejecutar las actuaciones encaminadas a una mejora de los niveles sonoros en las zonas de conflicto detectadas.

La Dirección General de Carreteras no tiene competencias sobre la ordenación del territorio y el urbanismo más allá de la zona de dominio público y de las implicaciones derivadas de las servidumbres y exigencias de la legislación de carreteras. En este contexto, las posibilidades de actuación se circunscriben al área de competencias propias de la Dirección General de Carreteras. No se incluyeron por lo tanto, actuaciones de aislamiento de fachadas de los edificios.

En relación con las posibles actuaciones encaminadas a reducir los niveles de ruido y el número de población que se ve afectada por el ruido, la Directiva 2002/42/CE indica algunas medidas que pueden prever las autoridades dentro de sus competencias. En el caso de las infraestructuras de carreteras se incluyen la aplicación de medidas técnicas para tratar de disminuir el ruido en las fuentes emisoras, y las medidas encaminadas a la reducción de la transmisión de sonido.

El Plan se centró en estos dos aspectos: la reducción de ruido en la fuente con la instalación de pavimentos fonoabsorbentes y la reducción de la transmisión del sonido mediante la instalación de barreras anti-ruido.

Las zonas de conflicto detectadas estaban compuestas por 59 tramos, estando previsto:

- 45 actuaciones de instalación de pantallas acústicas
- 3 tramos de instalación de pavimento fonoabsorbente
- 3 tramos eliminados por la puesta en servicio de nuevo trazado
- 8 tramos de solución compleja.

Esta propuesta de actuaciones permitió fundamentar el presupuesto global planteado por este concepto hasta el año 2012.

8.3.- ACTUACIONES PREVISTAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES PLANIFICACIÓN DEL PAR (2008-2012)

El resumen general de la inversión prevista fue:

PROVINCIA	INVERSIÓN PREVISTA
ALMERÍA	550.000,00 €
CÁDIZ	980.000,00 €
CÓRDOBA	
GRANADA	11.493.625,00 €
HUELVA	1.621.000,00 €
JAÉN	450.000,00 €
MÁLAGA	7.922.125,00 €
SEVILLA (Incluye Área Metropolitana)	40.847.295,86 €
TOTAL INVERSIÓN	63.864.045,86 €

Se consideraron tres fases:

- Fase 0: Actuaciones urgentes dimanadas de los MER realizados sobre el área metropolitana de Sevilla, con una inversión de 3.248.883,36 €
- Fase 1: Actuaciones urgentes consideradas en el resto de MER, con una inversión de 5.940.000,00 €
- Fase 2: Resto de actuaciones, con una inversión de 54.675.162,50 €

Respecto a la planificación temporal de estas inversiones en el periodo contemplado en el plan de acción fue previsto según el siguiente cuadro:

	2008	2009	2010	2011	2012
Fase 0	500.000,00 €	1.500.000,00 €	1.248.883,36 €		
Fase 1		700.000,00 €	3.000.000,00 €	2.240.000,00 €	
Fase 2			2.000.000,00 €	25.347.000,00 €	27.328.162,5 €

9.- ACTUACIONES PREVISTAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES PARA LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS INCLUIDAS MEDIDAS PARA PROTEGER ZONAS TRANQUILAS

9.1.- IDENTIFICACIÓN DE PUNTOS DE CONFLICTO RESIDENCIAL. HERRAMIENTA GARITA

La Consejería de Fomento, a través de la Agencia de Obra Pública, ha realizado tres convocatorias de Proyectos de I+D+i, la primera corresponde a los años 2011-2013 (8.980.285,38 euros), la segunda a los años 2013-2014 (11.899.439,46 euros) y la tercera a los años 2014-2015 (2.420.000,00 euros). Estas convocatorias tienen financiación FEDER, estando cofinanciados al 80% mediante el Programa Operativo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional para Andalucía 2007-2013.

Dentro de la convocatoria 2011-2013 se desarrolló el proyecto SISTEMA DE GESTION AMBIENTAL DEL RUIDO DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE ANDALUZ (GARITA), con la participación de la Universidad de Cádiz y la empresa SINCOSUR Ingeniería Sostenible S.L.

Este proyecto dio cobertura en Andalucía a la fase II "PLANES DE ACCIÓN" relativos a la Directiva Europea 2002/49/CE, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, desarrollando un Sistema de Gestión Ambiental del Ruido de las Infraestructuras de Transporte en Andalucía configurado como un Sistema de Apoyo a la toma de Decisiones, mediante la creación de un Sistema Eficiente de Gestión de Ruido Ambiental basado en Sistemas de Información Geográficos (SIG) para el desarrollo de Planes de Acción contra el Ruido proveniente de las infraestructuras de transporte andaluzas que se hallan bajo el paraguas de la Directiva Europea 2002/49/EC, mediante una SIG que centralice y sistematice el proceso de toma de decisiones concernientes a las fases de desarrollo de los planes de acción.

La herramienta GARITA ofrece un sistema robusto y sistemático para la contestación a una serie de preguntas básicas sobre

"dónde y cómo actuar contra el ruido"

y también sobre

"cuando y por qué ahí primero"

la respuesta a estos estos interrogantes se hace compleja cuando contabilizamos decenas o centenas de áreas que superan los valores límites establecidos legalmente.

Entonces empiezan a arreciar las dudas: **¿Qué es más importante: muchas personas expuestas a un exceso pequeño de ruido, o pocas personas expuestas a un gran exceso de ruido?** La respuesta a esta pregunta pasa inexorablemente por conocer el grado de afección de la población, discretizando su concentración y localización.

En cualquier caso, directiva 2002/49/CE apela a que se adopten los planes de acción por las administraciones responsables, de tal manera que **se valoren y prioricen los problemas y se secuencien las medidas** temporalmente. No cabe la menor duda que la responsabilidad de la administración está en preservar la calidad acústica ambiental de cada uno de sus ciudadanos, no obstante se impone el criterio de actuar primero donde más urgente sea la actuación debido a niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana, y allí donde se pueda dar respuesta a un número mayor de ciudadanos. Por tanto **la selección de puntos y zonas de intervención acústica debe llevarse a cabo destacando los aspectos de gravedad en el ruido y de extensión de la afección a un número grande de ciudadanos**.

Una vez que se tienen los mapas estratégicos para identificar la repercusión de las carreteras sobre áreas residenciales existentes se procede en bajo un Sistema de Información Geográfico (SIG) según los procedimientos definidos a continuación.

A modo de ejemplo se presenta a continuación una síntesis de los diferentes pasos que hay que seguir para la obtención de los puntos de conflicto de la carretera A-1050, con la herramienta GARITA.

Necesitamos la siguiente información geográfica georreferenciada:

- Carretera a estudio. Polilínea. Requisitos:
  - Matrícula de la carretera.
  - Definida como un solo eje.
  - Puntos Kilométricos.

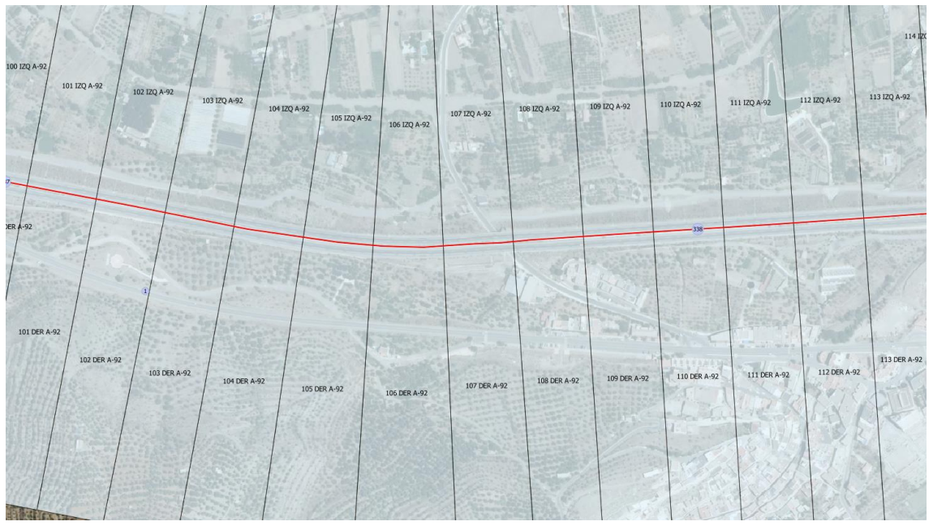
- Edificaciones. Polígonos. Requisitos:
  - Cada edificio tiene su ID que lo define de manera unívoca.
  - Uso del edificio.
  - Población asignada al polígono.

- Nivel de exposición en fachada en la fachada más expuesta de cada edificio. Puntos. Requisitos:
  - La información está anexada como atributo a un centroide de cada edificio. Cada centroide debe estar vinculado al ID de un edificio sin ambigüedad.
  - La información sobre exposición se puede evaluar a 4 metros o a todas las alturas (plantas) de un edificio.

9.1.1.- SECTORIZACIÓN DEL EJE

Si el eje es doble (un eje por sentido de circulación) debemos realizar un nuevo eje que sea sencillo. En la imagen se muestra a modo de ejemplo la carretera A-92 (verde) en la que se ha realizado un nuevo eje único (rojo) que transcurre entre los dos ejes por sentido de circulación:

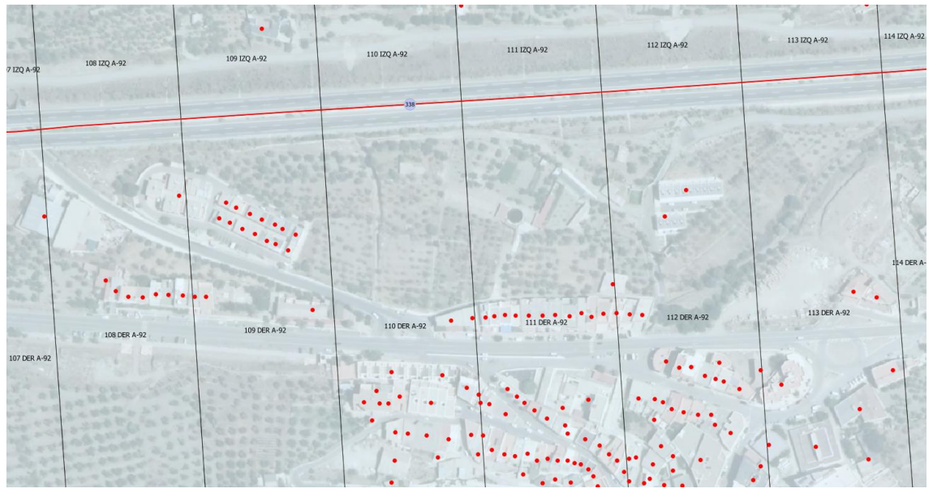
Una vez obtenido el eje se sectoriza la carretera cada 100 m en función del margen y p.k.:



9.1.2.- ASIGNACIÓN DE LOS EDIFICIOS A UN SECTOR ÚNICO

Para poder realizar esta operación se deben obtener puntos a partir de la capa de edificios, cada edificio vendrá representado por un único punto.

Una vez obtenidos los puntos, éstos son asignados a los sectores que les corresponde:



Posteriormente se pasa la información del punto al edificio.

9.1.3.- DETERMINACIÓN DEL NIVEL MÁXIMO DE INMISIÓN A 4 METROS DE CADA EDIFICIO

A partir de los datos del shp de receptores de fachada expuesta se calcula para cada edificio el nivel máximo para cada indicador (L_{dia}, L_{tarde}, L_{noche}, L_{den}).

9.1.4.- SELECCIÓN DE FACHADAS EXPUESTAS

A partir del shp de fachadas expuestas se seleccionan aquellas que estén por encima de los objetivos de calidad y cuyo edificio posee un uso residencial.

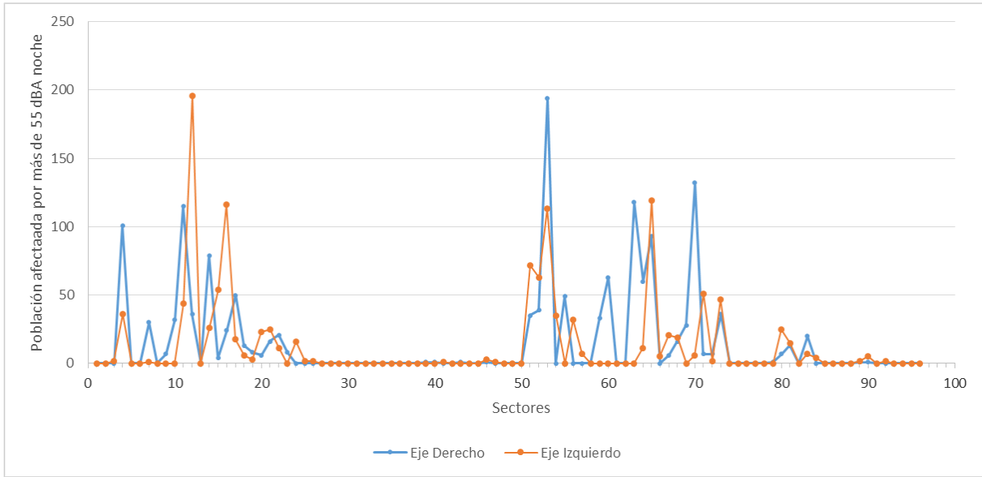
Una vez obtenidos los receptores en fachada que incumplen los Objetivos de Calidad Acústica se determina el sector al que pertenece cada receptor.

9.1.5.- OBTENCIÓN DE ESTADÍSTICAS DE LOS SECTORES

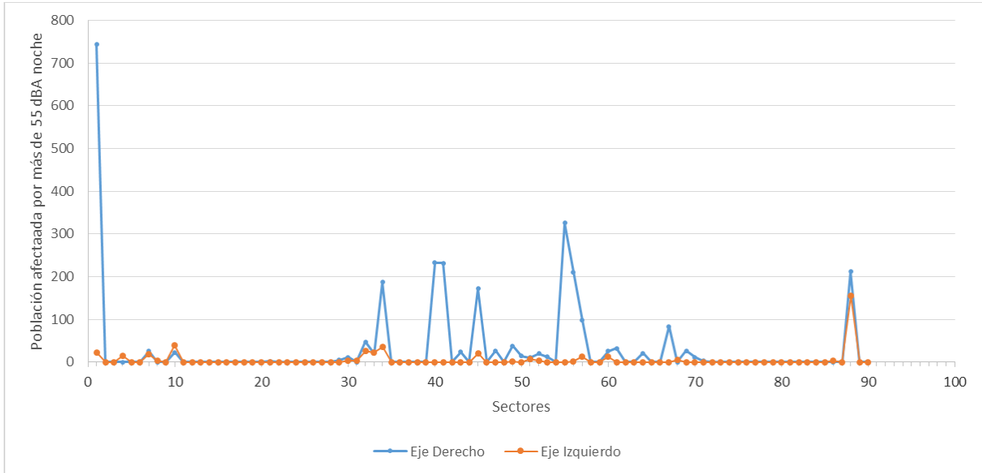
Una vez que los sectores poseen toda la información de población afectada y a que niveles de ruido se obtiene las estadísticas de afección de los sectores.

Estos datos se pueden representar gráficamente, permitiendo la detección rápida de aquellas zonas donde exista una alta concentración (relativa) de población expuesta, en función de los picos de las gráficas. Estos puntos indicarán las zonas prioritarias de actuación (candidatos a puntos conflictivos).

A continuación se muestran los resultados de población afectada a más de 55 dBA (L_{noche}) en la carretera A-1050 en la provincia de Almería:



A continuación se muestran los resultados de población afectada a más de 55 dBA (L_{noche}) en la carretera A-368 en la provincia de Málaga:



9.1.6.- CÁLCULO DE LOS POSIBLES ESCENARIOS Y CANDIDATOS A PUNTOS DE CONFLICTO

A partir de los valores de población afectada y niveles de ruido (día, tarde, noche y den) por encima de los objetivos de calidad acústica, calculados en cada sector, se pueden crear diferentes

escenarios para la localización de los puntos de conflicto atendiendo a diferentes combinaciones de niveles de ruido y población afectada.

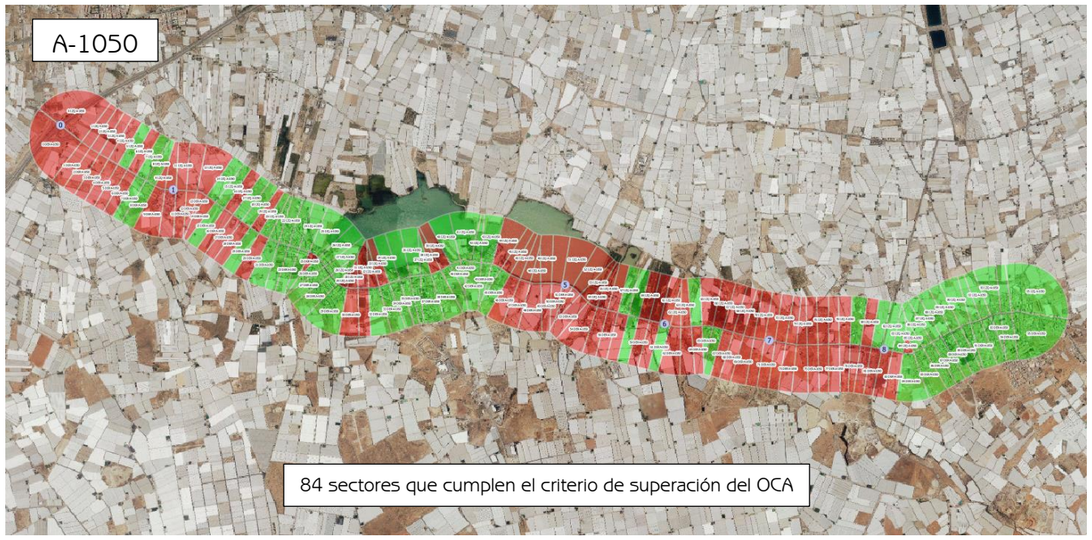
Como se puede observar en las gráficas del apartado anterior el número de personas afectadas por el ruido de la A-1050 va desde 0 hasta 196 personas, sin embargo, el rango de población afectada en la A-368 es mucho más amplio, de 0-745 personas afectadas.

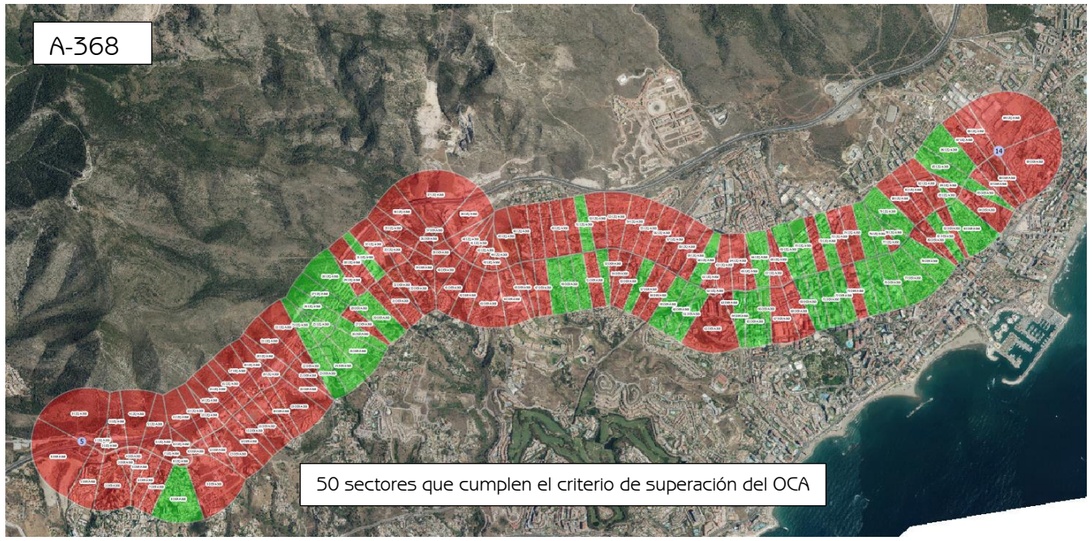
Estos escenarios se deben calcular una vez que los pasos descritos en los apartados anteriores han sido realizados para cada una de las carreteras que incluye el plan de acción, con el fin de encontrar un escenario común para todas las UME.

Como ejemplo se han calculado tres escenarios comunes para las UMEs A-1050 y A-368, atendiendo a los valores observados en la gráfica del apartado anterior:

- **Escenario 1**: Sectores que superen el objetivo de calidad acústica (L_{noche} >55dBA).

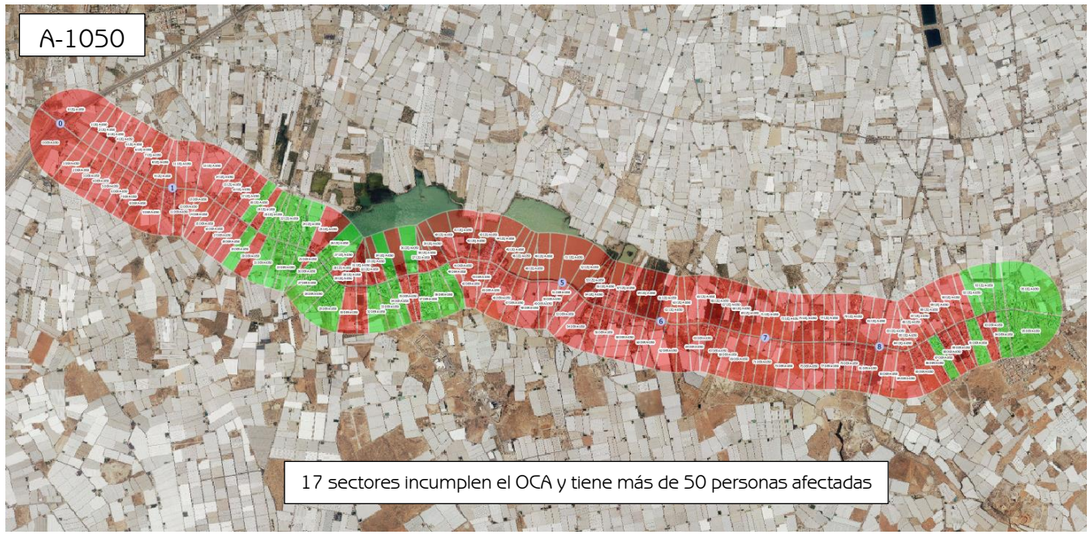
  A continuación se muestran en verde los sectores de la A-1050 y A-368 que cumplen el criterio establecido (superación del objetivo de calidad) y en rojo los que no (no superación del objetivo de calidad):

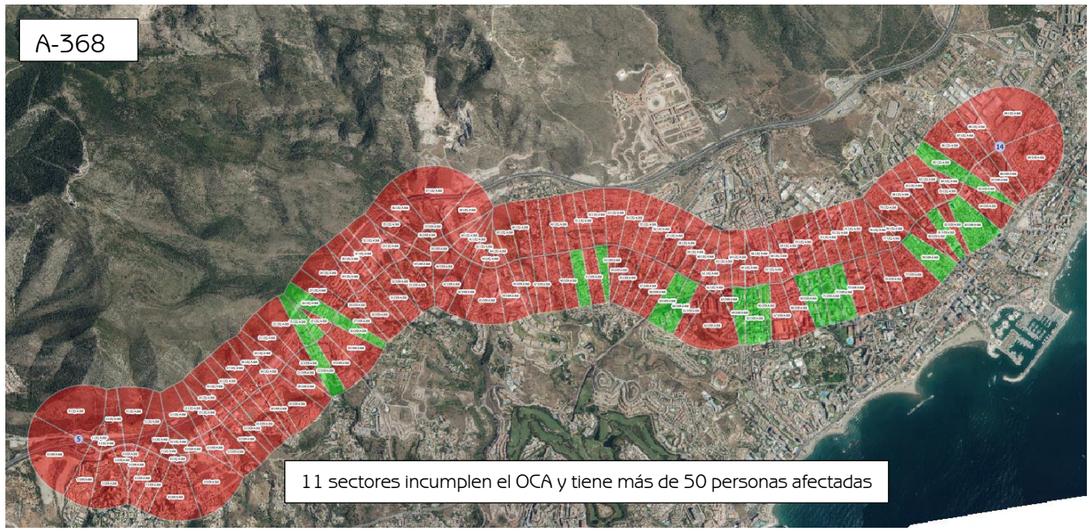




- **Escenario 2**: Sectores que superen el objetivo de calidad acústica (L_{noche} >**55** dBA) y que tengan más de **25 personas afectadas**.

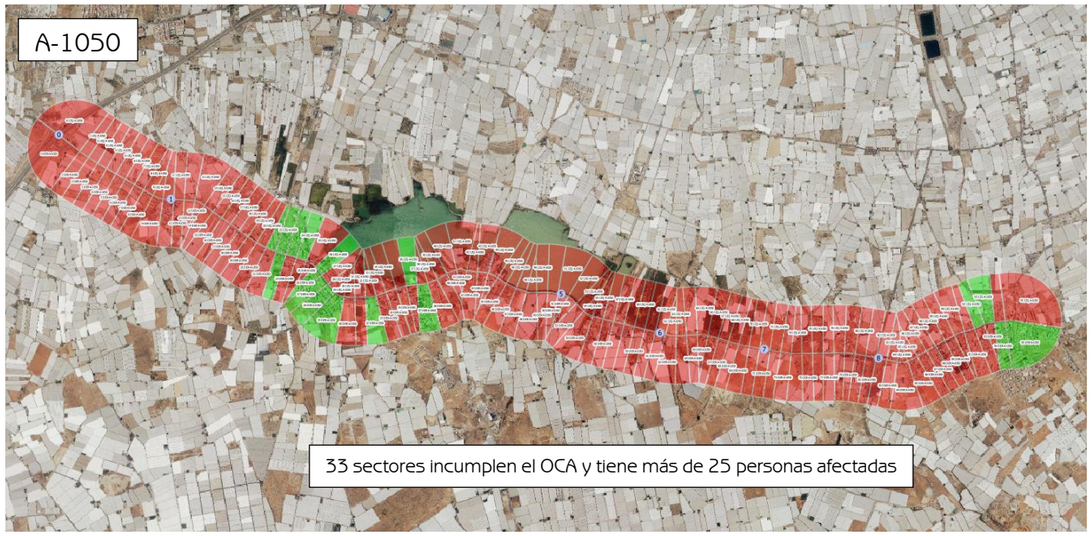
  A continuación se muestran en verde los sectores de la A-1050 y AC-368 que cumplen el criterio establecido (superación del objetivo de calidad y más de 25 personas afectadas) y en rojo los que no:

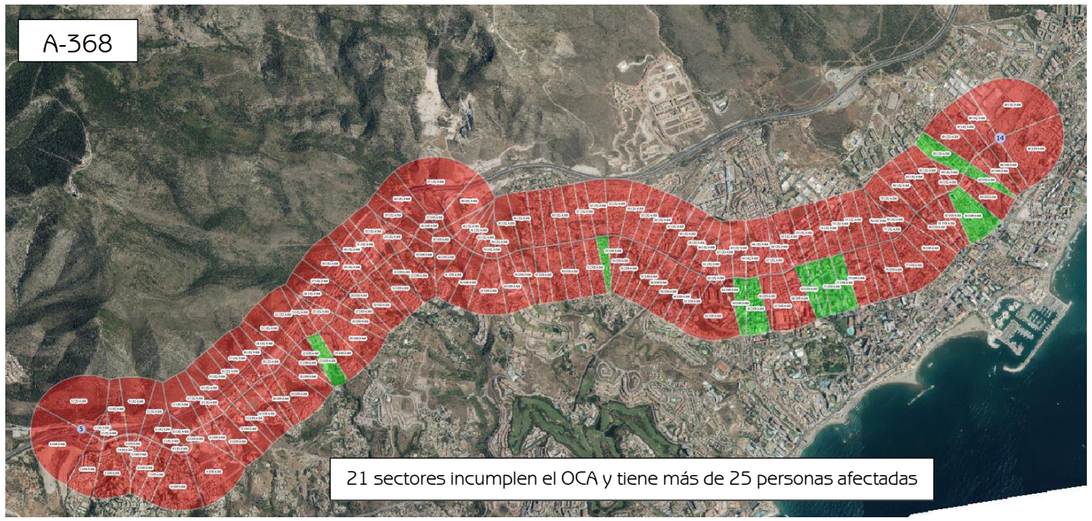




- **Escenario 3**: Sectores que superen el objetivo de calidad acústica (L_{noche} >**55** dBA) y que tengan más de **50 personas afectadas**.

  A continuación se muestran en verde los sectores de la A-1050 y AC-368 que cumplen el criterio establecido (superación del objetivo de calidad y más de 50 personas afectadas) y en rojo los que no:





9.1.7.- CÁLCULO DEL INDICADOR SVRA

Una manera de realizar la selección y /o jerarquización de los candidatos a puntos de conflicto por orden de prioridad en su intervención es a través de indicadores que diagnostiquen la situación acústica y su nivel de afección.

Con este fin de priorizar se ha calculado para cada sector el indicador SVRA cuya formulación es:

$$SVRA\ (día) = \sum_{f=1}^{N} Pob_f \cdot 10^{0,05[Ld,f_f-(65+Fuente+Edi,f+Penaliz)]}$$

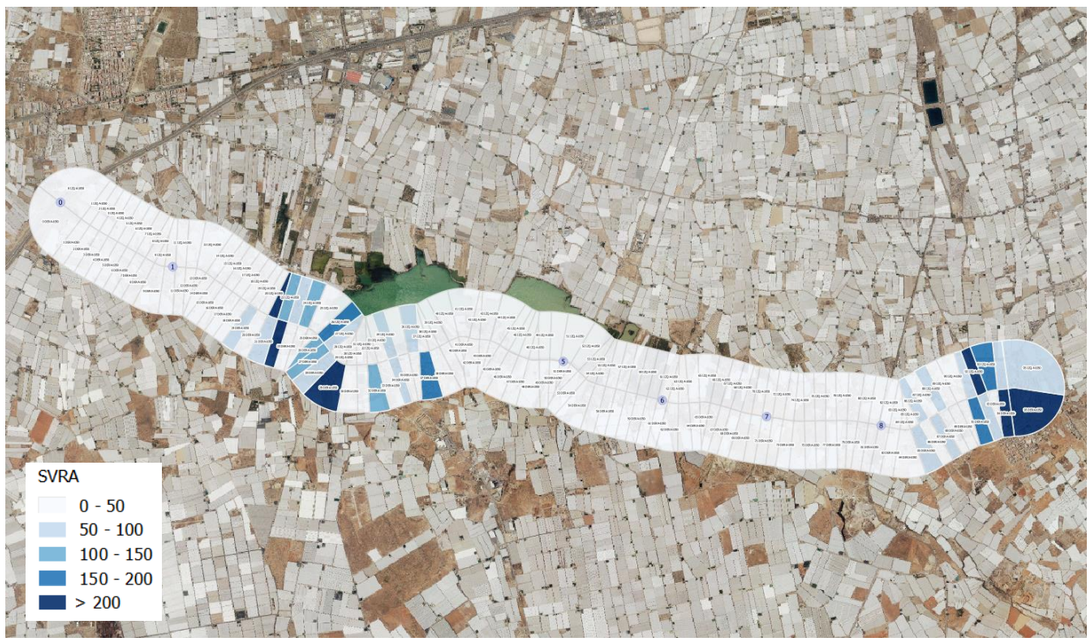
$$SVRA\ (noche) = \sum_{f=1}^{N} Pob_f \cdot 10^{0,084[Ln,f_f-(55+Fuente+Edi,f+Penaliz)]}$$

En donde,

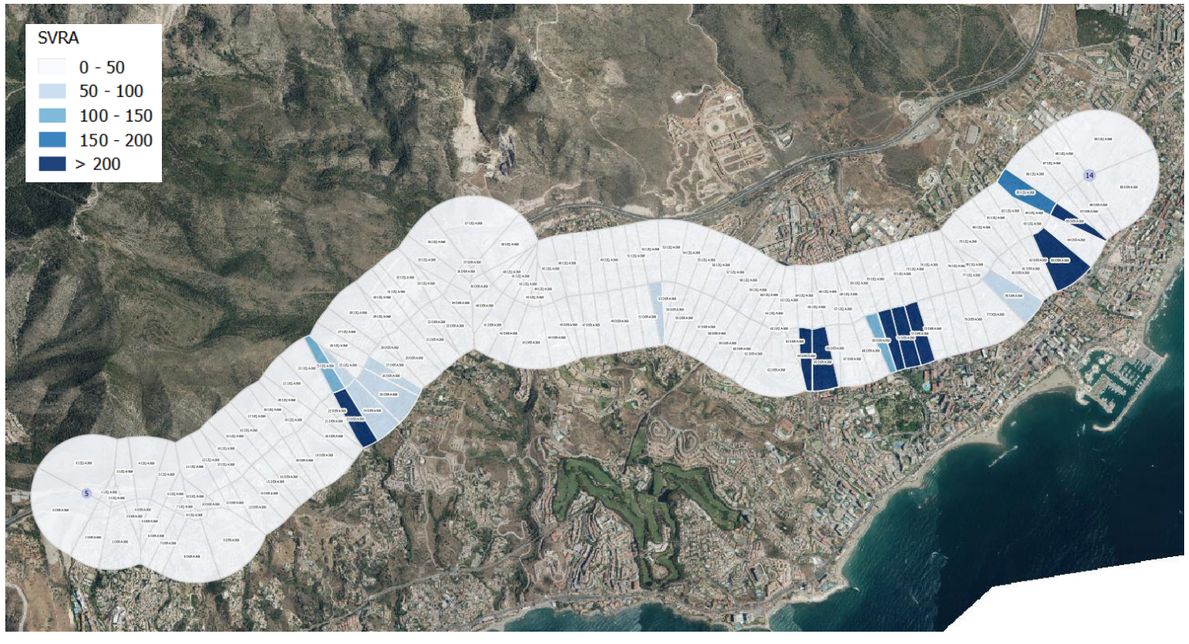
SVRA(día/noche)	Sistema de Valoración del Ruido Ambiental (día/noche)
f	Fachadas expuestas número 1 hasta N
Pobf	Población expuesta asociada a la fachada "f"
Ln,f y Ld,f	Indicador de ruido (entero) asociado a la fachada número "f"
Fuente	Corrección asociada a la fuente
Edi,f	Corrección asociada al edificio que tiene la fachada "f"
Penaliz	Penalización asociada a las características del ruido

Así para cada carretera podemos obtener la priorización de los candidatos a partir del indicador SVRA

Para la A-1050 los sectores prioritarios serían:



Para la A-368 los sectores prioritarios serían:



9.1.8.- SECTORES AFECTADOS POR UME

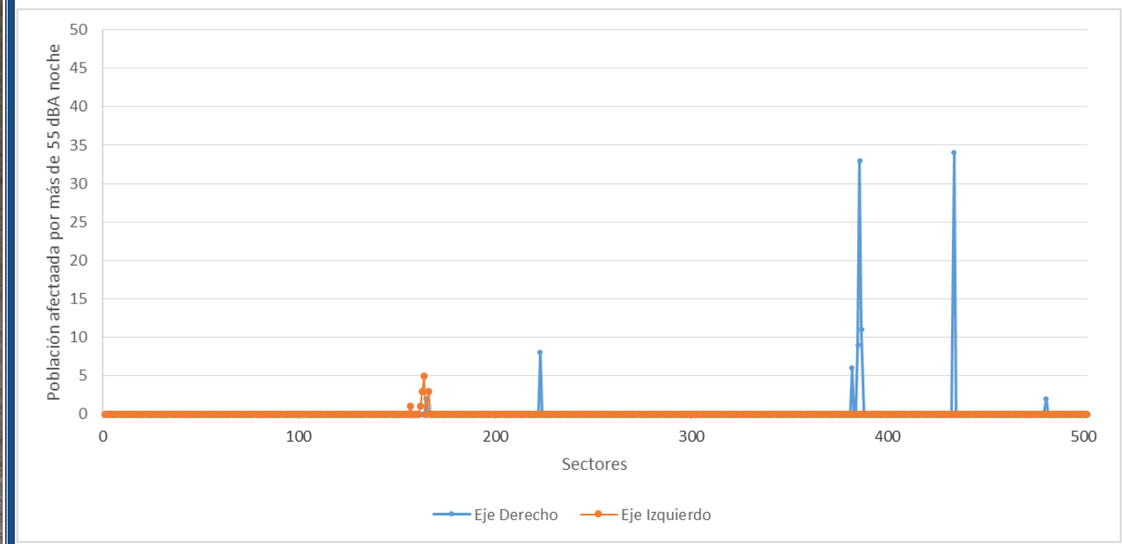
A continuación se muestran los sectores afectados (L_n> 55 dBA) para cada una de las carreteras objeto del Plan de Acción indicando el indicador SVRA noche para cada sector y la población afectada:

9.1.8.1.- ALMERÍA

A-92

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



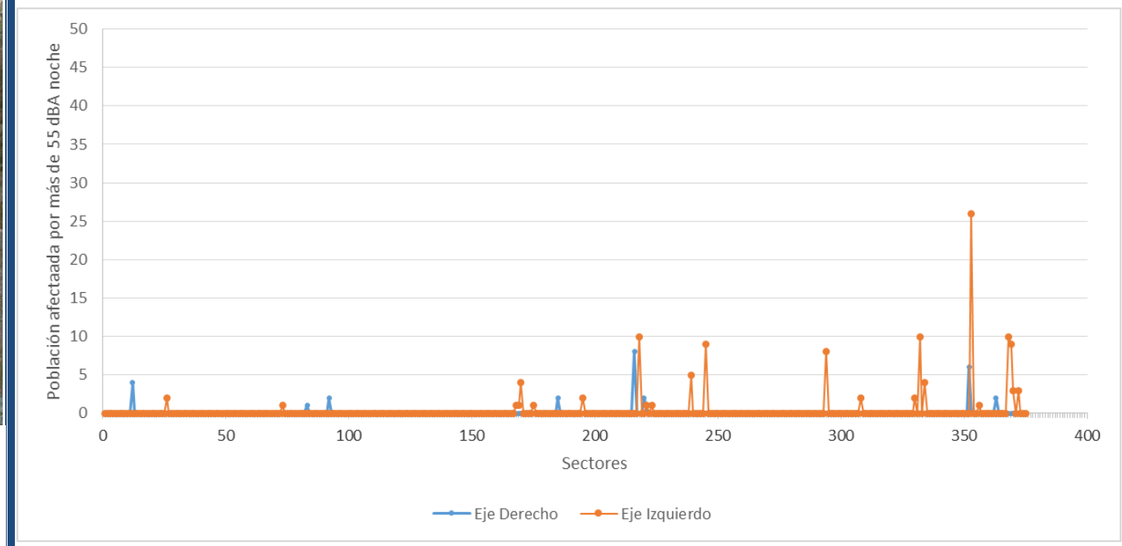
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
108	DER	108 DER A-92	59	33
21	DER	21 DER A-92	41	34
277	DER	277 DER A-92	17	8
107	DER	107 DER A-92	16	11
109	DER	109 DER A-92	11	9
112	DER	112 DER A-92	7	6
340	IZQ	340 IZQ A-92	5	5

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
341	IZQ	341 IZQ A-92	4	3
338	IZQ	338 IZQ A-92	4	3
348	IZQ	348 IZQ A-92	3	1
339	DER	339 DER A-92	2	2
41	DER	41 DER A-92	2	2
342	IZQ	342 IZQ A-92	1	1

A-92N

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



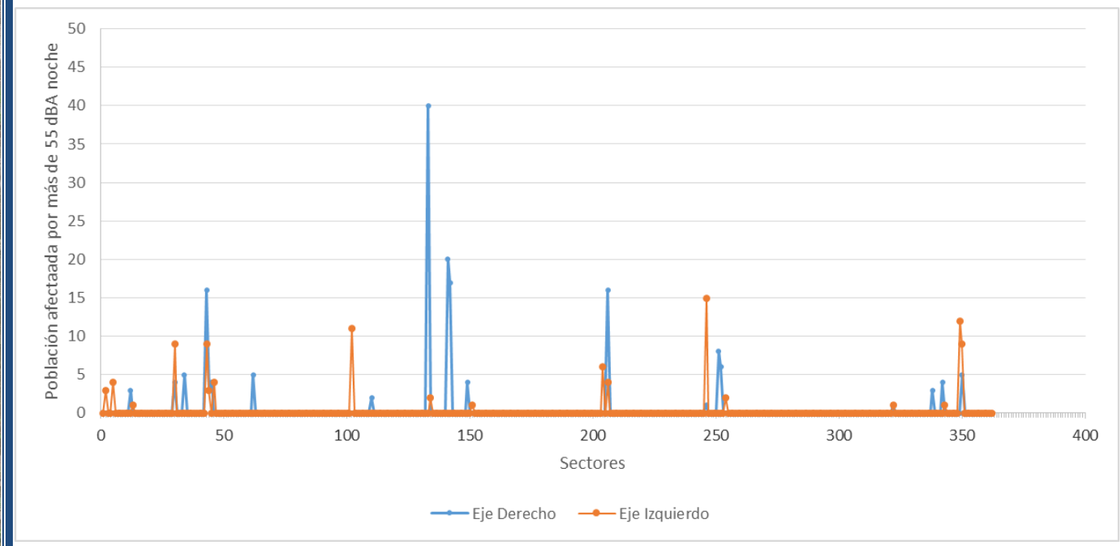
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
242	IZQ	242 IZQ A-92N	32	26
285	IZQ	285 IZQ A-92N	25	10
232	IZQ	232 IZQ A-92N	24	9
270	IZQ	270 IZQ A-92N	23	9
176	IZQ	176 IZQ A-92N	13	10
271	IZQ	271 IZQ A-92N	12	10
174	DER	174 DER A-92N	11	4
243	DER	243 DER A-92N	11	6
178	DER	178 DER A-92N	10	8
238	IZQ	238 IZQ A-92N	10	5
327	IZQ	327 IZQ A-92N	9	8
144	IZQ	144 IZQ A-92N	8	4
167	DER	167 DER A-92N	6	2
312	IZQ	312 IZQ A-92N	6	2
173	DER	173 DER A-92N	5	2
277	DER	277 DER A-92N	4	2

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
288	IZQ	288 IZQ A-92N	4	2
283	IZQ	283 IZQ A-92N	4	4
269	IZQ	269 IZQ A-92N	4	3
267	IZQ	267 IZQ A-92N	3	3
109	DER	109 DER A-92N	2	2
272	IZQ	272 IZQ A-92N	2	2
130	IZQ	130 IZQ A-92N	2	1
145	IZQ	145 IZQ A-92N	2	1
201	IZQ	201 IZQ A-92N	2	2
119	DER	119 DER A-92N	1	1
146	IZQ	146 IZQ A-92N	1	1
163	IZQ	163 IZQ A-92N	1	1
172	IZQ	172 IZQ A-92N	1	1
170	IZQ	170 IZQ A-92N	1	1
239	IZQ	239 IZQ A-92N	1	1

A-334

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

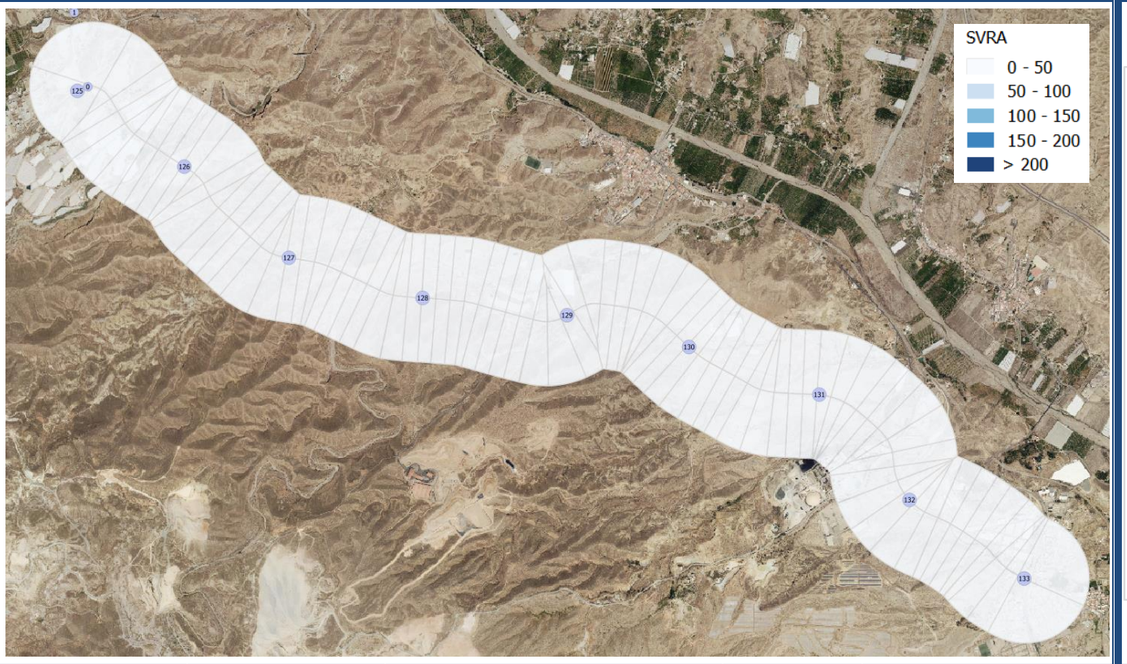


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
18	DER	18 DER A-334	68	40
305	IZQ	305 IZQ A-334	35	15
20	DER	20 DER A-334	30	20
349	DER	349 DER A-334	29	16
19	DER	19 DER A-334	25	17
216	DER	216 DER A-334	19	16
304	DER	304 DER A-334	18	5
313	DER	313 DER A-334	18	8
182	IZQ	182 IZQ A-334	16	12
172	DER	172 DER A-334	15	4
314	IZQ	314 IZQ A-334	14	9
45	IZQ	45 IZQ A-334	13	11
181	IZQ	181 IZQ A-334	13	9
347	DER	347 DER A-334	12	4
349	IZQ	349 IZQ A-334	12	9
312	DER	312 DER A-334	11	6
218	IZQ	218 IZQ A-334	11	6
181	DER	181 DER A-334	9	5
348	DER	348 DER A-334	8	3

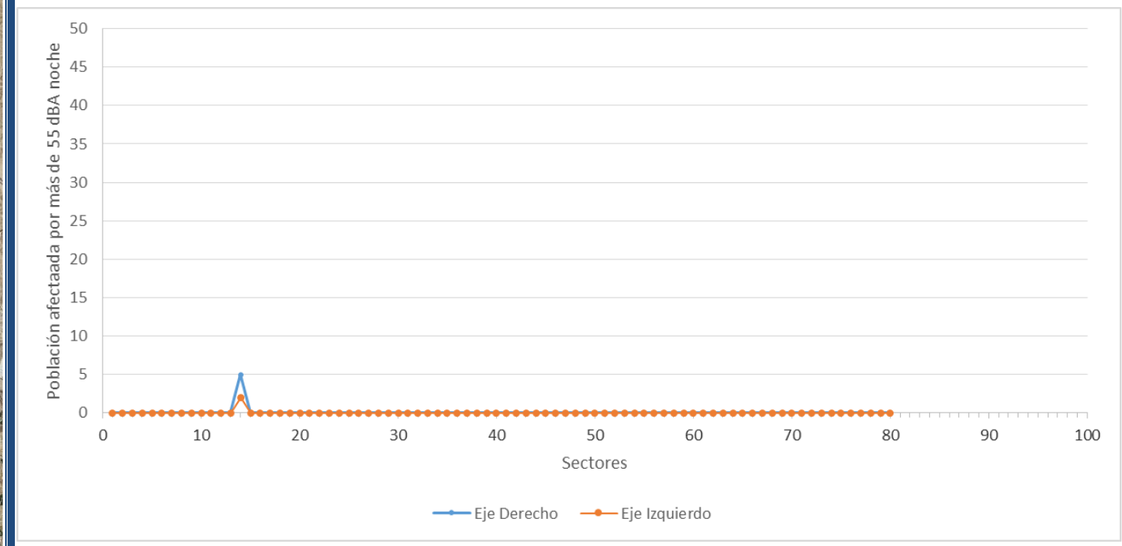
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
302	IZQ	302 IZQ A-334	8	4
314	DER	314 DER A-334	7	4
346	IZQ	346 IZQ A-334	7	4
216	IZQ	216 IZQ A-334	7	4
105	DER	105 DER A-334	6	5
50	DER	50 DER A-334	5	4
25	DER	25 DER A-334	4	3
36	DER	36 DER A-334	4	2
305	DER	305 DER A-334	4	1
177	DER	177 DER A-334	4	3
348	IZQ	348 IZQ A-334	4	3
350	IZQ	350 IZQ A-334	3	3
310	IZQ	310 IZQ A-334	3	2
17	IZQ	17 IZQ A-334	2	2
48	IZQ	48 IZQ A-334	2	1
153	DER	153 DER A-334	1	1
5	IZQ	5 IZQ A-334	1	1
153	IZQ	153 IZQ A-334	1	1
171	IZQ	171 IZQ A-334	1	1

A-348

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

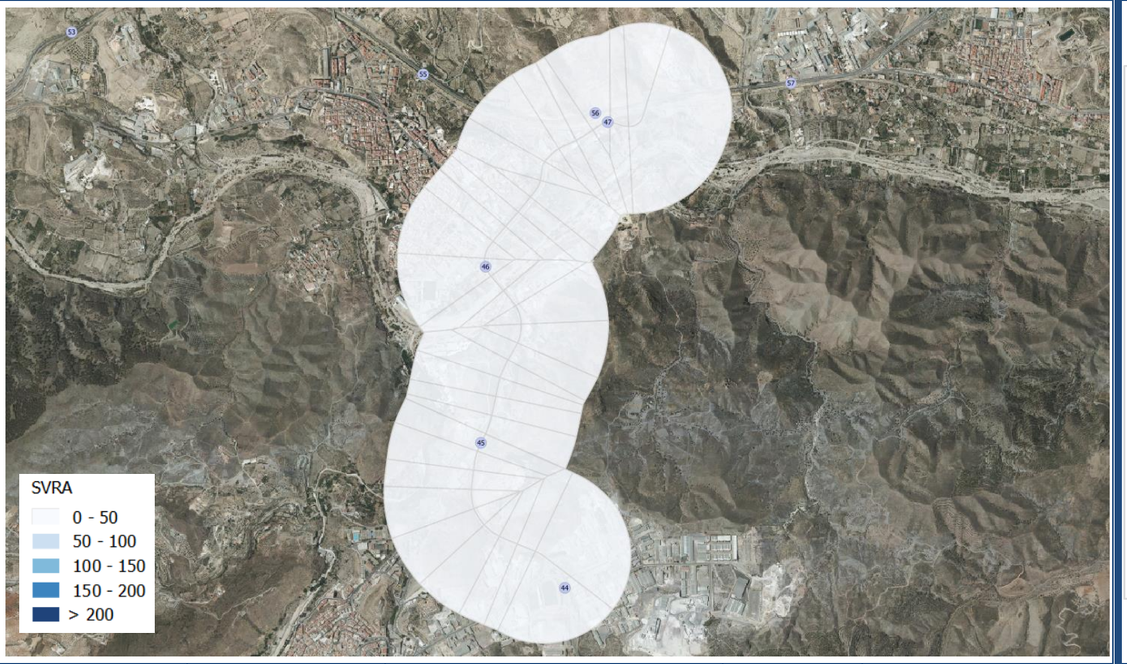


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
77	DER	77 DER A-348	10	5

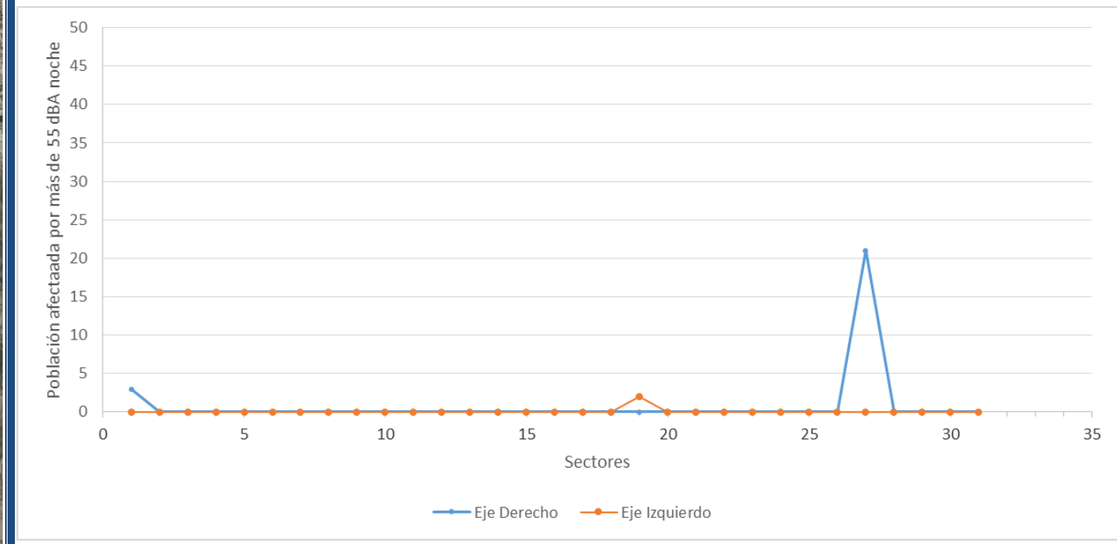
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
77	IZQ	77 IZQ A-348	4	2

A-349

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



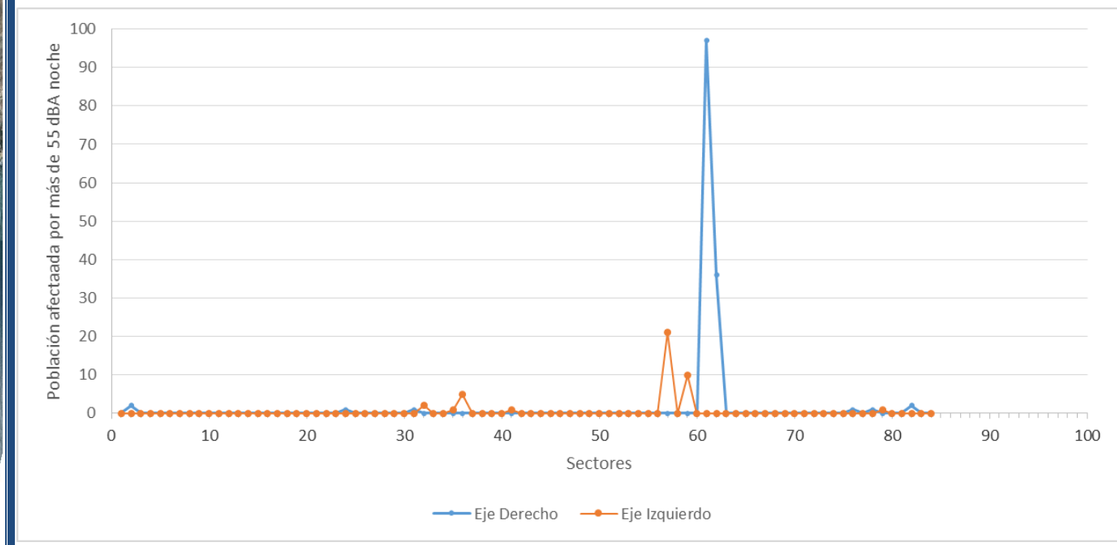
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
25	DER	25 DER A-349	31	21
26	DER	26 DER A-349	4	3

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
15	IZQ	15 IZQ A-349	2	2

A-352

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



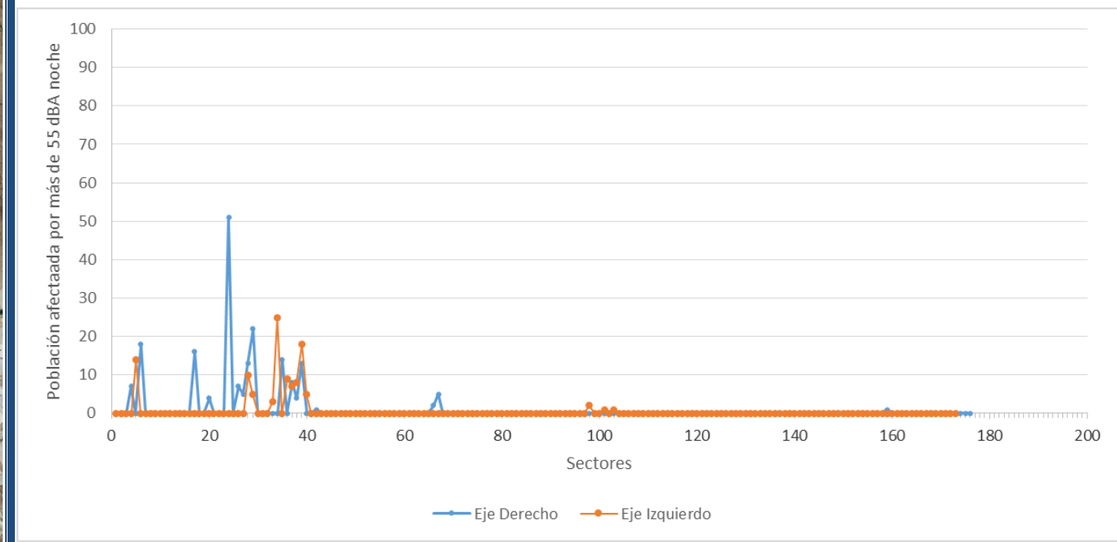
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
26	DER	26 DER A-352	118	97
25	DER	25 DER A-352	44	36
31	IZQ	31 IZQ A-352	23	21
28	IZQ	28 IZQ A-352	10	10
55	IZQ	55 IZQ A-352	9	5
57	IZQ	57 IZQ A-352	4	1
5	DER	5 DER A-352	3	2
2	DER	2 DER A-352	3	2

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
6	IZQ	6 IZQ A-352	3	1
61	DER	61 DER A-352	2	1
7	DER	7 DER A-352	2	1
60	IZQ	60 IZQ A-352	2	2
43	IZQ	43 IZQ A-352	2	1
62	DER	62 DER A-352	1	1
9	DER	9 DER A-352	1	1

A-358

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

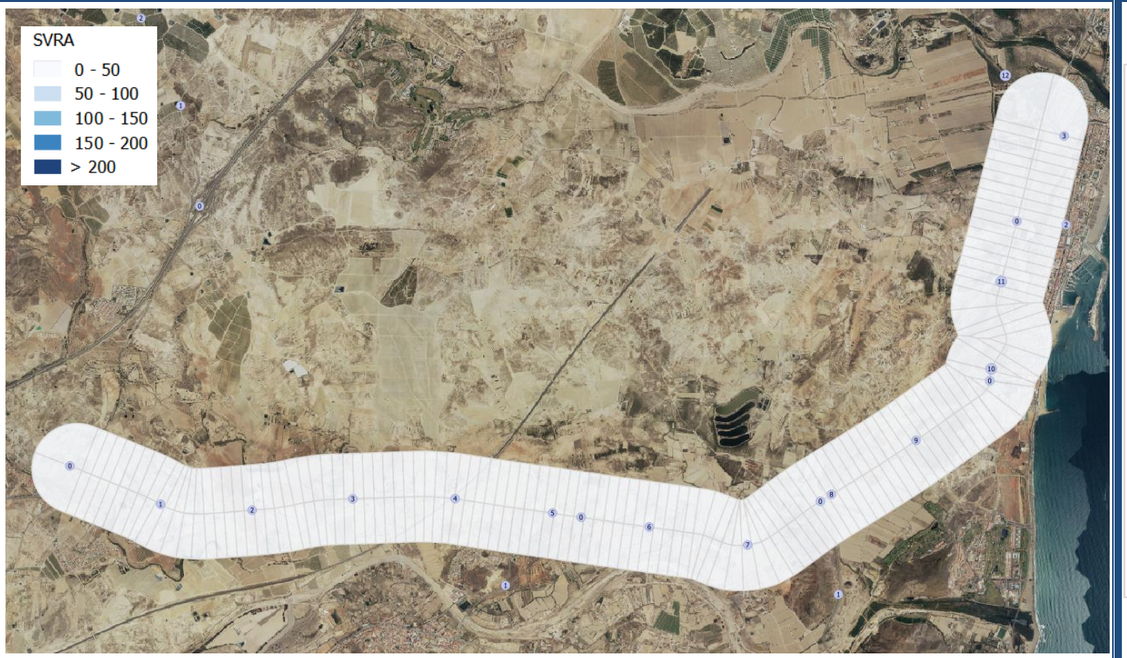


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
145	DER	145 DER A-358	62	51
130	DER	130 DER A-358	45	22
139	IZQ	139 IZQ A-358	39	25
133	IZQ	133 IZQ A-358	39	18
131	DER	131 DER A-358	29	13
138	DER	138 DER A-358	25	14
133	DER	133 DER A-358	23	13
136	DER	136 DER A-358	22	18
153	DER	153 DER A-358	21	16
131	IZQ	131 IZQ A-358	21	10
100	DER	100 DER A-358	20	5
144	IZQ	144 IZQ A-358	17	14
137	IZQ	137 IZQ A-358	13	9
135	DER	135 DER A-358	12	8
130	IZQ	130 IZQ A-358	11	5

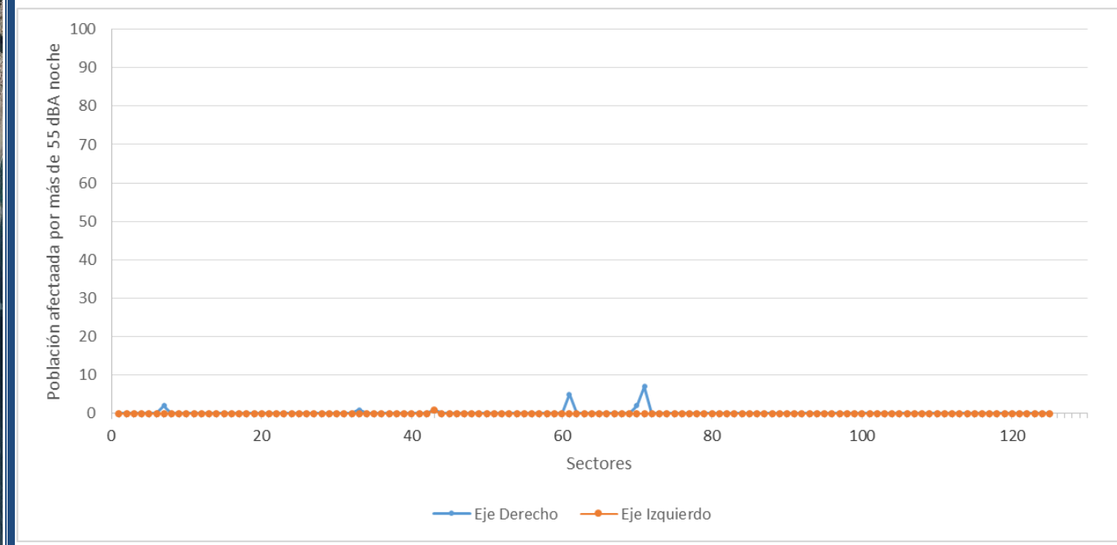
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
134	IZQ	134 IZQ A-358	11	8
151	DER	151 DER A-358	10	7
132	IZQ	132 IZQ A-358	9	5
142	DER	142 DER A-358	8	7
135	IZQ	135 IZQ A-358	8	7
141	DER	141 DER A-358	7	5
134	DER	134 DER A-358	6	4
149	DER	149 DER A-358	4	4
87	DER	87 DER A-358	4	2
140	IZQ	140 IZQ A-358	4	3
61	IZQ	61 IZQ A-358	3	2
125	DER	125 DER A-358	2	1
125	DER	125 DER A-358	2	1
57	IZQ	57 IZQ A-358	1	1
55	IZQ	55 IZQ A-358	1	1

A-370

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

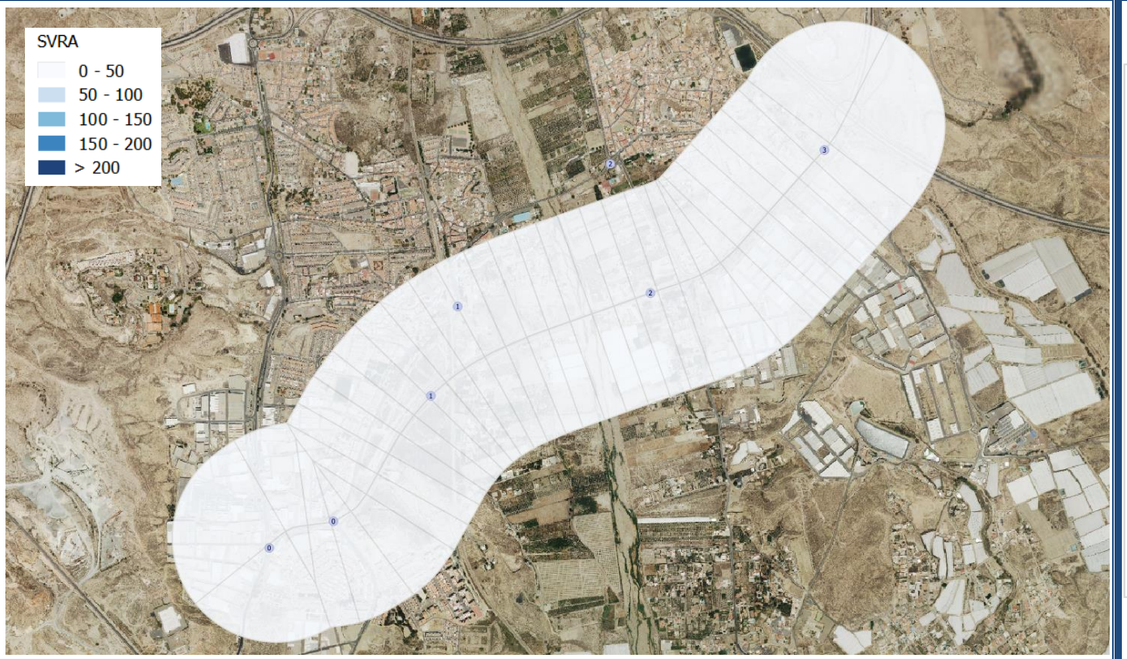


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
20	DER	20 DER A-370	12	7
31	DER	31 DER A-370	9	5
32	DER	32 DER A-370	4	2
52	DER	52 DER A-370	3	1

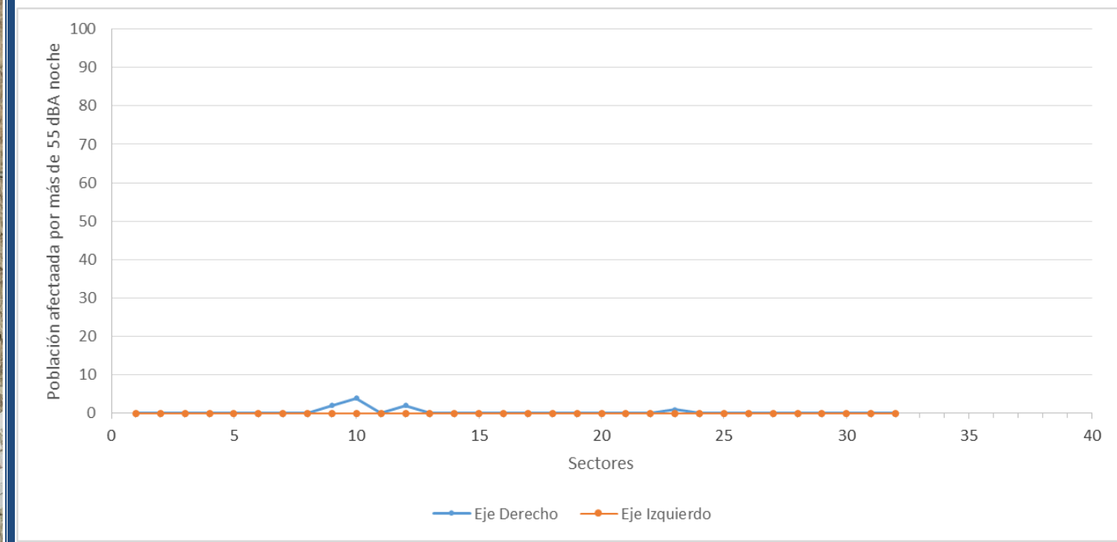
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
21	DER	21 DER A-370	3	2
63	DER	63 DER A-370	2	1
52	IZQ	52 IZQ A-370	2	1

A-1000

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



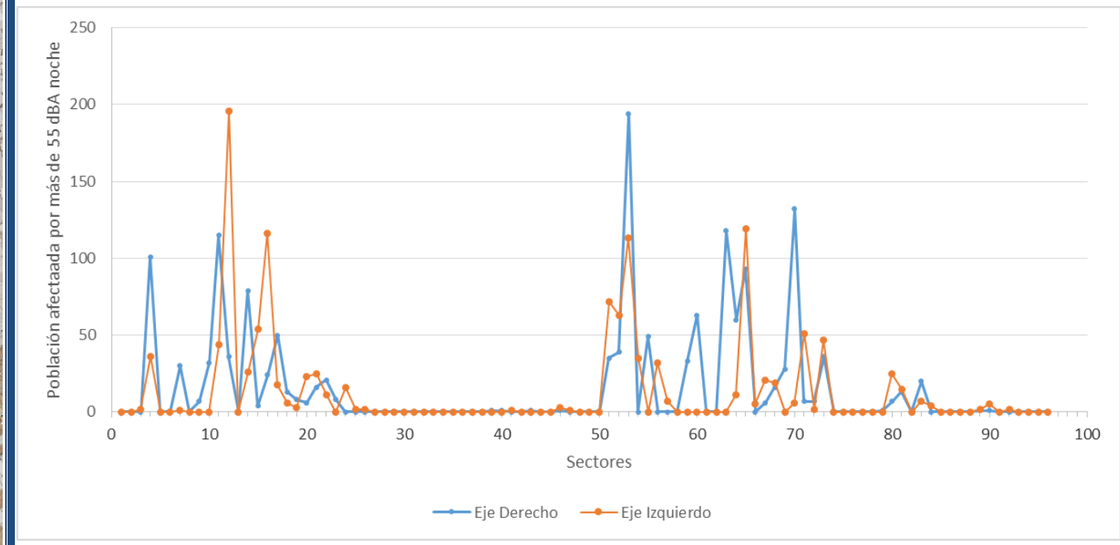
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
2	DER	2 DER A-1000	13	4
3	DER	3 DER A-1000	3	2

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
15	DER	15 DER A-1000	3	2
18	DER	18 DER A-1000	2	1

A-1050

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
92	IZQ	92 IZQ A-1050	414	116
29	DER	29 DER A-1050	377	118
95	DER	95 DER A-1050	251	101
94	DER	94 DER A-1050	241	79
21	IZQ	21 IZQ A-1050	238	196
22	DER	22 DER A-1050	235	194
26	IZQ	26 IZQ A-1050	184	119
91	DER	91 DER A-1050	180	50
93	IZQ	93 IZQ A-1050	159	54
37	DER	37 DER A-1050	156	132
32	DER	32 DER A-1050	138	63
27	DER	27 DER A-1050	136	115
22	IZQ	22 IZQ A-1050	117	113
24	IZQ	24 IZQ A-1050	110	72
26	DER	26 DER A-1050	109	93
94	IZQ	94 IZQ A-1050	90	26

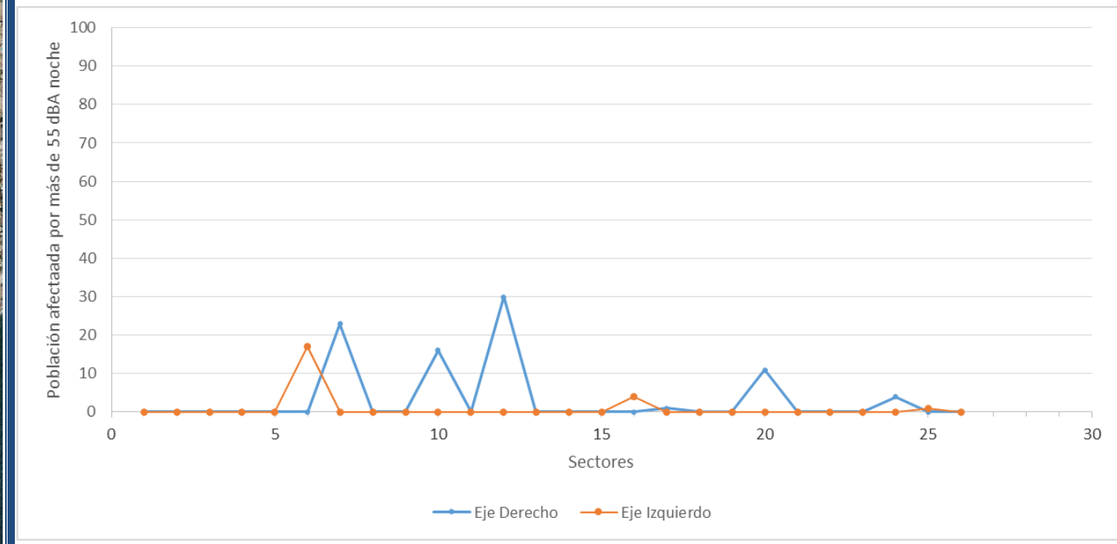
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
90	DER	90 DER A-1050	34	13
40	IZQ	40 IZQ A-1050	31	19
15	DER	15 DER A-1050	30	20
84	DER	84 DER A-1050	25	8
42	IZQ	42 IZQ A-1050	22	15
40	DER	40 DER A-1050	20	16
42	DER	42 DER A-1050	20	13
90	IZQ	90 IZQ A-1050	19	6
83	IZQ	83 IZQ A-1050	18	16
93	DER	93 DER A-1050	15	4
28	IZQ	28 IZQ A-1050	14	11
35	DER	35 DER A-1050	12	7
43	DER	43 DER A-1050	12	7
89	DER	89 DER A-1050	11	8
41	DER	41 DER A-1050	11	6
15	IZQ	15 IZQ A-1050	11	7

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
95	IZQ	95 IZQ A-1050	89	36	88	DER	88 DER A-1050	10	6
34	IZQ	34 IZQ A-1050	85	47	89	IZQ	89 IZQ A-1050	10	3
86	IZQ	86 IZQ A-1050	80	25	25	IZQ	25 IZQ A-1050	9	5
92	DER	92 DER A-1050	79	24	45	DER	45 DER A-1050	8	7
88	IZQ	88 IZQ A-1050	79	23	36	DER	36 DER A-1050	8	7
23	IZQ	23 IZQ A-1050	78	63	17	IZQ	17 IZQ A-1050	8	7
21	DER	21 DER A-1050	71	36	58	IZQ	58 IZQ A-1050	7	3
28	DER	28 DER A-1050	71	60	37	IZQ	37 IZQ A-1050	7	6
85	DER	85 DER A-1050	65	21	7	IZQ	7 IZQ A-1050	6	5
36	IZQ	36 IZQ A-1050	64	51	14	IZQ	14 IZQ A-1050	5	4
87	DER	87 DER A-1050	61	30	82	IZQ	82 IZQ A-1050	4	2
19	DER	19 DER A-1050	59	49	81	IZQ	81 IZQ A-1050	4	2
34	DER	34 DER A-1050	56	36	35	IZQ	35 IZQ A-1050	4	2
27	IZQ	27 IZQ A-1050	54	44	7	DER	7 DER A-1050	2	1
91	IZQ	91 IZQ A-1050	53	18	79	IZQ	79 IZQ A-1050	2	2
23	DER	23 DER A-1050	50	39	57	IZQ	57 IZQ A-1050	2	1
33	DER	33 DER A-1050	48	33	8	IZQ	8 IZQ A-1050	2	2
38	DER	38 DER A-1050	47	28	5	IZQ	5 IZQ A-1050	2	2
39	DER	39 DER A-1050	46	32	66	DER	66 DER A-1050	1	1
24	DER	24 DER A-1050	46	35	65	DER	65 DER A-1050	1	1
43	IZQ	43 IZQ A-1050	45	25	61	DER	61 DER A-1050	1	1
86	DER	86 DER A-1050	43	16	58	DER	58 DER A-1050	1	1
18	IZQ	18 IZQ A-1050	42	32	44	DER	44 DER A-1050	1	1
41	IZQ	41 IZQ A-1050	41	21	8	DER	8 DER A-1050	1	1
20	IZQ	20 IZQ A-1050	38	35	87	IZQ	87 IZQ A-1050	1	1
85	IZQ	85 IZQ A-1050	35	11	64	IZQ	64 IZQ A-1050	1	1

A-1051 R1

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



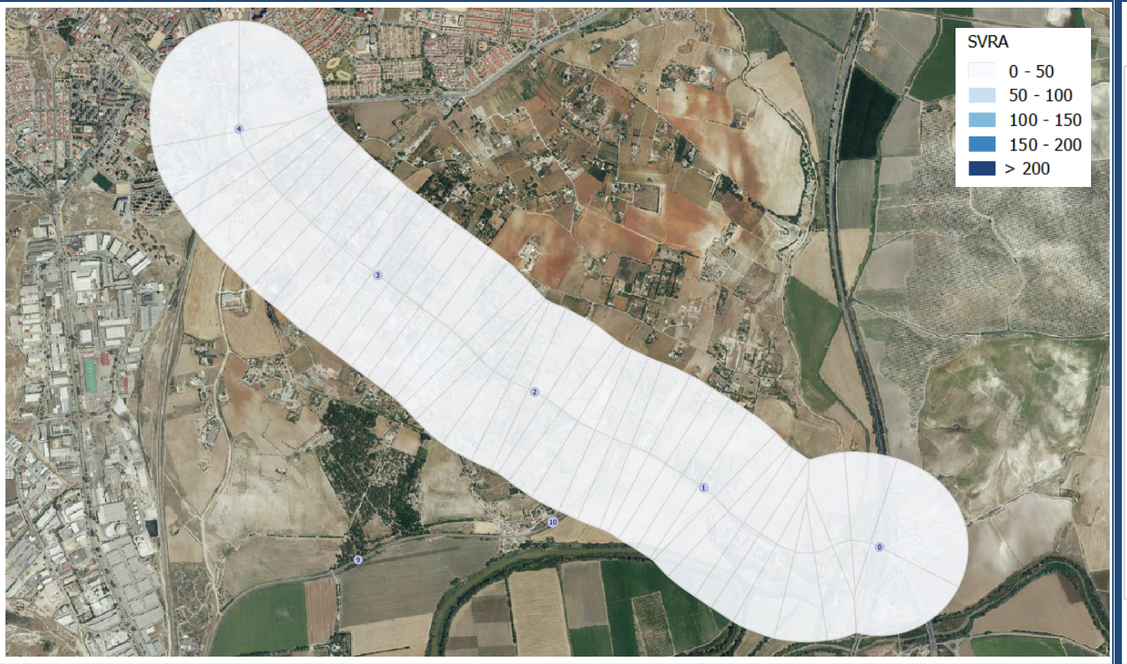
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
22	DER	22 DER A-1051	89	23
19	DER	19 DER A-1051	30	30
25	IZQ	25 IZQ A-1051	30	17
21	DER	21 DER A-1051	24	16
9	DER	9 DER A-1051	11	11

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
3	DER	3 DER A-1051	5	4
14	IZQ	14 IZQ A-1051	4	4
2	IZQ	2 IZQ A-1051	3	1
13	DER	13 DER A-1051	2	1

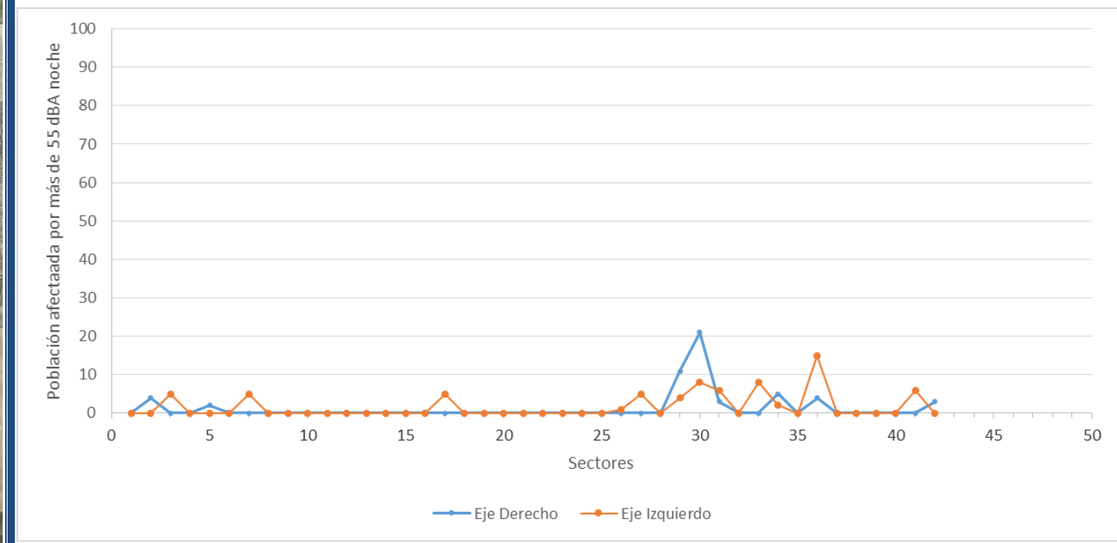
9.1.8.2.- CÁDIZ

A-2004

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



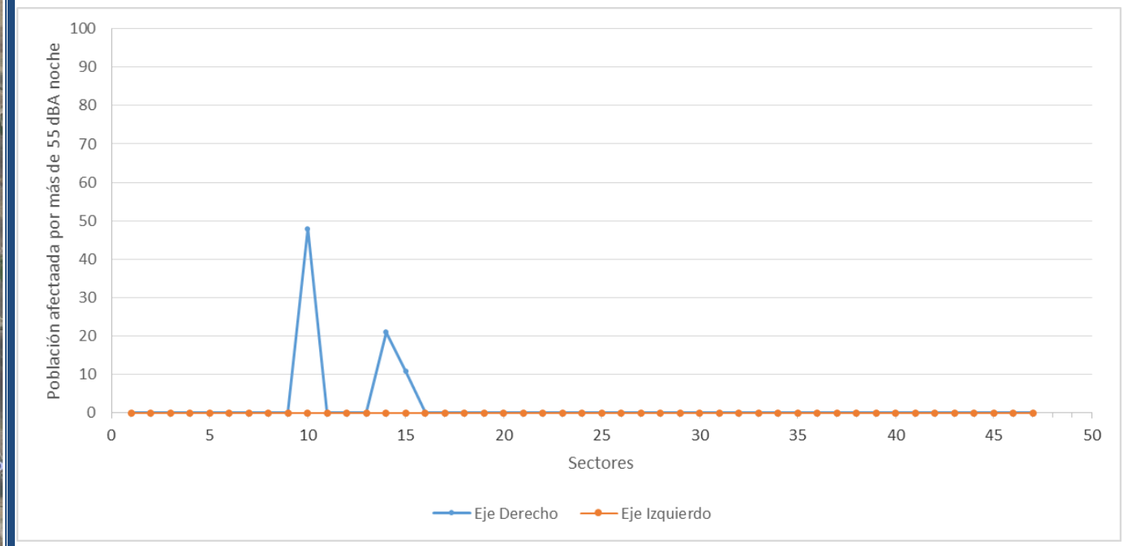
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
17	DER	17 DER A-2004	25	21
39	IZQ	39 IZQ A-2004	25	15
16	IZQ	16 IZQ A-2004	16	6
18	DER	18 DER A-2004	12	11
17	IZQ	17 IZQ A-2004	10	8
32	IZQ	32 IZQ A-2004	10	8
41	DER	41 DER A-2004	9	4
33	IZQ	33 IZQ A-2004	9	6
21	IZQ	21 IZQ A-2004	8	5
16	DER	16 DER A-2004	6	3

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
39	DER	39 DER A-2004	6	4
18	IZQ	18 IZQ A-2004	6	4
31	DER	31 DER A-2004	5	5
40	DER	40 DER A-2004	5	3
30	IZQ	30 IZQ A-2004	5	5
8	IZQ	8 IZQ A-2004	5	5
9	IZQ	9 IZQ A-2004	5	5
19	DER	19 DER A-2004	2	2
31	IZQ	31 IZQ A-2004	2	2
22	IZQ	22 IZQ A-2004	1	1

A-2075

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

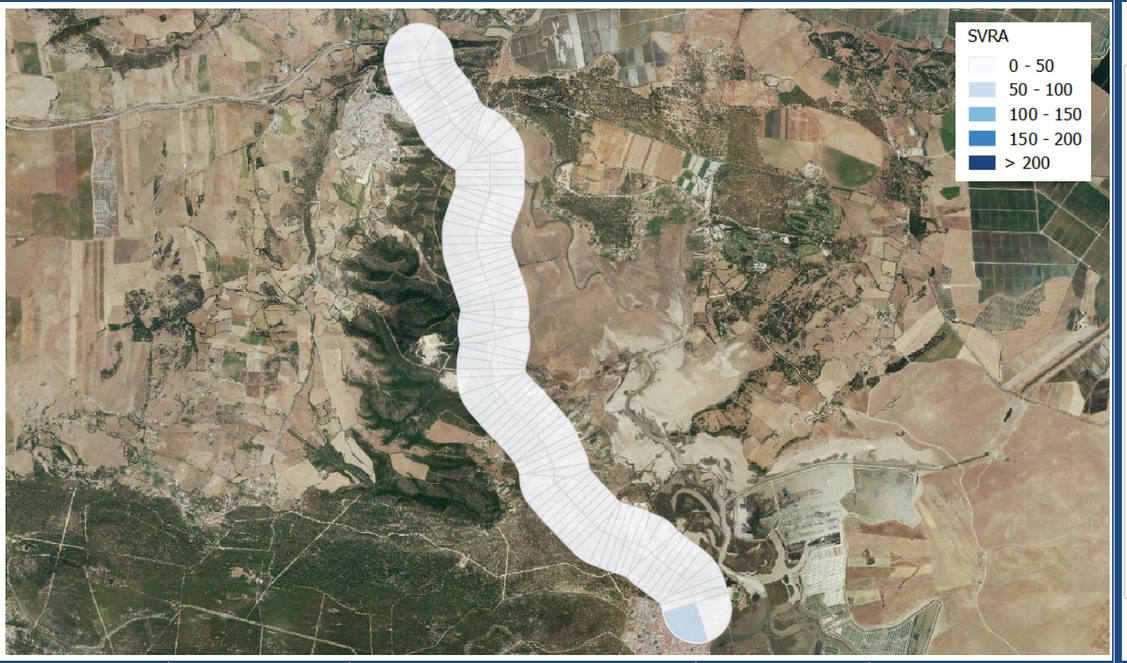


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
46	DER	46 DER A-2075	48	48
41	DER	41 DER A-2075	31	21

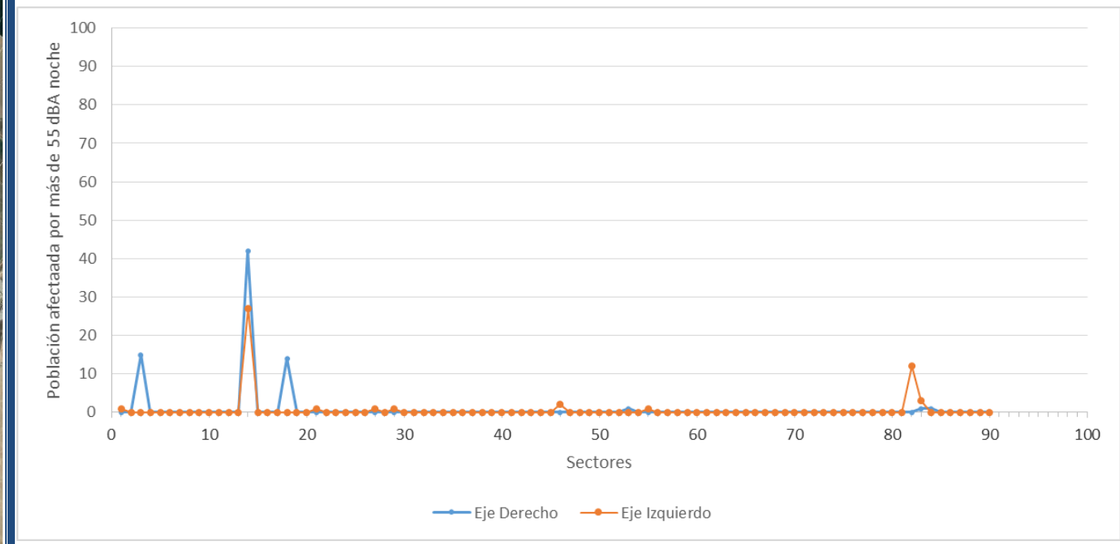
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
40	DER	40 DER A-2075	16	11

A-314

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



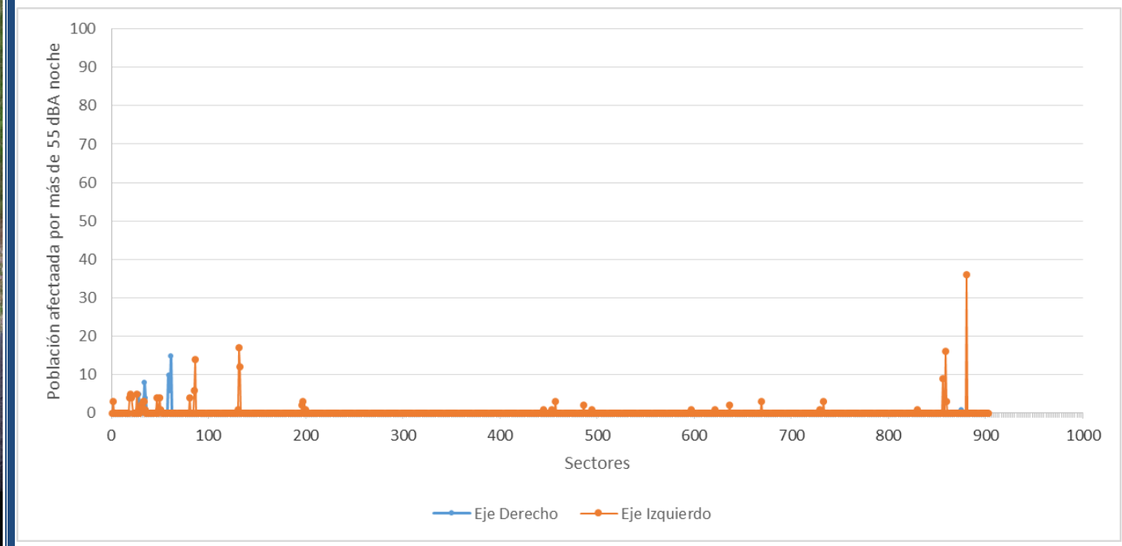
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
89	DER	89 DER A-314	55	42
89	IZQ	89 IZQ A-314	33	27
8	DER	8 DER A-314	25	15
84	DER	84 DER A-314	14	14
10	IZQ	10 IZQ A-314	14	12
9	IZQ	9 IZQ A-314	5	3
51	IZQ	51 IZQ A-314	4	2
80	IZQ	80 IZQ A-314	2	1

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
43	DER	43 DER A-314	1	1
9	DER	9 DER A-314	1	1
7	DER	7 DER A-314	1	1
60	IZQ	60 IZQ A-314	1	1
68	IZQ	68 IZQ A-314	1	1
66	IZQ	66 IZQ A-314	1	1
41	IZQ	41 IZQ A-314	1	1

A-381

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
806	IZQ	806 IZQ A-381	45	14
1	IZQ	1 IZQ A-381	45	36
26	IZQ	26 IZQ A-381	29	9
23	IZQ	23 IZQ A-381	23	16
839	DER	839 DER A-381	21	8
801	IZQ	801 IZQ A-381	21	17
861	DER	861 DER A-381	19	6
860	DER	860 DER A-381	18	15
800	IZQ	800 IZQ A-381	18	12
862	DER	862 DER A-381	12	10
807	IZQ	807 IZQ A-381	12	6
840	DER	840 DER A-381	10	3
694	IZQ	694 IZQ A-381	9	2
840	IZQ	840 IZQ A-381	8	3
693	IZQ	693 IZQ A-381	8	3
468	IZQ	468 IZQ A-381	8	3

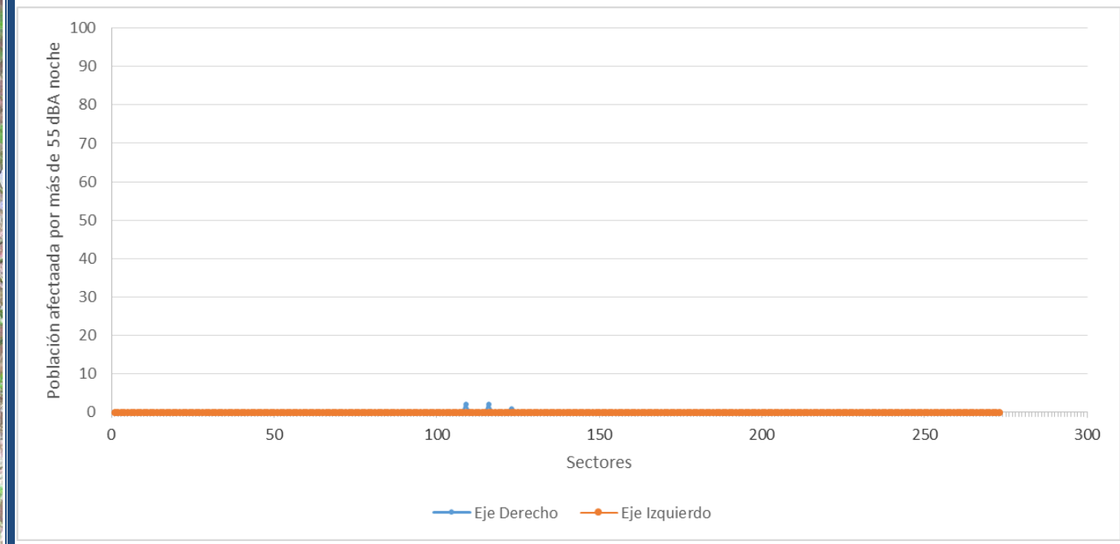
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
855	IZQ	855 IZQ A-381	4	4
853	IZQ	853 IZQ A-381	4	4
875	IZQ	875 IZQ A-381	4	4
400	IZQ	400 IZQ A-381	4	2
249	IZQ	249 IZQ A-381	4	2
22	IZQ	22 IZQ A-381	4	3
841	DER	841 DER A-381	3	1
6	DER	6 DER A-381	3	1
843	IZQ	843 IZQ A-381	3	1
841	IZQ	841 IZQ A-381	3	1
838	IZQ	838 IZQ A-381	3	1
155	IZQ	155 IZQ A-381	3	1
843	DER	843 DER A-381	2	2
845	IZQ	845 IZQ A-381	2	1
842	IZQ	842 IZQ A-381	2	2
872	IZQ	872 IZQ A-381	2	1

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
845	DER	845 DER A-381	7	5	690	IZQ	690 IZQ A-381	2	1
838	DER	838 DER A-381	7	4	844	DER	844 DER A-381	1	1
871	IZQ	871 IZQ A-381	7	4	837	DER	837 DER A-381	1	1
854	IZQ	854 IZQ A-381	6	5	870	IZQ	870 IZQ A-381	1	1
839	IZQ	839 IZQ A-381	6	3	802	IZQ	802 IZQ A-381	1	1
847	IZQ	847 IZQ A-381	5	5	691	IZQ	691 IZQ A-381	1	1
811	IZQ	811 IZQ A-381	5	4	480	IZQ	480 IZQ A-381	1	1
391	IZQ	391 IZQ A-381	5	1	472	IZQ	472 IZQ A-381	1	1
179	IZQ	179 IZQ A-381	5	3	365	IZQ	365 IZQ A-381	1	1
131	IZQ	131 IZQ A-381	5	3	264	IZQ	264 IZQ A-381	1	1
873	IZQ	873 IZQ A-381	4	3	52	IZQ	52 IZQ A-381	1	1

A-382

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



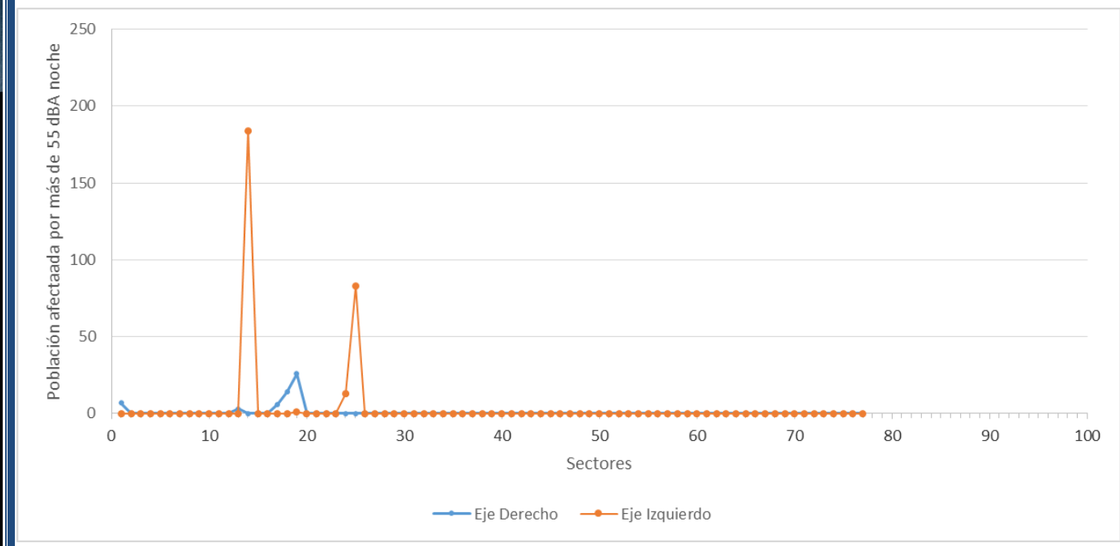
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
26	DER	26 DER A-382	3	2
18	DER	18 DER A-382	2	2

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
11	DER	11 DER A-382	2	1

A-383

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



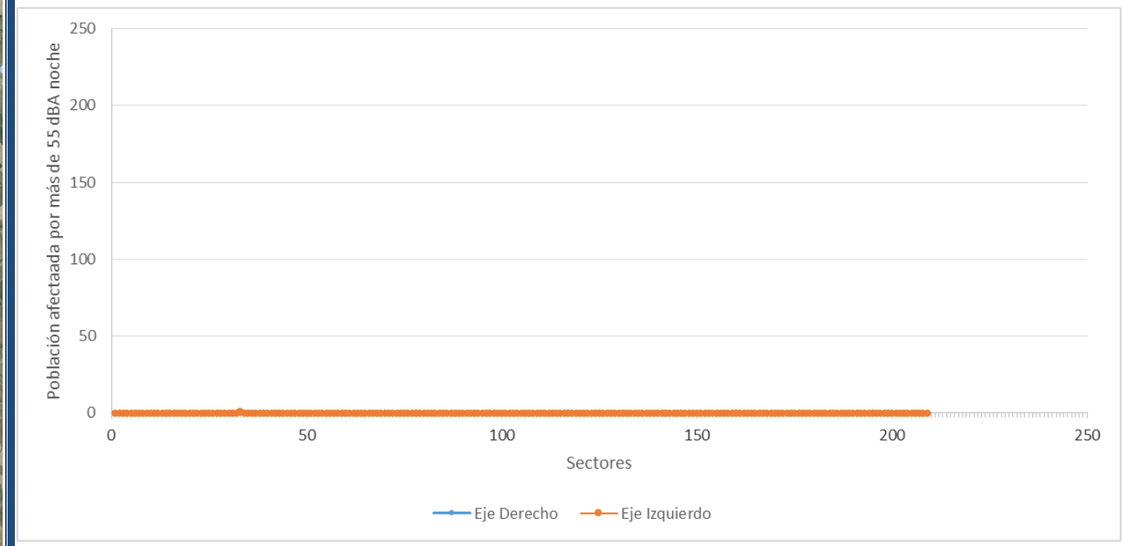
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
73	IZQ	73 IZQ A-383	271	184
60	IZQ	60 IZQ A-383	148	83
68	DER	68 DER A-383	26	26
69	DER	69 DER A-383	22	14
62	IZQ	62 IZQ A-383	19	13

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
61	DER	61 DER A-383	10	7
70	DER	70 DER A-383	8	6
67	DER	67 DER A-383	5	3
68	IZQ	68 IZQ A-383	1	1

A-384

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



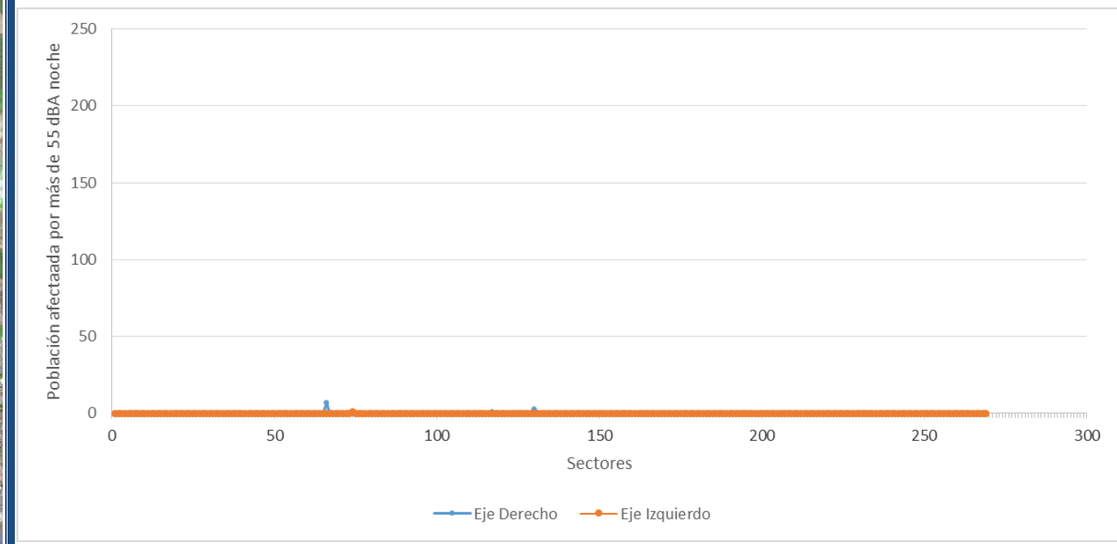
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
22	IZQ	22 IZQ A-384	3	1

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN

A-480

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



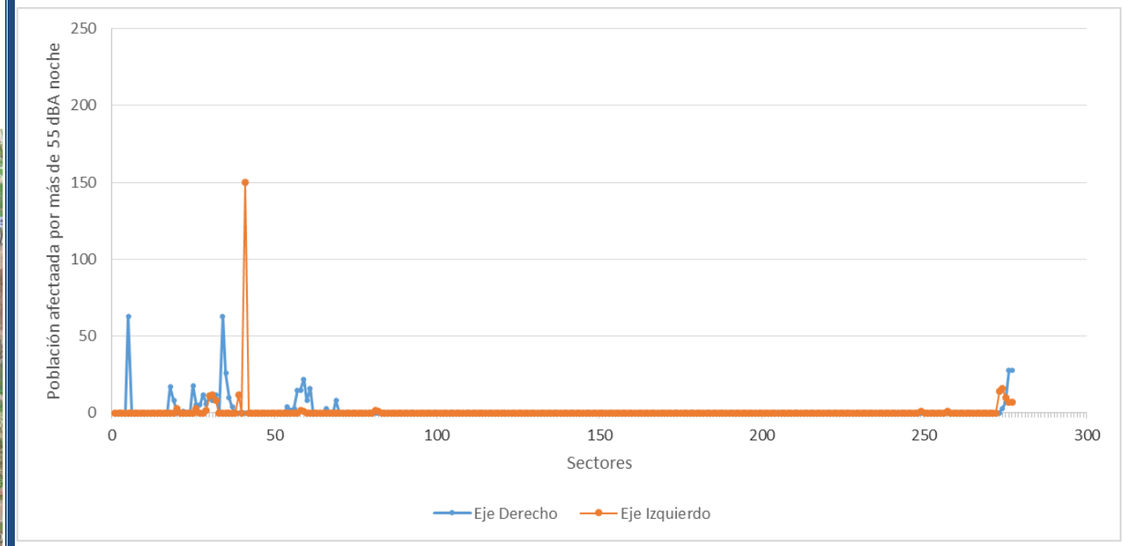
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
216	DER	216 DER A-480	8	7
173	DER	173 DER A-480	4	3

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
171	DER	171 DER A-480	1	1
195	IZQ	195 IZQ A-480	1	1

A-491

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
266	IZQ	266 IZQ A-491	204	150
273	DER	273 DER A-491	93	63
274	DER	274 DER A-491	92	63
0	DER	0 DER A-491	41	28
0	DER	0 DER A-491	41	28
272	DER	272 DER A-491	38	26
244	DER	244 DER A-491	37	18
235	DER	235 DER A-491	31	17
247	DER	247 DER A-491	30	22
245	DER	245 DER A-491	28	16
238	IZQ	238 IZQ A-491	28	11
268	IZQ	268 IZQ A-491	26	12
249	DER	249 DER A-491	25	15
236	DER	236 DER A-491	24	12
237	IZQ	237 IZQ A-491	20	12
241	DER	241 DER A-491	19	12

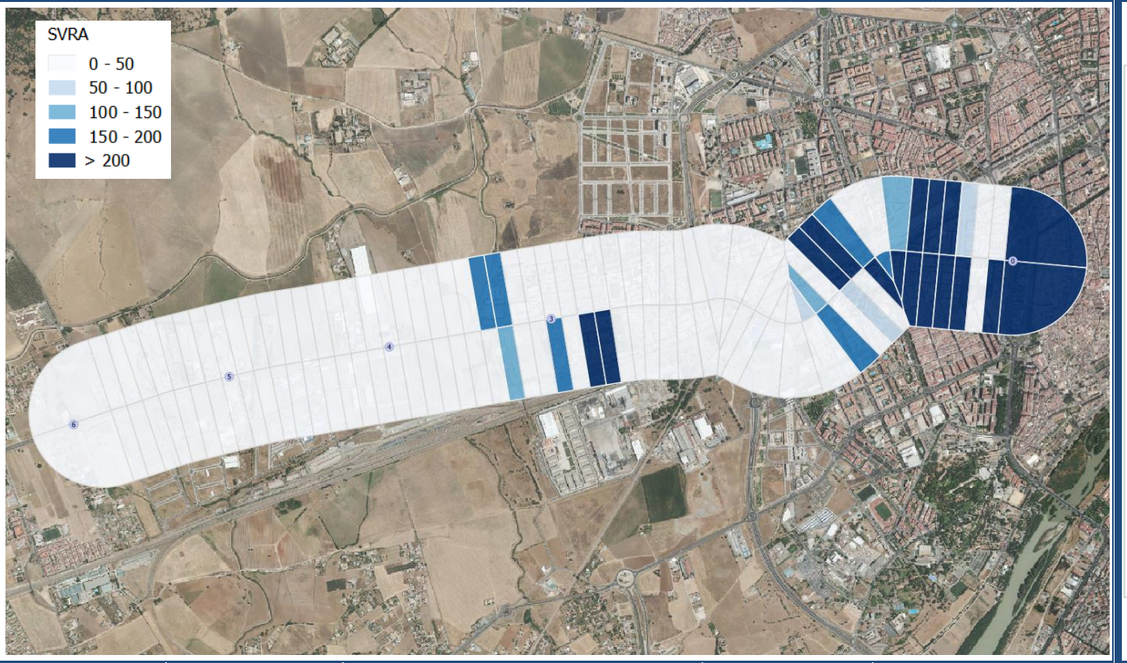
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
236	IZQ	236 IZQ A-491	13	8
271	DER	271 DER A-491	12	10
1	IZQ	1 IZQ A-491	12	10
221	DER	221 DER A-491	10	8
1	DER	1 DER A-491	10	7
0	IZQ	0 IZQ A-491	8	7
0	IZQ	0 IZQ A-491	8	7
270	DER	270 DER A-491	6	4
251	DER	251 DER A-491	6	2
243	DER	243 DER A-491	5	5
242	DER	242 DER A-491	5	5
2	DER	2 DER A-491	5	3
250	DER	250 DER A-491	4	3
224	DER	224 DER A-491	4	3
233	IZQ	233 IZQ A-491	4	3
243	IZQ	243 IZQ A-491	4	3

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
2	IZQ	2 IZQ A-491	19	16	239	IZQ	239 IZQ A-491	4	2
238	DER	238 DER A-491	17	10	248	IZQ	248 IZQ A-491	2	2
3	IZQ	3 IZQ A-491	17	14	208	IZQ	208 IZQ A-491	2	2
237	DER	237 DER A-491	15	8	231	DER	231 DER A-491	1	1
252	DER	252 DER A-491	15	4	247	IZQ	247 IZQ A-491	1	1
248	DER	248 DER A-491	15	15	207	IZQ	207 IZQ A-491	1	1
234	DER	234 DER A-491	14	8	29	IZQ	29 IZQ A-491	1	1
246	DER	246 DER A-491	14	8	20	IZQ	20 IZQ A-491	1	1
239	DER	239 DER A-491	13	6					

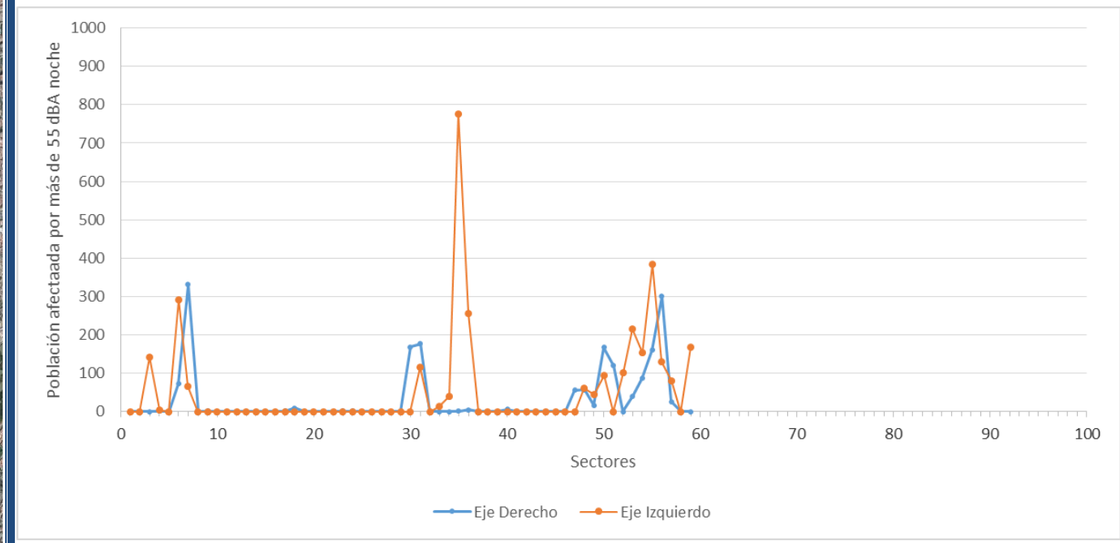
9.1.8.3.- CÓRDOBA

A-431

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
5	IZQ	5 IZQ A-431	1490	385
4	DER	4 DER A-431	1166	301
0	DER	0 DER A-431	1056	331
28	IZQ	28 IZQ A-431	943	777
9	IZQ	9 IZQ A-431	765	291
7	IZQ	7 IZQ A-431	711	215
6	IZQ	6 IZQ A-431	592	153
5	DER	5 DER A-431	571	160
1	IZQ	1 IZQ A-431	540	169
4	IZQ	4 IZQ A-431	503	130
11	DER	11 DER A-431	410	168
27	IZQ	27 IZQ A-431	312	257
6	DER	6 DER A-431	277	87

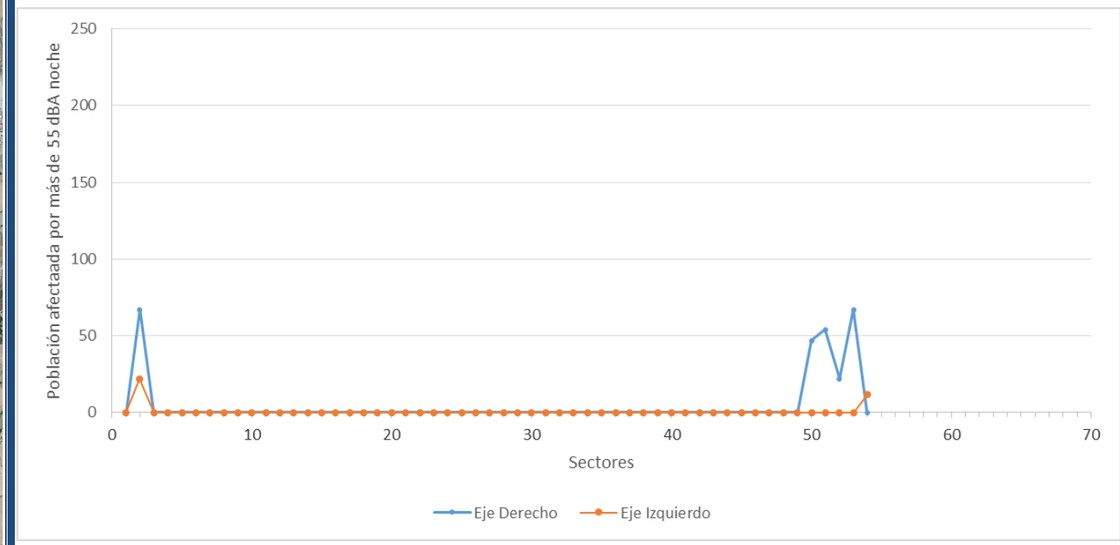
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
30	IZQ	30 IZQ A-431	166	142
33	IZQ	33 IZQ A-431	141	116
7	DER	7 DER A-431	131	41
13	DER	13 DER A-431	128	57
11	IZQ	11 IZQ A-431	100	94
14	DER	14 DER A-431	84	56
3	DER	3 DER A-431	60	26
12	IZQ	12 IZQ A-431	50	44
29	IZQ	29 IZQ A-431	49	41
12	DER	12 DER A-431	39	17
31	IZQ	31 IZQ A-431	15	15
50	DER	50 DER A-431	12	10
22	DER	22 DER A-431	9	6

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
3	IZQ	3 IZQ A-431	263	80	41	DER	41 DER A-431	6	2
10	DER	10 DER A-431	242	120	27	DER	27 DER A-431	5	5
0	IZQ	0 IZQ A-431	214	67	23	IZQ	23 IZQ A-431	4	4
8	IZQ	8 IZQ A-431	195	101	52	DER	52 DER A-431	3	2
9	DER	9 DER A-431	192	73	51	DER	51 DER A-431	2	2
33	DER	33 DER A-431	189	177	55	DER	55 DER A-431	2	2
13	IZQ	13 IZQ A-431	187	62	23	DER	23 DER A-431	1	1
34	DER	34 DER A-431	169	169	28	DER	28 DER A-431	1	1

A-3050

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
47	DER	47 DER A-3050	99	67
49	DER	49 DER A-3050	81	67
51	DER	51 DER A-3050	66	54
52	DER	52 DER A-3050	57	47

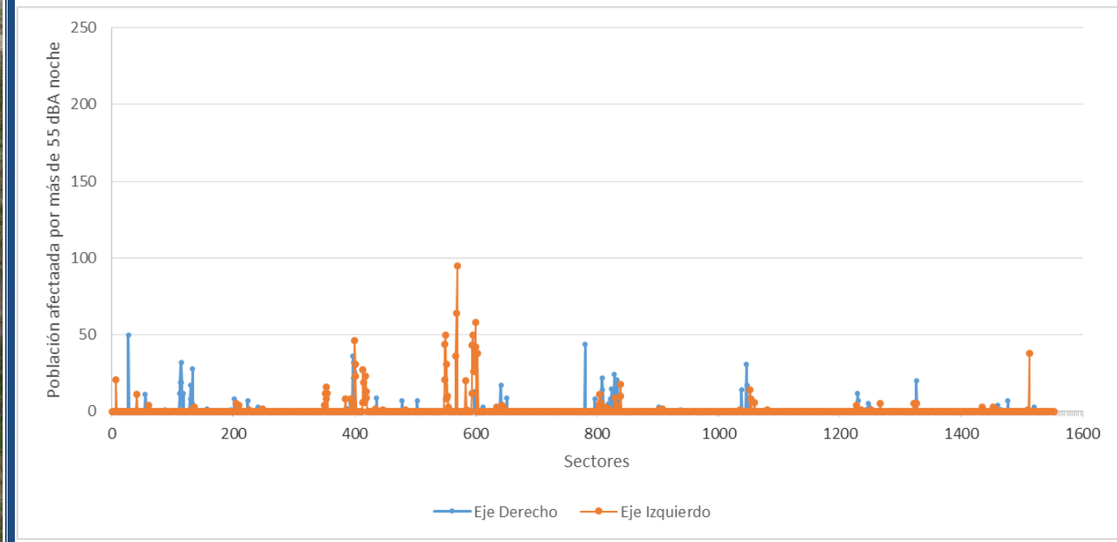
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
47	IZQ	47 IZQ A-3050	30	22
50	DER	50 DER A-3050	27	22
48	IZQ	48 IZQ A-3050	23	12

9.1.8.4.- GRANADA

A-92

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
472	IZQ	472 IZQ A-92	356	64
475	IZQ	475 IZQ A-92	321	58
471	IZQ	471 IZQ A-92	175	95
578	DER	578 DER A-92	140	44
479	IZQ	479 IZQ A-92	136	50
480	IZQ	480 IZQ A-92	132	43
351	IZQ	351 IZQ A-92	120	8
474	IZQ	474 IZQ A-92	116	42
16	DER	16 DER A-92	110	32
452	IZQ	452 IZQ A-92	105	44
478	IZQ	478 IZQ A-92	104	26
335	IZQ	335 IZQ A-92	82	46
473	IZQ	473 IZQ A-92	79	36

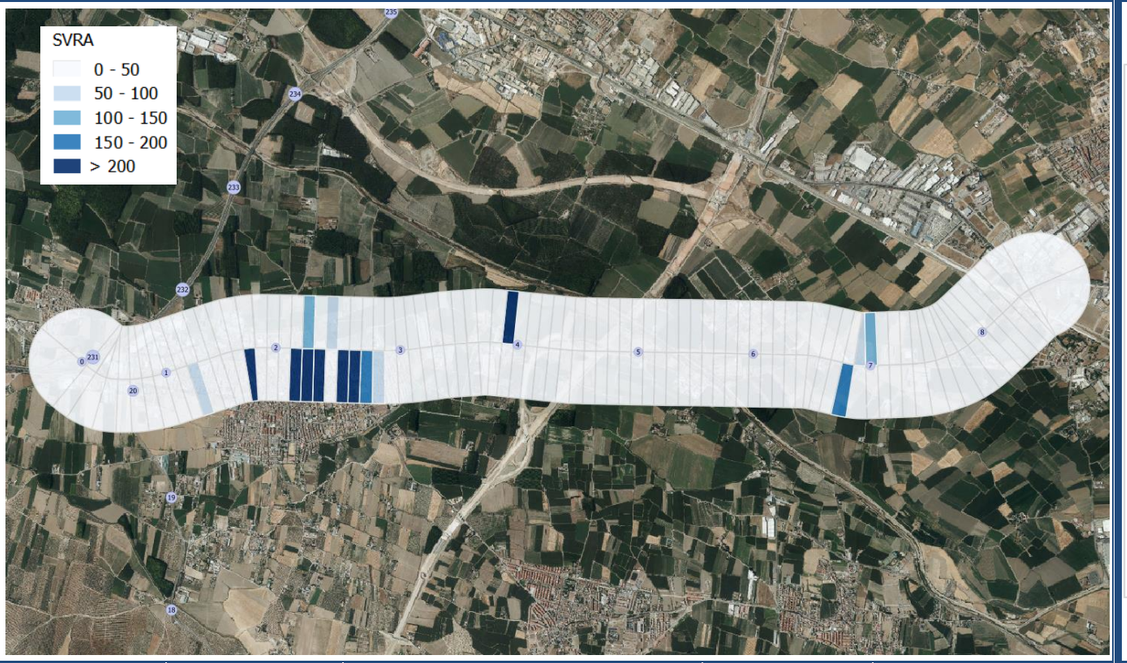
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
87	DER	87 DER A-92	11	5
185	DER	185 DER A-92	10	7
635	DER	635 DER A-92	10	7
83	IZQ	83 IZQ A-92	10	3
341	IZQ	341 IZQ A-92	10	8
637	IZQ	637 IZQ A-92	10	9
628	IZQ	628 IZQ A-92	10	10
386	DER	386 DER A-92	9	3
602	DER	602 DER A-92	9	8
636	DER	636 DER A-92	9	4
167	IZQ	167 IZQ A-92	9	5
260	IZQ	260 IZQ A-92	9	6
256	IZQ	256 IZQ A-92	9	7

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
336	DER	336 DER A-92	75	32	253	IZQ	253 IZQ A-92	9	9
629	DER	629 DER A-92	74	50	1054	IZQ	1054 IZQ A-92	9	5
259	IZQ	259 IZQ A-92	72	27	999	IZQ	999 IZQ A-92	9	5
17	DER	17 DER A-92	68	19	998	IZQ	998 IZQ A-92	9	5
338	DER	338 DER A-92	61	36	14	DER	14 DER A-92	8	6
333	IZQ	333 IZQ A-92	61	23	169	DER	169 DER A-92	8	8
335	DER	335 DER A-92	60	26	611	DER	611 DER A-92	8	8
451	IZQ	451 IZQ A-92	60	50	1182	DER	1182 DER A-92	8	7
634	DER	634 DER A-92	59	21	1163	DER	1163 DER A-92	7	3
476	IZQ	476 IZQ A-92	57	27	336	IZQ	336 IZQ A-92	6	5
334	IZQ	334 IZQ A-92	56	31	257	IZQ	257 IZQ A-92	6	6
508	IZQ	508 IZQ A-92	54	38	543	IZQ	543 IZQ A-92	6	2
508	IZQ	508 IZQ A-92	54	38	638	IZQ	638 IZQ A-92	6	6
337	DER	337 DER A-92	53	22	100	DER	100 DER A-92	5	2
385	IZQ	385 IZQ A-92	53	16	350	DER	350 DER A-92	5	2
477	IZQ	477 IZQ A-92	52	26	542	DER	542 DER A-92	5	4
264	DER	264 DER A-92	48	7	633	DER	633 DER A-92	5	4
651	DER	651 DER A-92	48	31	1097	DER	1097 DER A-92	5	1
995	DER	995 DER A-92	48	20	5	IZQ	5 IZQ A-92	5	4
10	DER	10 DER A-92	47	11	161	IZQ	161 IZQ A-92	5	4
18	DER	18 DER A-92	47	12	995	IZQ	995 IZQ A-92	5	5
86	DER	86 DER A-92	47	28	1110	IZQ	1110 IZQ A-92	5	3
382	IZQ	382 IZQ A-92	47	12	618	DER	618 DER A-92	4	3
475	DER	475 DER A-92	45	3	735	DER	735 DER A-92	4	3
544	DER	544 DER A-92	45	17	1095	DER	1095 DER A-92	4	1
383	IZQ	383 IZQ A-92	44	11	162	IZQ	162 IZQ A-92	4	2
453	IZQ	453 IZQ A-92	43	21	184	IZQ	184 IZQ A-92	4	1
476	DER	476 DER A-92	41	13	388	IZQ	388 IZQ A-92	4	4
449	IZQ	449 IZQ A-92	40	31	340	IZQ	340 IZQ A-92	4	2
605	DER	605 DER A-92	35	24	621	IZQ	621 IZQ A-92	4	3
660	DER	660 DER A-92	35	14	612	IZQ	612 IZQ A-92	4	2
255	IZQ	255 IZQ A-92	35	23	45	DER	45 DER A-92	3	1
258	IZQ	258 IZQ A-92	33	19	136	DER	136 DER A-92	3	1
12	DER	12 DER A-92	32	12	202	DER	202 DER A-92	3	3
594	IZQ	594 IZQ A-92	32	11	292	IZQ	292 IZQ A-92	3	1
613	IZQ	613 IZQ A-92	31	21	447	IZQ	447 IZQ A-92	3	3
15	DER	15 DER A-92	30	19	1090	IZQ	1090 IZQ A-92	3	3
595	IZQ	595 IZQ A-92	28	4	1105	IZQ	1105 IZQ A-92	3	2

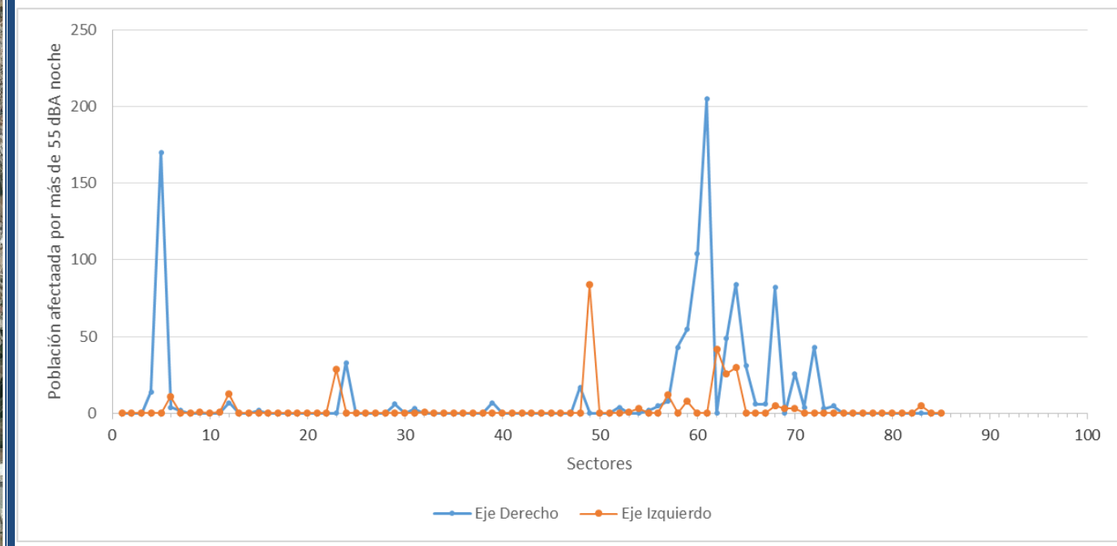
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
635	IZQ	635 IZQ A-92	28	4	345	DER	345 DER A-92	2	2
500	DER	500 DER A-92	27	3	225	DER	225 DER A-92	2	1
590	DER	590 DER A-92	27	22	222	DER	222 DER A-92	2	1
650	DER	650 DER A-92	27	17	616	DER	616 DER A-92	2	2
500	DER	500 DER A-92	27	3	652	DER	652 DER A-92	2	2
386	IZQ	386 IZQ A-92	25	12	649	DER	649 DER A-92	2	2
514	IZQ	514 IZQ A-92	25	3	1170	DER	1170 DER A-92	2	1
645	IZQ	645 IZQ A-92	25	14	1162	DER	1162 DER A-92	2	1
627	IZQ	627 IZQ A-92	24	18	193	IZQ	193 IZQ A-92	2	2
384	IZQ	384 IZQ A-92	23	8	238	IZQ	238 IZQ A-92	2	2
450	IZQ	450 IZQ A-92	23	8	537	IZQ	537 IZQ A-92	2	2
310	DER	310 DER A-92	22	7	622	IZQ	622 IZQ A-92	2	1
90	DER	90 DER A-92	21	8	734	IZQ	734 IZQ A-92	2	1
89	DER	89 DER A-92	21	17	729	IZQ	729 IZQ A-92	2	2
589	DER	589 DER A-92	21	14	847	IZQ	847 IZQ A-92	2	1
454	IZQ	454 IZQ A-92	20	20	225	DER	225 DER A-92	2	1
1101	DER	1101 DER A-92	19	4	612	DER	612 DER A-92	1	1
1184	IZQ	1184 IZQ A-92	19	4	610	DER	610 DER A-92	1	1
644	IZQ	644 IZQ A-92	18	8	774	DER	774 DER A-92	1	1
341	DER	341 DER A-92	17	5	1185	DER	1185 DER A-92	1	1
236	DER	236 DER A-92	17	9	1179	DER	1179 DER A-92	1	1
609	DER	609 DER A-92	17	15	1166	DER	1166 DER A-92	1	1
448	IZQ	448 IZQ A-92	16	10	999	DER	999 DER A-92	1	1
254	IZQ	254 IZQ A-92	15	13	88	IZQ	88 IZQ A-92	1	1
481	IZQ	481 IZQ A-92	15	12	225	IZQ	225 IZQ A-92	1	1
615	DER	615 DER A-92	14	5	491	IZQ	491 IZQ A-92	1	1
1183	DER	1183 DER A-92	14	12	536	IZQ	536 IZQ A-92	1	1
534	DER	534 DER A-92	13	9	663	IZQ	663 IZQ A-92	1	1
1165	DER	1165 DER A-92	13	5	1177	IZQ	1177 IZQ A-92	1	1
1123	DER	1123 DER A-92	13	7	1161	IZQ	1161 IZQ A-92	1	1
542	IZQ	542 IZQ A-92	13	4	1106	IZQ	1106 IZQ A-92	1	1
637	DER	637 DER A-92	12	7	225	IZQ	225 IZQ A-92	1	1
593	IZQ	593 IZQ A-92	12	6					

A-92G

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
21	DER	21 DER A-92G	1171	170
23	DER	23 DER A-92G	1034	205
24	DER	24 DER A-92G	581	104
15	DER	15 DER A-92G	460	82
20	DER	20 DER A-92G	306	49
37	IZQ	37 IZQ A-92G	247	84
19	DER	19 DER A-92G	204	84
25	DER	25 DER A-92G	200	55
66	DER	66 DER A-92G	155	33
68	IZQ	68 IZQ A-92G	136	29
20	IZQ	20 IZQ A-92G	101	26
10	DER	10 DER A-92G	93	43
26	DER	26 DER A-92G	73	43
22	IZQ	22 IZQ A-92G	62	42

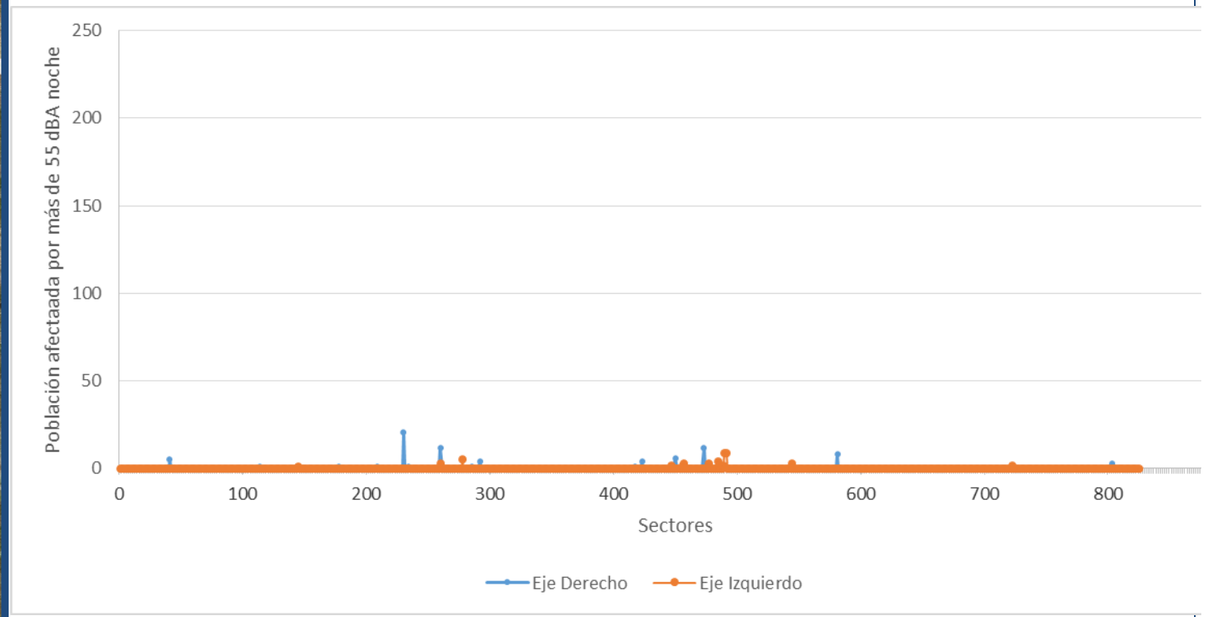
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
67	DER	67 DER A-92G	18	7
28	DER	28 DER A-92G	17	8
49	DER	49 DER A-92G	15	7
13	DER	13 DER A-92G	14	14
29	DER	29 DER A-92G	13	5
8	DER	8 DER A-92G	13	5
17	DER	17 DER A-92G	11	6
32	IZQ	32 IZQ A-92G	10	1
27	DER	27 DER A-92G	9	4
15	IZQ	15 IZQ A-92G	9	5
60	DER	60 DER A-92G	8	6
61	IZQ	61 IZQ A-92G	8	1
31	IZQ	31 IZQ A-92G	8	3
81	IZQ	81 IZQ A-92G	7	5

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
67	IZQ	67 IZQ A-92G	61	13	30	DER	30 DER A-92G	6	2
25	IZQ	25 IZQ A-92G	46	8	34	DER	34 DER A-92G	5	2
18	DER	18 DER A-92G	39	31	11	DER	11 DER A-92G	5	4
12	DER	12 DER A-92G	39	26	9	DER	9 DER A-92G	5	3
16	DER	16 DER A-92G	34	6	12	IZQ	12 IZQ A-92G	5	3
19	IZQ	19 IZQ A-92G	31	30	77	DER	77 DER A-92G	4	2
27	IZQ	27 IZQ A-92G	29	11	58	DER	58 DER A-92G	4	3
33	DER	33 DER A-92G	23	4	14	IZQ	14 IZQ A-92G	3	3
38	DER	38 DER A-92G	21	17	47	IZQ	47 IZQ A-92G	1	1
28	IZQ	28 IZQ A-92G	21	12	57	IZQ	57 IZQ A-92G	1	1

A-92N

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

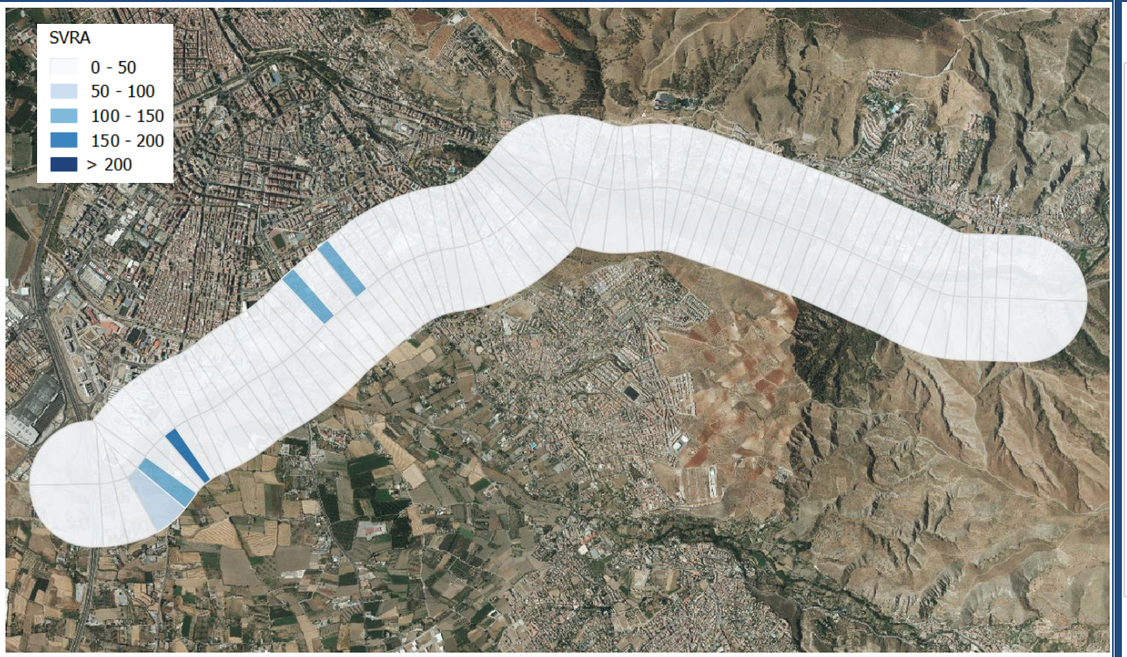


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
228	DER	228 DER A-92N	67	21
238	DER	238 DER A-92N	44	12
457	DER	457 DER A-92N	18	12
488	IZQ	488 IZQ A-92N	11	9
588	DER	588 DER A-92N	10	8
487	IZQ	487 IZQ A-92N	10	9
15	DER	15 DER A-92N	9	5
435	DER	435 DER A-92N	9	6
273	IZQ	273 IZQ A-92N	9	5
522	IZQ	522 IZQ A-92N	8	3
418	DER	418 DER A-92N	6	4
258	DER	258 DER A-92N	5	4
438	IZQ	438 IZQ A-92N	5	2
493	IZQ	493 IZQ A-92N	5	4
792	DER	792 DER A-92N	4	3

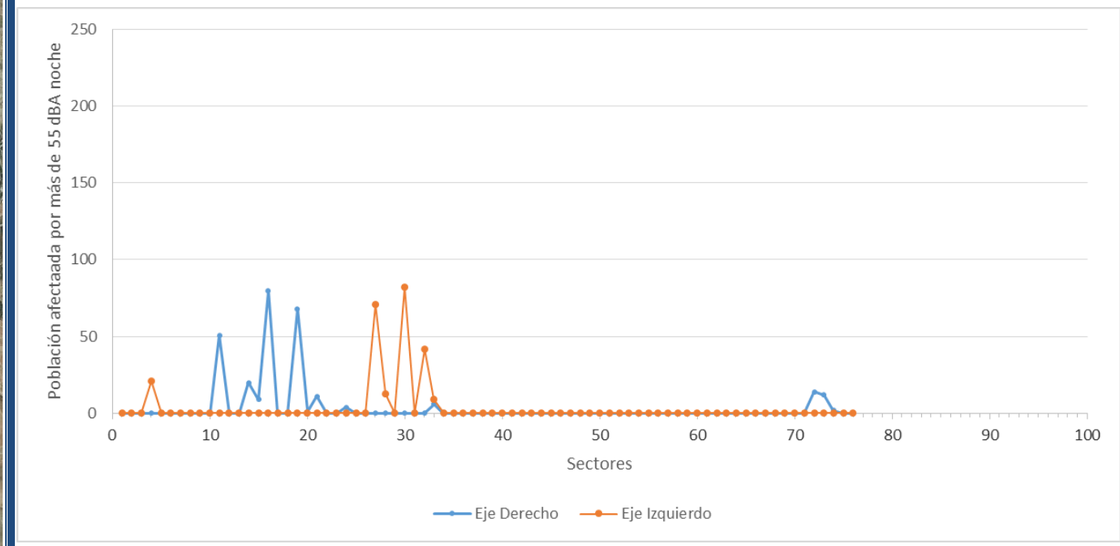
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
453	IZQ	453 IZQ A-92N	4	3
726	IZQ	726 IZQ A-92N	4	2
82	DER	82 DER A-92N	3	1
238	IZQ	238 IZQ A-92N	3	3
428	IZQ	428 IZQ A-92N	3	3
147	DER	147 DER A-92N	2	1
224	DER	224 DER A-92N	2	1
239	DER	239 DER A-92N	2	1
429	IZQ	429 IZQ A-92N	2	2
489	IZQ	489 IZQ A-92N	2	2
209	DER	209 DER A-92N	1	1
265	DER	265 DER A-92N	1	1
424	DER	424 DER A-92N	1	1
133	IZQ	133 IZQ A-92N	1	1

A-395

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



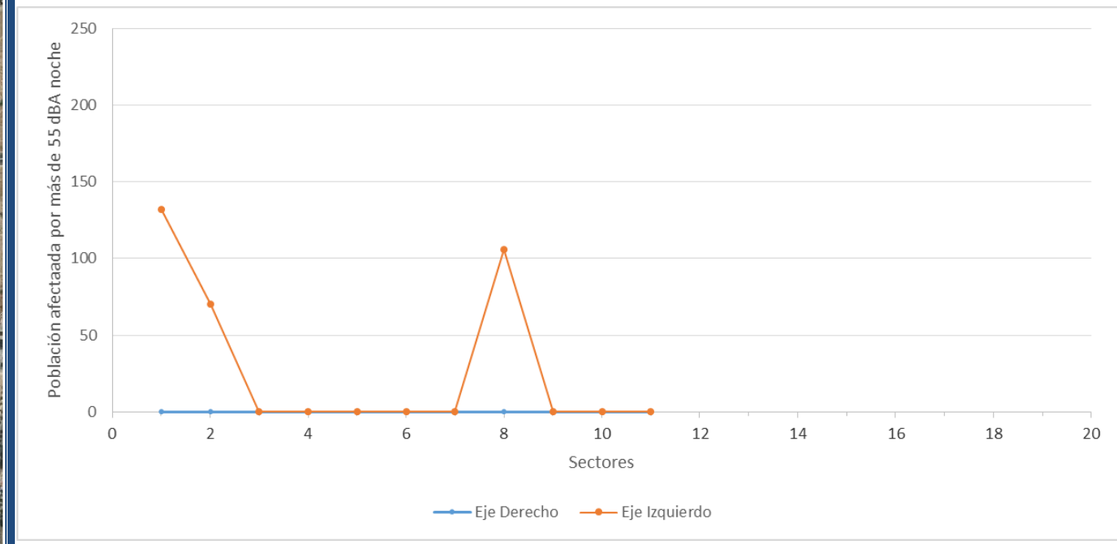
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
7	DER	7 DER A-395	175	80
4	DER	4 DER A-395	135	68
21	IZQ	21 IZQ A-395	113	82
24	IZQ	24 IZQ A-395	103	71
3	DER	3 DER A-395	95	51
9	DER	9 DER A-395	43	20
18	IZQ	18 IZQ A-395	42	42
25	IZQ	25 IZQ A-395	31	21
17	DER	17 DER A-395	20	6

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
DER	1	1 DER A-395	18	11
IZQ	23	23 IZQ A-395	16	13
DER	29	29 DER A-395	14	14
DER	28	28 DER A-395	14	12
DER	8	8 DER A-395	13	9
IZQ	17	17 IZQ A-395	11	9
DER	15	15 DER A-395	7	4
DER	2	2 DER A-395	2	1
DER	27	27 DER A-395	2	2

A-4006

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

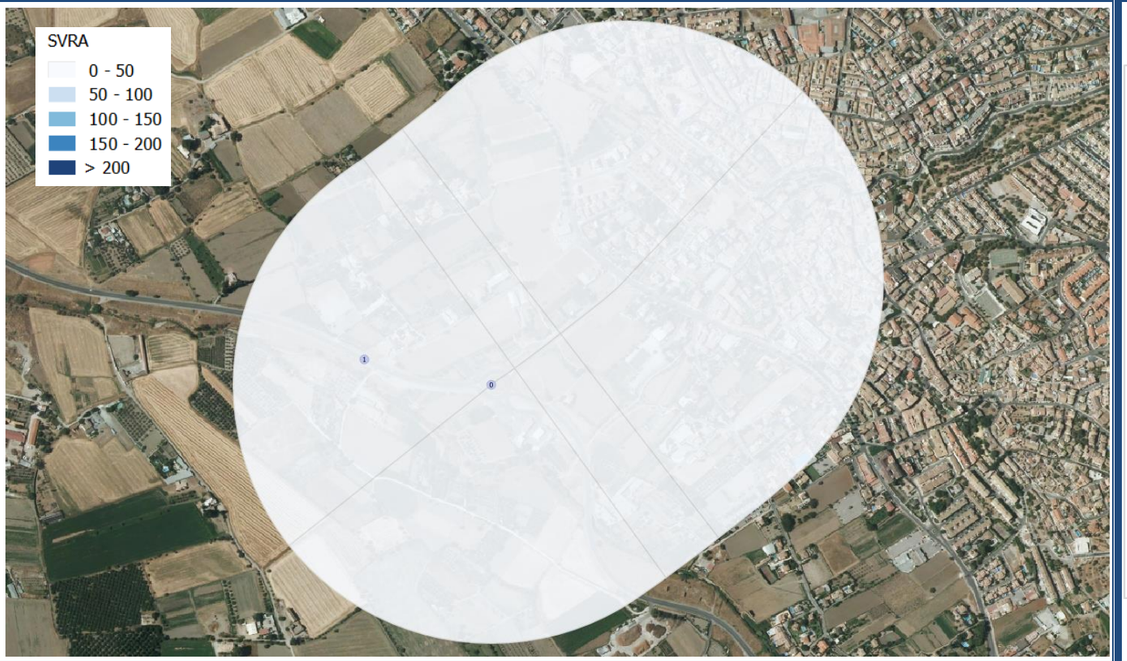


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
3	IZQ	3 IZQ A-4006	160	132
4	IZQ	4 IZQ A-4006	156	106

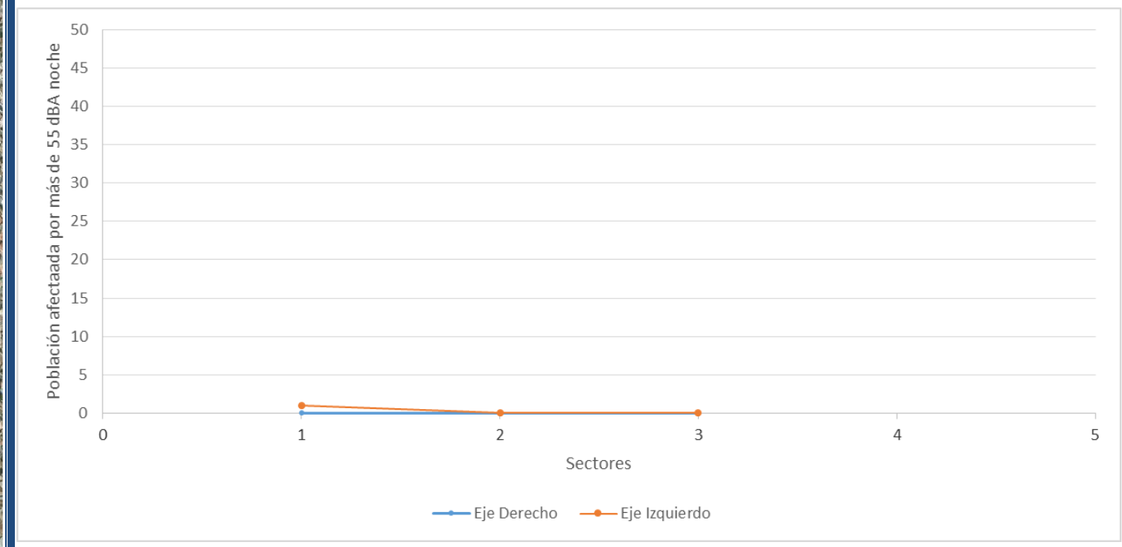
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
0	IZQ	0 IZQ A-4006	70	70

A-4027

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

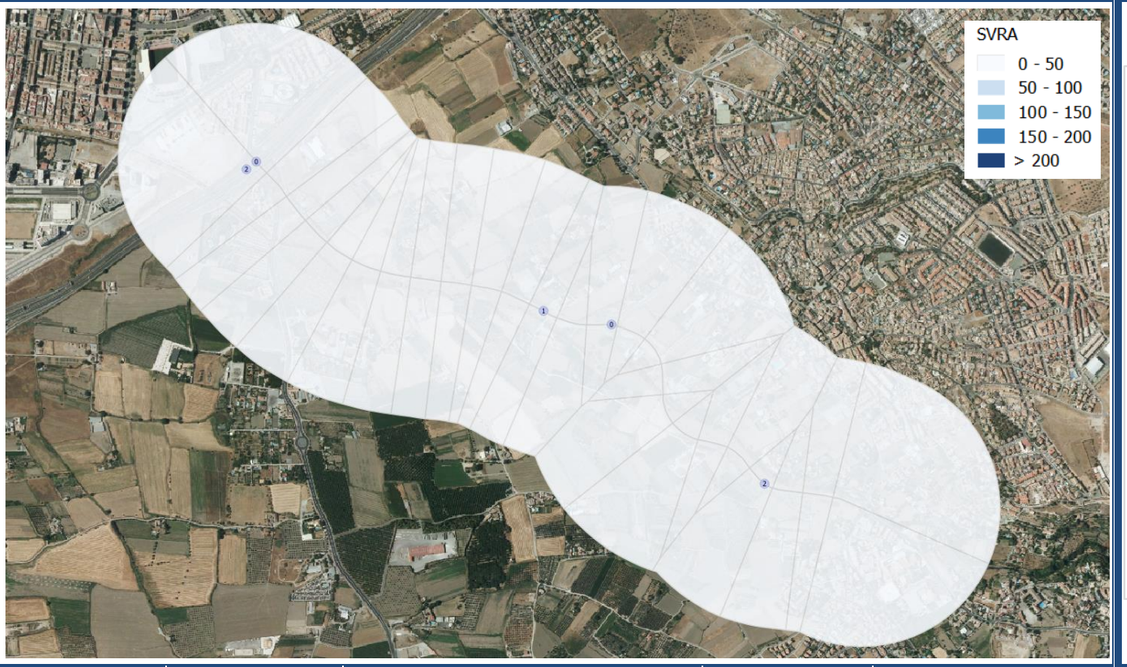


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
2	IZQ	2 IZQ A-4027	1	1

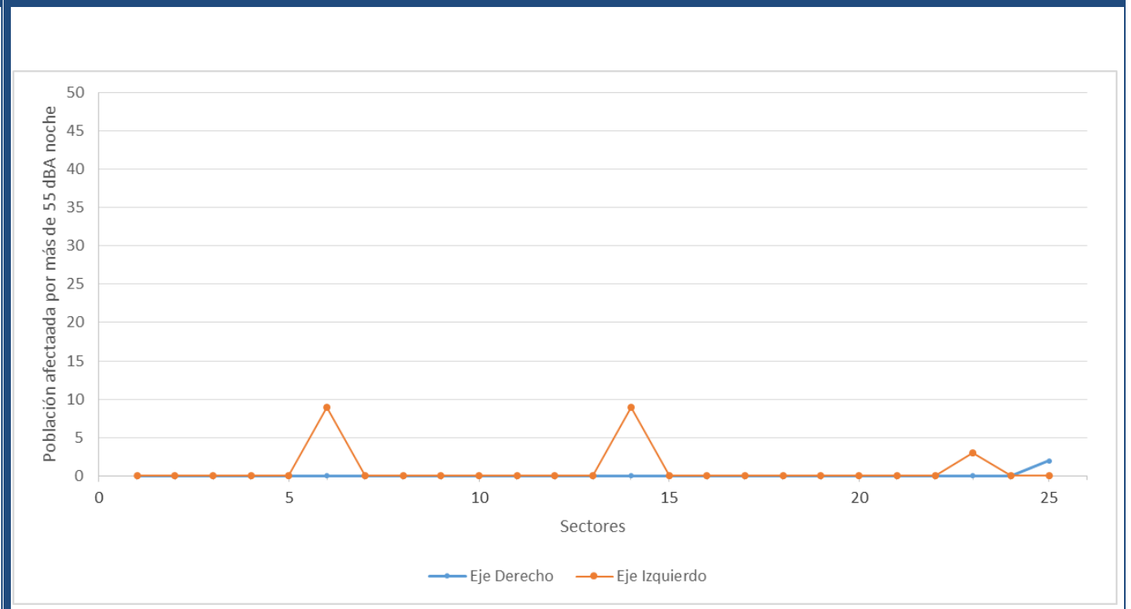
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN

A-4028

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



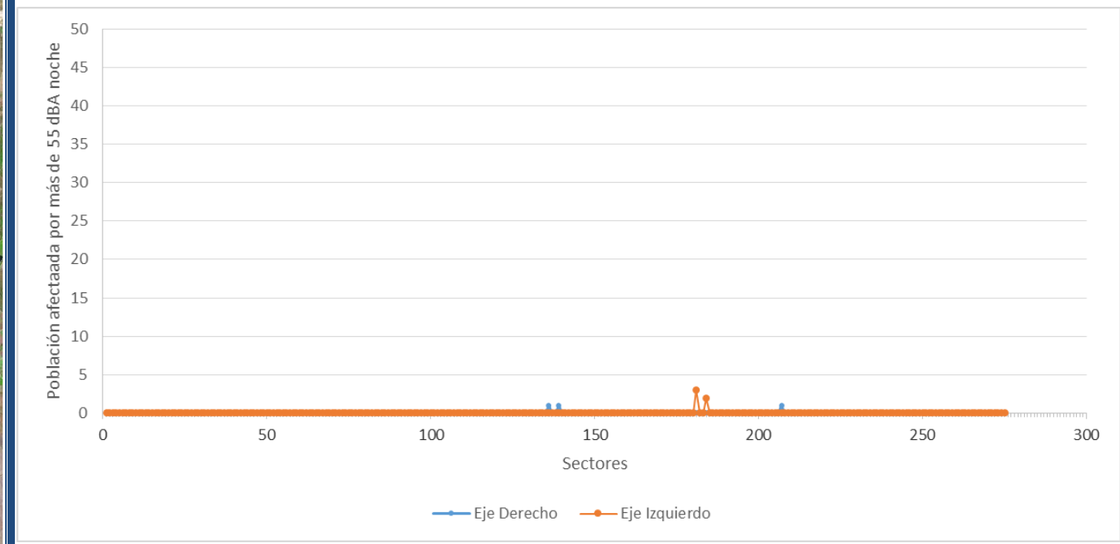
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
2	IZQ	2 IZQ A-4028	16	9
24	IZQ	24 IZQ A-4028	13	9

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
1	DER	1 DER A-4028	4	2
15	IZQ	15 IZQ A-4028	3	3

9.1.8.5.- HUELVA

A-483

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR	POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

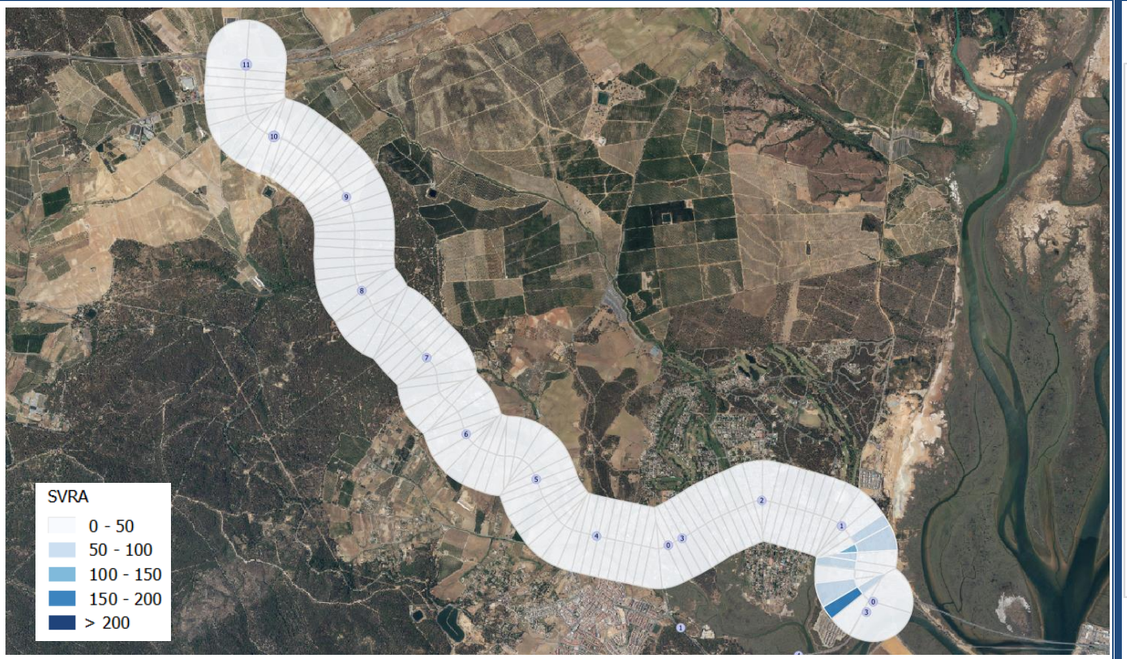


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
103	IZQ	103 IZQ A-483	3	3
154	DER	154 DER A-483	2	1
150	DER	150 DER A-483	2	1

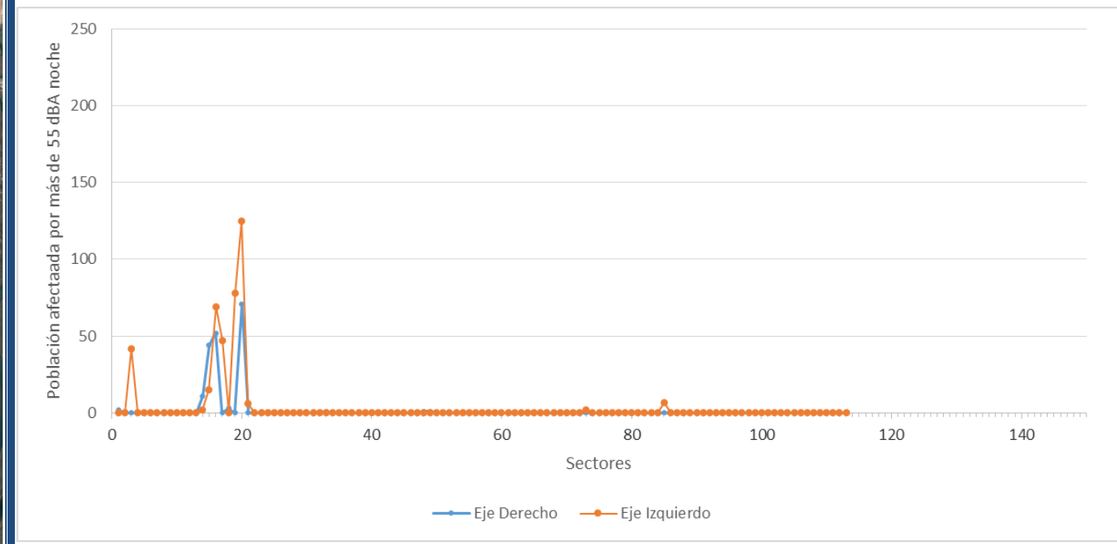
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
100	IZQ	100 IZQ A-483	2	2
75	DER	75 DER A-483	1	1

A-492

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

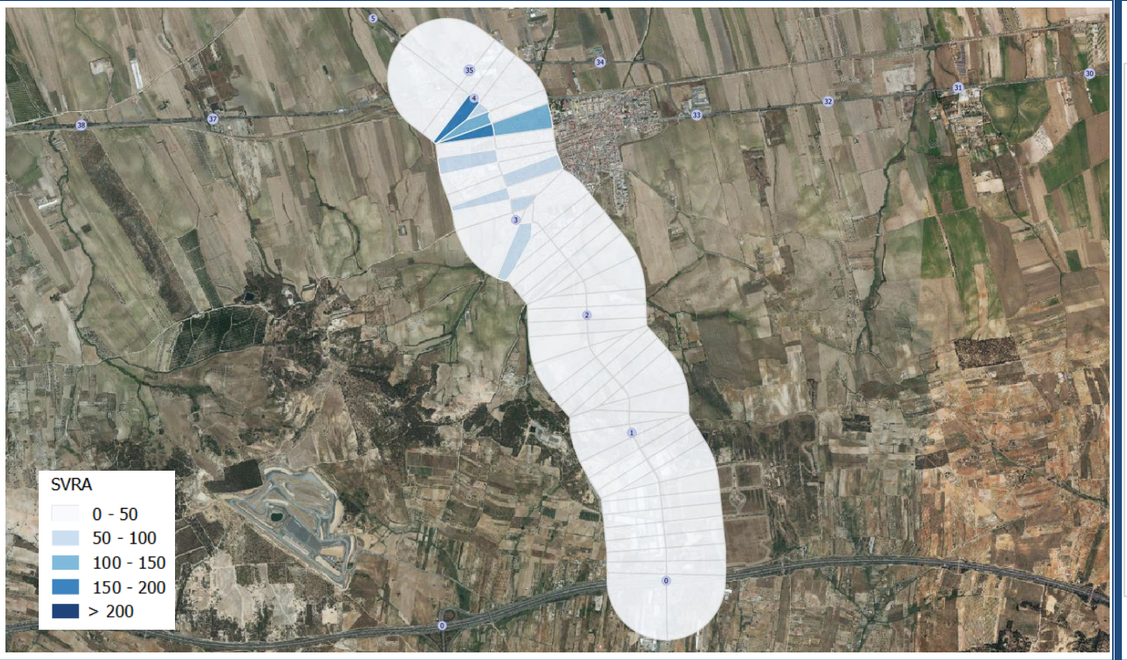


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
2	IZQ	2 IZQ A-492	152	125
7	IZQ	7 IZQ A-492	139	69
2	DER	2 DER A-492	86	71
3	IZQ	3 IZQ A-492	78	78
5	IZQ	5 IZQ A-492	69	47
8	DER	8 DER A-492	64	44
6	IZQ	6 IZQ A-492	62	42
7	DER	7 DER A-492	52	52
8	IZQ	8 IZQ A-492	24	15
74	IZQ	74 IZQ A-492	15	7

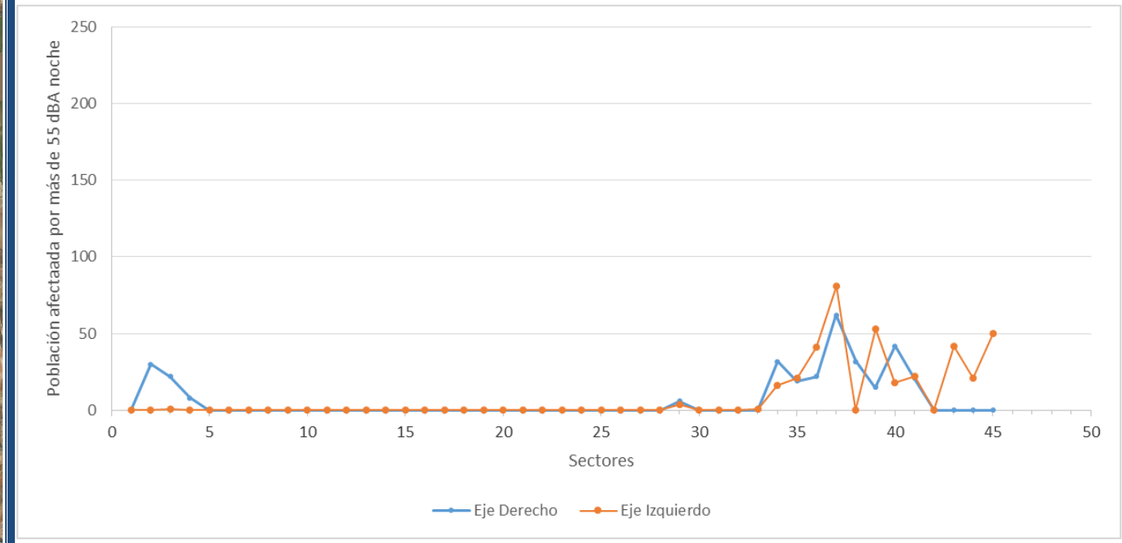
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
9	DER	9 DER A-492	11	11
1	IZQ	1 IZQ A-492	7	6
4	DER	4 DER A-492	4	3
9	IZQ	9 IZQ A-492	4	2
63	IZQ	63 IZQ A-492	4	2
50	DER	50 DER A-492	2	2
49	DER	49 DER A-492	2	1
37	DER	37 DER A-492	1	1
51	DER	51 DER A-492	1	1

A-493

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



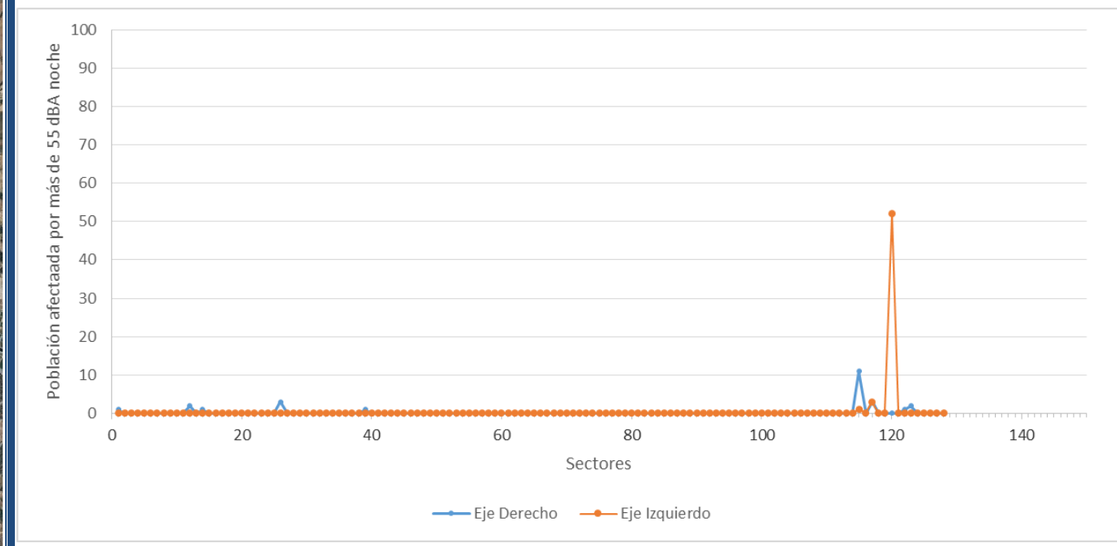
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
39	IZQ	39 IZQ A-493	182	81
42	IZQ	42 IZQ A-493	162	42
40	IZQ	40 IZQ A-493	106	50
39	DER	39 DER A-493	102	62
37	IZQ	37 IZQ A-493	92	53
35	DER	35 DER A-493	91	42
31	IZQ	31 IZQ A-493	69	41
33	DER	33 DER A-493	65	32
41	IZQ	41 IZQ A-493	65	21
34	IZQ	34 IZQ A-493	51	22
35	IZQ	35 IZQ A-493	48	18
31	DER	31 DER A-493	46	22
34	DER	34 DER A-493	46	21

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
36	DER	36 DER A-493	39	22
38	DER	38 DER A-493	38	32
32	DER	32 DER A-493	34	19
44	DER	44 DER A-493	31	30
33	IZQ	33 IZQ A-493	28	16
32	IZQ	32 IZQ A-493	26	21
37	DER	37 DER A-493	23	15
30	DER	30 DER A-493	13	8
27	DER	27 DER A-493	7	6
27	IZQ	27 IZQ A-493	5	4
22	IZQ	22 IZQ A-493	2	1
36	IZQ	36 IZQ A-493	1	1

A-494

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



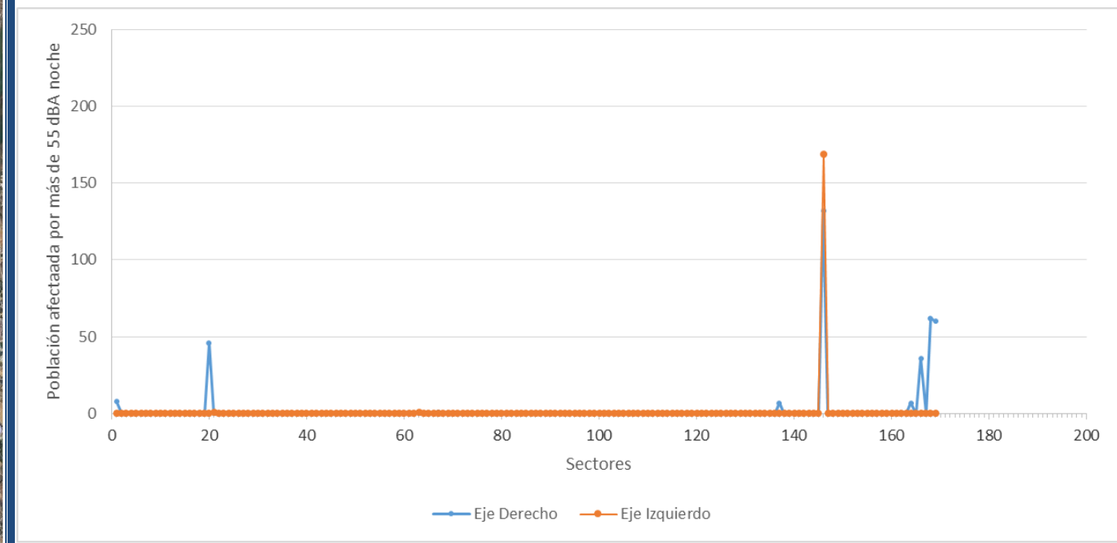
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
IZQ	10	10 IZQ A-494	121	52
DER	15	15 DER A-494	14	11
IZQ	13	13 IZQ A-494	5	3
DER	118	118 DER A-494	4	3
DER	13	13 DER A-494	3	3
DER	17	17 DER A-494	2	1

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
8	DER	8 DER A-494	2	2
6	DER	6 DER A-494	2	2
114	DER	114 DER A-494	1	1
100	DER	100 DER A-494	1	1
7	DER	7 DER A-494	1	1
15	IZQ	15 IZQ A-494	1	1

A-497

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



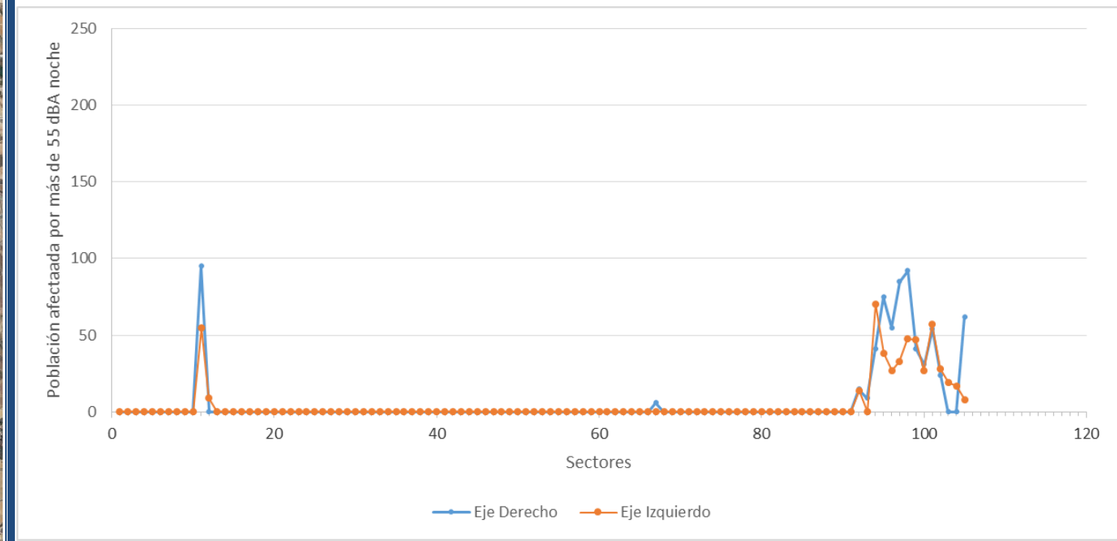
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
0	IZQ	0 IZQ A-497	169	169
0	DER	0 DER A-497	132	132
29	DER	29 DER A-497	109	62
28	DER	28 DER A-497	82	60
168	DER	168 DER A-497	56	46
32	DER	32 DER A-497	53	36

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
36	DER	36 DER A-497	9	8
37	DER	37 DER A-497	9	7
34	DER	34 DER A-497	7	7
120	IZQ	120 IZQ A-497	3	1
115	DER	115 DER A-497	1	1
167	IZQ	167 IZQ A-497	1	1

A-5000

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



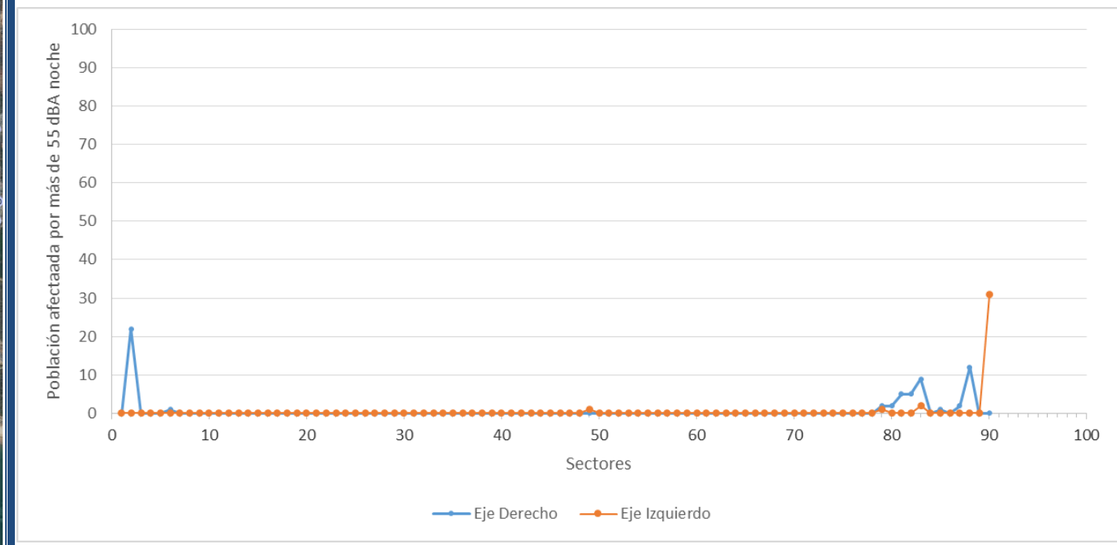
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
97	DER	97 DER A-5000	219	85
91	IZQ	91 IZQ A-5000	79	28
97	IZQ	97 IZQ A-5000	102	33
96	DER	96 DER A-5000	225	92
91	DER	91 DER A-5000	61	24
94	IZQ	94 IZQ A-5000	116	47
92	DER	92 DER A-5000	135	54
95	IZQ	95 IZQ A-5000	107	55
96	IZQ	96 IZQ A-5000	129	48
95	DER	95 DER A-5000	218	95
98	DER	98 DER A-5000	101	55
98	IZQ	98 IZQ A-5000	57	27
92	IZQ	92 IZQ A-5000	183	57
103	IZQ	103 IZQ A-5000	27	19
102	IZQ	102 IZQ A-5000	23	17

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
94	DER	94 DER A-5000	107	41
90	DER	90 DER A-5000	30	15
93	IZQ	93 IZQ A-5000	83	27
93	DER	93 DER A-5000	74	31
104	IZQ	104 IZQ A-5000	13	9
90	IZQ	90 IZQ A-5000	37	14
99	IZQ	99 IZQ A-5000	56	38
101	IZQ	101 IZQ A-5000	11	8
89	DER	89 DER A-5000	11	9
99	DER	99 DER A-5000	126	75
100	DER	100 DER A-5000	73	41
101	DER	101 DER A-5000	110	62
100	IZQ	100 IZQ A-5000	85	70
88	DER	88 DER A-5000	16	6

A-5052

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



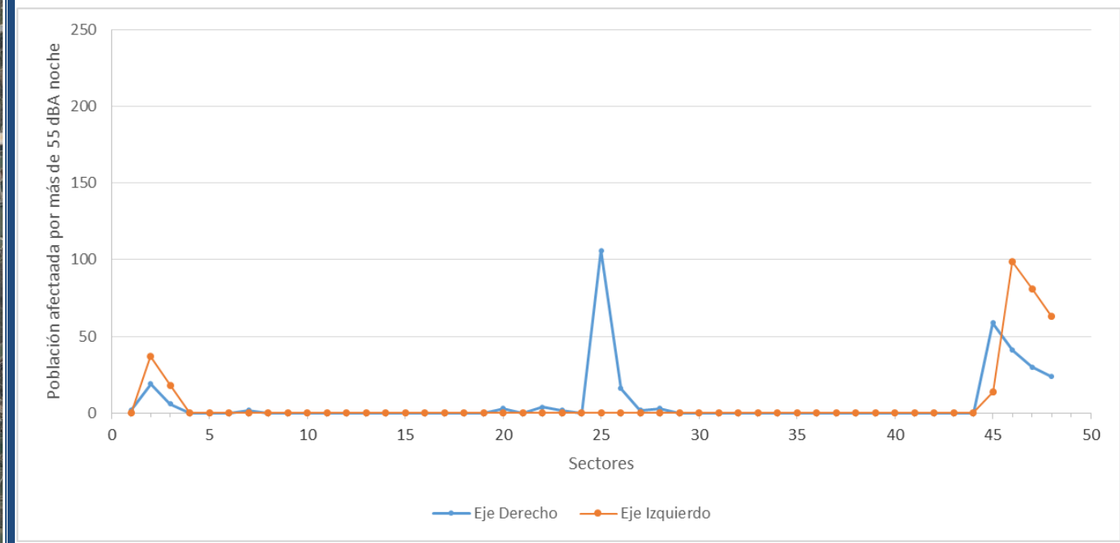
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
2	DER	2 DER A-5052	38	22
0	IZQ	0 IZQ A-5052	31	31
3	DER	3 DER A-5052	20	12
8	DER	8 DER A-5052	11	9
11	DER	11 DER A-5052	6	5
9	DER	9 DER A-5052	5	5
13	DER	13 DER A-5052	2	2

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
12	DER	12 DER A-5052	2	2
4	DER	4 DER A-5052	2	2
8	IZQ	8 IZQ A-5052	2	2
10	DER	10 DER A-5052	1	1
6	DER	6 DER A-5052	1	1
63	IZQ	63 IZQ A-5052	1	1
13	IZQ	13 IZQ A-5052	1	1

A-5056

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

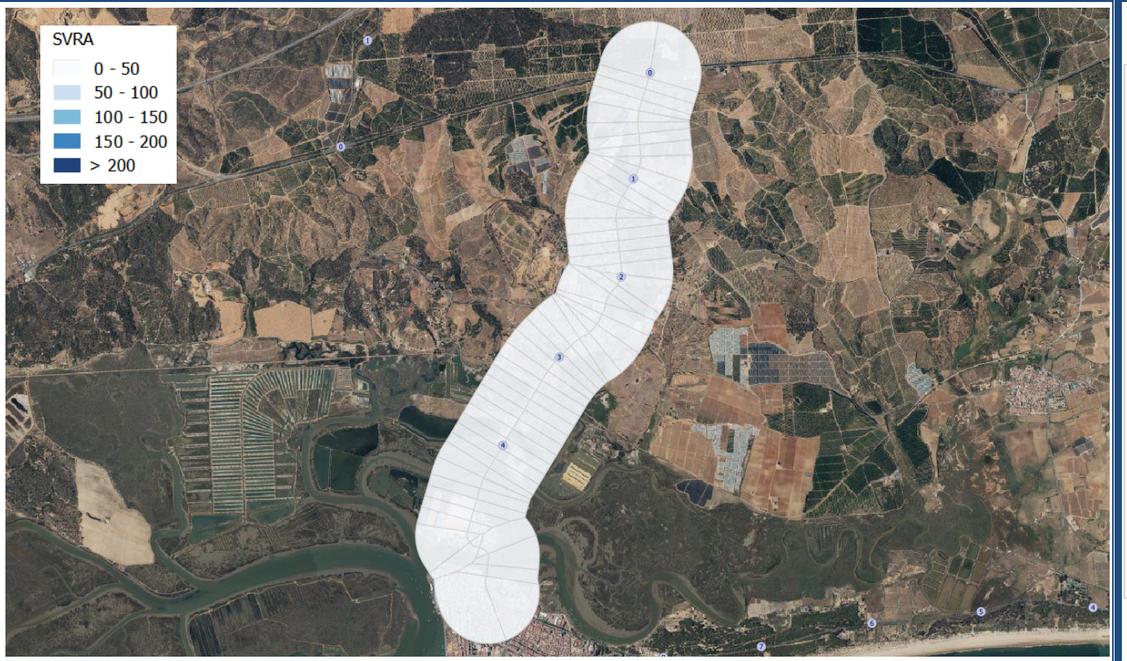


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
28	DER	28 DER A-5056	144	106
3	IZQ	3 IZQ A-5056	120	99
2	IZQ	2 IZQ A-5056	98	81
4	DER	4 DER A-5056	81	59
1	IZQ	1 IZQ A-5056	79	63
3	DER	3 DER A-5056	60	41
2	DER	2 DER A-5056	40	30
5	IZQ	5 IZQ A-5056	37	37
1	DER	1 DER A-5056	29	24
5	DER	5 DER A-5056	26	19
0	IZQ	0 IZQ A-5056	22	18

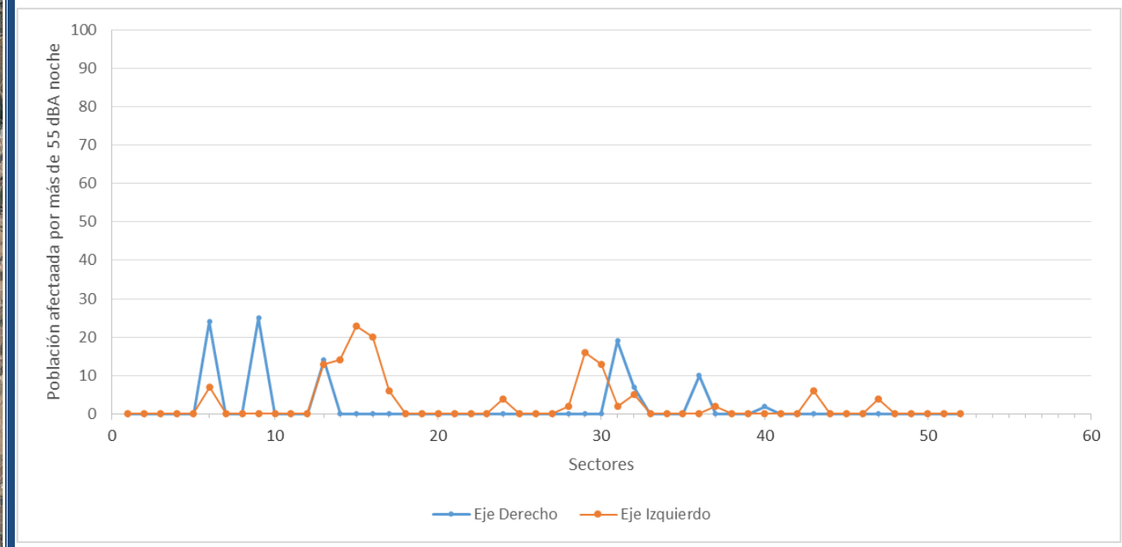
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
27	DER	27 DER A-5056	21	16
4	IZQ	4 IZQ A-5056	17	14
0	DER	0 DER A-5056	9	6
32	DER	32 DER A-5056	6	4
35	DER	35 DER A-5056	5	3
25	DER	25 DER A-5056	5	3
31	DER	31 DER A-5056	3	2
26	DER	26 DER A-5056	3	2
33	DER	33 DER A-5056	2	2
30	DER	30 DER A-5056	2	2

A-5150

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



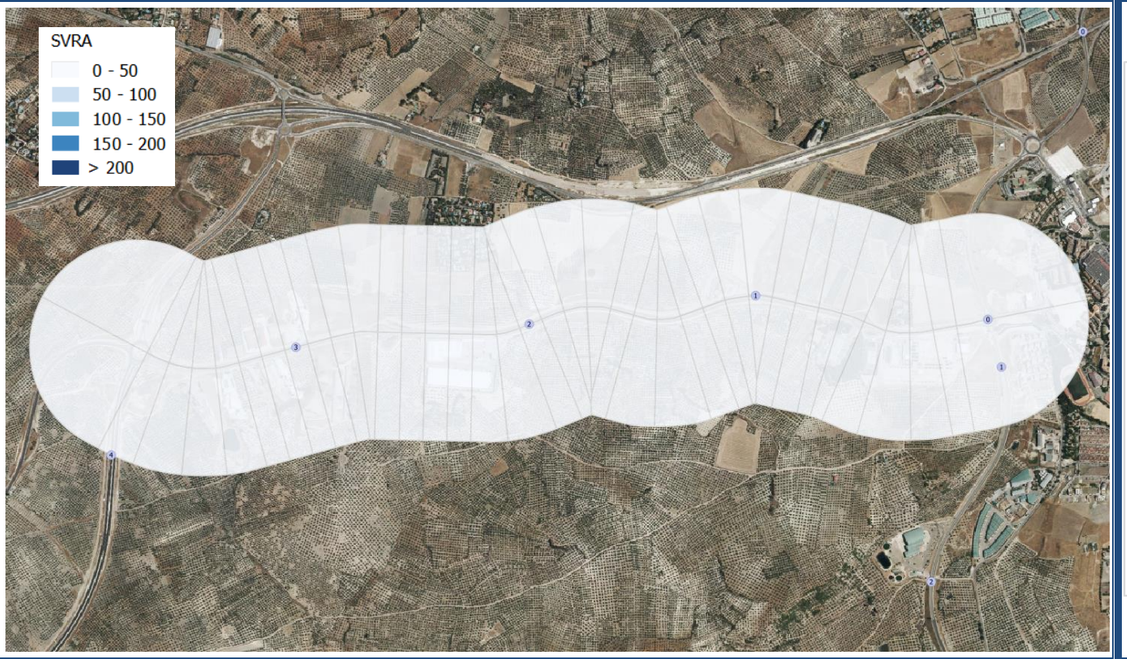
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
26	DER	26 DER A-5150	44	24
45	IZQ	45 IZQ A-5150	32	23
51	DER	51 DER A-5150	27	25
44	IZQ	44 IZQ A-5150	25	20
25	DER	25 DER A-5150	24	19
47	IZQ	47 IZQ A-5150	24	13
46	IZQ	46 IZQ A-5150	23	14
47	DER	47 DER A-5150	20	14
27	IZQ	27 IZQ A-5150	19	13
28	IZQ	28 IZQ A-5150	17	16
24	DER	24 DER A-5150	14	7

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
26	IZQ	26 IZQ A-5150	11	7
19	DER	19 DER A-5150	10	10
43	IZQ	43 IZQ A-5150	9	6
24	IZQ	24 IZQ A-5150	9	5
11	IZQ	11 IZQ A-5150	9	6
6	IZQ	6 IZQ A-5150	5	4
30	IZQ	30 IZQ A-5150	4	4
25	IZQ	25 IZQ A-5150	4	2
14	DER	14 DER A-5150	3	2
29	IZQ	29 IZQ A-5150	2	2
18	IZQ	18 IZQ A-5150	2	2

9.1.8.6.- JAÉN

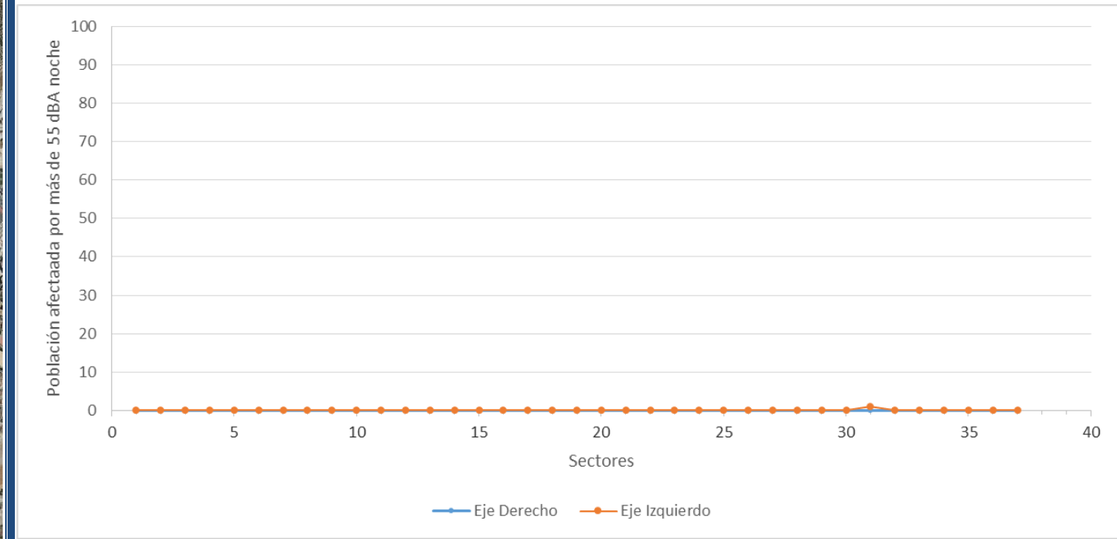
A-316 ÚBEDA

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
26	IZQ	26 IZQ A-316	1	1

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

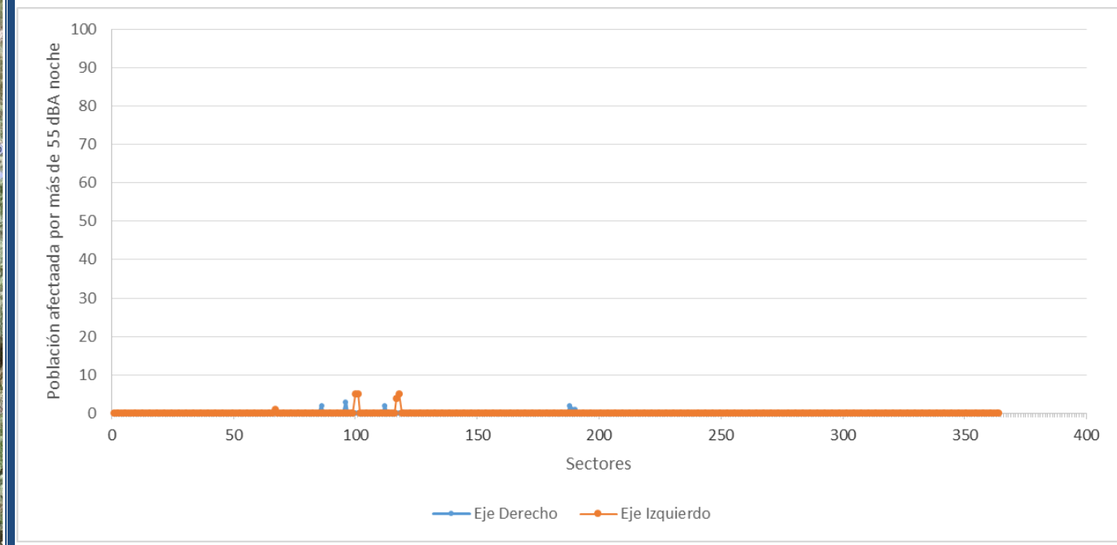


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN

A-316 MANCHA REAL

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
263	IZQ	263 IZQ A-316	9	5
282	IZQ	282 IZQ A-316	7	5
281	IZQ	281 IZQ A-316	6	5
269	DER	269 DER A-316	5	2
264	IZQ	264 IZQ A-316	4	4
301	DER	301 DER A-316	3	2

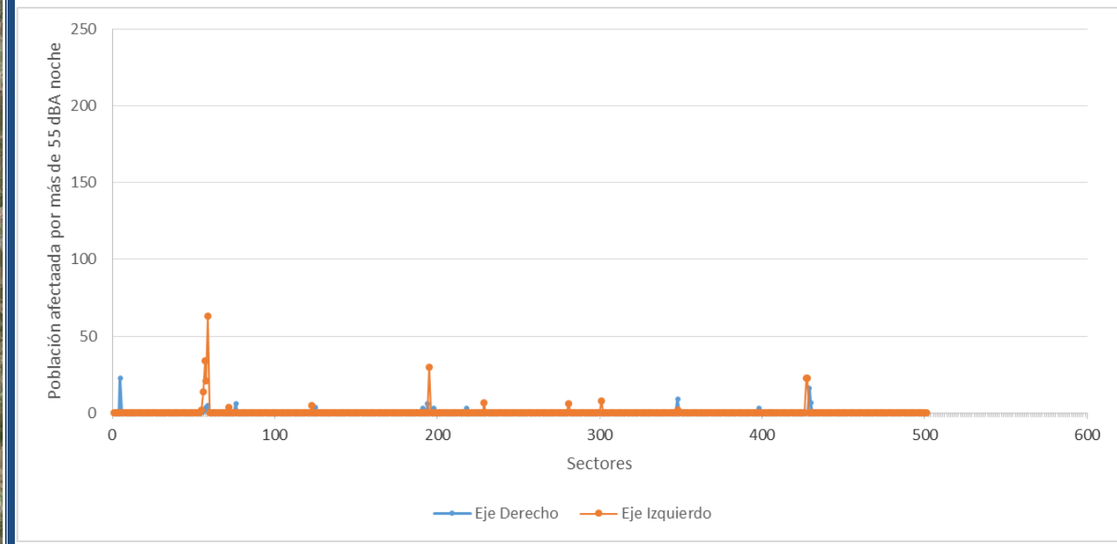
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
313	DER	313 DER A-316	3	3
188	DER	188 DER A-316	2	2
187	DER	187 DER A-316	1	1
186	DER	186 DER A-316	1	1
295	IZQ	295 IZQ A-316	1	1

9.1.8.7.- MÁLAGA

A-92

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
204	IZQ	204 IZQ A-92	118	63
206	IZQ	206 IZQ A-92	98	34
205	IZQ	205 IZQ A-92	58	21
171	IZQ	171 IZQ A-92	56	30
46	IZQ	46 IZQ A-92	50	23
207	IZQ	207 IZQ A-92	42	14
45	IZQ	45 IZQ A-92	41	23
243	DER	243 DER A-92	34	6
195	DER	195 DER A-92	28	23
44	DER	44 DER A-92	28	16
479	DER	479 DER A-92	20	9
155	DER	155 DER A-92	17	3

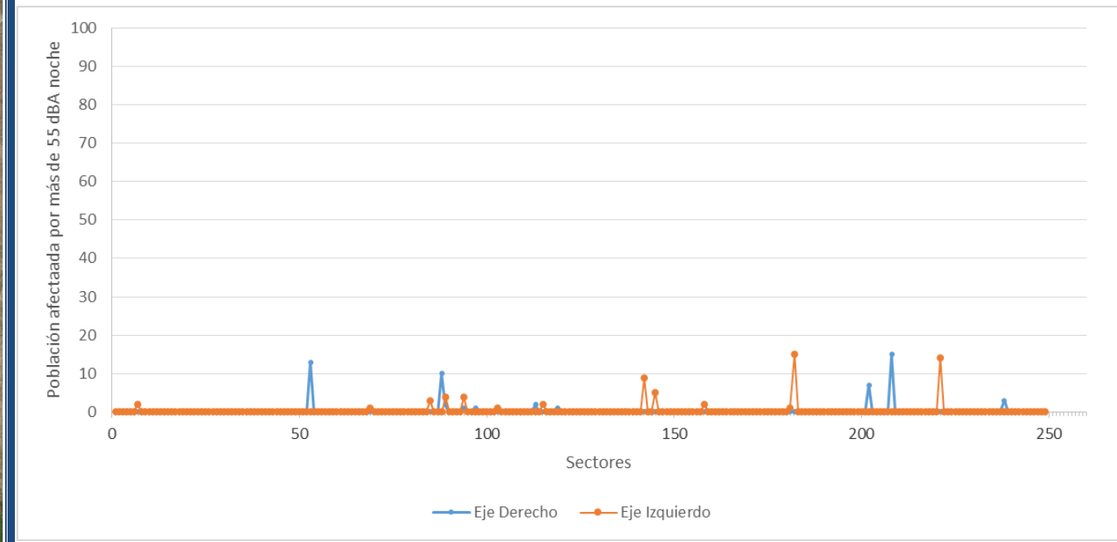
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
205	DER	205 DER A-92	9	4
204	DER	204 DER A-92	9	5
114	IZQ	114 IZQ A-92	8	8
208	IZQ	208 IZQ A-92	6	2
343	IZQ	343 IZQ A-92	6	5
219	IZQ	219 IZQ A-92	5	4
479	IZQ	479 IZQ A-92	5	2
206	DER	206 DER A-92	4	2
341	DER	341 DER A-92	4	4
175	DER	175 DER A-92	4	3
168	DER	168 DER A-92	4	3
97	DER	97 DER A-92	4	3

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
172	DER	172 DER A-92	16	6	207	DER	207 DER A-92	2	1
121	IZQ	121 IZQ A-92	16	6	89	DER	89 DER A-92	2	1
43	DER	43 DER A-92	14	7	158	DER	158 DER A-92	1	1
355	IZQ	355 IZQ A-92	13	7					

A-92M

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



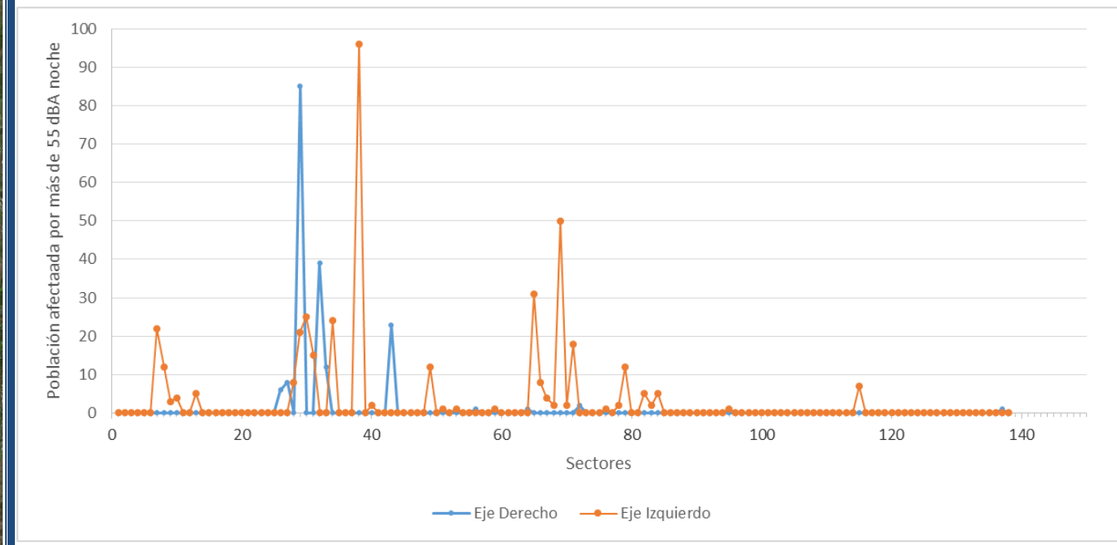
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
72	IZQ	72 IZQ A-92M	58	15
31	IZQ	31 IZQ A-92M	30	14
230	DER	230 DER A-92M	24	13
51	DER	51 DER A-92M	18	7
45	DER	45 DER A-92M	18	15
124	IZQ	124 IZQ A-92M	13	9
172	DER	172 DER A-92M	10	10
121	IZQ	121 IZQ A-92M	7	5
145	DER	145 DER A-92M	5	2
12	DER	12 DER A-92M	5	3
171	IZQ	171 IZQ A-92M	5	4
165	IZQ	165 IZQ A-92M	5	4

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
175	IZQ	175 IZQ A-92M	4	3
143	IZQ	143 IZQ A-92M	3	2
171	DER	171 DER A-92M	2	2
162	DER	162 DER A-92M	2	1
169	IZQ	169 IZQ A-92M	2	2
97	IZQ	97 IZQ A-92M	2	2
165	DER	165 DER A-92M	1	1
138	DER	138 DER A-92M	1	1
178	IZQ	178 IZQ A-92M	1	1
156	IZQ	156 IZQ A-92M	1	1
73	IZQ	73 IZQ A-92M	1	1

A-356

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
121	DER	121 DER A-356	148	85
76	IZQ	76 IZQ A-356	132	50
111	IZQ	111 IZQ A-356	130	96
81	IZQ	81 IZQ A-356	109	31
118	DER	118 DER A-356	53	39
120	IZQ	120 IZQ A-356	53	25
116	IZQ	116 IZQ A-356	47	24
121	IZQ	121 IZQ A-356	46	21
80	IZQ	80 IZQ A-356	39	12
74	IZQ	74 IZQ A-356	39	18
98	IZQ	98 IZQ A-356	36	12
119	IZQ	119 IZQ A-356	33	15
105	DER	105 DER A-356	30	23
101	IZQ	101 IZQ A-356	30	22
65	IZQ	65 IZQ A-356	26	12

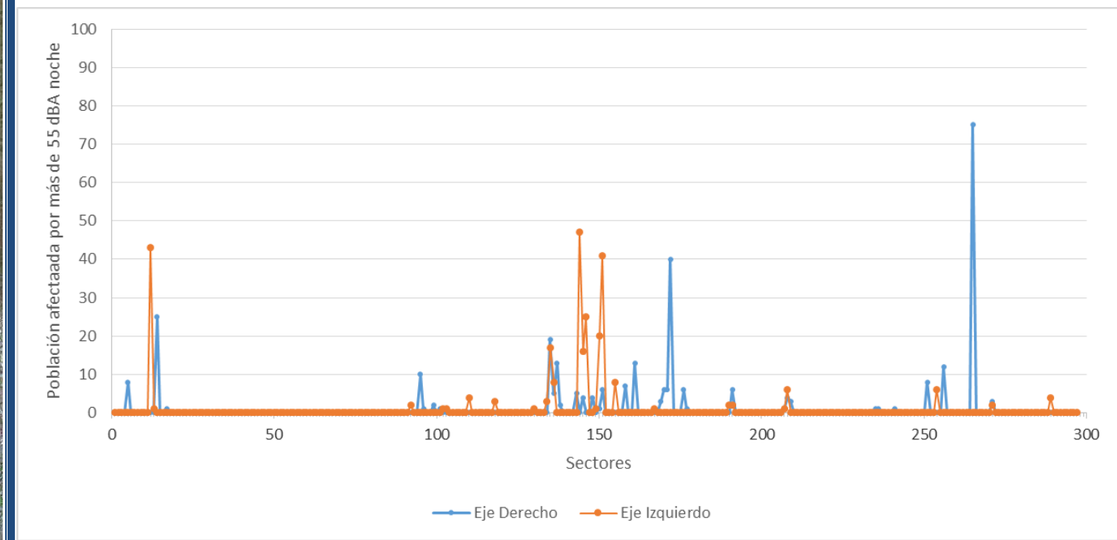
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
62	IZQ	62 IZQ A-356	9	5
29	IZQ	29 IZQ A-356	7	5
78	IZQ	78 IZQ A-356	6	4
59	IZQ	59 IZQ A-356	6	5
108	IZQ	108 IZQ A-356	5	2
77	IZQ	77 IZQ A-356	5	2
70	IZQ	70 IZQ A-356	4	3
60	IZQ	60 IZQ A-356	4	4
75	IZQ	75 IZQ A-356	3	2
66	IZQ	66 IZQ A-356	3	2
61	IZQ	61 IZQ A-356	3	2
47	IZQ	47 IZQ A-356	3	1
82	DER	82 DER A-356	2	1
73	DER	73 DER A-356	2	2
96	IZQ	96 IZQ A-356	2	1

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
124	DER	124 DER A-356	14	8	87	IZQ	87 IZQ A-356	2	1
117	DER	117 DER A-356	12	12	90	DER	90 DER A-356	1	1
122	IZQ	122 IZQ A-356	12	8	1	DER	1 DER A-356	1	1
25	IZQ	25 IZQ A-356	11	7	94	IZQ	94 IZQ A-356	1	1
79	IZQ	79 IZQ A-356	10	8	68	IZQ	68 IZQ A-356	1	1
125	DER	125 DER A-356	9	6					

A-357

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



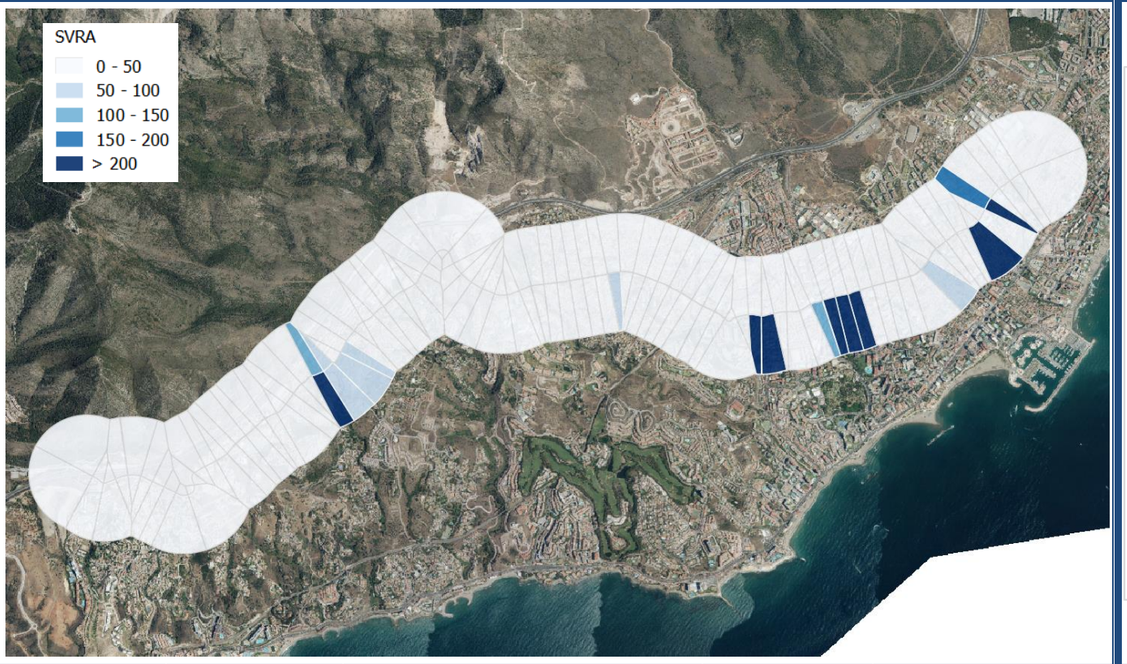
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
164	IZQ	164 IZQ A-357	137	43
163	IZQ	163 IZQ A-357	125	47
156	IZQ	156 IZQ A-357	98	41
133	DER	133 DER A-357	86	40
36	DER	36 DER A-357	77	75
173	IZQ	173 IZQ A-357	47	17
220	DER	220 DER A-357	37	25
173	DER	173 DER A-357	33	19
157	IZQ	157 IZQ A-357	33	20
161	IZQ	161 IZQ A-357	27	25
171	DER	171 DER A-357	24	13
156	DER	156 DER A-357	23	6
148	DER	148 DER A-357	22	7
83	IZQ	83 IZQ A-357	20	6
218	DER	218 DER A-357	19	10

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
222	IZQ	222 IZQ A-357	8	2
152	IZQ	152 IZQ A-357	8	8
82	DER	82 DER A-357	7	3
172	DER	172 DER A-357	6	5
136	DER	136 DER A-357	6	3
83	DER	83 DER A-357	6	4
175	IZQ	175 IZQ A-357	6	3
162	DER	162 DER A-357	5	4
159	DER	159 DER A-357	5	4
193	IZQ	193 IZQ A-357	5	3
10	IZQ	10 IZQ A-357	5	4
113	IZQ	113 IZQ A-357	4	2
94	DER	94 DER A-357	3	1
97	DER	97 DER A-357	3	1
96	DER	96 DER A-357	3	1

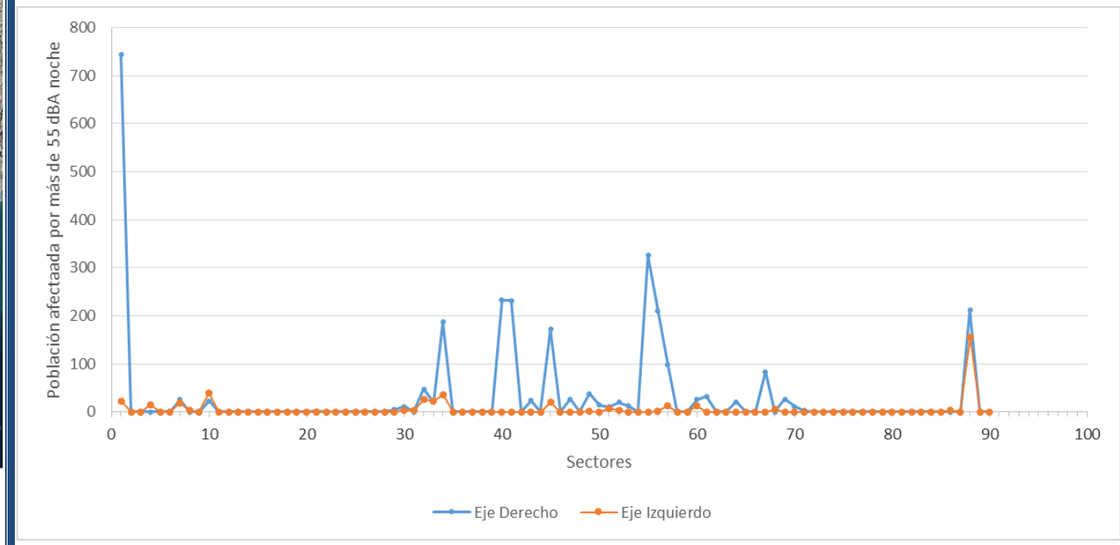
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
162	IZQ	162 IZQ A-357	19	16	29	DER	29 DER A-357	3	3
174	DER	174 DER A-357	18	8	211	IZQ	211 IZQ A-357	3	1
45	DER	45 DER A-357	18	12	138	IZQ	138 IZQ A-357	3	1
172	IZQ	172 IZQ A-357	18	8	214	DER	214 DER A-357	2	2
145	DER	145 DER A-357	15	13	170	DER	170 DER A-357	2	2
50	DER	50 DER A-357	14	8	84	DER	84 DER A-357	2	1
135	DER	135 DER A-357	12	6	179	IZQ	179 IZQ A-357	2	1
134	DER	134 DER A-357	12	6	217	DER	217 DER A-357	1	1
112	DER	112 DER A-357	10	6	157	DER	157 DER A-357	1	1
165	DER	165 DER A-357	9	5	127	DER	127 DER A-357	1	1
128	DER	128 DER A-357	9	6	90	DER	90 DER A-357	1	1
202	IZQ	202 IZQ A-357	9	4	198	IZQ	198 IZQ A-357	1	1
112	IZQ	112 IZQ A-357	9	2	210	IZQ	210 IZQ A-357	1	1
47	IZQ	47 IZQ A-357	9	6	158	IZQ	158 IZQ A-357	1	1
29	IZQ	29 IZQ A-357	9	2	84	IZQ	84 IZQ A-357	1	1
212	DER	212 DER A-357	8	1					

A-368

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
72	DER	72 DER A-368	1331	745
71	DER	71 DER A-368	509	326
64	DER	64 DER A-368	282	232
23	DER	23 DER A-368	275	187
65	DER	65 DER A-368	262	233
70	DER	70 DER A-368	252	211
85	DER	85 DER A-368	212	212
83	DER	83 DER A-368	209	172
85	IZQ	85 IZQ A-368	156	156
69	DER	69 DER A-368	144	98
23	IZQ	23 IZQ A-368	107	36
26	DER	26 DER A-368	90	48
52	DER	52 DER A-368	84	84
24	IZQ	24 IZQ A-368	79	40
24	DER	24 DER A-368	66	23

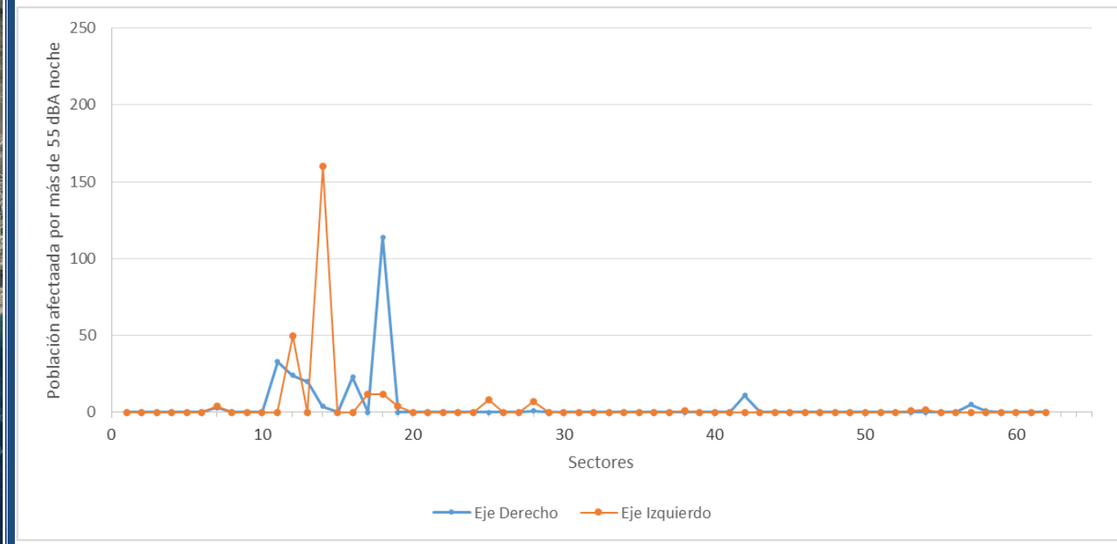
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
66	DER	66 DER A-368	26	26
75	DER	75 DER A-368	25	20
61	DER	61 DER A-368	24	24
69	IZQ	69 IZQ A-368	23	13
28	DER	28 DER A-368	21	12
56	DER	56 DER A-368	21	21
83	IZQ	83 IZQ A-368	21	21
60	IZQ	60 IZQ A-368	19	19
66	IZQ	66 IZQ A-368	16	13
86	IZQ	86 IZQ A-368	15	15
74	DER	74 DER A-368	14	13
76	DER	76 DER A-368	13	11
49	DER	49 DER A-368	12	12
76	IZQ	76 IZQ A-368	10	8
29	DER	29 DER A-368	9	5

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
78	DER	78 DER A-368	63	38	51	IZQ	51 IZQ A-368	6	6
25	DER	25 DER A-368	51	20	31	IZQ	31 IZQ A-368	5	4
59	DER	59 DER A-368	45	33	48	DER	48 DER A-368	4	3
25	IZQ	25 IZQ A-368	45	22	79	IZQ	79 IZQ A-368	4	4
77	DER	77 DER A-368	39	15	75	IZQ	75 IZQ A-368	4	3
81	DER	81 DER A-368	34	27	28	IZQ	28 IZQ A-368	3	3
26	IZQ	26 IZQ A-368	34	26	27	IZQ	27 IZQ A-368	3	3
60	DER	60 DER A-368	32	26	8	DER	8 DER A-368	2	2
72	IZQ	72 IZQ A-368	32	22	78	IZQ	78 IZQ A-368	2	1
50	DER	50 DER A-368	30	27	70	IZQ	70 IZQ A-368	1	1

A-387

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

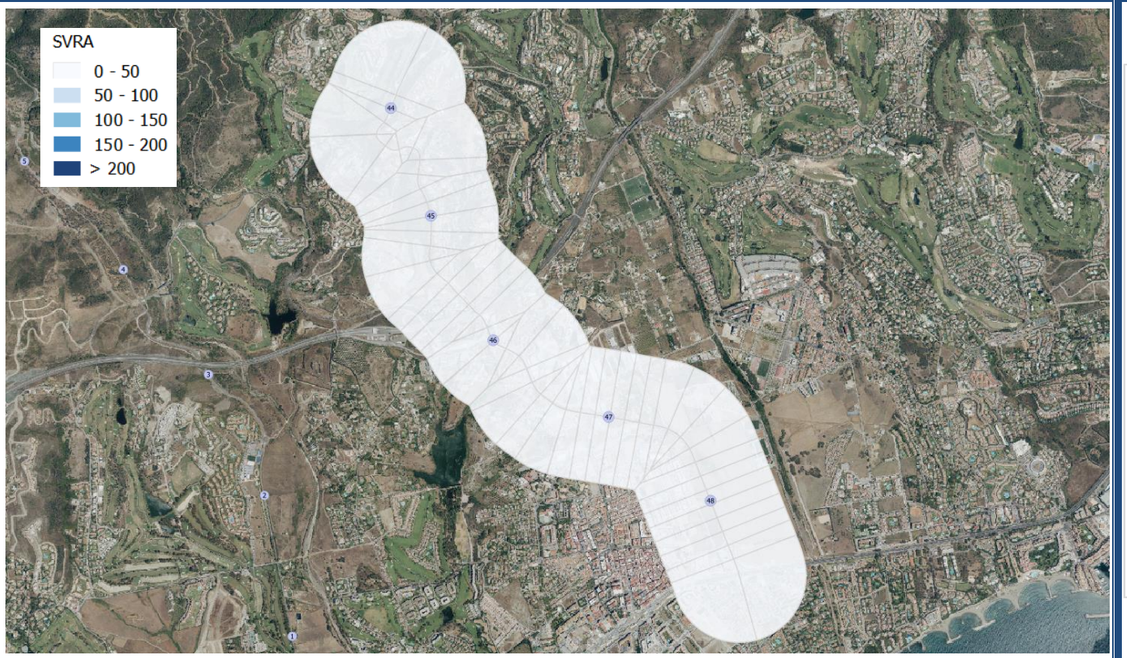


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
57	IZQ	57 IZQ A-387	347	160
52	DER	52 DER A-387	168	114
59	IZQ	59 IZQ A-387	160	50
60	DER	60 DER A-387	81	33
59	DER	59 DER A-387	39	24
54	DER	54 DER A-387	28	23
58	DER	58 DER A-387	26	20
24	DER	24 DER A-387	16	11
53	IZQ	53 IZQ A-387	14	12
52	IZQ	52 IZQ A-387	14	12
44	IZQ	44 IZQ A-387	12	8

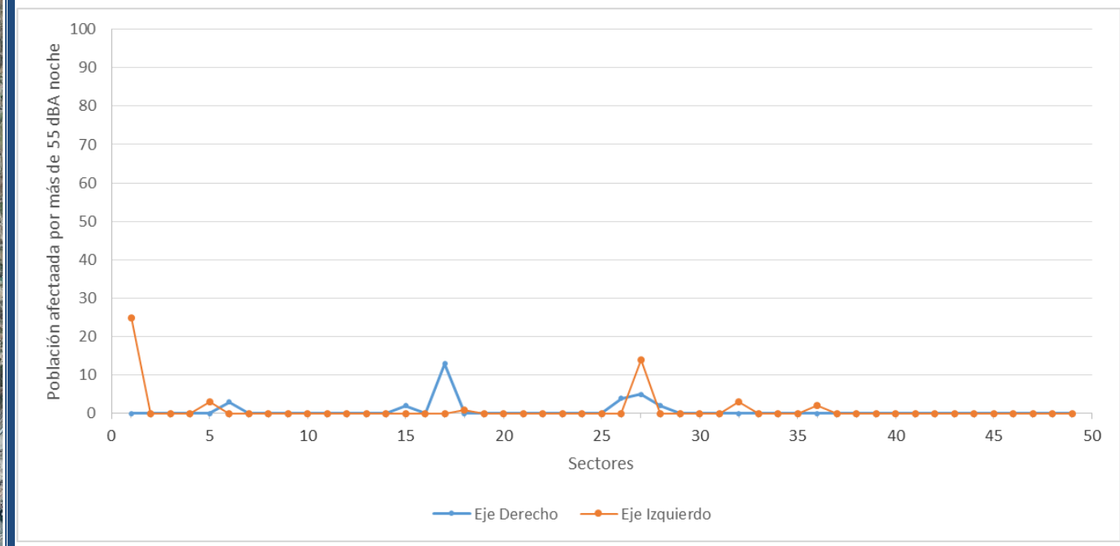
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
57	DER	57 DER A-387	9	4
6	DER	6 DER A-387	9	5
40	IZQ	40 IZQ A-387	9	7
41	IZQ	41 IZQ A-387	6	4
41	DER	41 DER A-387	5	3
51	IZQ	51 IZQ A-387	5	4
10	IZQ	10 IZQ A-387	3	2
40	DER	40 DER A-387	1	1
5	DER	5 DER A-387	1	1
29	IZQ	29 IZQ A-387	1	1
11	IZQ	11 IZQ A-387	1	1

A-397

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

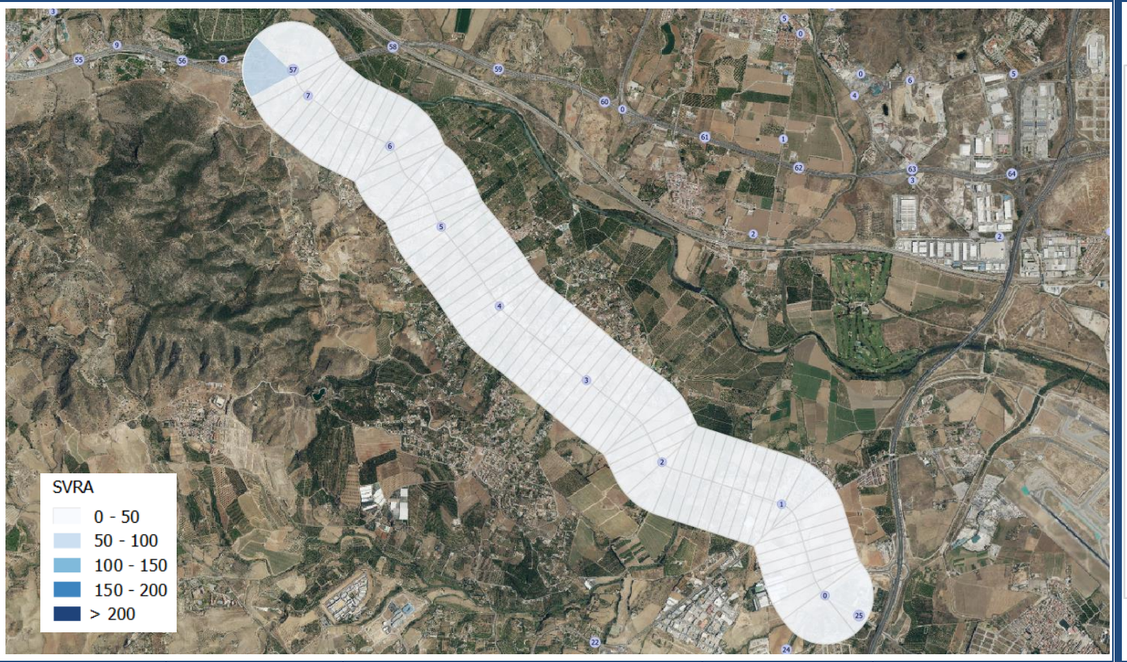


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
33	IZQ	33 IZQ A-397	45	25
35	DER	35 DER A-397	23	13
24	IZQ	24 IZQ A-397	15	14
24	DER	24 DER A-397	11	5
27	DER	27 DER A-397	8	3
25	DER	25 DER A-397	8	4

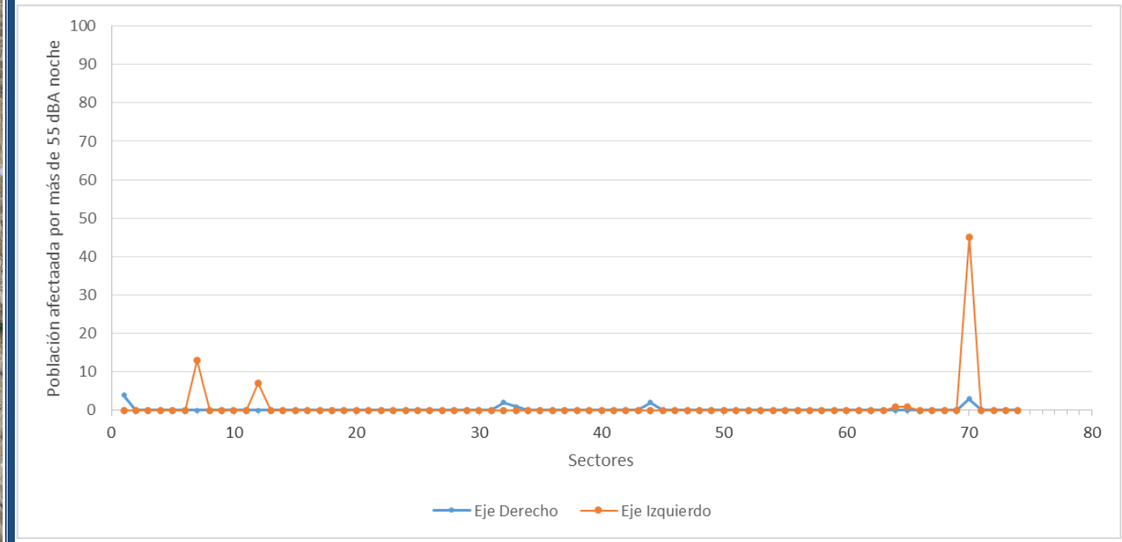
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
23	DER	23 DER A-397	5	2
18	IZQ	18 IZQ A-397	4	3
16	IZQ	16 IZQ A-397	3	3
13	IZQ	13 IZQ A-397	3	2
26	DER	26 DER A-397	2	2
34	IZQ	34 IZQ A-397	1	1

A-7052

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

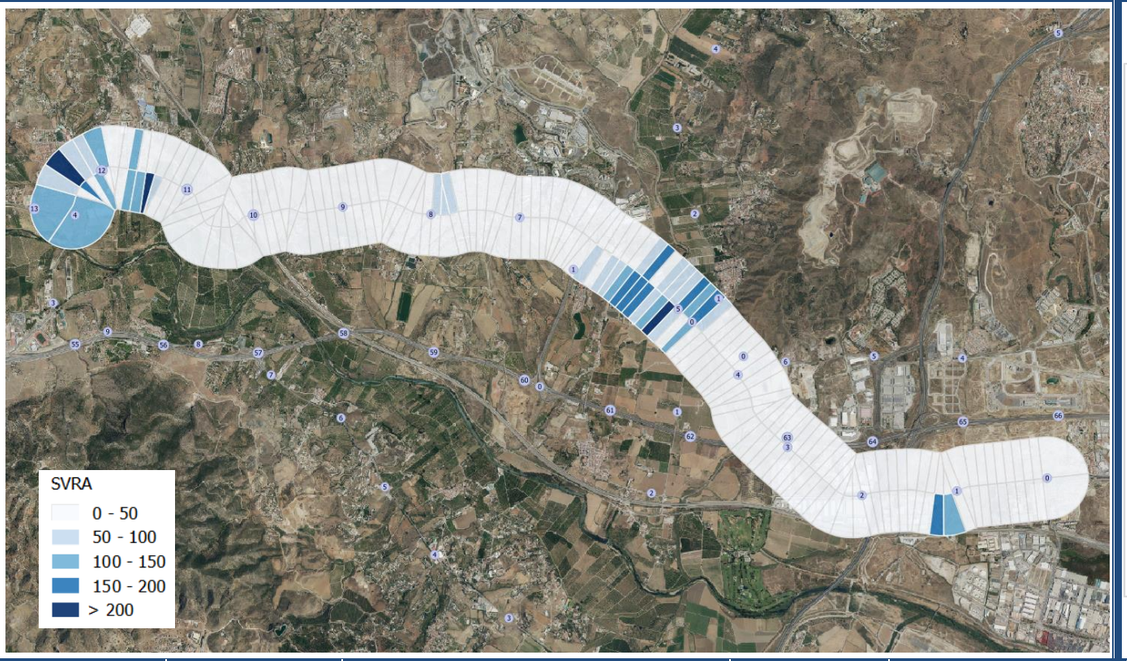


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
IZQ	73	73 IZQ A-7052	79	45
IZQ	38	38 IZQ A-7052	13	13
DER	73	73 DER A-7052	11	3
IZQ	8	8 IZQ A-7052	8	7
DER	31	31 DER A-7052	4	4

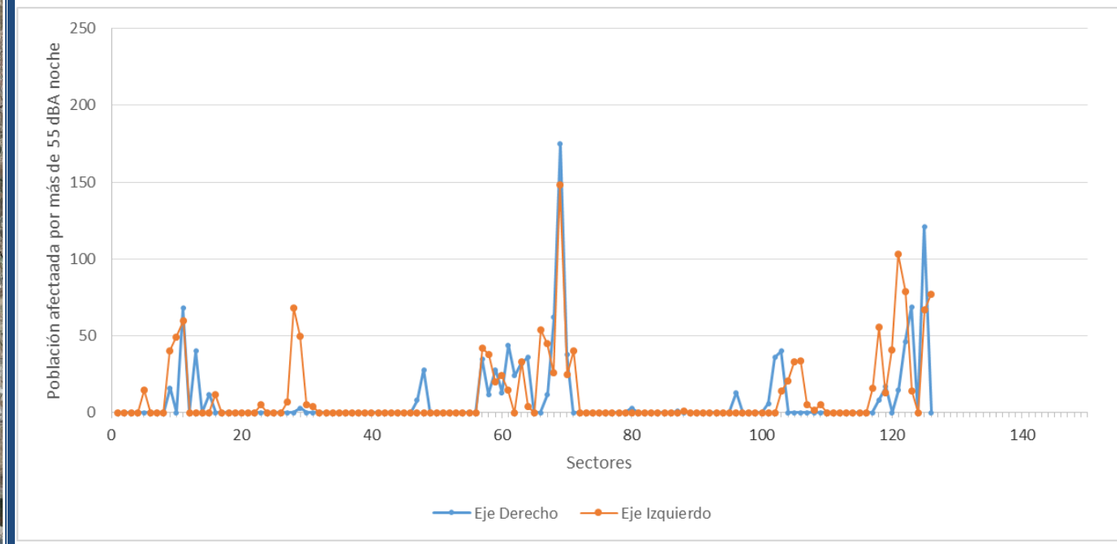
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
39	DER	39 DER A-7052	3	2
14	DER	14 DER A-7052	2	2
13	DER	13 DER A-7052	1	1
55	IZQ	55 IZQ A-7052	1	1
54	IZQ	54 IZQ A-7052	1	1

A-7054

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

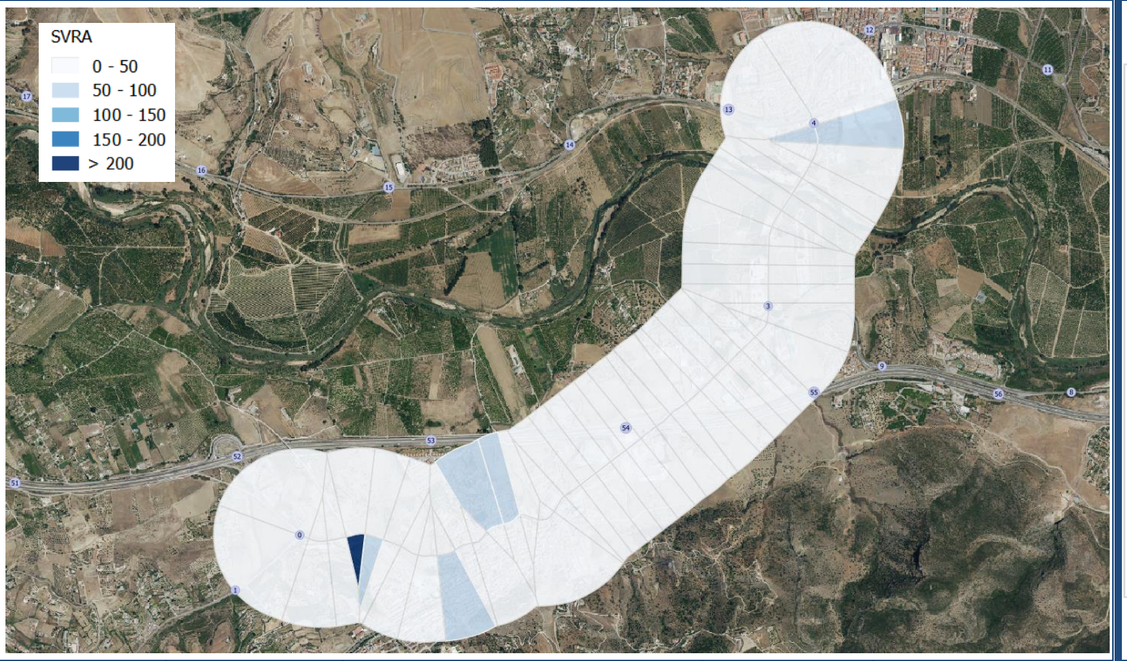


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
123	DER	123 DER A-7054	257	175	124	DER	124 DER A-7054	65	62
51	IZQ	51 IZQ A-7054	214	40	122	DER	122 DER A-7054	65	38
115	IZQ	115 IZQ A-7054	201	103	78	DER	78 DER A-7054	63	40
123	IZQ	123 IZQ A-7054	194	148	56	DER	56 DER A-7054	56	12
54	IZQ	54 IZQ A-7054	176	38	8	IZQ	8 IZQ A-7054	46	12
50	DER	50 DER A-7054	170	44	75	IZQ	75 IZQ A-7054	41	34
55	DER	55 DER A-7054	162	35	122	IZQ	122 IZQ A-7054	38	25
56	IZQ	56 IZQ A-7054	162	45	124	IZQ	124 IZQ A-7054	37	26
12	IZQ	12 IZQ A-7054	156	68	76	IZQ	76 IZQ A-7054	36	33
48	DER	48 DER A-7054	152	32	54	DER	54 DER A-7054	35	12
55	IZQ	55 IZQ A-7054	151	42	120	IZQ	120 IZQ A-7054	31	14
117	IZQ	117 IZQ A-7054	147	67	60	DER	60 DER A-7054	30	17
57	IZQ	57 IZQ A-7054	142	54	77	IZQ	77 IZQ A-7054	29	21
116	IZQ	116 IZQ A-7054	138	77	44	DER	44 DER A-7054	28	28
49	DER	49 DER A-7054	136	24	115	DER	115 DER A-7054	28	15

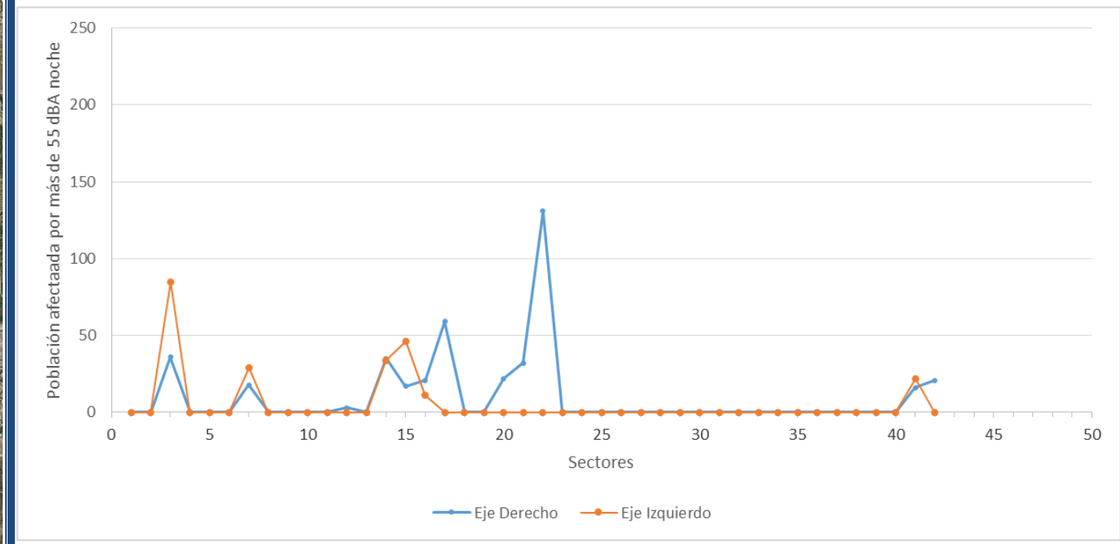
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
120	DER	120 DER A-7054	133	69	14	IZQ	14 IZQ A-7054	24	15
48	IZQ	48 IZQ A-7054	125	33	62	IZQ	62 IZQ A-7054	24	16
121	IZQ	121 IZQ A-7054	123	79	119	DER	119 DER A-7054	22	12
117	DER	117 DER A-7054	121	121	10	IZQ	10 IZQ A-7054	20	5
125	DER	125 DER A-7054	114	68	78	IZQ	78 IZQ A-7054	20	14
52	IZQ	52 IZQ A-7054	112	24	86	DER	86 DER A-7054	19	13
11	IZQ	11 IZQ A-7054	105	50	60	IZQ	60 IZQ A-7054	19	13
125	IZQ	125 IZQ A-7054	101	60	61	DER	61 DER A-7054	14	8
121	DER	121 DER A-7054	91	46	81	DER	81 DER A-7054	13	6
53	DER	53 DER A-7054	88	28	13	IZQ	13 IZQ A-7054	13	7
50	IZQ	50 IZQ A-7054	86	15	11	DER	11 DER A-7054	12	3
114	IZQ	114 IZQ A-7054	86	40	47	IZQ	47 IZQ A-7054	11	4
53	IZQ	53 IZQ A-7054	81	20	0	IZQ	0 IZQ A-7054	9	5
47	DER	47 DER A-7054	78	36	45	DER	45 DER A-7054	8	8
61	IZQ	61 IZQ A-7054	78	56	104	DER	104 DER A-7054	7	3
58	IZQ	58 IZQ A-7054	74	49	9	IZQ	9 IZQ A-7054	7	4
51	DER	51 DER A-7054	73	16	72	IZQ	72 IZQ A-7054	6	5
59	IZQ	59 IZQ A-7054	70	41	74	IZQ	74 IZQ A-7054	5	5
80	DER	80 DER A-7054	67	40	73	IZQ	73 IZQ A-7054	3	2
52	DER	52 DER A-7054	66	13	96	DER	96 DER A-7054	1	1
79	DER	79 DER A-7054	66	36	95	IZQ	95 IZQ A-7054	1	1

A-7057

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

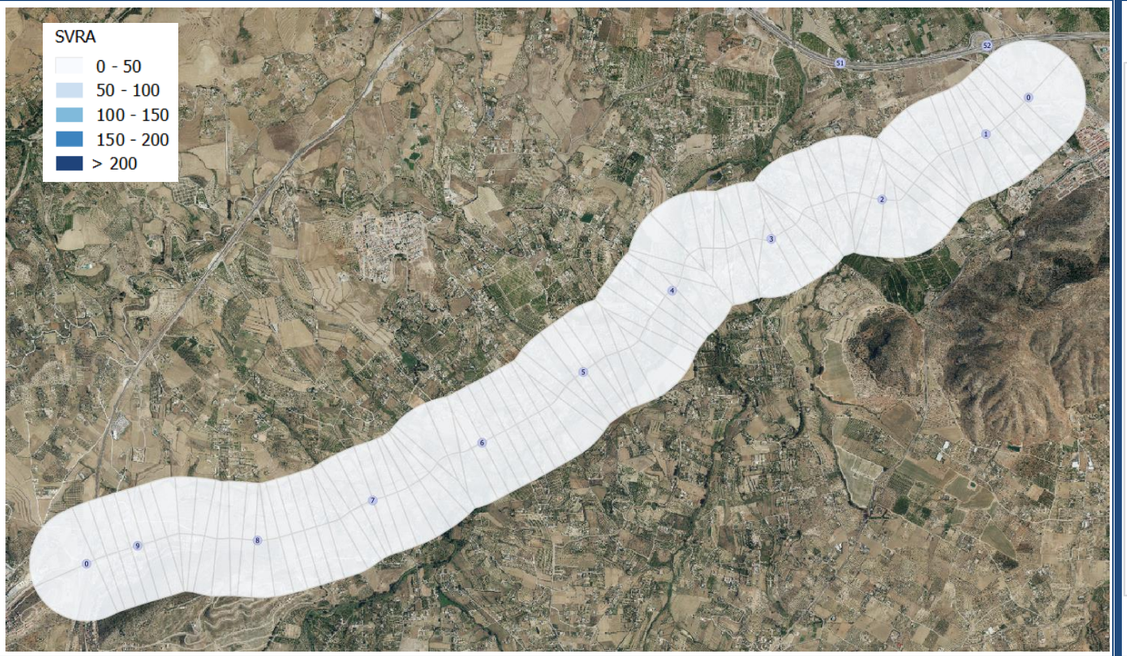


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
3	DER	3 DER A-7057	418	131
40	IZQ	40 IZQ A-7057	98	85
11	IZQ	11 IZQ A-7057	84	46
8	DER	8 DER A-7057	79	59
12	IZQ	12 IZQ A-7057	61	34
4	DER	4 DER A-7057	57	32
40	DER	40 DER A-7057	52	36
12	DER	12 DER A-7057	43	35
9	IZQ	9 IZQ A-7057	43	29

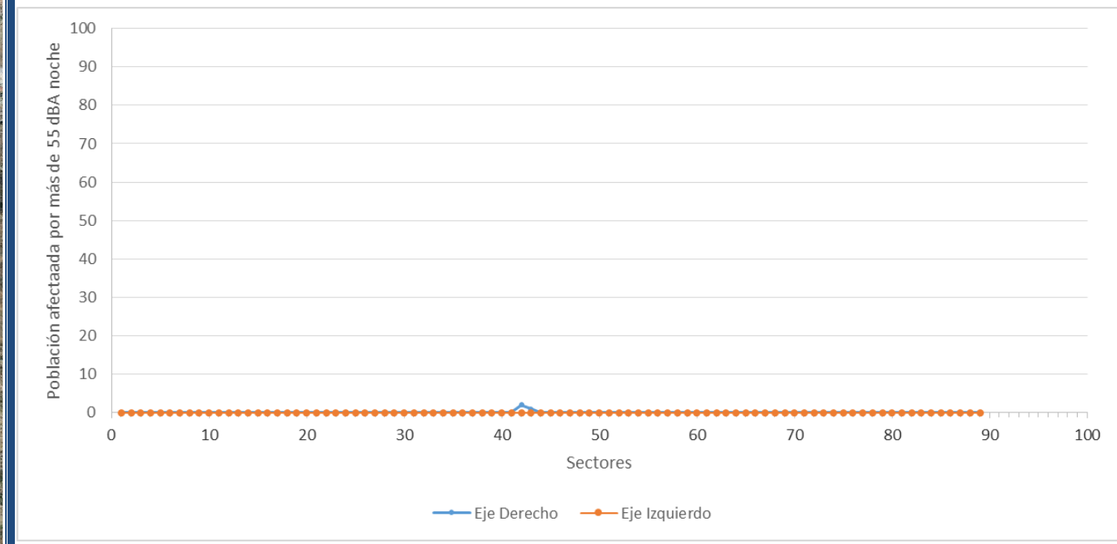
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
39	DER	39 DER A-7057	40	21
5	DER	5 DER A-7057	39	22
10	DER	10 DER A-7057	30	21
41	IZQ	41 IZQ A-7057	27	22
9	DER	9 DER A-7057	23	18
11	DER	11 DER A-7057	21	17
41	DER	41 DER A-7057	19	16
10	IZQ	10 IZQ A-7057	15	11
14	DER	14 DER A-7057	3	3

A-7059

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



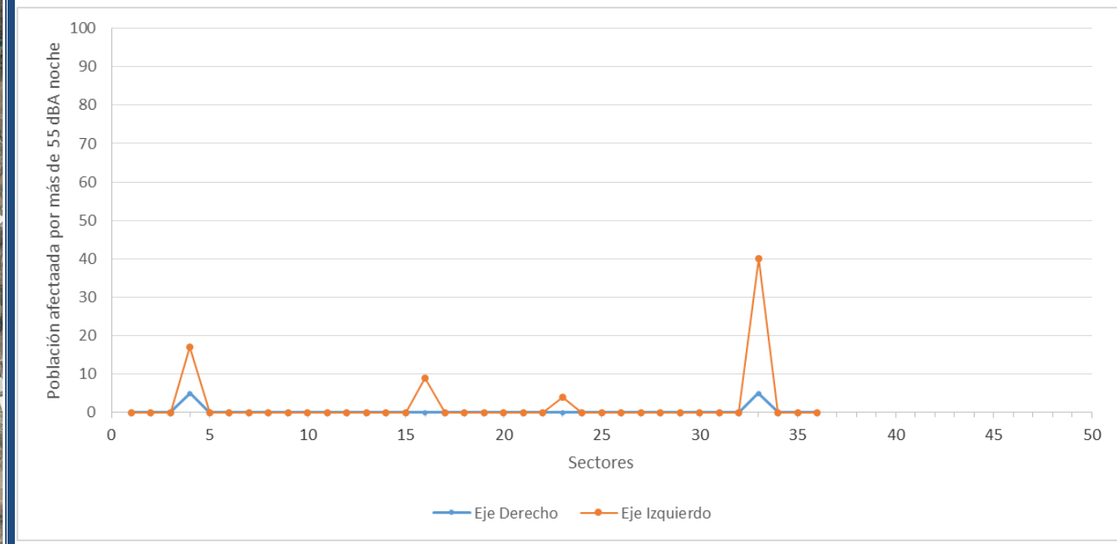
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
52	DER	52 DER A-7059	3	2

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
51	DER	51 DER A-7059	2	1

A-7206

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

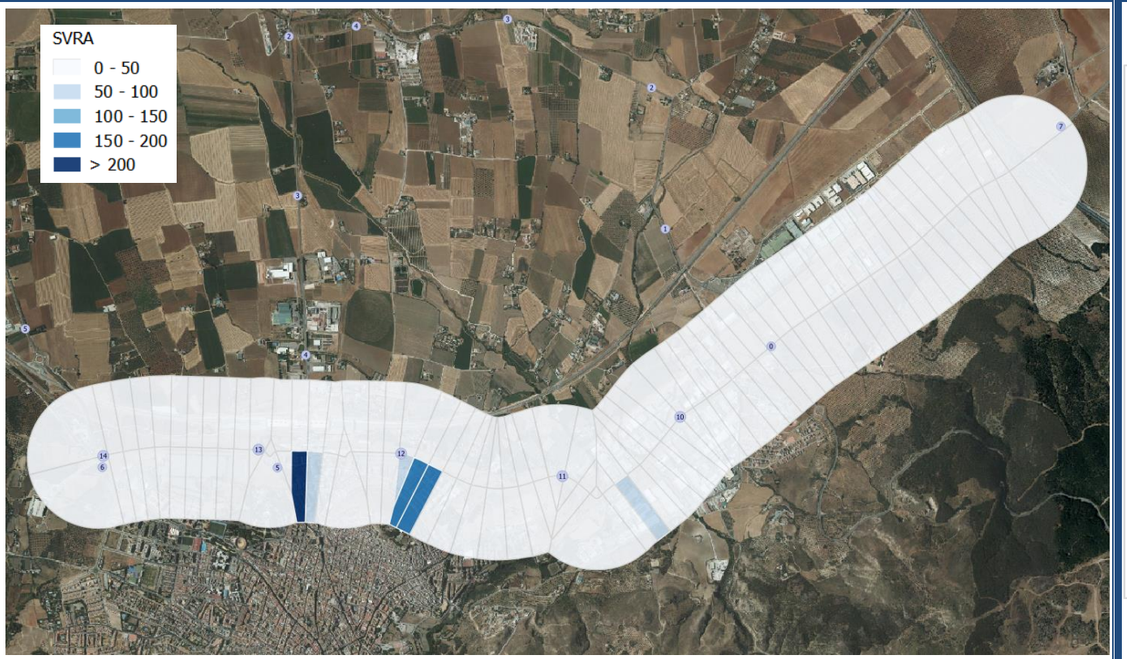


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
4	IZQ	4 IZQ A-7206	40	40
5	IZQ	5 IZQ A-7206	17	17
25	IZQ	25 IZQ A-7206	11	9

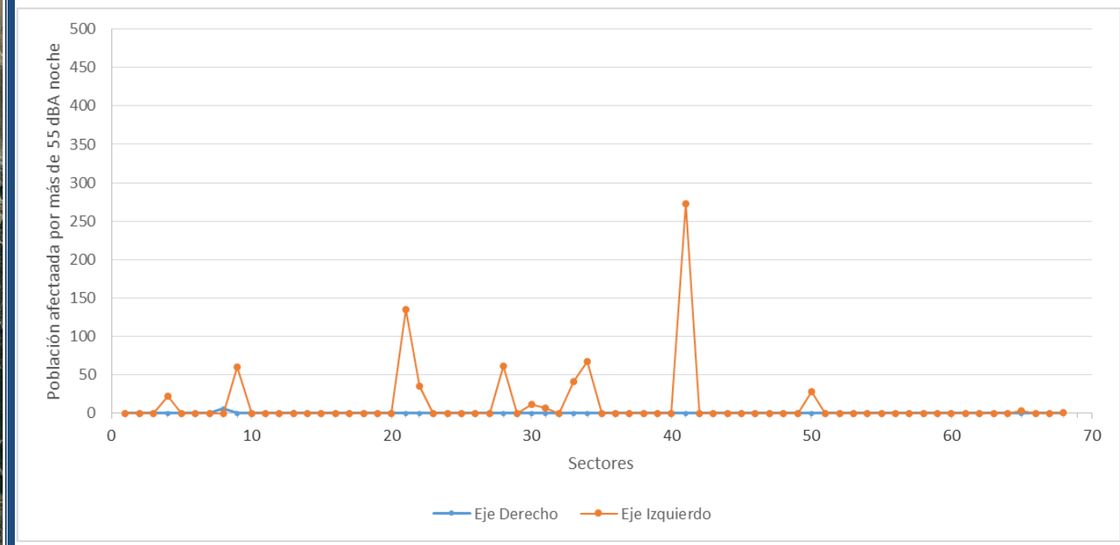
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
5	DER	5 DER A-7206	6	5
4	DER	4 DER A-7206	5	5
23	IZQ	23 IZQ A-7206	5	4

A-7282

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



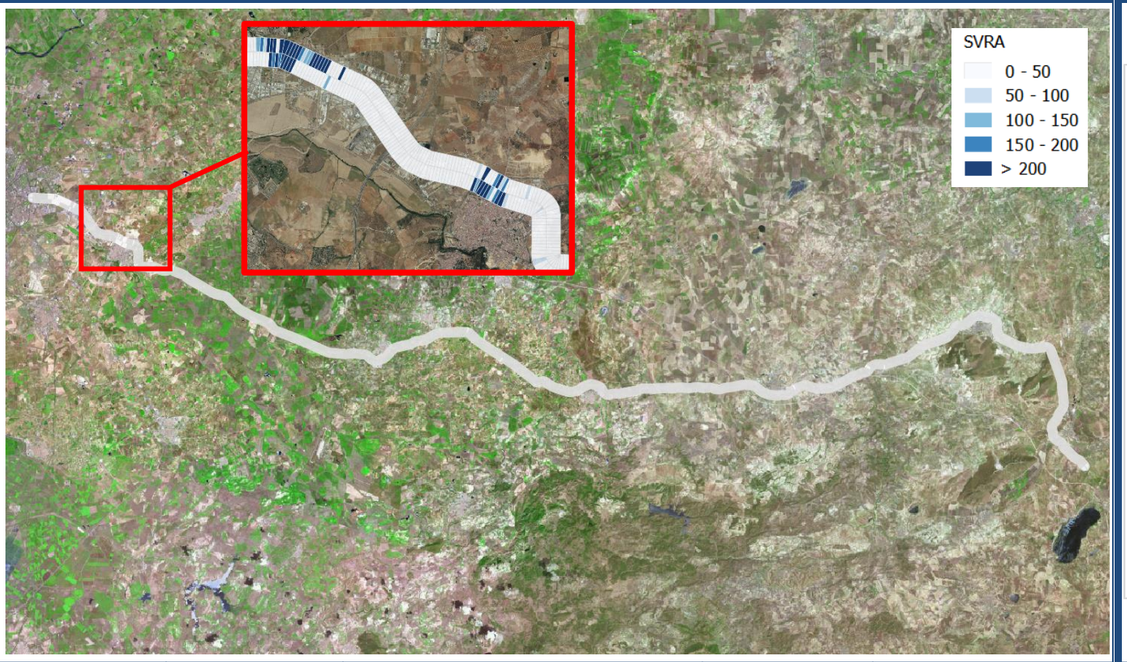
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
54	IZQ	54 IZQ A-7282	527	273
46	IZQ	46 IZQ A-7282	176	67
45	IZQ	45 IZQ A-7282	164	135
53	IZQ	53 IZQ A-7282	91	62
32	IZQ	32 IZQ A-7282	88	60
47	IZQ	47 IZQ A-7282	75	42
22	IZQ	22 IZQ A-7282	50	28
21	IZQ	21 IZQ A-7282	46	22

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
44	IZQ	44 IZQ A-7282	44	36
51	IZQ	51 IZQ A-7282	26	12
50	IZQ	50 IZQ A-7282	8	7
41	DER	41 DER A-7282	7	6
12	IZQ	12 IZQ A-7282	5	4
35	DER	35 DER A-7282	1	1
8	IZQ	8 IZQ A-7282	1	1

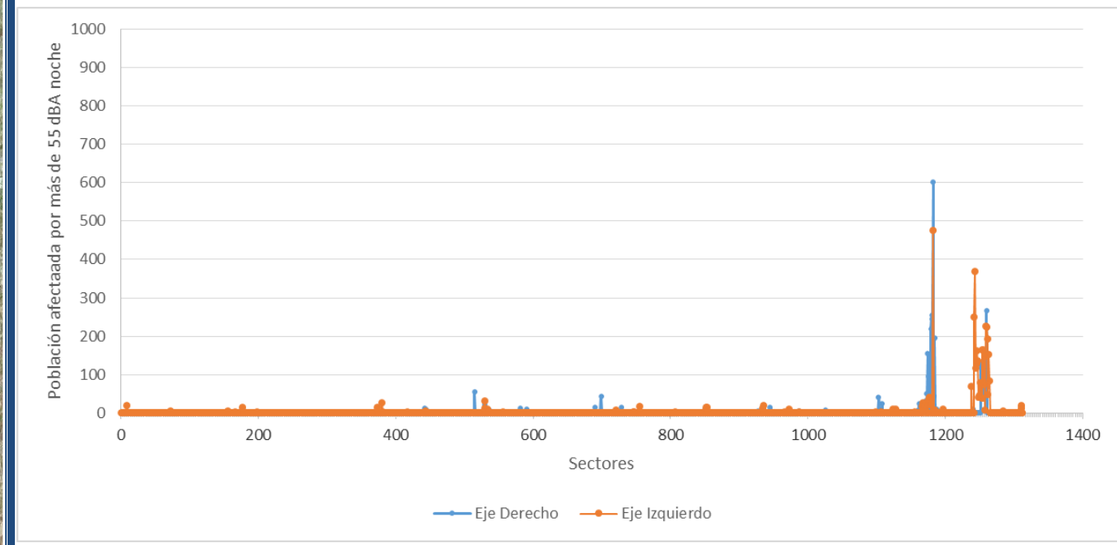
9.1.8.8.- SEVILLA

A-92

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
99	IZQ	99 IZQ A-92	3286	475
101	DER	101 DER A-92	1548	255
102	DER	102 DER A-92	1219	219
99	DER	99 DER A-92	1201	601
32	IZQ	32 IZQ A-92	1159	136
19	DER	19 DER A-92	1034	267
25	DER	25 DER A-92	1024	114
26	DER	26 DER A-92	798	135
33	IZQ	33 IZQ A-92	729	162
36	IZQ	36 IZQ A-92	698	370
24	DER	24 DER A-92	693	65
34	IZQ	34 IZQ A-92	684	129

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
669	IZQ	669 IZQ A-92	15	4
815	IZQ	815 IZQ A-92	15	15
496	IZQ	496 IZQ A-92	15	12
496	IZQ	496 IZQ A-92	15	12
142	DER	142 DER A-92	14	3
904	DER	904 DER A-92	13	10
1018	DER	1018 DER A-92	13	6
94	DER	94 DER A-92	13	11
624	IZQ	624 IZQ A-92	13	5
241	DER	241 DER A-92	12	8
145	IZQ	145 IZQ A-92	12	3
1239	DER	1239 DER A-92	11	6

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
100	DER	100 DER A-92	643	246	399	DER	399 DER A-92	11	11
23	DER	23 DER A-92	624	77	21	IZQ	21 IZQ A-92	11	9
22	IZQ	22 IZQ A-92	577	149	1239	DER	1239 DER A-92	11	6
97	DER	97 DER A-92	457	196	484	DER	484 DER A-92	10	6
25	IZQ	25 IZQ A-92	451	166	121	DER	121 DER A-92	10	9
27	DER	27 DER A-92	449	124	307	IZQ	307 IZQ A-92	10	10
37	IZQ	37 IZQ A-92	446	250	1240	IZQ	1240 IZQ A-92	9	5
24	IZQ	24 IZQ A-92	434	165	457	IZQ	457 IZQ A-92	9	8
42	IZQ	42 IZQ A-92	393	69	464	IZQ	464 IZQ A-92	9	4
107	DER	107 DER A-92	333	155	293	IZQ	293 IZQ A-92	9	4
20	IZQ	20 IZQ A-92	331	226	1240	IZQ	1240 IZQ A-92	9	5
19	IZQ	19 IZQ A-92	312	225	925	DER	925 DER A-92	8	8
35	IZQ	35 IZQ A-92	307	117	529	IZQ	529 IZQ A-92	8	3
21	DER	21 DER A-92	292	53	1147	IZQ	1147 IZQ A-92	8	5
26	IZQ	26 IZQ A-92	290	40	96	IZQ	96 IZQ A-92	8	1
23	IZQ	23 IZQ A-92	287	74	906	DER	906 DER A-92	7	3
104	IZQ	104 IZQ A-92	284	41	560	DER	560 DER A-92	7	3
27	IZQ	27 IZQ A-92	234	73	564	IZQ	564 IZQ A-92	7	3
18	IZQ	18 IZQ A-92	234	193	141	IZQ	141 IZQ A-92	7	3
106	DER	106 DER A-92	220	97	826	DER	826 DER A-92	6	2
103	IZQ	103 IZQ A-92	200	35	483	DER	483 DER A-92	6	4
16	IZQ	16 IZQ A-92	200	153	78	DER	78 DER A-92	6	3
105	DER	105 DER A-92	198	105	98	IZQ	98 IZQ A-92	6	2
28	IZQ	28 IZQ A-92	197	80	674	DER	674 DER A-92	5	4
106	IZQ	106 IZQ A-92	194	34	901	DER	901 DER A-92	5	2
20	DER	20 DER A-92	192	49	570	DER	570 DER A-92	5	3
22	DER	22 DER A-92	162	36	531	DER	531 DER A-92	5	1
103	DER	103 DER A-92	140	88	293	DER	293 DER A-92	5	5
98	DER	98 DER A-92	135	45	896	IZQ	896 IZQ A-92	5	4
31	IZQ	31 IZQ A-92	123	42	530	IZQ	530 IZQ A-92	5	3
15	IZQ	15 IZQ A-92	123	84	1112	IZQ	1112 IZQ A-92	5	3
30	IZQ	30 IZQ A-92	110	42	133	IZQ	133 IZQ A-92	5	4
39	DER	39 DER A-92	102	10	825	DER	825 DER A-92	4	2
851	IZQ	851 IZQ A-92	86	27	557	DER	557 DER A-92	4	1
136	DER	136 DER A-92	82	42	401	DER	401 DER A-92	4	2
17	IZQ	17 IZQ A-92	79	49	626	IZQ	626 IZQ A-92	4	3
29	IZQ	29 IZQ A-92	78	47	850	IZQ	850 IZQ A-92	4	3
97	IZQ	97 IZQ A-92	76	9	148	IZQ	148 IZQ A-92	4	2

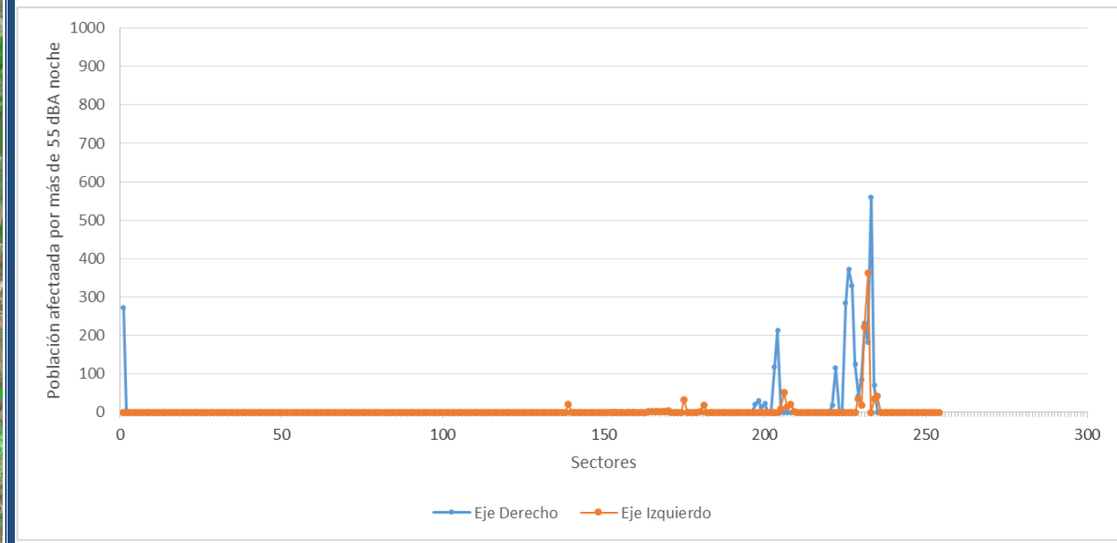
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
105	IZQ	105 IZQ A-92	70	22	126	IZQ	126 IZQ A-92	4	3
108	DER	108 DER A-92	58	50	113	IZQ	113 IZQ A-92	4	2
947	DER	947 DER A-92	56	56	242	DER	242 DER A-92	3	1
448	DER	448 DER A-92	55	45	568	DER	568 DER A-92	3	2
538	DER	538 DER A-92	54	14	141	DER	141 DER A-92	3	2
931	IZQ	931 IZQ A-92	54	14	114	DER	114 DER A-92	3	2
114	IZQ	114 IZQ A-92	54	28	77	DER	77 DER A-92	3	1
120	DER	120 DER A-92	53	26	614	IZQ	614 IZQ A-92	3	3
495	IZQ	495 IZQ A-92	53	20	905	IZQ	905 IZQ A-92	3	1
495	IZQ	495 IZQ A-92	53	20	462	IZQ	462 IZQ A-92	3	1
932	IZQ	932 IZQ A-92	52	32	73	IZQ	73 IZQ A-92	3	3
115	IZQ	115 IZQ A-92	50	19	115	DER	115 DER A-92	2	2
110	DER	110 DER A-92	46	31	1141	DER	1141 DER A-92	2	1
109	IZQ	109 IZQ A-92	44	23	629	DER	629 DER A-92	2	1
927	IZQ	927 IZQ A-92	43	11	673	DER	673 DER A-92	2	1
74	IZQ	74 IZQ A-92	42	11	827	DER	827 DER A-92	2	2
111	IZQ	111 IZQ A-92	35	5	535	DER	535 DER A-92	2	1
119	DER	119 DER A-92	34	19	534	DER	534 DER A-92	2	2
110	IZQ	110 IZQ A-92	34	6	295	DER	295 DER A-92	2	2
1146	IZQ	1146 IZQ A-92	31	16	577	IZQ	577 IZQ A-92	2	2
131	DER	131 DER A-92	30	25	561	IZQ	561 IZQ A-92	2	1
109	DER	109 DER A-92	30	23	439	IZQ	439 IZQ A-92	2	1
520	IZQ	520 IZQ A-92	30	17	1144	IZQ	1144 IZQ A-92	2	2
932	DER	932 DER A-92	28	23	139	IZQ	139 IZQ A-92	2	2
1145	IZQ	1145 IZQ A-92	25	15	605	DER	605 DER A-92	1	1
902	DER	902 DER A-92	24	9	628	DER	628 DER A-92	1	1
74	DER	74 DER A-92	24	8	559	DER	559 DER A-92	1	1
905	DER	905 DER A-92	22	13	223	DER	223 DER A-92	1	1
147	IZQ	147 IZQ A-92	22	10	93	DER	93 DER A-92	1	1
485	DER	485 DER A-92	21	16	596	IZQ	596 IZQ A-92	1	1
118	DER	118 DER A-92	21	17	599	IZQ	599 IZQ A-92	1	1
116	IZQ	116 IZQ A-92	21	18	595	IZQ	595 IZQ A-92	1	1
417	DER	417 DER A-92	18	15	608	IZQ	608 IZQ A-92	1	1
646	IZQ	646 IZQ A-92	18	15	830	IZQ	830 IZQ A-92	1	1
904	IZQ	904 IZQ A-92	18	7	902	IZQ	902 IZQ A-92	1	1
112	IZQ	112 IZQ A-92	18	5	558	IZQ	558 IZQ A-92	1	1
75	DER	75 DER A-92	16	7	441	IZQ	441 IZQ A-92	1	1
142	IZQ	142 IZQ A-92	16	11	533	IZQ	533 IZQ A-92	1	1

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
903	DER	903 DER A-92	15	7	459	IZQ	459 IZQ A-92	1	1
449	DER	449 DER A-92	15	15	308	IZQ	308 IZQ A-92	1	1
1148	DER	1148 DER A-92	15	12	135	IZQ	135 IZQ A-92	1	1

A-376

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
23	DER	23 DER A-376	1232	560
24	IZQ	24 IZQ A-376	1014	364
25	IZQ	25 IZQ A-376	864	223
29	DER	29 DER A-376	628	330
31	DER	31 DER A-376	584	273
30	DER	30 DER A-376	548	373
25	DER	25 DER A-376	430	232
37	DER	37 DER A-376	424	213
32	DER	32 DER A-376	418	284
24	DER	24 DER A-376	375	183
60	IZQ	60 IZQ A-376	260	52
28	DER	28 DER A-376	229	126
35	DER	35 DER A-376	168	115
38	DER	38 DER A-376	144	119

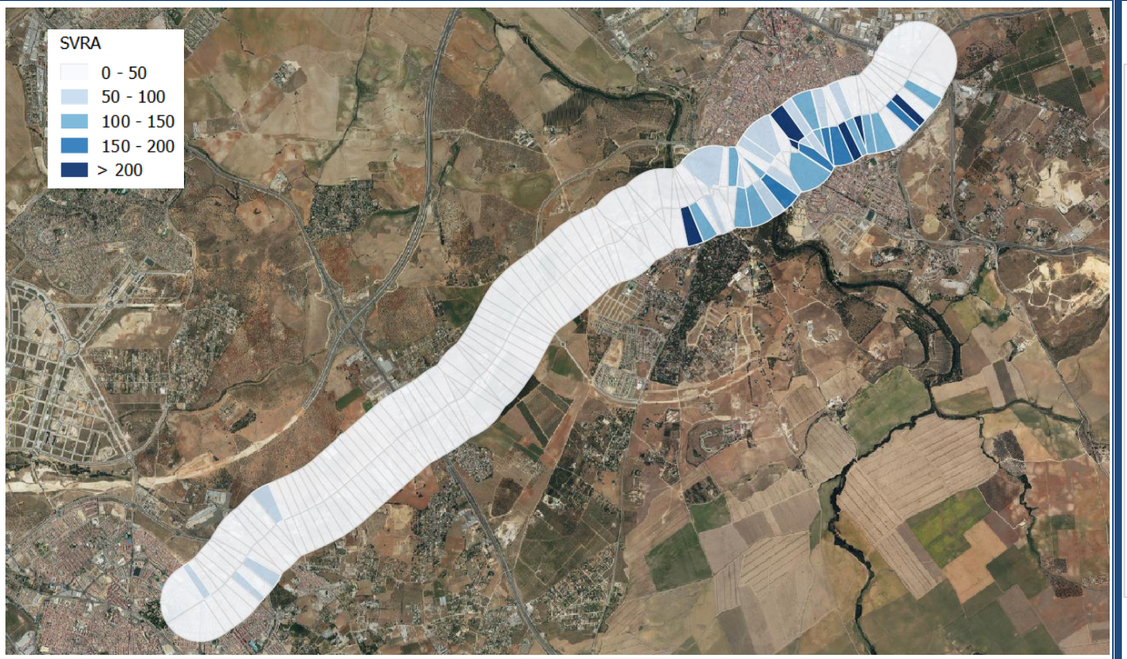
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
36	DER	36 DER A-376	47	18
59	IZQ	59 IZQ A-376	38	15
81	IZQ	81 IZQ A-376	36	33
41	DER	41 DER A-376	32	23
58	IZQ	58 IZQ A-376	26	21
77	IZQ	77 IZQ A-376	25	19
42	DER	42 DER A-376	20	13
106	DER	106 DER A-376	17	3
61	IZQ	61 IZQ A-376	13	10
92	DER	92 DER A-376	9	3
108	DER	108 DER A-376	8	3
87	IZQ	87 IZQ A-376	8	4
101	DER	101 DER A-376	4	3
90	IZQ	90 IZQ A-376	4	2

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN

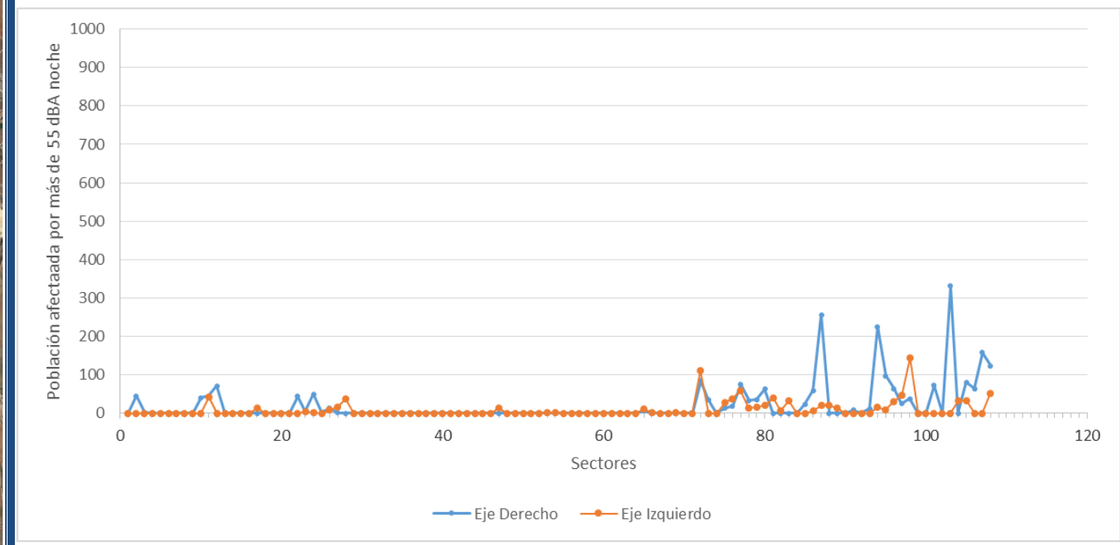
21	IZQ	21 IZQ A-376	140	42	91	DER	91 DER A-376	3	1
26	DER	26 DER A-376	126	86	93	IZQ	93 IZQ A-376	3	3
22	DER	22 DER A-376	121	70	92	IZQ	92 IZQ A-376	3	3
27	IZQ	27 IZQ A-376	93	36	100	DER	100 DER A-376	2	2
22	IZQ	22 IZQ A-376	77	36	88	IZQ	88 IZQ A-376	2	2
26	IZQ	26 IZQ A-376	70	19	107	DER	107 DER A-376	1	1
113	IZQ	113 IZQ A-376	67	21	91	IZQ	91 IZQ A-376	1	1
43	DER	43 DER A-376	65	30	89	IZQ	89 IZQ A-376	1	1
27	DER	27 DER A-376	63	43	78	IZQ	78 IZQ A-376	1	1
44	DER	44 DER A-376	49	20	57	IZQ	57 IZQ A-376	1	1

A-392

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
103	DER	103 DER A-392	804	331
73	DER	73 DER A-392	676	257
96	DER	96 DER A-392	343	226
90	IZQ	90 IZQ A-392	303	111
98	DER	98 DER A-392	272	158
91	IZQ	91 IZQ A-392	259	145
95	DER	95 DER A-392	188	98
94	DER	94 DER A-392	186	64
90	DER	90 DER A-392	166	85
84	DER	84 DER A-392	160	75
102	DER	102 DER A-392	156	72
97	DER	97 DER A-392	139	124
81	DER	81 DER A-392	137	63
99	DER	99 DER A-392	131	65

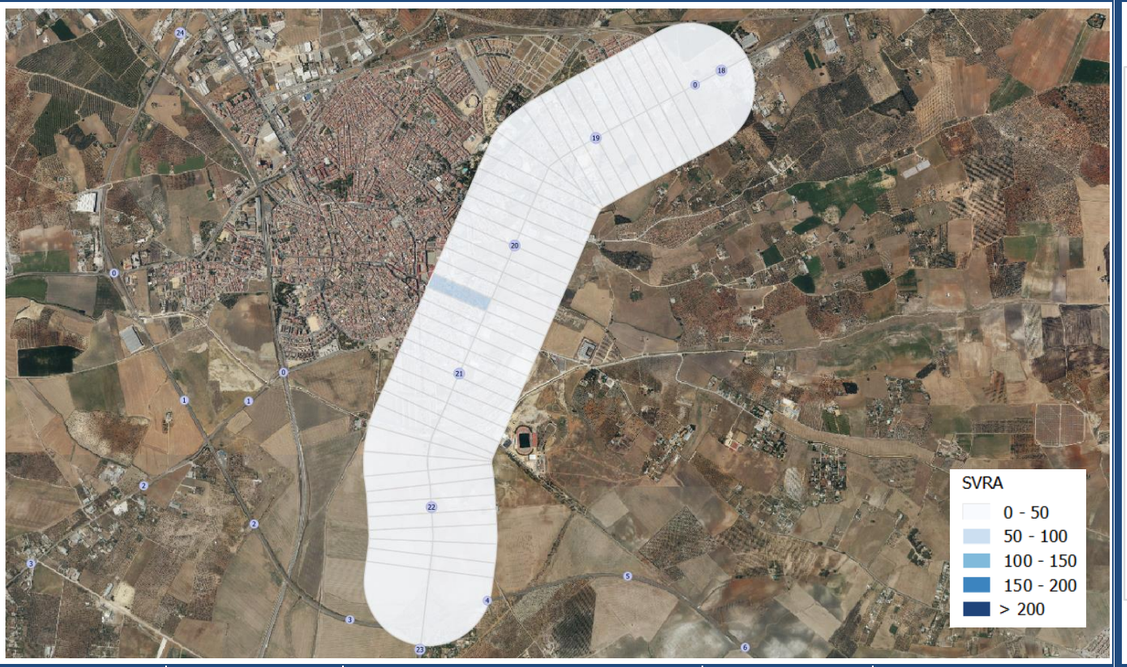
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
78	IZQ	78 IZQ A-392	66	34
92	DER	92 DER A-392	65	25
81	IZQ	81 IZQ A-392	51	22
86	DER	86 DER A-392	49	19
75	DER	75 DER A-392	42	24
87	DER	87 DER A-392	39	14
82	IZQ	82 IZQ A-392	35	16
96	IZQ	96 IZQ A-392	35	16
101	IZQ	101 IZQ A-392	34	34
100	IZQ	100 IZQ A-392	34	34
65	IZQ	65 IZQ A-392	32	11
73	IZQ	73 IZQ A-392	29	21
72	IZQ	72 IZQ A-392	28	20
83	IZQ	83 IZQ A-392	27	15

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN

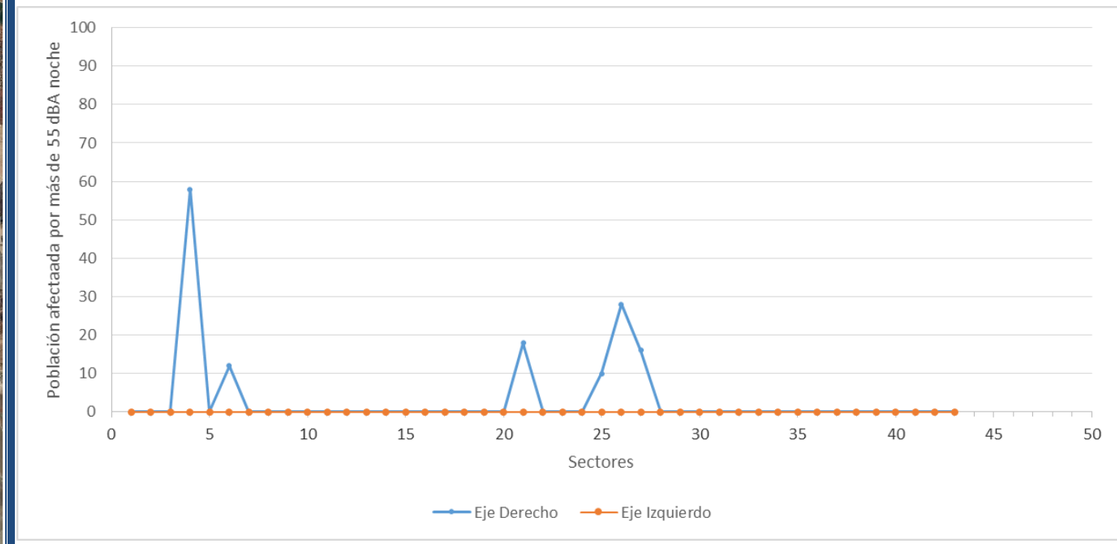
74	DER	74 DER A-392	130	60	2	IZQ	2 IZQ A-392	26	17
105	DER	105 DER A-392	130	73	46	IZQ	46 IZQ A-392	19	13
84	IZQ	84 IZQ A-392	130	60	95	IZQ	95 IZQ A-392	18	10
80	IZQ	80 IZQ A-392	126	41	3	DER	3 DER A-392	15	14
89	DER	89 DER A-392	123	36	66	DER	66 DER A-392	15	12
93	DER	93 DER A-392	121	46	71	IZQ	71 IZQ A-392	15	13
82	DER	82 DER A-392	112	36	69	DER	69 DER A-392	13	9
100	DER	100 DER A-392	110	81	79	IZQ	79 IZQ A-392	13	7
93	IZQ	93 IZQ A-392	109	43	3	IZQ	3 IZQ A-392	12	10
92	IZQ	92 IZQ A-392	97	48	67	DER	67 DER A-392	8	3
97	IZQ	97 IZQ A-392	93	52	39	IZQ	39 IZQ A-392	8	3
76	DER	76 DER A-392	89	41	6	DER	6 DER A-392	7	6
83	DER	83 DER A-392	88	33	65	DER	65 DER A-392	7	6
85	DER	85 DER A-392	87	45	60	IZQ	60 IZQ A-392	7	3
86	IZQ	86 IZQ A-392	86	38	74	IZQ	74 IZQ A-392	7	6
5	DER	5 DER A-392	82	50	6	IZQ	6 IZQ A-392	6	4
1	IZQ	1 IZQ A-392	82	38	4	DER	4 DER A-392	4	3
87	IZQ	87 IZQ A-392	73	29	5	IZQ	5 IZQ A-392	4	2
94	IZQ	94 IZQ A-392	73	31	88	DER	88 DER A-392	3	1
91	DER	91 DER A-392	72	38	38	IZQ	38 IZQ A-392	3	1
13	IZQ	13 IZQ A-392	70	15	2	DER	2 DER A-392	2	2
7	DER	7 DER A-392	68	44	64	IZQ	64 IZQ A-392	1	1

A-394

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

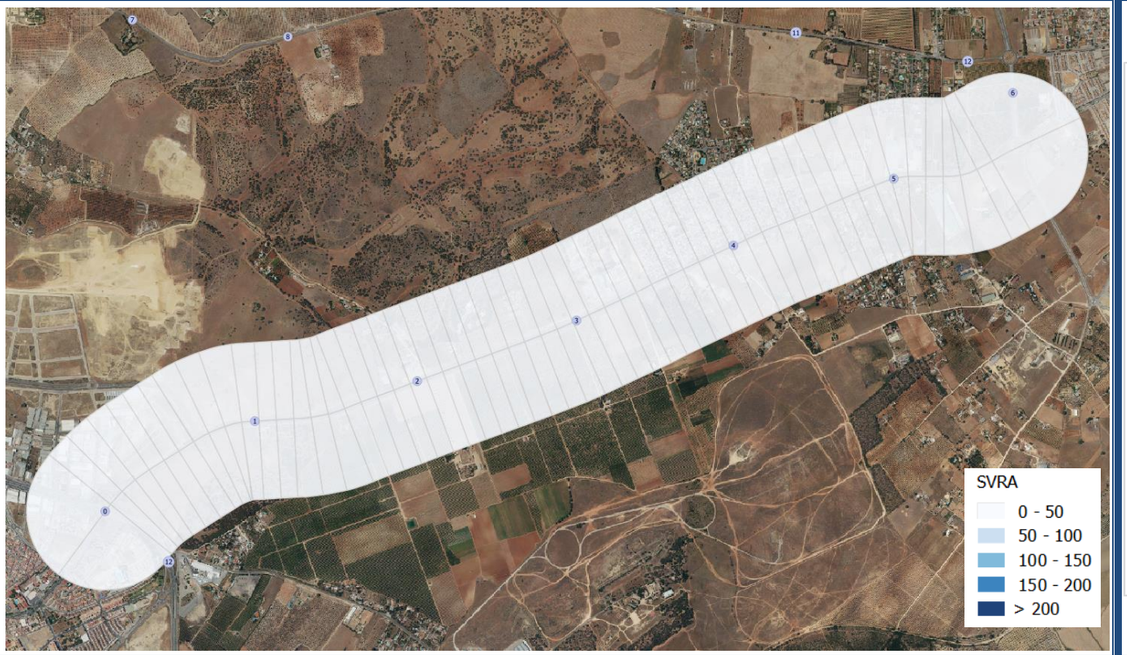


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
DER	22	22 DER A-394	87	58
DER	28	28 DER A-394	31	18
DER	21	21 DER A-394	28	28

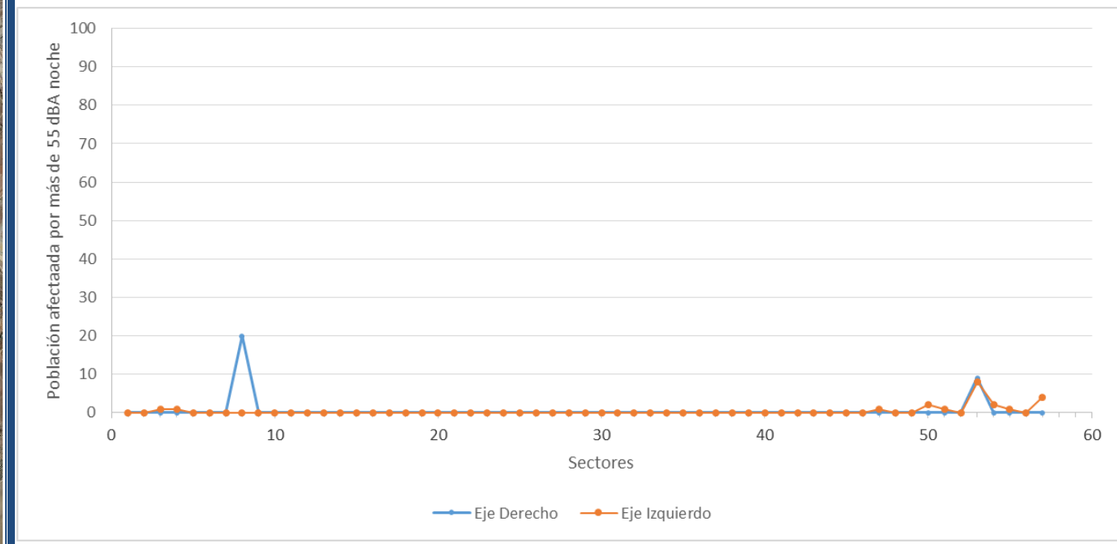
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
DER	27	27 DER A-394	18	12
DER	23	23 DER A-394	18	10
DER	20	20 DER A-394	16	16

A-398

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

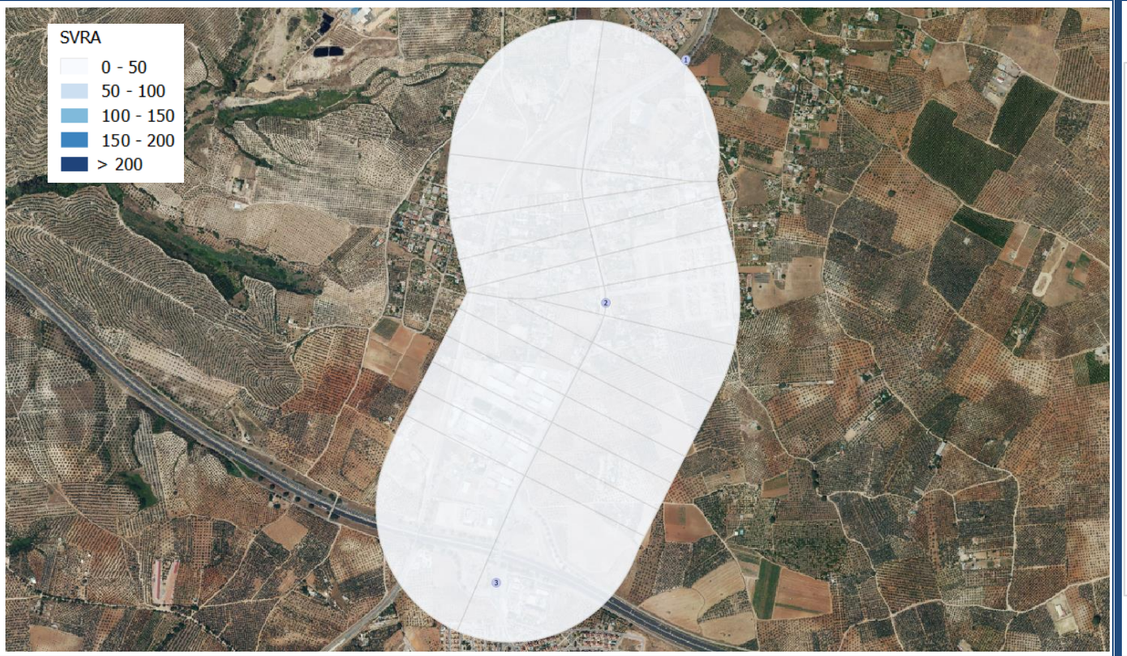


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
DER	41	41 DER A-398	24	9
DER	11	11 DER A-398	20	20
IZQ	41	41 IZQ A-398	11	8
IZQ	36	36 IZQ A-398	7	4
IZQ	40	40 IZQ A-398	5	2
IZQ	44	44 IZQ A-398	2	2

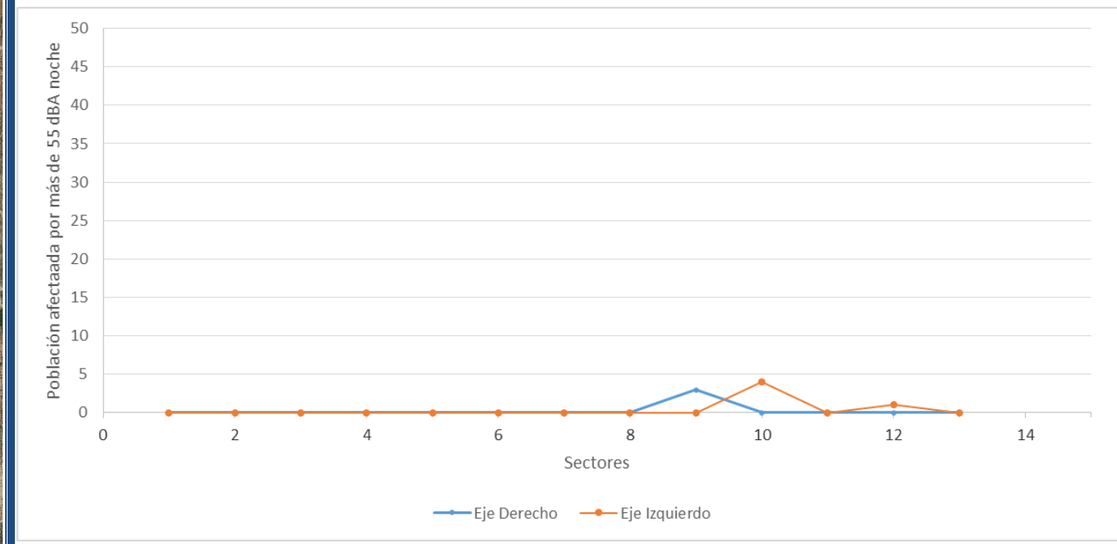
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
43	IZQ	43 IZQ A-398	2	1
39	IZQ	39 IZQ A-398	2	1
53	IZQ	53 IZQ A-398	1	1
35	IZQ	35 IZQ A-398	1	1
48	IZQ	48 IZQ A-398	1	1

A-473

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

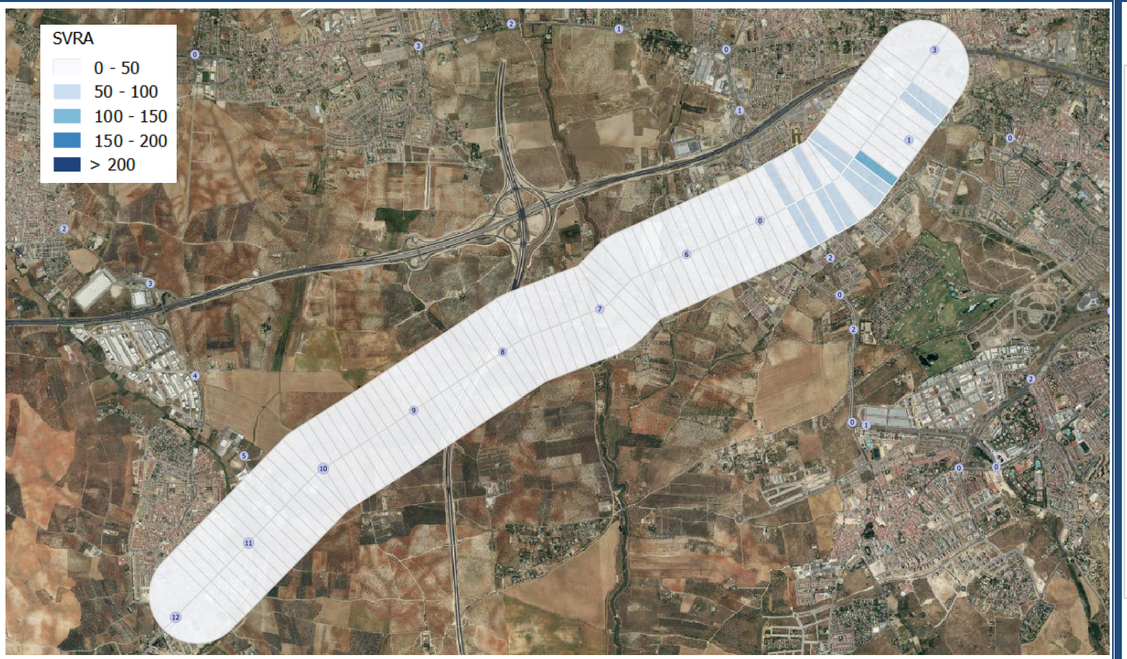


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
4	IZQ	4 IZQ A-473	5	4
5	DER	5 DER A-473	3	3

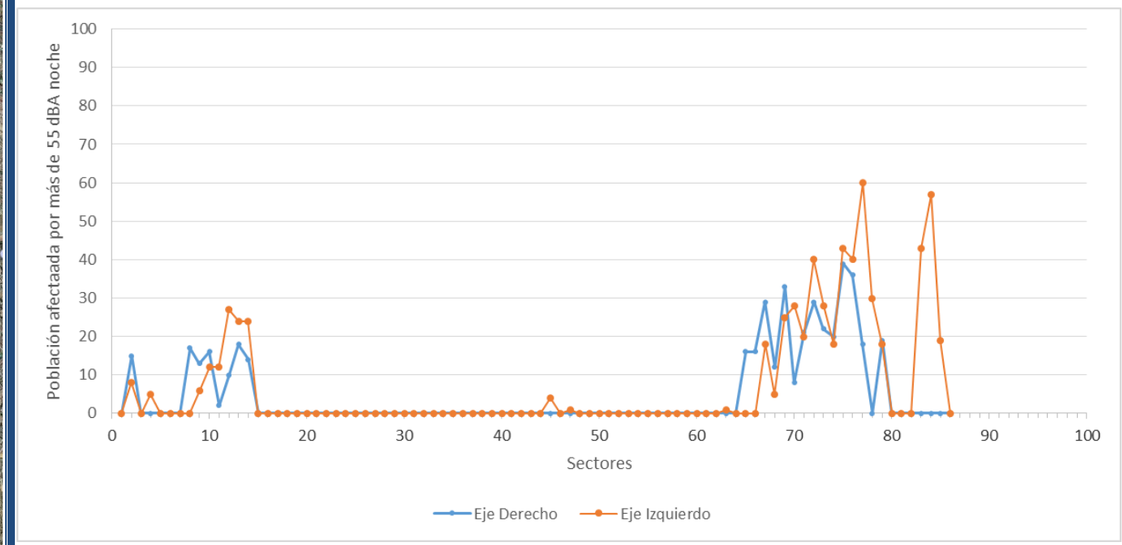
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
2	IZQ	2 IZQ A-473	1	1

A-474

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



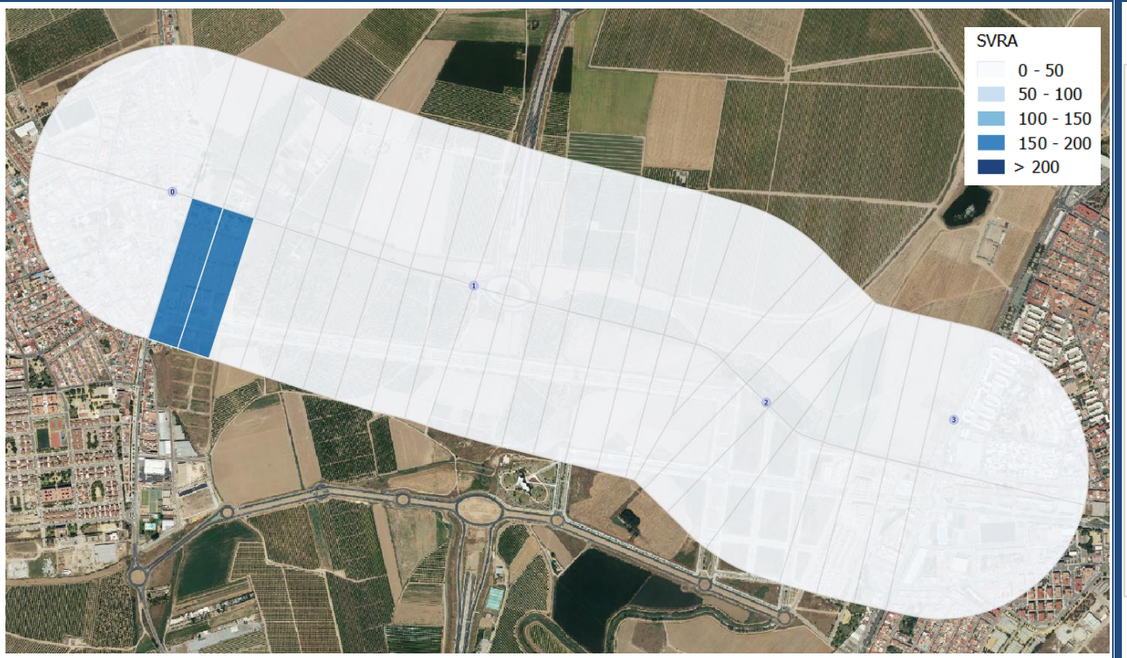
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
10	IZQ	10 IZQ A-474	130	60
12	IZQ	12 IZQ A-474	93	43
2	IZQ	2 IZQ A-474	85	57
18	DER	18 DER A-474	84	33
11	IZQ	11 IZQ A-474	83	40
12	DER	12 DER A-474	82	39
15	IZQ	15 IZQ A-474	81	40
15	DER	15 DER A-474	67	29
17	IZQ	17 IZQ A-474	65	28
18	IZQ	18 IZQ A-474	61	25
14	IZQ	14 IZQ A-474	61	28
11	DER	11 DER A-474	57	36
3	IZQ	3 IZQ A-474	52	43
20	DER	20 DER A-474	49	29

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
10	DER	10 DER A-474	29	18
19	DER	19 DER A-474	28	12
8	DER	8 DER A-474	28	19
20	IZQ	20 IZQ A-474	27	18
81	DER	81 DER A-474	26	18
84	DER	84 DER A-474	21	16
80	DER	80 DER A-474	20	14
8	IZQ	8 IZQ A-474	19	18
1	IZQ	1 IZQ A-474	19	19
23	DER	23 DER A-474	17	16
84	IZQ	84 IZQ A-474	17	12
22	DER	22 DER A-474	16	16
83	IZQ	83 IZQ A-474	16	12
85	DER	85 DER A-474	15	13

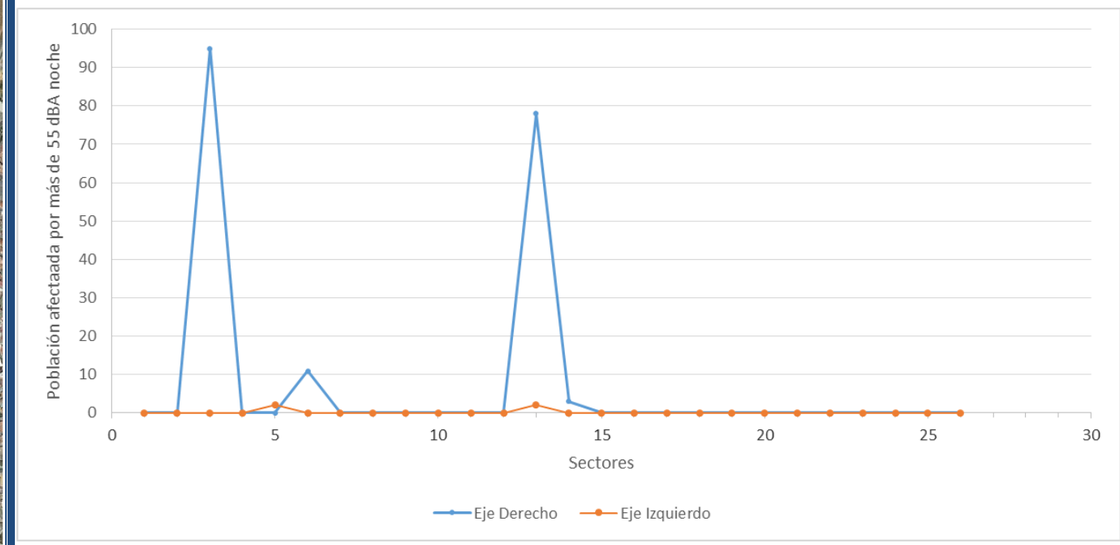
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
14	DER	14 DER A-474	46	22	82	DER	82 DER A-474	15	10
16	DER	16 DER A-474	43	21	17	DER	17 DER A-474	11	8
9	IZQ	9 IZQ A-474	43	30	7	IZQ	7 IZQ A-474	9	8
16	IZQ	16 IZQ A-474	42	20	85	IZQ	85 IZQ A-474	8	6
13	IZQ	13 IZQ A-474	39	18	79	IZQ	79 IZQ A-474	7	5
82	IZQ	82 IZQ A-474	38	27	41	IZQ	41 IZQ A-474	5	4
21	DER	21 DER A-474	37	17	19	IZQ	19 IZQ A-474	5	5
13	DER	13 DER A-474	37	20	83	DER	83 DER A-474	2	2
80	IZQ	80 IZQ A-474	34	24	39	IZQ	39 IZQ A-474	1	1
81	IZQ	81 IZQ A-474	33	24	25	IZQ	25 IZQ A-474	1	1
7	DER	7 DER A-474	29	15					

A-8001

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

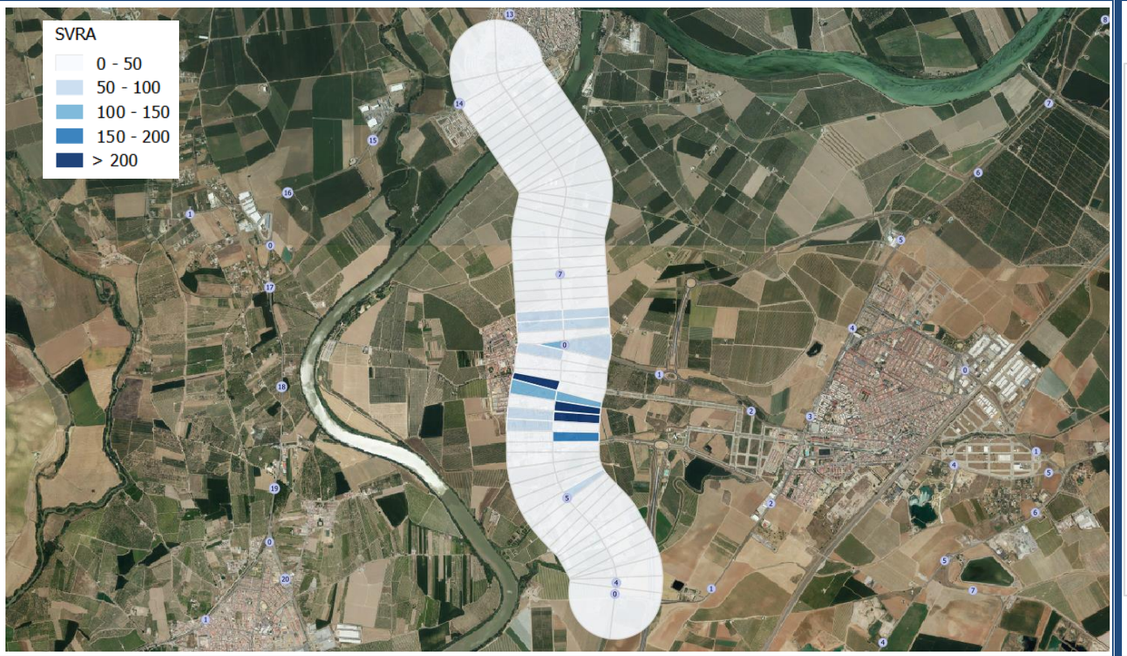


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
2	DER	2 DER A-8001	155	78
1	DER	1 DER A-8001	152	95
24	DER	24 DER A-8001	16	11

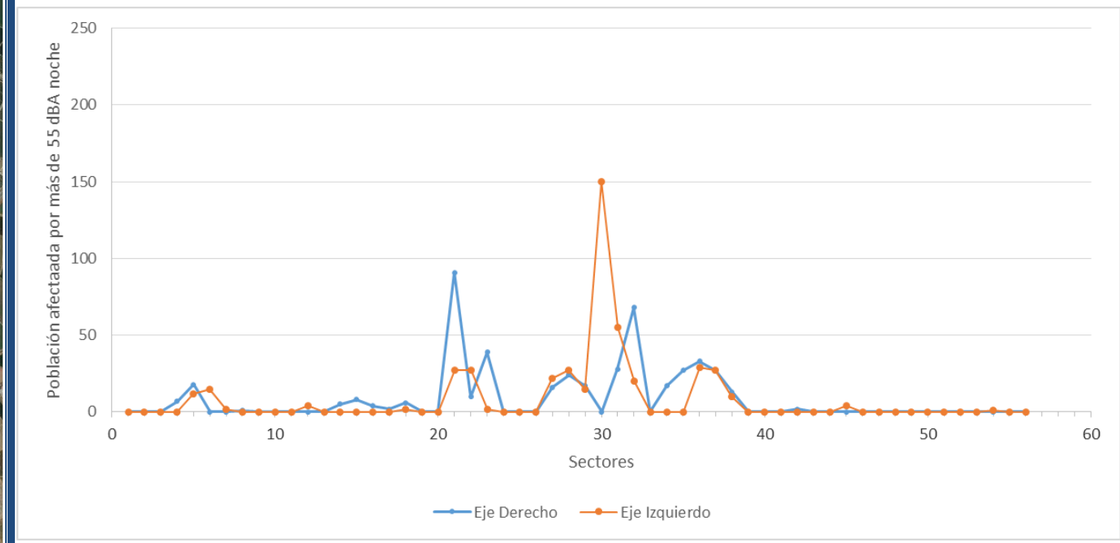
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
0	DER	0 DER A-8001	5	3
2	IZQ	2 IZQ A-8001	4	2
25	IZQ	25 IZQ A-8001	2	2

A-8002

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
22	IZQ	22 IZQ A-8002	553	150
19	DER	19 DER A-8002	316	91
20	DER	20 DER A-8002	244	68
17	DER	17 DER A-8002	173	39
21	IZQ	21 IZQ A-8002	125	55
21	DER	21 DER A-8002	123	28
26	IZQ	26 IZQ A-8002	117	22
25	IZQ	25 IZQ A-8002	76	27
26	DER	26 DER A-8002	71	16
19	IZQ	19 IZQ A-8002	71	27
29	DER	29 DER A-8002	68	33
29	IZQ	29 IZQ A-8002	66	29
18	IZQ	18 IZQ A-8002	62	27
28	DER	28 DER A-8002	58	27

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
24	IZQ	24 IZQ A-8002	35	15
24	DER	24 DER A-8002	30	17
27	DER	27 DER A-8002	30	13
18	DER	18 DER A-8002	29	10
30	IZQ	30 IZQ A-8002	27	12
32	DER	32 DER A-8002	26	17
34	IZQ	34 IZQ A-8002	23	4
27	IZQ	27 IZQ A-8002	20	10
38	DER	38 DER A-8002	15	7
2	IZQ	2 IZQ A-8002	13	4
12	DER	12 DER A-8002	11	5
10	DER	10 DER A-8002	8	4
7	IZQ	7 IZQ A-8002	7	2
7	DER	7 DER A-8002	6	6

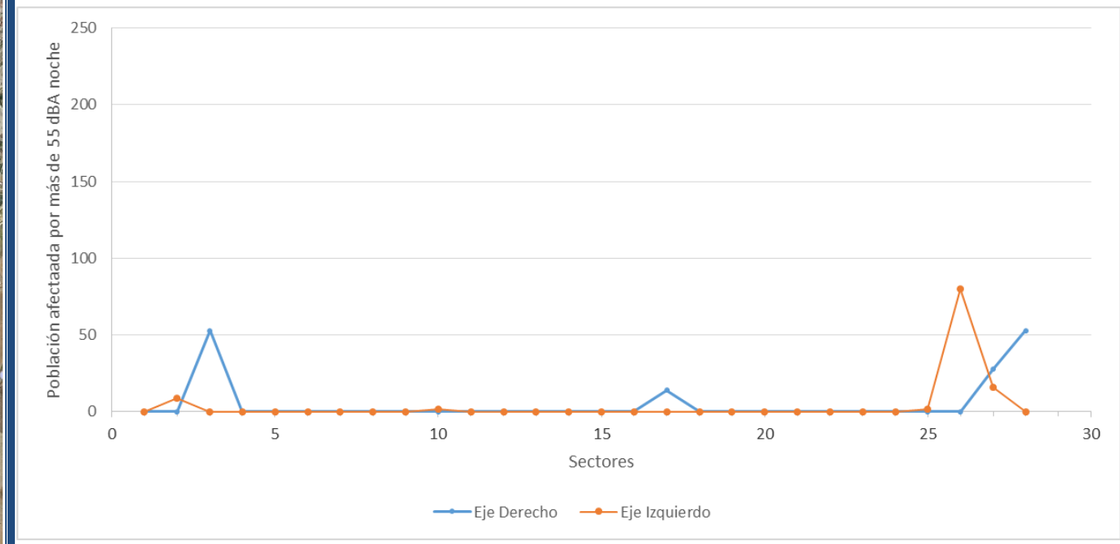
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN

28	IZQ	28 IZQ A-8002	58	27	37	DER	37 DER A-8002	6	2
11	DER	11 DER A-8002	51	8	8	DER	8 DER A-8002	5	2
20	IZQ	20 IZQ A-8002	44	20	17	IZQ	17 IZQ A-8002	4	2
25	DER	25 DER A-8002	43	24	9	DER	9 DER A-8002	3	1
23	IZQ	23 IZQ A-8002	38	15	16	IZQ	16 IZQ A-8002	3	2
30	DER	30 DER A-8002	36	18	52	IZQ	52 IZQ A-8002	1	1
31	DER	31 DER A-8002	36	27					

A-8004

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



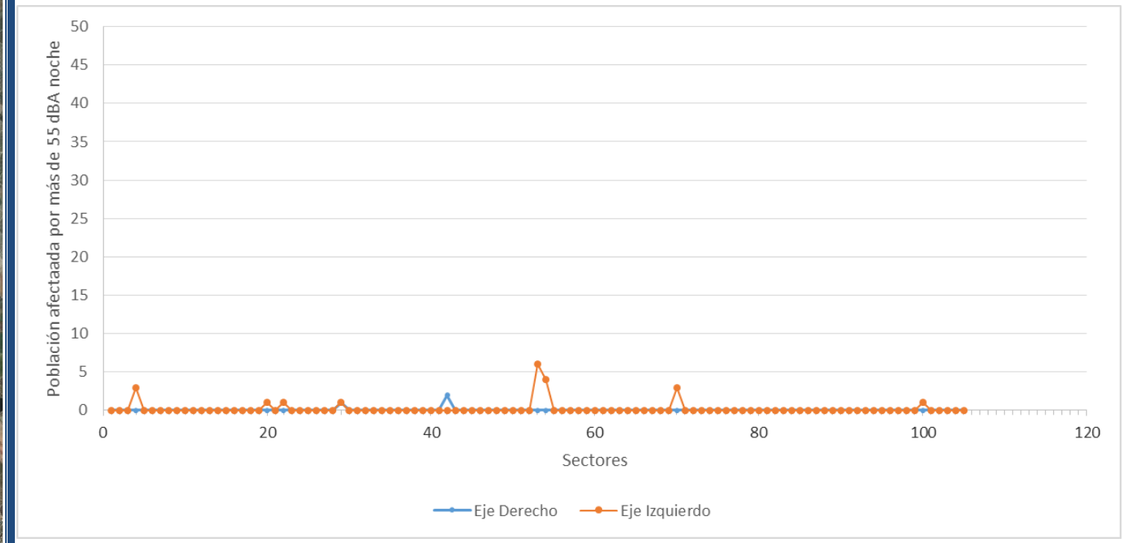
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
25	IZQ	25 IZQ A-8004	210	80
22	DER	22 DER A-8004	96	53
23	DER	23 DER A-8004	91	53
24	DER	24 DER A-8004	76	28
24	IZQ	24 IZQ A-8004	56	16

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
21	DER	21 DER A-8004	30	14
26	IZQ	26 IZQ A-8004	26	9
8	IZQ	8 IZQ A-8004	8	2
27	IZQ	27 IZQ A-8004	2	2

A-8005

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



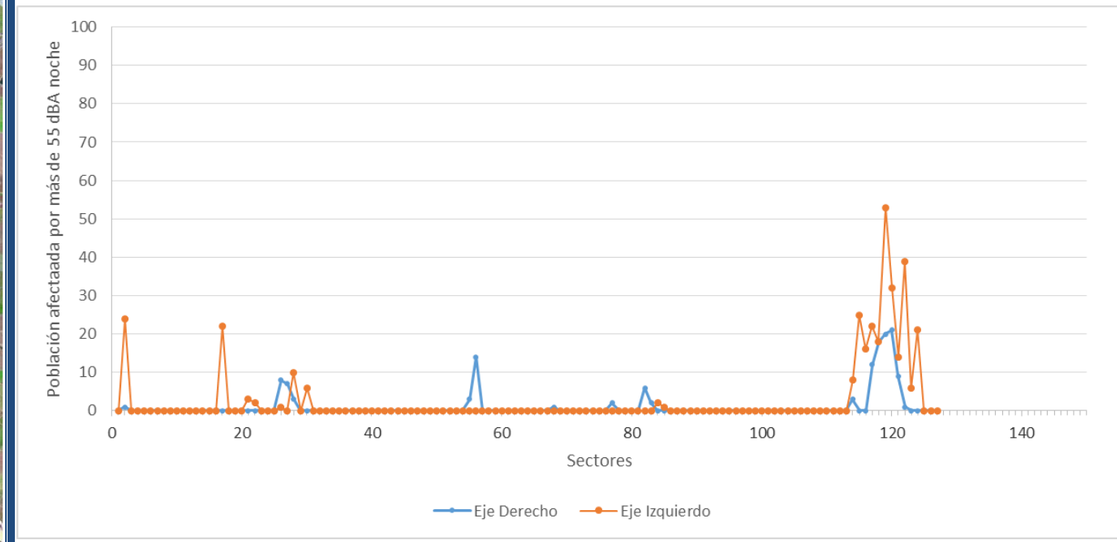
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
38	IZQ	38 IZQ A-8005	7	6
8	IZQ	8 IZQ A-8005	6	3
37	IZQ	37 IZQ A-8005	6	4
74	IZQ	74 IZQ A-8005	4	3
27	DER	27 DER A-8005	3	2

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
26	DER	26 DER A-8005	1	1
11	IZQ	11 IZQ A-8005	1	1
9	IZQ	9 IZQ A-8005	1	1
26	IZQ	26 IZQ A-8005	1	1
98	IZQ	98 IZQ A-8005	1	1

A-8006

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
9	IZQ	9 IZQ A-8006	140	53
8	IZQ	8 IZQ A-8006	84	32
6	IZQ	6 IZQ A-8006	83	39
13	IZQ	13 IZQ A-8006	55	25
114	IZQ	114 IZQ A-8006	47	10
4	IZQ	4 IZQ A-8006	47	21
8	DER	8 DER A-8006	45	21
3	IZQ	3 IZQ A-8006	44	22
14	IZQ	14 IZQ A-8006	42	24
11	IZQ	11 IZQ A-8006	38	22
9	DER	9 DER A-8006	37	20
10	IZQ	10 IZQ A-8006	37	18
12	IZQ	12 IZQ A-8006	36	16
115	DER	115 DER A-8006	33	7

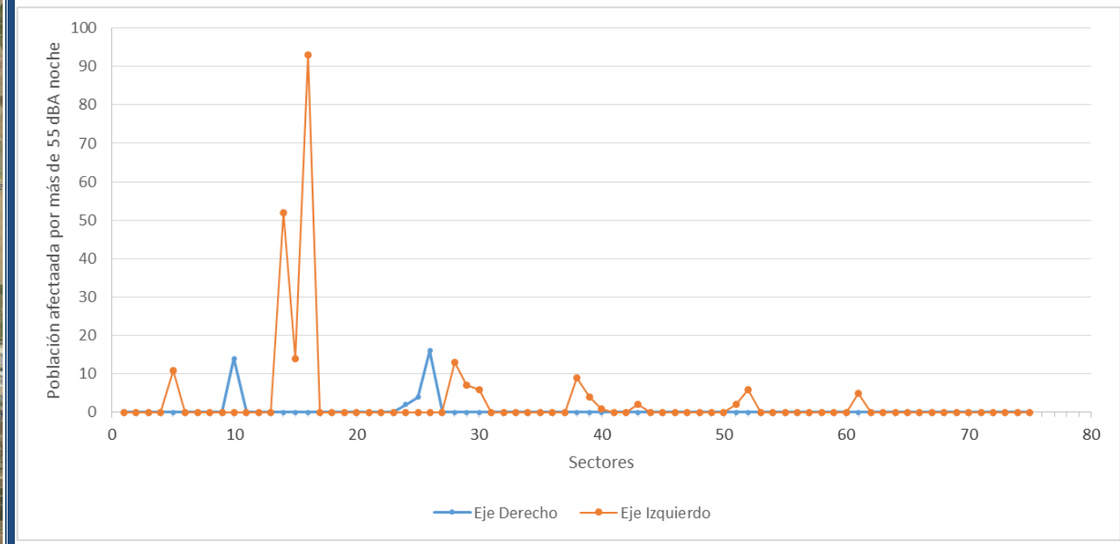
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
7	IZQ	7 IZQ A-8006	17	14
81	DER	81 DER A-8006	15	14
15	IZQ	15 IZQ A-8006	15	8
51	DER	51 DER A-8006	13	6
5	IZQ	5 IZQ A-8006	9	6
122	IZQ	122 IZQ A-8006	8	3
57	DER	57 DER A-8006	6	2
114	DER	114 DER A-8006	4	3
121	IZQ	121 IZQ A-8006	4	2
49	IZQ	49 IZQ A-8006	4	2
82	DER	82 DER A-8006	3	3
15	DER	15 DER A-8006	3	3
50	DER	50 DER A-8006	2	2
48	IZQ	48 IZQ A-8006	2	1

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
10	DER	10 DER A-8006	26	18	14	DER	14 DER A-8006	1	1
116	DER	116 DER A-8006	24	8	67	DER	67 DER A-8006	1	1
111	IZQ	111 IZQ A-8006	23	6	6	DER	6 DER A-8006	1	1
11	DER	11 DER A-8006	22	12	116	IZQ	116 IZQ A-8006	1	1
7	DER	7 DER A-8006	20	9					

A-8008

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



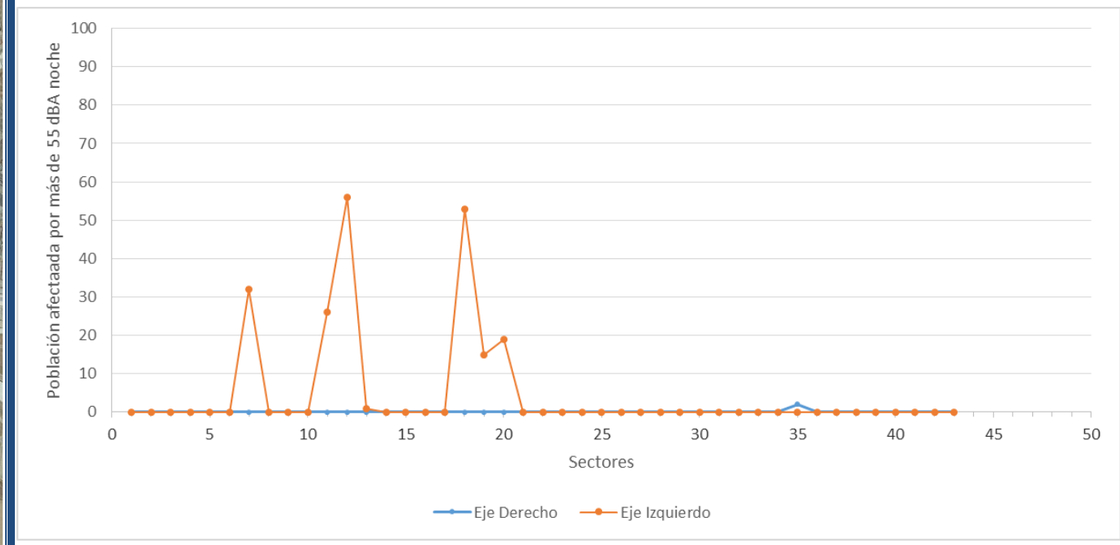
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
2	IZQ	2 IZQ A-8008	157	93
4	IZQ	4 IZQ A-8008	106	52
16	DER	16 DER A-8008	83	14
13	IZQ	13 IZQ A-8008	50	13
15	DER	15 DER A-8008	36	16
47	IZQ	47 IZQ A-8008	35	11
3	IZQ	3 IZQ A-8008	30	14
12	IZQ	12 IZQ A-8008	29	7
36	IZQ	36 IZQ A-8008	24	9

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
29	IZQ	29 IZQ A-8008	11	6
35	IZQ	35 IZQ A-8008	11	4
52	IZQ	52 IZQ A-8008	9	5
48	IZQ	48 IZQ A-8008	7	6
18	DER	18 DER A-8008	5	2
17	DER	17 DER A-8008	4	4
49	IZQ	49 IZQ A-8008	4	2
34	IZQ	34 IZQ A-8008	3	1
30	IZQ	30 IZQ A-8008	3	2

A-8028

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



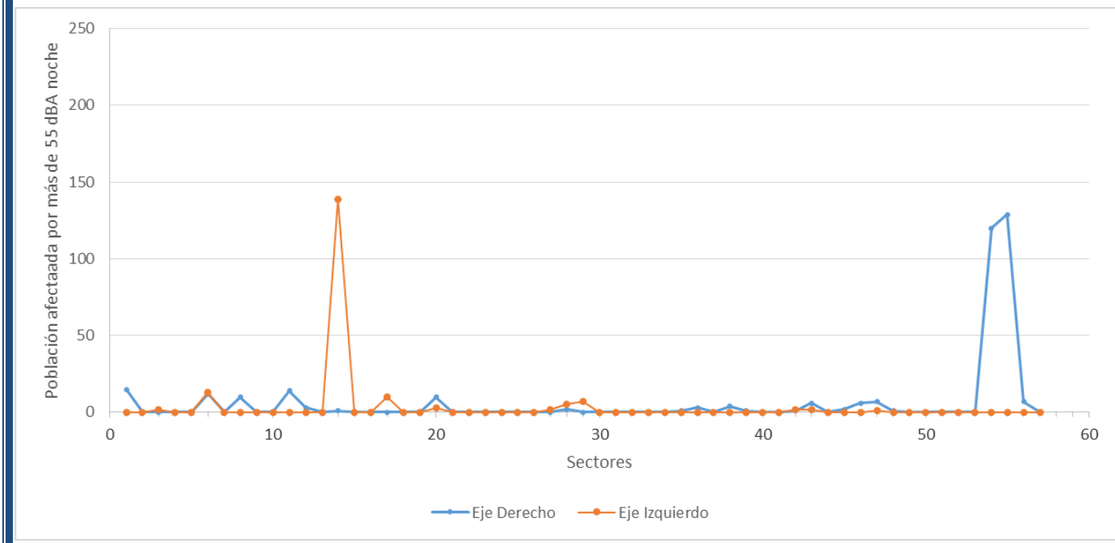
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
IZQ	6	6 IZQ A-8028	117	53
IZQ	13	13 IZQ A-8028	101	56
IZQ	14	14 IZQ A-8028	60	32
IZQ	15	15 IZQ A-8028	47	26

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
5	IZQ	5 IZQ A-8028	33	15
4	IZQ	4 IZQ A-8028	19	19
29	DER	29 DER A-8028	2	2
12	IZQ	12 IZQ A-8028	1	1

A-8032

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



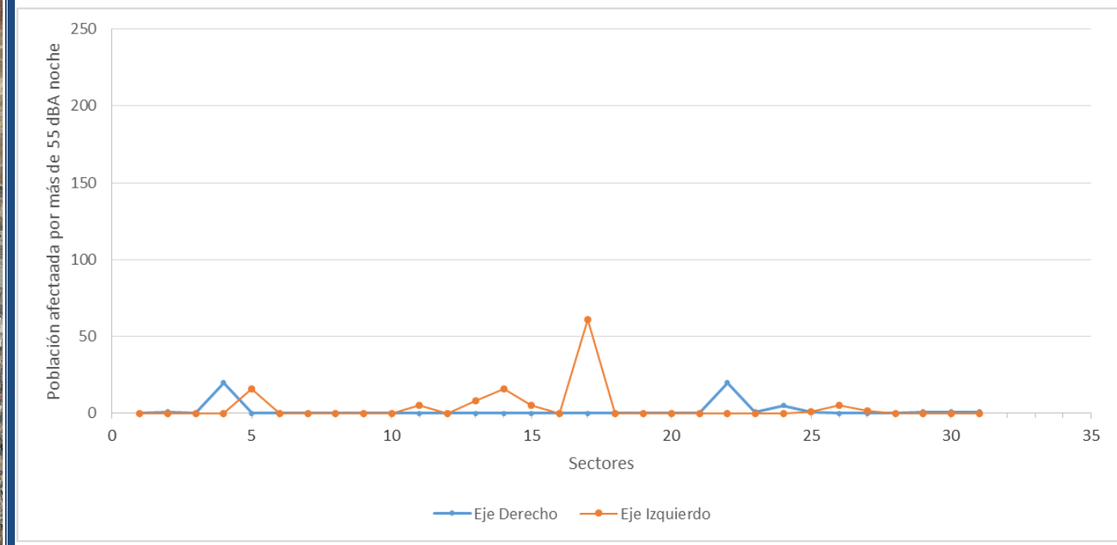
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
51	IZQ	51 IZQ A-8032	205	139
3	DER	3 DER A-8032	177	129
4	DER	4 DER A-8032	145	120
35	IZQ	35 IZQ A-8032	30	13
34	DER	34 DER A-8032	20	10
2	DER	2 DER A-8032	19	15
55	DER	55 DER A-8032	17	14
33	IZQ	33 IZQ A-8032	16	7
35	DER	35 DER A-8032	15	12
48	IZQ	48 IZQ A-8032	15	10
54	DER	54 DER A-8032	12	10
12	DER	12 DER A-8032	10	7
25	DER	25 DER A-8032	8	3
15	DER	15 DER A-8032	8	6
34	IZQ	34 IZQ A-8032	8	3
13	DER	13 DER A-8032	7	6

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
1	DER	1 DER A-8032	7	7
36	IZQ	36 IZQ A-8032	6	5
21	DER	21 DER A-8032	5	4
53	DER	53 DER A-8032	4	3
26	DER	26 DER A-8032	4	1
36	DER	36 DER A-8032	2	2
14	DER	14 DER A-8032	2	2
11	DER	11 DER A-8032	2	1
17	IZQ	17 IZQ A-8032	2	2
37	IZQ	37 IZQ A-8032	2	2
16	IZQ	16 IZQ A-8032	2	2
15	IZQ	15 IZQ A-8032	2	2
51	DER	51 DER A-8032	1	1
20	DER	20 DER A-8032	1	1
16	DER	16 DER A-8032	1	1
12	IZQ	12 IZQ A-8032	1	1

A-8033

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



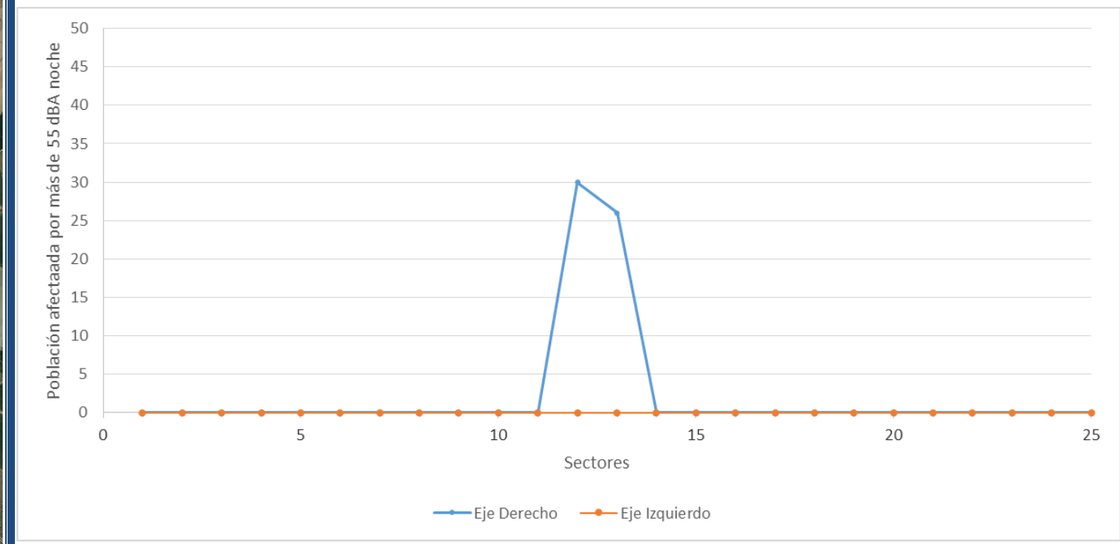
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
25	IZQ	25 IZQ A-8033	220	61
10	DER	10 DER A-8033	100	20
9	DER	9 DER A-8033	53	20
23	IZQ	23 IZQ A-8033	51	16
17	IZQ	17 IZQ A-8033	31	8
16	IZQ	16 IZQ A-8033	29	16
5	IZQ	5 IZQ A-8033	10	5
7	DER	7 DER A-8033	9	5
15	IZQ	15 IZQ A-8033	9	5

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
20	IZQ	20 IZQ A-8033	6	5
6	IZQ	6 IZQ A-8033	5	1
8	DER	8 DER A-8033	3	1
4	IZQ	4 IZQ A-8033	3	2
6	DER	6 DER A-8033	2	1
0	DER	0 DER A-8033	2	1
0	DER	0 DER A-8033	2	1
2	DER	2 DER A-8033	1	1
1	DER	1 DER A-8033	1	1

A-8051

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

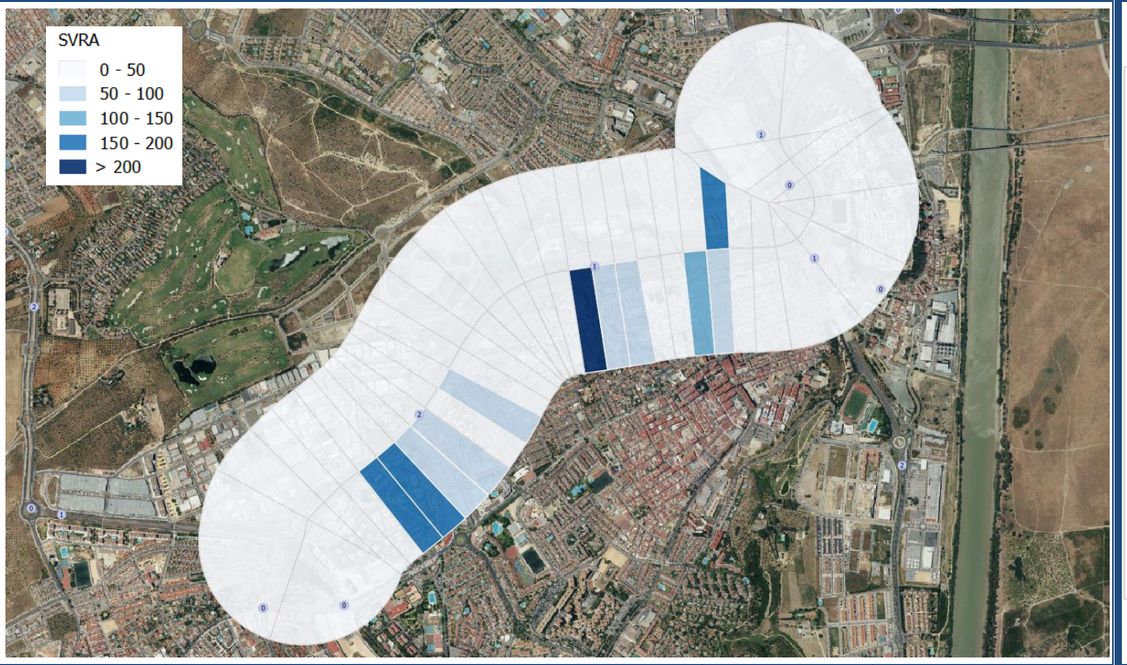


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
4	DER	4 DER A-8051	65	30

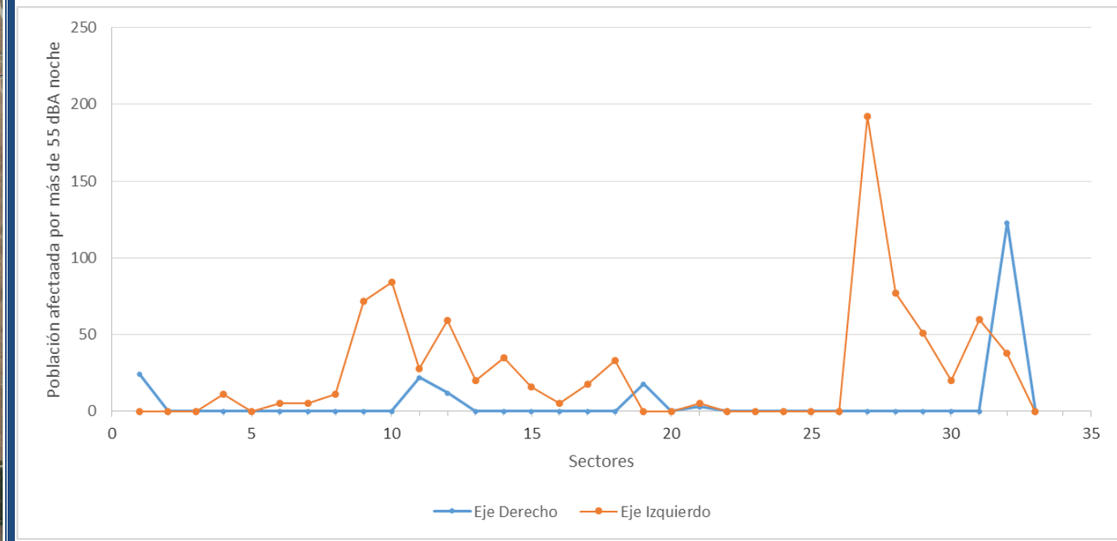
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
DER	3	3 DER A-8051	51	26

A-8057

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

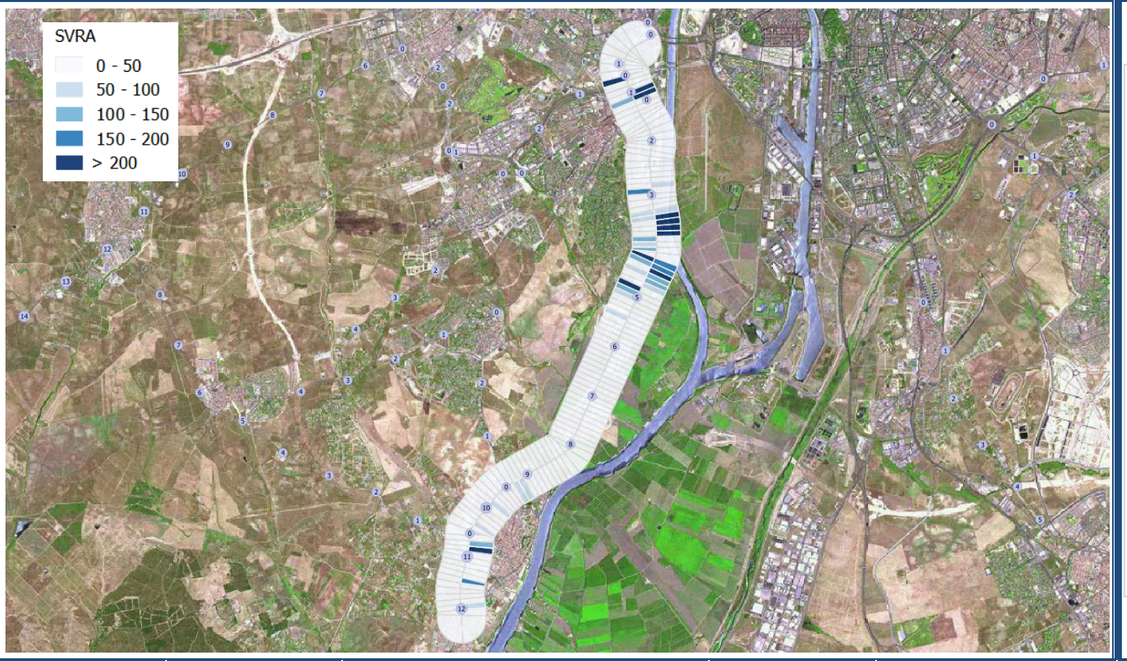


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
15	IZQ	15 IZQ A-8057	233	192
27	IZQ	27 IZQ A-8057	196	84
9	DER	9 DER A-8057	174	123
28	IZQ	28 IZQ A-8057	153	72
10	IZQ	10 IZQ A-8057	147	60
25	IZQ	25 IZQ A-8057	95	59
14	IZQ	14 IZQ A-8057	77	77
9	IZQ	9 IZQ A-8057	77	38
13	IZQ	13 IZQ A-8057	62	51
26	IZQ	26 IZQ A-8057	61	28
23	IZQ	23 IZQ A-8057	54	35
18	IZQ	18 IZQ A-8057	45	33
11	IZQ	11 IZQ A-8057	36	20
24	IZQ	24 IZQ A-8057	34	20

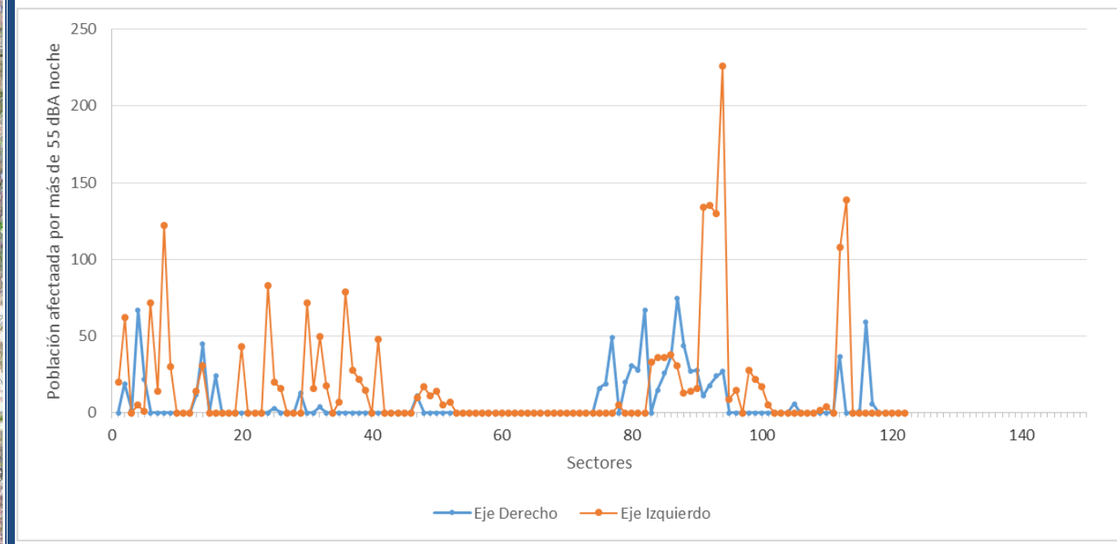
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
26	DER	26 DER A-8057	29	22
4	DER	4 DER A-8057	24	24
29	IZQ	29 IZQ A-8057	24	11
19	IZQ	19 IZQ A-8057	22	18
8	DER	8 DER A-8057	21	18
21	IZQ	21 IZQ A-8057	17	16
25	DER	25 DER A-8057	15	12
30	IZQ	30 IZQ A-8057	13	5
22	IZQ	22 IZQ A-8057	11	11
31	IZQ	31 IZQ A-8057	11	5
20	IZQ	20 IZQ A-8057	6	5
6	IZQ	6 IZQ A-8057	6	5
6	DER	6 DER A-8057	4	3

A-8058

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



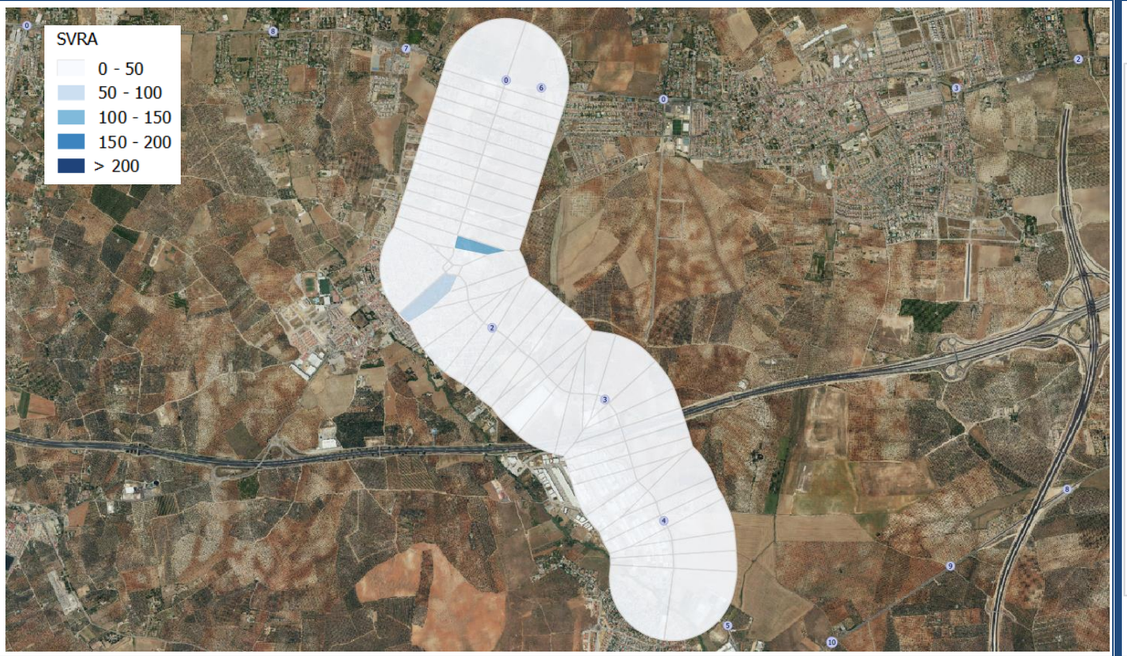
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
10	IZQ	10 IZQ A-8058	610	139
34	IZQ	34 IZQ A-8058	582	226
42	DER	42 DER A-8058	470	75
36	IZQ	36 IZQ A-8058	355	135
35	IZQ	35 IZQ A-8058	342	130
11	IZQ	11 IZQ A-8058	322	108
48	DER	48 DER A-8058	309	67
7	DER	7 DER A-8058	287	59
108	IZQ	108 IZQ A-8058	265	122
37	IZQ	37 IZQ A-8058	239	134
44	IZQ	44 IZQ A-8058	237	62
114	IZQ	114 IZQ A-8058	180	83
29	DER	29 DER A-8058	176	67
43	IZQ	43 IZQ A-8058	169	38
42	IZQ	42 IZQ A-8058	164	31

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
52	DER	52 DER A-8058	44	22
41	IZQ	41 IZQ A-8058	44	14
23	DER	23 DER A-8058	43	24
36	DER	36 DER A-8058	41	18
104	IZQ	104 IZQ A-8058	41	18
102	IZQ	102 IZQ A-8058	40	22
41	DER	41 DER A-8058	39	12
31	IZQ	31 IZQ A-8058	39	15
44	DER	44 DER A-8058	38	19
39	IZQ	39 IZQ A-8058	38	14
38	IZQ	38 IZQ A-8058	36	16
84	IZQ	84 IZQ A-8058	34	14
113	IZQ	113 IZQ A-8058	33	20
99	IZQ	99 IZQ A-8058	30	30
88	DER	88 DER A-8058	29	11

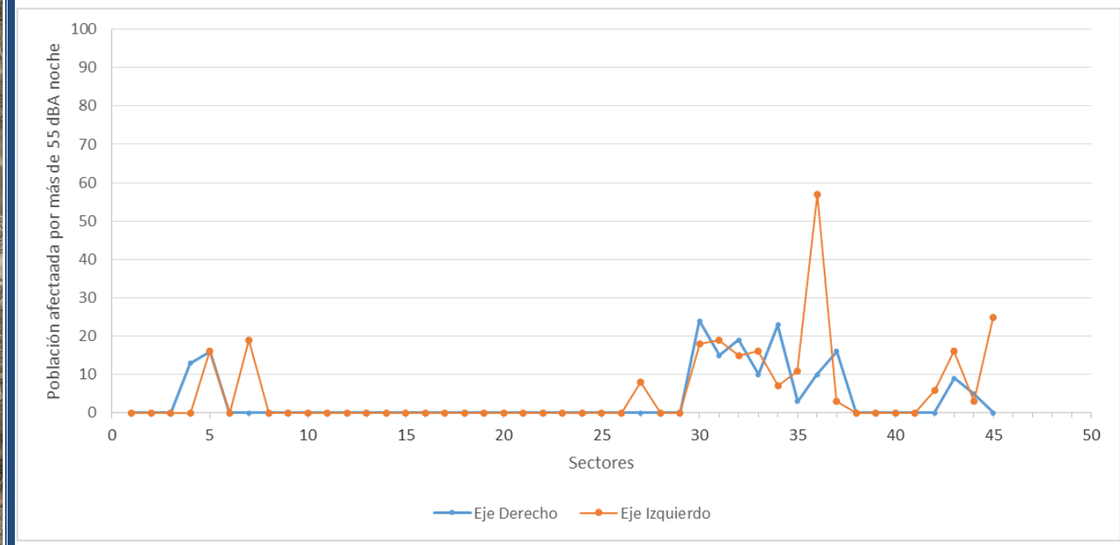
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
107	IZQ	107 IZQ A-8058	144	72	40	IZQ	40 IZQ A-8058	28	13
45	IZQ	45 IZQ A-8058	136	36	46	DER	46 DER A-8058	27	15
46	IZQ	46 IZQ A-8058	132	36	112	IZQ	112 IZQ A-8058	26	16
43	DER	43 DER A-8058	119	37	101	IZQ	101 IZQ A-8058	24	15
49	DER	49 DER A-8058	112	28	85	IZQ	85 IZQ A-8058	24	11
38	DER	38 DER A-8058	111	28	55	DER	55 DER A-8058	23	19
11	DER	11 DER A-8058	107	37	37	DER	37 DER A-8058	22	11
40	DER	40 DER A-8058	104	44	106	IZQ	106 IZQ A-8058	21	16
33	DER	33 DER A-8058	96	45	56	DER	56 DER A-8058	19	16
91	IZQ	91 IZQ A-8058	96	79	109	DER	109 DER A-8058	16	13
92	IZQ	92 IZQ A-8058	88	72	83	IZQ	83 IZQ A-8058	16	5
39	DER	39 DER A-8058	82	27	118	IZQ	118 IZQ A-8058	15	14
50	DER	50 DER A-8058	76	31	29	IZQ	29 IZQ A-8058	14	5
105	IZQ	105 IZQ A-8058	75	50	6	DER	6 DER A-8058	13	6
119	IZQ	119 IZQ A-8058	74	43	88	IZQ	88 IZQ A-8058	13	10
47	IZQ	47 IZQ A-8058	73	33	82	IZQ	82 IZQ A-8058	13	7
28	IZQ	28 IZQ A-8058	73	28	25	IZQ	25 IZQ A-8058	11	5
54	DER	54 DER A-8058	72	49	14	IZQ	14 IZQ A-8058	11	4
33	IZQ	33 IZQ A-8058	55	31	53	IZQ	53 IZQ A-8058	9	5
34	DER	34 DER A-8058	54	27	32	IZQ	32 IZQ A-8058	9	9
103	IZQ	103 IZQ A-8058	53	28	19	DER	19 DER A-8058	7	6
98	IZQ	98 IZQ A-8058	53	48	93	IZQ	93 IZQ A-8058	7	7
45	DER	45 DER A-8058	52	26	105	DER	105 DER A-8058	5	4
35	DER	35 DER A-8058	50	24	113	DER	113 DER A-8058	3	3
87	IZQ	87 IZQ A-8058	50	20	52	IZQ	52 IZQ A-8058	3	1
27	IZQ	27 IZQ A-8058	47	22	12	DER	12 DER A-8058	2	2
51	DER	51 DER A-8058	46	20	15	IZQ	15 IZQ A-8058	2	2
26	IZQ	26 IZQ A-8058	46	17	8	DER	8 DER A-8058	1	1
86	IZQ	86 IZQ A-8058	45	17					

A-8059

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



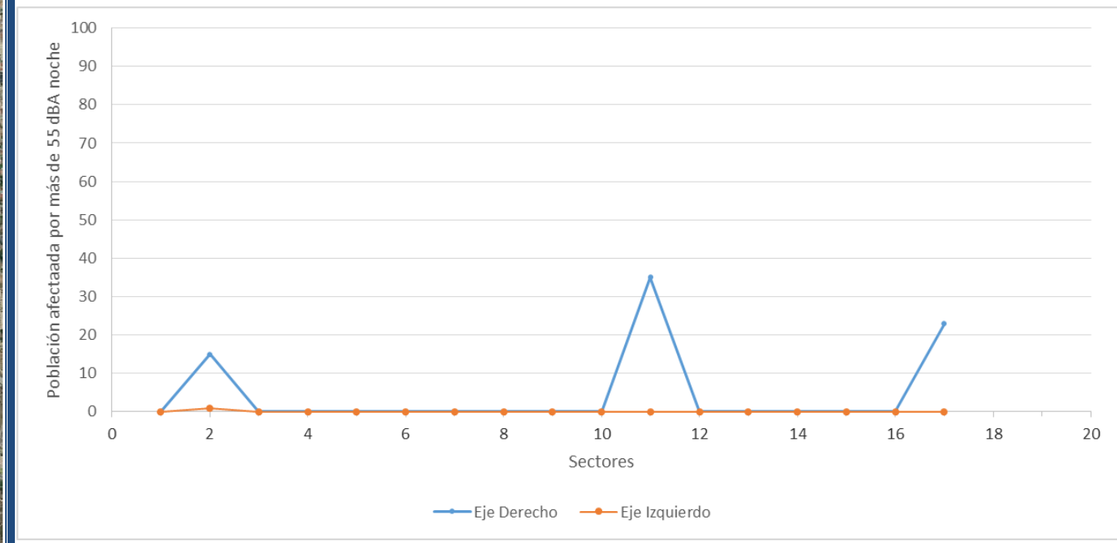
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
IZQ	12	12 IZQ A-8059	123	57
DER	15	15 DER A-8059	67	23
IZQ	13	13 IZQ A-8059	37	16
DER	19	19 DER A-8059	35	24
IZQ	4	4 IZQ A-8059	34	16
DER	13	13 DER A-8059	33	16
DER	11	11 DER A-8059	32	16
IZQ	16	16 IZQ A-8059	30	16
IZQ	2	2 IZQ A-8059	30	25
IZQ	20	20 IZQ A-8059	28	19
IZQ	18	18 IZQ A-8059	28	19
IZQ	14	14 IZQ A-8059	27	11
IZQ	19	19 IZQ A-8059	26	18
DER	17	17 DER A-8059	24	19

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
16	DER	16 DER A-8059	22	10
12	DER	12 DER A-8059	22	10
18	DER	18 DER A-8059	19	15
15	IZQ	15 IZQ A-8059	18	7
23	IZQ	23 IZQ A-8059	17	8
17	IZQ	17 IZQ A-8059	17	15
7	DER	7 DER A-8059	16	13
4	DER	4 DER A-8059	13	9
3	IZQ	3 IZQ A-8059	10	3
14	DER	14 DER A-8059	9	3
5	IZQ	5 IZQ A-8059	7	6
3	DER	3 DER A-8059	6	5
11	IZQ	11 IZQ A-8059	6	3

A-8062

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



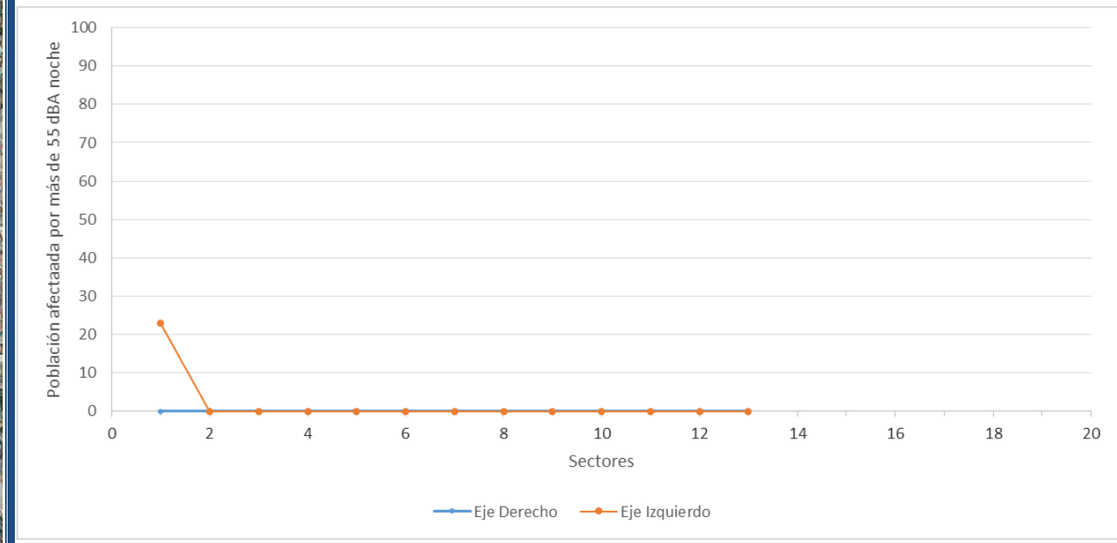
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
3	DER	3 DER A-8062	42	35
15	DER	15 DER A-8062	29	23

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
16	DER	16 DER A-8062	17	15
16	IZQ	16 IZQ A-8062	1	1

A-8063

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



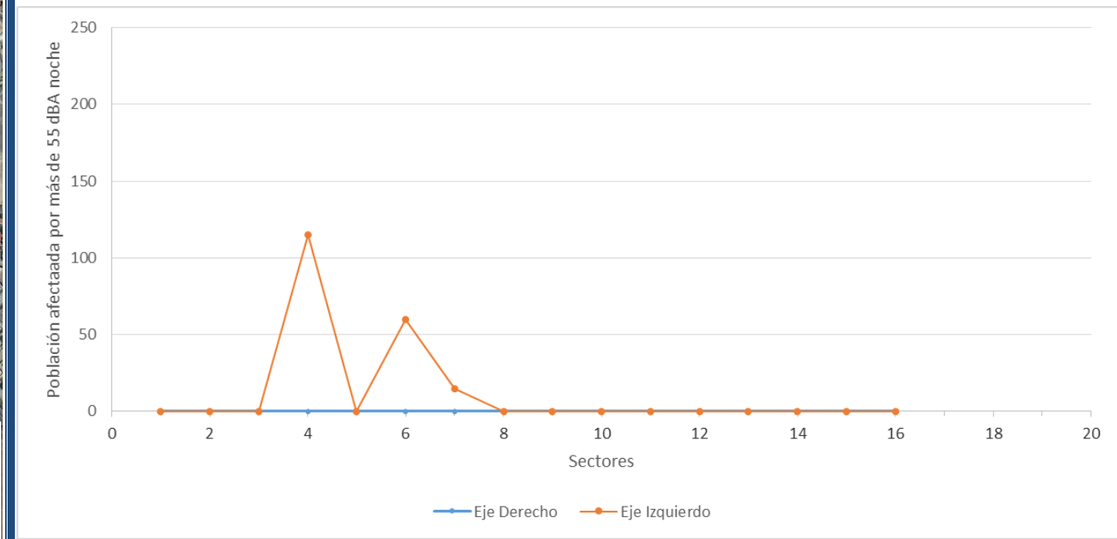
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
2	IZQ	2 IZQ A-8063	28	23

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN

A-8066

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



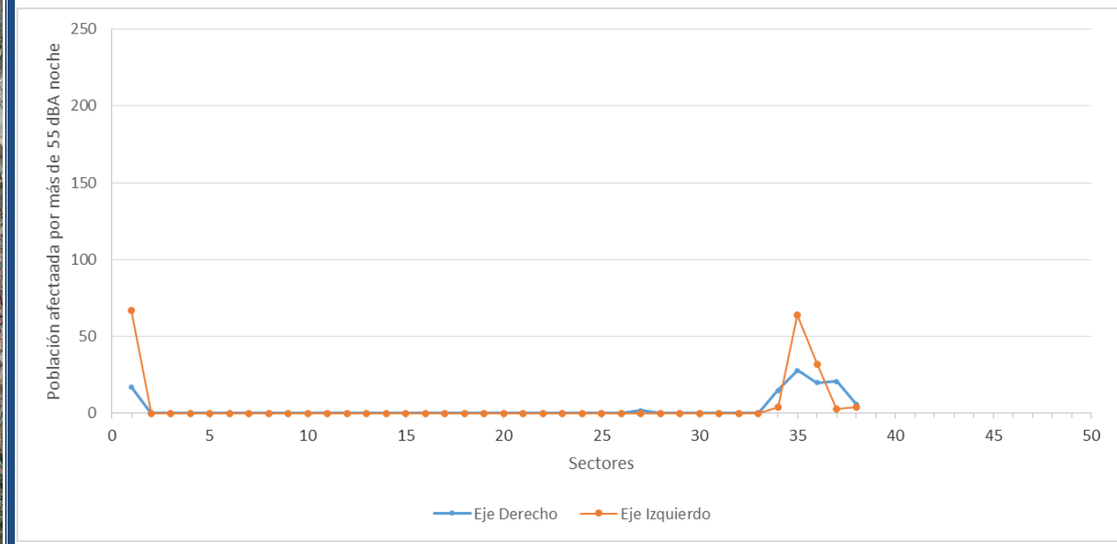
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
1	IZQ	1 IZQ A-8066	162	115
2	IZQ	2 IZQ A-8066	120	60

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
0	IZQ	0 IZQ A-8066	33	15

A-8068

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



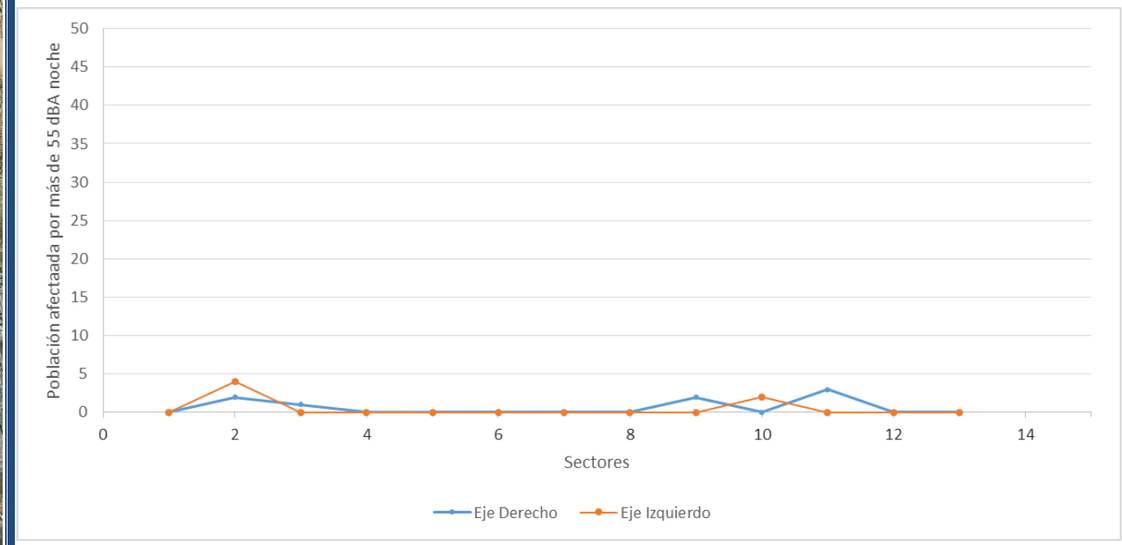
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
37	IZQ	37 IZQ A-8068	81	67
36	IZQ	36 IZQ A-8068	78	64
36	DER	36 DER A-8068	39	28
35	IZQ	35 IZQ A-8068	38	32
34	DER	34 DER A-8068	28	21
37	DER	37 DER A-8068	25	17
35	DER	35 DER A-8068	25	20

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
31	DER	31 DER A-8068	23	15
33	DER	33 DER A-8068	13	6
31	IZQ	31 IZQ A-8068	7	4
33	IZQ	33 IZQ A-8068	4	4
34	IZQ	34 IZQ A-8068	3	3
30	DER	30 DER A-8068	2	2
31	DER	31 DER A-8068	23	15

A-8075

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

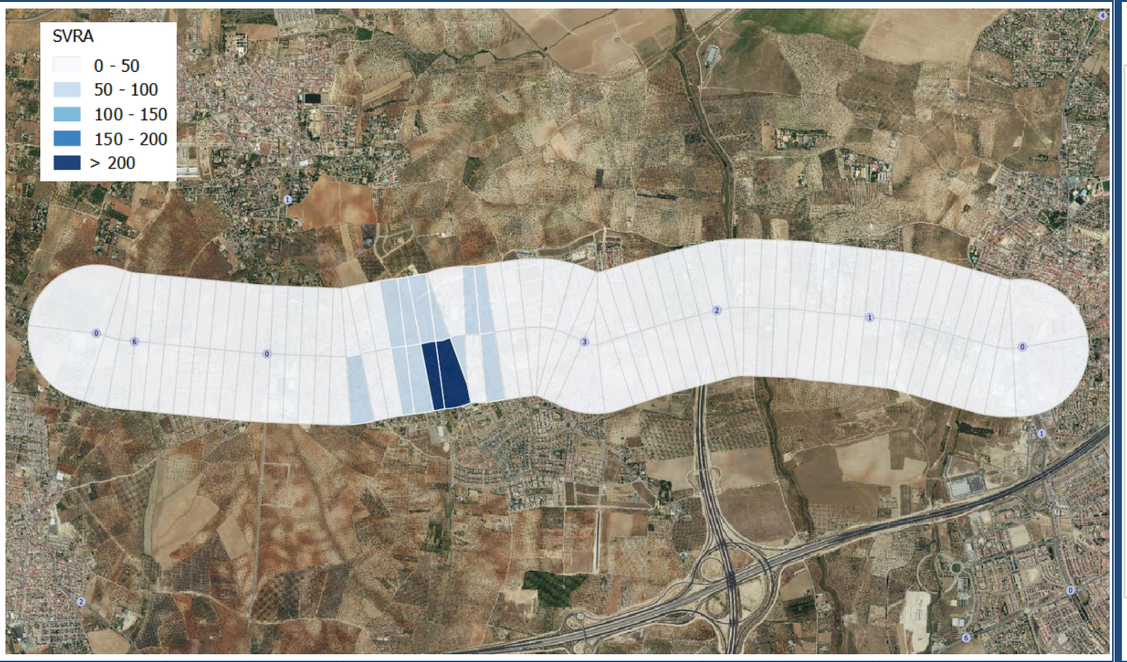


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
12	IZQ	12 IZQ A-8075	5	4
11	DER	11 DER A-8075	3	3
12	DER	12 DER A-8075	2	2

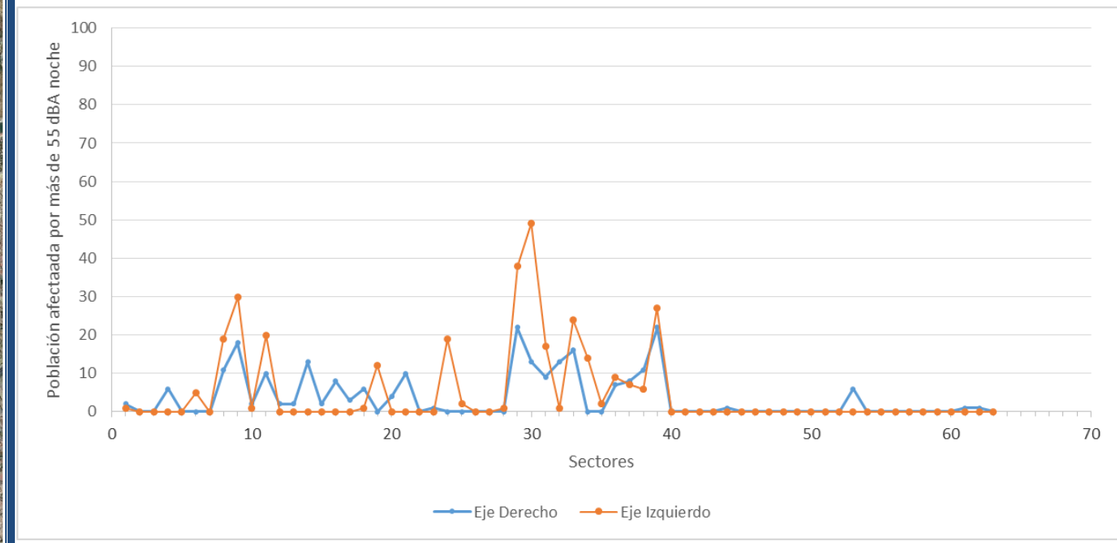
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
3	DER	3 DER A-8075	2	2
2	IZQ	2 IZQ A-8075	2	2
10	DER	10 DER A-8075	1	1

A-8076

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



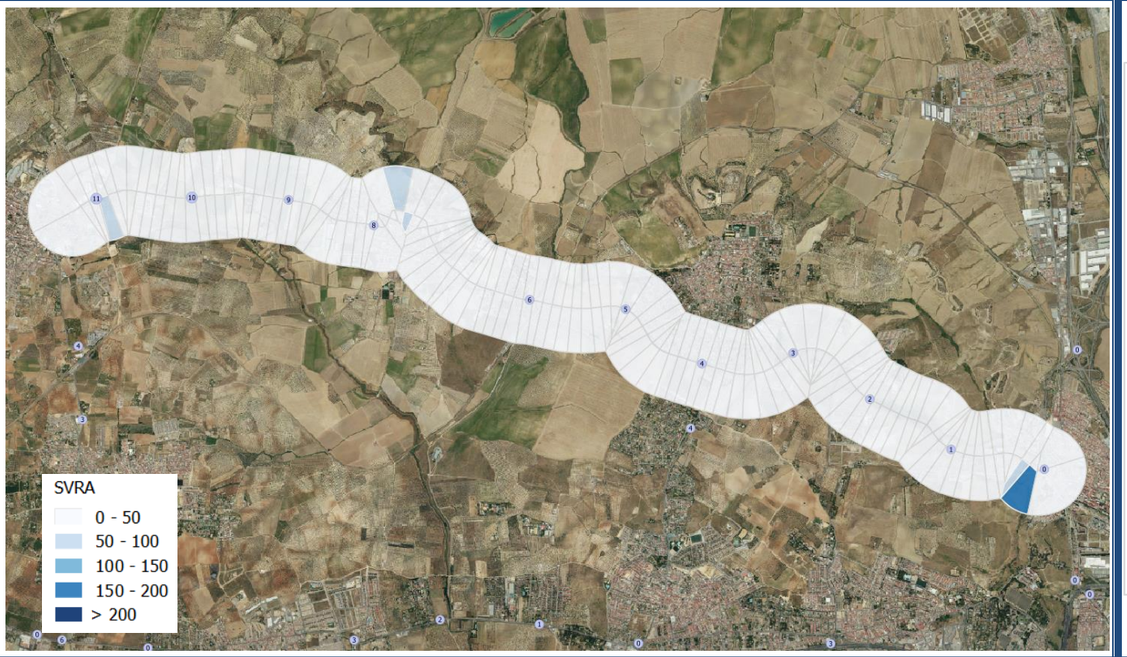
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
40	IZQ	40 IZQ A-8076	257	49
39	IZQ	39 IZQ A-8076	203	30
36	IZQ	36 IZQ A-8076	99	24
41	IZQ	41 IZQ A-8076	95	38
42	IZQ	42 IZQ A-8076	95	27
39	DER	39 DER A-8076	89	18
42	DER	42 DER A-8076	81	22
45	IZQ	45 IZQ A-8076	74	19
41	DER	41 DER A-8076	65	22
38	IZQ	38 IZQ A-8076	65	17
40	DER	40 DER A-8076	59	13
37	DER	37 DER A-8076	57	13
36	DER	36 DER A-8076	52	16
34	IZQ	34 IZQ A-8076	50	19
38	DER	38 DER A-8076	42	9

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
46	DER	46 DER A-8076	13	7
5	DER	5 DER A-8076	11	6
27	DER	27 DER A-8076	10	10
1	DER	1 DER A-8076	9	8
28	DER	28 DER A-8076	7	4
23	DER	23 DER A-8076	6	6
21	DER	21 DER A-8076	6	6
56	IZQ	56 IZQ A-8076	6	5
37	IZQ	37 IZQ A-8076	5	1
7	DER	7 DER A-8076	4	3
0	DER	0 DER A-8076	3	2
31	IZQ	31 IZQ A-8076	3	1
33	IZQ	33 IZQ A-8076	3	2
47	IZQ	47 IZQ A-8076	3	2
8	DER	8 DER A-8076	2	2

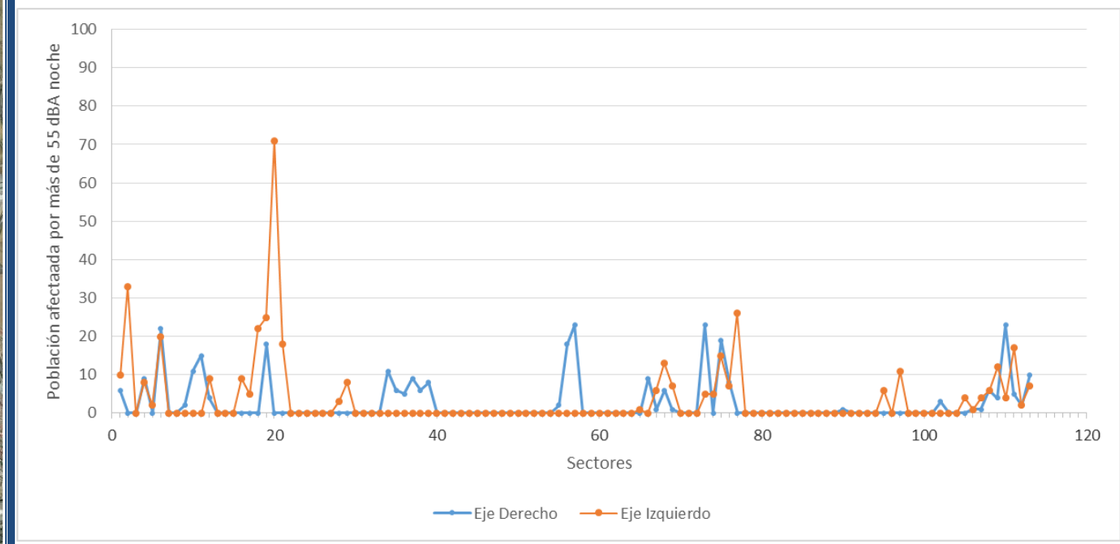
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
35	IZQ	35 IZQ A-8076	41	14	31	DER	31 DER A-8076	2	2
43	DER	43 DER A-8076	36	11	6	DER	6 DER A-8076	2	2
45	DER	45 DER A-8076	35	11	2	DER	2 DER A-8076	2	2
26	IZQ	26 IZQ A-8076	28	20	10	DER	10 DER A-8076	2	1
46	IZQ	46 IZQ A-8076	26	9	5	IZQ	5 IZQ A-8076	2	1
44	DER	44 DER A-8076	25	8	24	DER	24 DER A-8076	1	1
44	IZQ	44 IZQ A-8076	24	7	48	DER	48 DER A-8076	1	1
43	IZQ	43 IZQ A-8076	20	6	11	DER	11 DER A-8076	1	1
3	DER	3 DER A-8076	18	13	8	IZQ	8 IZQ A-8076	1	1
4	IZQ	4 IZQ A-8076	15	12	29	IZQ	29 IZQ A-8076	1	1
26	DER	26 DER A-8076	13	10					

A-8077

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
1	IZQ	1 IZQ A-8077	171	71
2	IZQ	2 IZQ A-8077	65	25
77	DER	77 DER A-8077	59	23
109	IZQ	109 IZQ A-8077	54	33
76	IZQ	76 IZQ A-8077	51	17
20	DER	20 DER A-8077	46	23
70	DER	70 DER A-8077	41	19
67	IZQ	67 IZQ A-8077	41	26
4	IZQ	4 IZQ A-8077	37	22
72	DER	72 DER A-8077	35	23
3	IZQ	3 IZQ A-8077	33	20
70	IZQ	70 IZQ A-8077	31	15
21	DER	21 DER A-8077	29	18
3	DER	3 DER A-8077	27	22
75	IZQ	75 IZQ A-8077	27	10

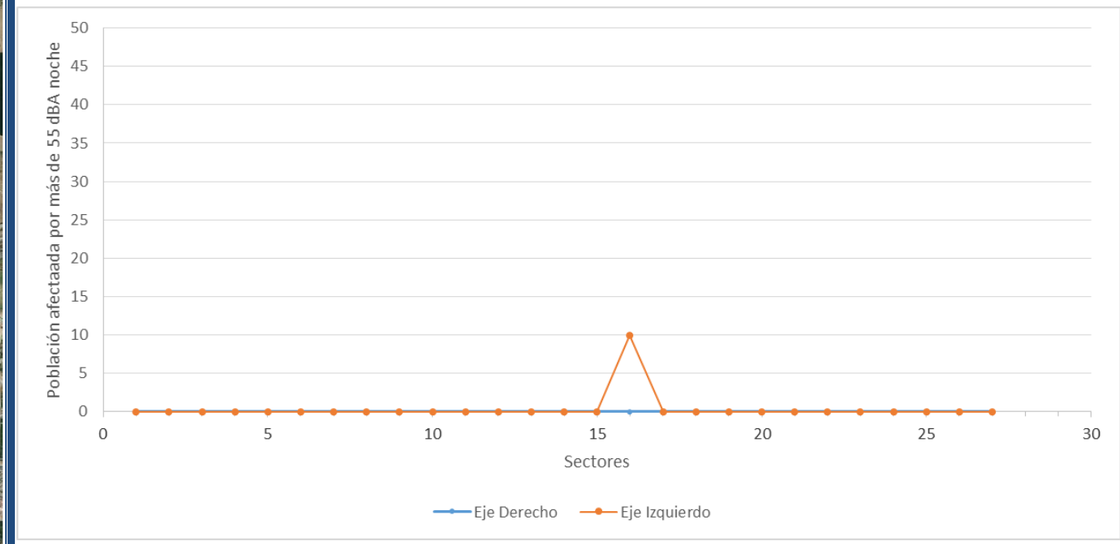
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
68	IZQ	68 IZQ A-8077	12	7
75	DER	75 DER A-8077	11	6
6	IZQ	6 IZQ A-8077	10	9
44	DER	44 DER A-8077	9	5
40	DER	40 DER A-8077	9	8
72	IZQ	72 IZQ A-8077	9	5
79	IZQ	79 IZQ A-8077	9	6
77	IZQ	77 IZQ A-8077	9	4
42	DER	42 DER A-8077	8	6
19	IZQ	19 IZQ A-8077	8	2
60	IZQ	60 IZQ A-8077	8	7
80	IZQ	80 IZQ A-8077	8	4
45	DER	45 DER A-8077	7	6
63	IZQ	63 IZQ A-8077	7	6
61	DER	61 DER A-8077	6	6

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN	SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
78	IZQ	78 IZQ A-8077	25	12	79	DER	79 DER A-8077	6	6
61	IZQ	61 IZQ A-8077	24	13	78	DER	78 DER A-8077	6	4
2	DER	2 DER A-8077	21	18	71	IZQ	71 IZQ A-8077	6	5
69	IZQ	69 IZQ A-8077	19	8	74	IZQ	74 IZQ A-8077	6	2
0	IZQ	0 IZQ A-8077	18	18	62	DER	62 DER A-8077	5	4
69	DER	69 DER A-8077	17	9	86	DER	86 DER A-8077	5	3
41	DER	41 DER A-8077	17	11	5	IZQ	5 IZQ A-8077	5	5
73	DER	73 DER A-8077	16	10	9	IZQ	9 IZQ A-8077	4	3
94	IZQ	94 IZQ A-8077	16	6	82	IZQ	82 IZQ A-8077	4	4
47	DER	47 DER A-8077	15	15	74	DER	74 DER A-8077	3	2
73	IZQ	73 IZQ A-8077	15	7	32	DER	32 DER A-8077	2	2
64	DER	64 DER A-8077	14	9	22	DER	22 DER A-8077	2	2
68	DER	68 DER A-8077	14	8	63	DER	63 DER A-8077	1	1
8	IZQ	8 IZQ A-8077	14	8	60	DER	60 DER A-8077	1	1
46	DER	46 DER A-8077	13	11	99	DER	99 DER A-8077	1	1
43	DER	43 DER A-8077	13	9	81	DER	81 DER A-8077	1	1
91	IZQ	91 IZQ A-8077	13	11	80	DER	80 DER A-8077	1	1
76	DER	76 DER A-8077	12	5	65	IZQ	65 IZQ A-8077	1	1
62	IZQ	62 IZQ A-8077	12	9	81	IZQ	81 IZQ A-8077	1	1

A-8078

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR

POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

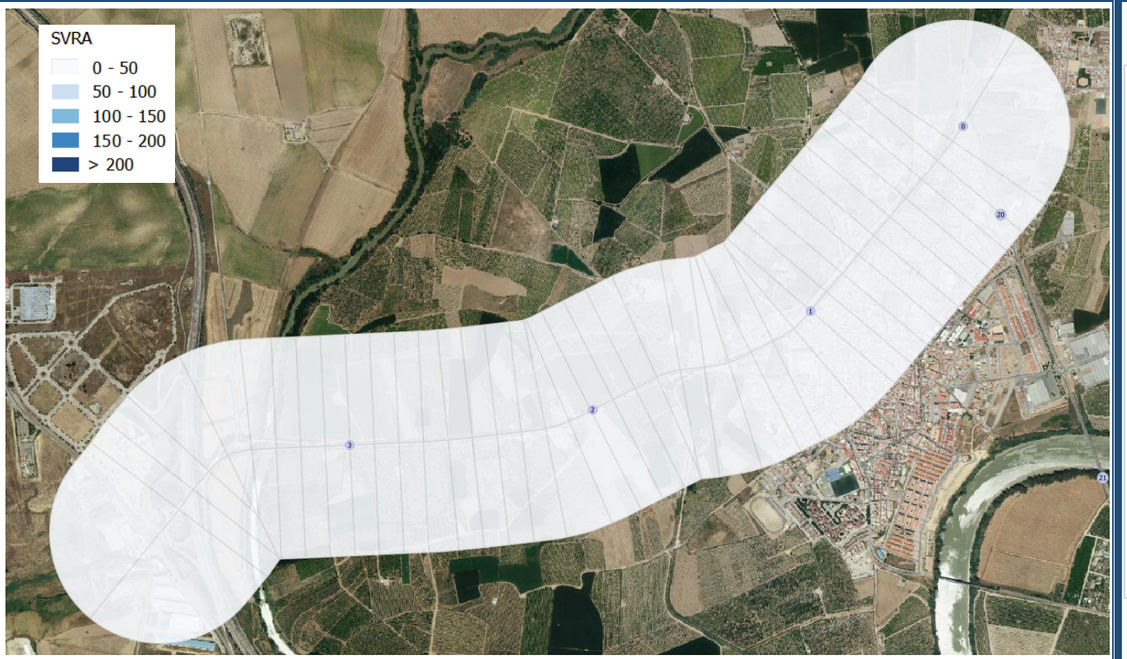


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
9	IZQ	9 IZQ A-8078	12	10

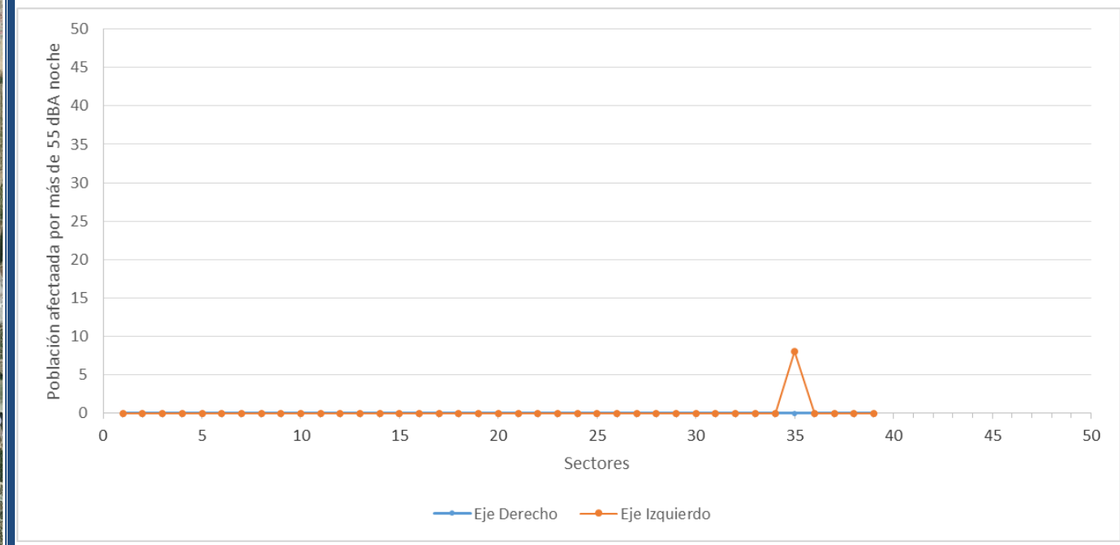
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN

A-8079

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN

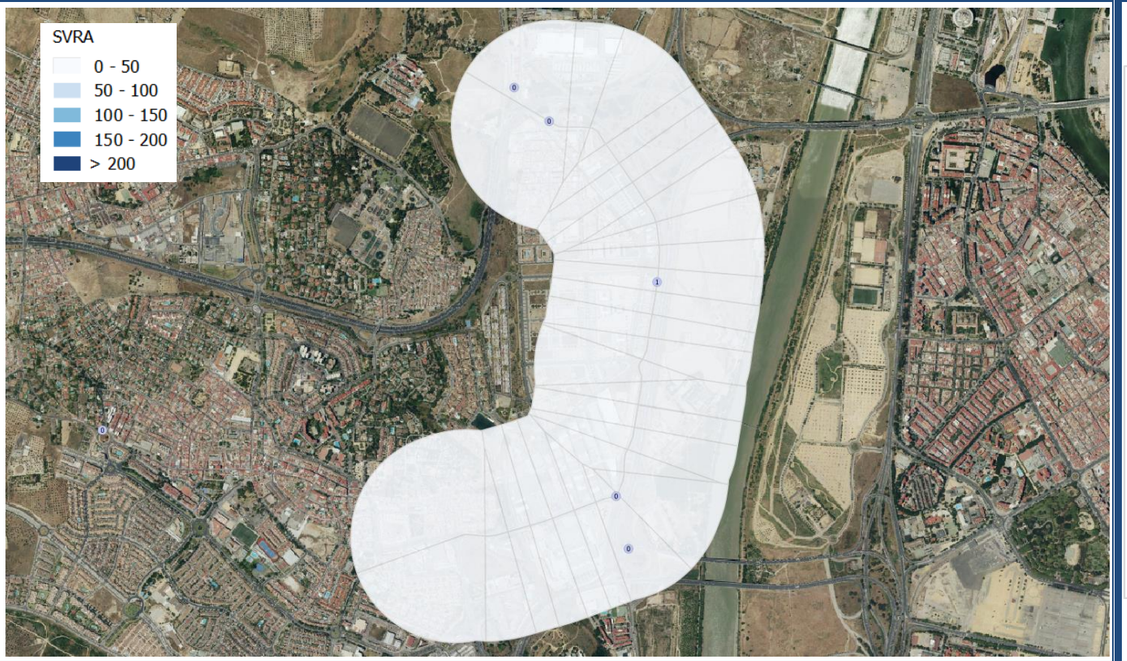


SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
5	IZQ	5 IZQ A-8079	8	8

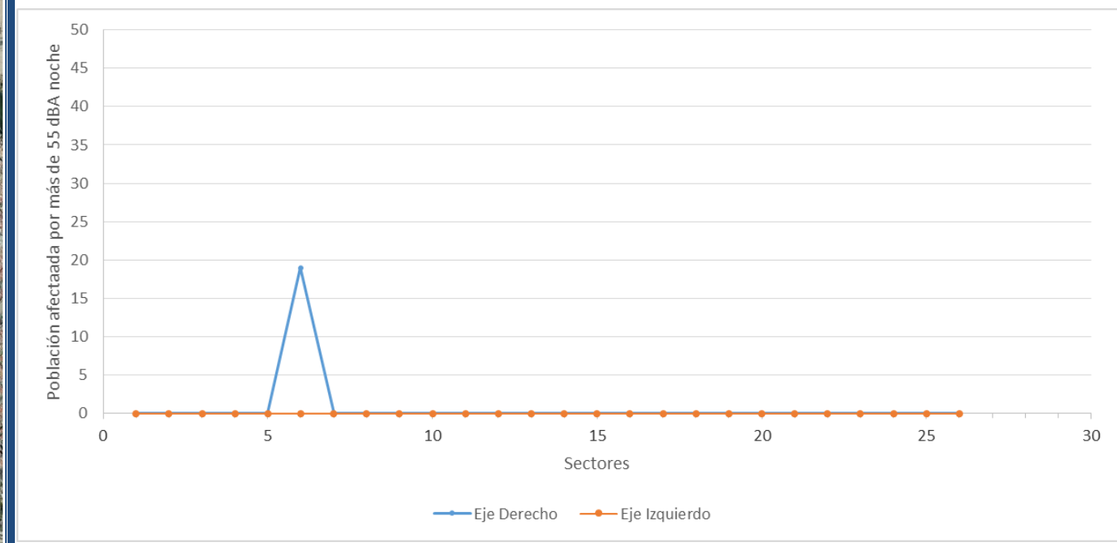
SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN

A-8082 A-8082R

SECTORIZACIÓN CARRETERA CON VALOR SVRA NOCHE EN CADA SECTOR



POBLACIÓN AFECTADA POR SECTOR Y MARGEN



SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN
25	DER	25 DER A-8082R	24	19

SECTOR	MARGEN	ID SECTOR	SVRA	POBLACIÓN

9.2.- RESULTADOS DE LOS ESCENARIOS OBTENIDOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PUNTOS DE CONFLICTO RESIDENCIAL

El resultado de aplicar los procesos para identificación de puntos de conflicto en las carreteras que componen el área de estudio se presenta en forma de tabla a continuación.

Carretera	Provincia	Km	Población afectada	Escenario de partida Ln> 55, TOT POB	Escenario 1 Ln> 55, POB>25	Escenario 2 Ln> 55, POB>50	Rango SVRA noche	Escenario 1 SVRA noche > 100	Escenario 2 SVRA noche > 150	Escenario 3 SVRA noche >200
A-92_AL	Almería	37,350	118	13	2	0	1 – 59	0	0	0
A-92N_AL	Almería	49,260	143	31	1	0	1 – 32	0	0	0
A-334	Almería	35,483	264	38	1	0	1 – 68	0	0	0
A-348	Almería	7,930	7	2	0	0	4 – 10	0	0	0
A-349	Almería	3,000	26	3	0	0	2 – 31	0	0	0
A-352	Almería	8,600	182	15	2	1	1 – 118	1	0	0
A-358	Almería	15,382	299	30	1	1	1 – 51	0	0	0
A-370	Almería	12,650	19	7	0	0	2 – 12	0	0	0
A-1000	Almería	3,000	9	4	0	0	2 – 13	0	0	0
A-1050	Almería	9,730	2.762	84	33	17	1 – 414	15	10	6
A-1051 A-1051R1	Almería	2,350	107	9	1	0	2 – 89	0	0	0
A-314	Cádiz	8,930	123	15	2	0	1 – 55	0	0	0
A-381	Cádiz	88,120	245	54	1	0	1 – 45	0	0	0
A-382	Cádiz	27,210	5	3	0	0	2 – 3	0	0	0
A-383	Cádiz	7,374	337	9	3	2	1 – 271	2	1	1
A-384	Cádiz	21,180	1	1	0	0	3	0	0	0
A-480	Cádiz	26,990	12	4	0	0	1 – 8	0	0	0
A-491	Cádiz	27,530	693	49	6	3	1 – 204	1	1	1
A-2004	Cádiz	4,180	123	20	0	0	1 – 25	0	0	0
A-2005	Cádiz	1,950	0	0	0	0	-	-	-	-
A-2075	Cádiz	4,650	80	3	1	0	16 – 48	0	0	0
A-2077	Cádiz	1,010	0	0	0	0	-	-	-	-

Carretera	Provincia	Km	Población afectada	Escenario de partida Ln> 55, TOT POB	Escenario 1 Ln> 55, POB>25	Escenario 2 Ln> 55, POB>50	Rango SVRA noche	Escenario 1 SVRA noche > 100	Escenario 2 SVRA noche > 150	Escenario 3 SVRA noche >200
A-318	Córdoba	9,330	0	0	0	0	-	-	-	-
A-431	Córdoba	5,800	4.957	42	30	26	1 – 1.490	26	22	16
A-453	Córdoba	1,226	0	0	0	0	-	-	-	-
A-3050	Córdoba	5,324	291	7	4	3	23 – 99	0	0	0
A-92_GR	Granada	2,450	2.008	167	26	3	1 – 356	11	3	2
A-92N_GR	Granada	150,130	130	29	0	0	1 – 67	0	0	0
A-92G	Granada	8,950	1.308	48	17	7	1 – 1.171	11	9	8
A-308	Granada	81,350	0	0	0	0	-	-	-	-
A-395	Granada	1,460	516	18	6	5	2 – 175	4	1	0
A-4006	Granada	7,810	308	3	3	3	70 – 160	2	2	0
A-4027	Granada	1,360	1	1	0	0	1	0	0	0
A-4028	Granada	0,270	23	4	0	0	3 – 16	0	0	0
A-483	Huelva	27,460	8	5	0	0	1 – 3	0	0	0
A-492	Huelva	10,990	579	19	8	5	1 – 152	2	1	0
A-493	Huelva	4,260	682	25	10	3	1 – 182	4	2	0
A-494	Huelva	12,270	81	12	1	1	1 – 121	1	0	0
A-497	Huelva	16,810	530	12	6	4	1 – 169	3	1	0
A-5000	Huelva	10,450	1.182	29	20	10	1 – 225	13	4	3
A-5025	Huelva	4,860	0	0	0	0	-	-	-	-
A-5052	Huelva	11,370	96	14	1	0	1 – 38	0	0	0
A-5056	Huelva	4,730	631	21	8	5	2 – 144	2	0	0
A-5077	Huelva	1,630	0	0	0	0	-	-	-	-
A-5150	Huelva	5,190	238	22	0	0	0 – 44	0	0	0

Carretera	Provincia	Km	Población afectada	Escenario de partida Ln> 55, TOT POB	Escenario 1 Ln> 55, POB>25	Escenario 2 Ln> 55, POB>50	Rango SVRA noche	Escenario 1 SVRA noche > 100	Escenario 2 SVRA noche > 150	Escenario 3 SVRA noche >200
A-316 Úbeda	Jaén	10447	1	1	0	0	1	0	0	0
A-316 Mancha Real	Jaén	18924	31	11	0	0	1 – 9	0	0	0
A-92_MA	Málaga	49,350	339	31	3	1	1 – 118	1	0	0
A-92M	Málaga	25,870	118	23	0	0	1 - 58	0	0	0
A-356	Málaga	13,760	580	41	5	2	1 – 148	4	0	0
A-356R	Málaga	1,200	0	0	0	0	-	-	-	-
A-357	Málaga	29,580	570	61	5	1	1 – 137	2	0	0
A-368	Málaga	8,900	3.322	50	21	11	1 – 1.331	11	9	8
A-387	Málaga	5,910	500	22	4	2	1 – 347	3	3	1
A-397	Málaga	4,805	77	12	0	0	1 – 45	0	0	0
A-404	Málaga	4,920	0	0	0	0	-	-	-	-
A-7052	Málaga	9,820	79	10	1	0	1 – 79	0	0	0
A-7054	Málaga	12,600	2.471	72	37	14	1 - 257	23	11	3
A-7057	Málaga	4,200	638	18	9	3	3 – 418	1	1	1
A-7059	Málaga	8,860	3	2	0	0	2 – 3	0	0	0
A-7206	Málaga	3,090	80	6	1	0	5 – 40	0	0	0
A-7207	Málaga	2,440	0	0	0	0	-	-	-	-
A-7282	Málaga	6,790	756	15	8	5	1 – 527	3	3	1
A-92_SE	Sevilla	127,260	7.709	182	55	36	1 – 3.286	45	39	34
A-376	Sevilla	25,310	4.306	48	22	16	1 – 1.232	17	13	12
A-392	Sevilla	10,870	3.303	72	38	19	1 – 804	23	11	6
A-394	Sevilla	4,560	142	6	2	1	16 – 87	0	0	0
A-398	Sevilla	5,790	50	11	0	0	1 – 24	0	0	0

Carretera	Provincia	Km	Población afectada	Escenario de partida Ln> 55, TOT POB	Escenario 1 Ln> 55, POB>25	Escenario 2 Ln> 55, POB>50	Rango SVRA noche	Escenario 1 SVRA noche > 100	Escenario 2 SVRA noche > 150	Escenario 3 SVRA noche >200
A-471	Sevilla	7,785	0	0	0	0	-	-	-	-
A-473	Sevilla	1,268	8	3	0	0	1 – 5	0	0	0
A-474	Sevilla	8,495	1.039	49	15	2	1 – 130	1	0	0
A-8001	Sevilla	2,580	191	6	2	2	2 – 155	2	2	0
A-8002	Sevilla	5,450	914	41	14	4	1 – 553	7	4	3
A-8004	Sevilla	2,780	257	9	4	3	2 – 210	1	1	1
A-8005	Sevilla	10,260	23	10	0	0	1 – 7	0	0	0
A-8006	Sevilla	12,580	456	37	3	1	1 – 140	1	0	0
A-8008	Sevilla	7,550	261	18	2	2	3 – 157	2	1	0
A-8009	Sevilla	3,137	0	0	0	0	-	-	-	-
A-8028	Sevilla	4,359	204	8	4	2	1 – 117	2	0	0
A-8032	Sevilla	5,680	541	32	3	3	1 – 205	3	2	1
A-8033	Sevilla	2,975	170	18	1	1	1 – 220	2	1	1
A-8051	Sevilla	2,460	56	2	2	0	51 – 65	0	0	0
A-8057	Sevilla	2,790	1.047	27	12	8	4 – 233	5	4	1
A-8058	Sevilla	12,186	3.041	87	39	16	1 – 610	23	15	11
A-8059	Sevilla	4,460	402	27	1	1	6 – 123	1	0	0
A-8062	Sevilla	1,690	74	4	1	0	1 – 42	0	0	0
A-8063	Sevilla	1,220	23	1	0	0	28	0	0	0
A-8066	Sevilla	1,048	190	3	2	2	33 – 162	2	1	0
A-8068	Sevilla	3,750	283	13	4	2	2 – 81	0	0	0
A-8075	Sevilla	1,242	14	6	0	0	1 – 5	0	0	0
A-8076	Sevilla	6,260	535	51	4	0	1 – 257	2	2	2
A-8077	Sevilla	11,330	700	68	3	1	1 – 171	1	1	0
A-8078	Sevilla	2,680	10	1	0	0	12	0	0	0
A-8079	Sevilla	3,870	8	1	0	0	8	0	0	0

Carretera	Provincia	Km	Población afectada	Escenario de partida Ln> 55, TOT POB	Escenario 1 Ln> 55, POB>25	Escenario 2 Ln> 55, POB>50	Rango SVRA noche	Escenario 1 SVRA noche > 100	Escenario 2 SVRA noche > 150	Escenario 3 SVRA noche >200
A-8082 A-8082R	Sevilla	1,940	19	1	0	0	24	0	0	0
A-8083	Sevilla	1,740	0	0	0	0	-	-	-	-

9.3.- RESULTADOS DE LOS ESCENARIOS OBTENIDOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PUNTOS DE CONFLICTO SANITARIO Y DOCENTE

Carretera	Provincia	Km	Ld	Le	Ln	Escenario de partida Docentes / sanitarios afectados	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Escenario 2 Docentes / sanitarios afectados Ld > 68 dBA	Escenario 3 Docentes / sanitarios afectados Ld > 70 dBA
A-92_AL	Almería	37,350	-	-	-	-	-	-	-
A-92N_AL	Almería	49,260	-	-	-	-	-	-	-
A-334	Almería	35,483	-	-	-	-	-	-	-
A-348	Almería	7,930	-	-	-	-	-	-	-
A-349	Almería	3,000	61	59	50	E.I. Olula del Río	-	-	-
A-352	Almería	8,600	-	-	-	-	-	-	-
A-358	Almería	15,382	60	59	51	I.E.S. Ciudad de Dalías	-	-	-
			63	61	53	C.E.I.P. Punta Entinas	-	-	-
A-370	Almería	12,650	-	-	-	-	-	-	-
A-1000	Almería	3,000	-	-	-	-	-	-	-
A-1050	Almería	9,730	65	65	55	Club Tercera Edad Las Norias	Club Tercera Edad Las Norias	-	-
A-1051 A-1051R1	Almería	2,350	-	-	-	-	-	-	-
A-314	Cádiz	8,930	71	69	60	Residencia Tercera Edad San Lázaro	Residencia Tercera Edad San Lázaro	Residencia Tercera Edad San Lázaro	Residencia Tercera Edad San Lázaro
A-381	Cádiz	88,120	-	-	-	-	-	-	-
A-382	Cádiz	27,210	-	-	-	-	-	-	-
A-383	Cádiz	7,374	-	-	-	-	-	-	-
A-384	Cádiz	21,180	-	-	-	-	-	-	-
A-480	Cádiz	26,990	-	-	-	-	-	-	-
A-491	Cádiz	27,530	-	-	-	-	-	-	-
A-2004	Cádiz	4,180	-	-	-	-	-	-	-
A-2005	Cádiz	1,950	-	-	-	-	-	-	-
A-2075	Cádiz	4,650	61	59	51	C.E.I.P. Azorín	-	-	-

Carretera	Provincia	Km	Ld	Le	Ln	Escenario de partida Docentes / sanitarios afectados	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Escenario 2 Docentes / sanitarios afectados Ld > 68 dBA	Escenario 3 Docentes / sanitarios afectados Ld > 70 dBA
			62	60	53	I.E.S. Astaroth	-	-	-
			64	63	56	I.E.S. Castillo de Luna	-	-	-
A-2077	Cádiz	1,010	-	-	-	-	-	-	-
A-318	Córdoba	9,330	-	-	-	-	-	-	-
A-431	Córdoba	5,800	65	64	55	C.E.I.P. Alfonso Churruca	C.E.I.P. Alfonso Churruca	-	-
			70	69	60	I.E.S. Zoco	I.E.S. Zoco	I.E.S. Zoco	I.E.S. Zoco
			60	59	50	C.E.I.P. Pedagogo García Navarro	-	-	-
			66	65	56	Centro de Reforma (Reformatorio)	Centro de Reforma (Reformatorio)	-	-
			69	67	58	Facultad Veterinaria Rectorado UCO	Facultad Veterinaria Rectorado UCO	Facultad Veterinaria Rectorado UCO	-
A-453	Córdoba	1,226	-	-	-	-	-	-	-
A-3050	Córdoba	5,324	68	67	58	Escuela Politécnica Superior	Escuela Politécnica Superior	Escuela Politécnica Superior	-
			71	70	61	Facultad de Ciencias de la Educación	Facultad de Ciencias de la Educación	Facultad de Ciencias de la Educación	Facultad de Ciencias de la Educación
A-92_GR	Granada	2,450	64	64	58	C.E.I.P. Abadía	-	-	-
			63	63	57	C.P.R. Taxara	-	-	-
			72	72	65	Centro de Formación Al-Siyula	Centro de Formación Al-Siyula	Centro de Formación Al-Siyula	Centro de Formación Al-Siyula
			72	72	65	Colegio Fuensanta	Colegio Fuensanta	Colegio Fuensanta	Colegio Fuensanta
			63	63	57	EFA El Soto	-	-	-
			62	62	57	Escuela Infantil Municipal Venta Nueva	-	-	-
			60	60	54	Consultorio Cuesta La Palma	-	-	-
			61	61	55	Consultorio Local Fuensanta	-	-	-
			66	66	59	Cruz roja. Casa primeros auxilios	Cruz roja. Casa primeros auxilios	-	-
A-92N_GR	Granada	150,130	-	-	-	-	-	-	-
A-92G	Granada	8,950	-	-	-	-	-	-	-
A-308	Granada	81,350	-	-	-	-	-	-	-
A-395	Granada	1,460	65	65	58	Hospital	Hospital	-	-
			60	60	53	Facultades de Medicina, Odontología y Ciencias de la Salud	-	-	-
			62	62	54	iMUDS	-	-	-
A-4006	Granada	7,810	62	62	54	C.E.I.P. Arrayanes	-	-	-
			62	61	53	C.E.I.P. Andalucía	-	-	-

Carretera	Provincia	Km	Ld	Le	Ln	Escenario de partida Docentes / sanitarios afectados	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Escenario 2 Docentes / sanitarios afectados Ld > 68 dBA	Escenario 3 Docentes / sanitarios afectados Ld > 70 dBA
			61	60	53	Misioneras Cruzadas de la Iglesia	-	-	-
A-4027	Granada	1,360	-	-	-	-	-	-	-
A-4028	Granada	0,270	-	-	-	-	-	-	-
A-483	Huelva	27,460	-	-	-	-	-	-	-
A-492	Huelva	10,990	-	-	-	-	-	-	-
A-493	Huelva	4,260	69	67	56	Distrito Sanitario Condado Campiña	Distrito Sanitario Condado Campiña	Distrito Sanitario Condado Campiña	-
			70	68	57	S.E.P. La Palmera	S.E.P. La Palmera	S.E.P. La Palmera	S.E.P. La Palmera
			67	65	54	I.E.S. La Palma	I.E.S. La Palma	-	-
			67	66	55	C.D.P. Santo Domingo Savio	C.D.P. Santo Domingo Savio	-	-
A-494	Huelva	12,270	68	66	55	I.E.S. Juan Ramón Jiménez	I.E.S. Juan Ramón Jiménez	I.E.S. Juan Ramón Jiménez	-
A-497	Huelva	16,810	-	-	-	-	-	-	-
A-5000	Huelva	10,450	62	59	51	S.E.P. Mateo Morales	-	-	-
			71	68	60	Biblioteca Pública Municipal	Biblioteca Pública Municipal	Biblioteca Pública Municipal	Biblioteca Pública Municipal
A-5025	Huelva	4,860	63	61	53	Centro de salud Don Manuel Leiva	-	-	-
A-5052	Huelva	11,370	-	-	-	-	-	-	-
A-5056	Huelva	4,730	-	-	-	-	-	-	-
A-5077	Huelva	1,630	-	-	-	-	-	-	-
A-5150	Huelva	5,190	70	69	58	Escuela Infantil Mickey Mouse	Escuela Infantil Mickey Mouse	Escuela Infantil Mickey Mouse	Escuela Infantil Mickey Mouse
A-316 Úbeda	Jaén	10447	60	58	49	C.E.E.E. Antonio Machado	-	-	-
A-316 Mancha Real	Jaén	18924	60	60	52	I.E.S. Torre Olvidada	-	-	-
A-92_MA	Málaga	49,350	67	66	60	Colegio Salesianos	Colegio Salesianos	-	-
A-92M	Málaga	25,870	-	-	-	-	-	-	-
A-356	Málaga	13,760	-	-	-	-	-	-	-
A-356R	Málaga	1,200	-	-	-	-	-	-	-
A-357	Málaga	29,580	65	63	57	Centro de formación y empleo	Centro de formación y empleo	-	-
			64	63	55	Escuela de Ingenierías	-	-	-
			69	68	60	Facultad Ciencias Educación	Facultad Ciencias Educación	Facultad Ciencias Educación	-
			63	62	54	Facultad de Comercio y Gestión	-	-	-
			64	63	55	Universidad de Málaga	-	-	-
A-368	Málaga	8,900	64	63	54	Hospital de Alta Resolución Benalmádena	-	-	-

Carretera	Provincia	Km	Ld	Le	Ln	Escenario de partida Docentes / sanitarios afectados	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Escenario 2 Docentes / sanitarios afectados Ld > 68 dBA	Escenario 3 Docentes / sanitarios afectados Ld > 70 dBA
			64	63	54	C.E.I.P. El Tomillar	-	-	-
			68	67	58	C.E.I.P. El Pinillo	C.E.I.P. El Pinillo	C.E.I.P. El Pinillo	-
A-387	Málaga	5,910	-	-	-	-	-	-	-
A-397	Málaga	4,805	-	-	-	-	-	-	-
A-404	Málaga	4,920	-	-	-	-	-	-	-
A-7052	Málaga	9,820	-	-	-	-	-	-	-
A-7054	Málaga	12,600	63	61	54	C.E.I.P. Cayetano Bolívar	-	-	-
			63	62	54	C.E.I. Mi Pequeño Planeta	-	-	-
			66	65	57	C.E.I.P. Francisco Quevedo	C.E.I.P. Francisco Quevedo	-	-
			64	63	55	I.E.S. María Victoria Atencia	-	-	-
			72	71	63	Centro de salud Campanillas	Centro de salud Campanillas	Centro de salud Campanillas	Centro de salud Campanillas
A-7057	Málaga	4,200	66	65	55	C.E.I.P. Ntra. Sra. de los Remedios	C.E.I.P. Ntra. Sra. de los Remedios	-	-
A-7059	Málaga	8,860	-	-	-	-	-	-	-
A-7206	Málaga	3,090	65	62	51	I.E.S. Trayamar	I.E.S. Trayamar	-	-
			62	59	48	Colegio	-	-	-
			66	63	52	Centro de Salud Algarrobo	Centro de Salud Algarrobo	-	-
A-7207	Málaga	2,440	-	-	-	-	-	-	-
A-7282	Málaga	6,790	-	-	-	-	-	-	-
A-92_5E	Sevilla	127,260	68	67	59	Centro de Salud Don Paulino García-Donas	Centro de Salud Don Paulino García-Donas	Centro de Salud Don Paulino García-Donas	-
A-376	Sevilla	25,310	61	60	55	Universidad Pablo de Olavide	-	-	-
			66	66	61	Colegio Concertado Ramón Carande	Colegio Concertado Ramón Carande	-	-
A-392	Sevilla	10,870	62	60	51	Centro escolar REF: 9468003TG5396N	-	-	-
			63	60	51	Biblioteca Municipal Alcalá de Guadaíra	-	-	-
			60	59	50	Hospital El Tomillar	-	-	-
			67	65	56	I.E.S. Al Guadaira	I.E.S. Al Guadaira	-	-
A-394	Sevilla	4,560	-	-	-	-	-	-	-
A-398	Sevilla	5,790	-	-	-	-	-	-	-
A-471	Sevilla	7,785	-	-	-	-	-	-	-
A-473	Sevilla	1,268	-	-	-	-	-	-	-
A-474	Sevilla	8,495	-	-	-	-	-	-	-
A-8001	Sevilla	2,580	-	-	-	-	-	-	-

Carretera	Provincia	Km	Ld	Le	Ln	Escenario de partida Docentes / sanitarios afectados	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Escenario 2 Docentes / sanitarios afectados Ld > 68 dBA	Escenario 3 Docentes / sanitarios afectados Ld > 70 dBA
A-8002	Sevilla	5,450	67	67	61	Escuela de Hostelería y Hotelería Torrepavas	Escuela de Hostelería y Hotelería Torrepavas	-	-
			65	65	59	C.E.I.P. Guadalquivir	C.E.I.P. Guadalquivir	-	-
A-8004	Sevilla	2,780	-	-	-	-	-	-	-
A-8005	Sevilla	10,260	-	-	-	-	-	-	-
A-8006	Sevilla	12,580	61	58	50	I.E.S. Torre de Guzmanes	-	-	-
A-8008	Sevilla	7,550	-	-	-	-	-	-	-
A-8009	Sevilla	3,137	-	-	-	-	-	-	-
A-8028	Sevilla	4,359	60	59	51	C.E.I.P. - Valeriano Bécquer	-	-	-
A-8032	Sevilla	5,680	69	68	60	Centro Docente REF: 7635002TG3373N	Centro Docente REF: 7635002TG3373N	Centro Docente REF: 7635002TG3373N	-
			65	64	56	Escuela de Equitación Al-Andalus	Escuela de Equitación Al-Andalus	-	-
			62	61	51	Hospital Santa Ángela de la Cruz	-	-	-
			70	69	61	Residencia de la 3ª Edad La Paz	Residencia de la 3ª Edad La Paz	Residencia de la 3ª Edad La Paz	Residencia de la 3ª Edad La Paz
			64	62	53	Residencia de la 3ª Edad Los Arcos	-	-	-
A-8033	Sevilla	2,975	-	-	-	-	-	-	-
A-8051	Sevilla	2,460	-	-	-	-	-	-	-
A-8057	Sevilla	2,790	69	69	60	Escuela Infantil La Casita de Chocolate	Escuela Infantil La Casita de Chocolate	Escuela Infantil La Casita de Chocolate	-
			62	61	52	C.E.I.P. Esperanza Aponte	-	-	-
			64	64	55	I.E.S. Severo Ochoa	-	-	-
			66	65	56	I.E.S. San Juan	I.E.S. San Juan	-	-
A-8058	Sevilla	12,186	60	59	51	C.E.I.P. Duques de Alba	-	-	-
			70	69	62	C.E.I.P. Esperanza Aponte	C.E.I.P. Esperanza Aponte	C.E.I.P. Esperanza Aponte	C.E.I.P. Esperanza Aponte
			62	61	54	C.E.I.P. Doña Rosa Fernández	-	-	-
			60	60	53	E.I. Zenobia Camprubí	-	-	-
			68	67	59	Centro de Formación Profesional Sanitaria SAMU	Centro de Formación Profesional Sanitaria SAMU	Centro de Formación Profesional Sanitaria SAMU	-
			69	68	59	E.I. La Rana	E.I. La Rana	E.I. La Rana	-
			69	68	61	Granja Escuela La Buhardilla	Granja Escuela La Buhardilla	Granja Escuela La Buhardilla	-
A-8059	Sevilla	4,460	-	-	-	-	-	-	-
A-8062	Sevilla	1,690	-	-	-	-	-	-	-
A-8063	Sevilla	1,220	63	62	50	Centro del Profesorado Castilleja de la Cuesta	-	-	-
A-8066	Sevilla	1,048	-	-	-	-	-	-	-
A-8068	Sevilla	3,750	-	-	-	-	-	-	-
A-8075	Sevilla	1,242	-	-	-	-	-	-	-

Carretera	Provincia	Km	Ld	Le	Ln	Escenario de partida Docentes / sanitarios afectados	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Escenario 2 Docentes / sanitarios afectados Ld > 68 dBA	Escenario 3 Docentes / sanitarios afectados Ld > 70 dBA
A-8076	Sevilla	6,260	64	63	55	Colegio Internacional Europa	-	-	-
A-8077	Sevilla	11,330	69	67	57	Escuela Taurina Municipal de Camas	Escuela Taurina Municipal de Camas	Escuela Taurina Municipal de Camas	-
			68	66	59	C.E.I.P. Francisca Pérez Cerpa	C.E.I.P. Francisca Pérez Cerpa	C.E.I.P. Francisca Pérez Cerpa	-
A-8078	Sevilla	2,680	68	66	54	E.E.I. Municipal Itálica	E.E.I. Municipal Itálica	E.E.I. Municipal Itálica	-
A-8079	Sevilla	3,870	-	-	-	-	-	-	-
A-8082 A-8082R	Sevilla	1,940	-	-	-	-	-	-	-
A-8083	Sevilla	1,740	61	61	54	Universidad Sevilla - Escuela Superior Ingeniería	-	-	-

9.4.- RESULTADOS DE LOS ESCENARIOS OBTENIDOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PUNTOS DE CONFLICTO POR DENUNCIAS

Carretera	Provincia	Km	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto
A-92_AL	Almería	37,350	-	-
A-92N_AL	Almería	49,260	Si (Chirivel)	89+000 – 90+000 MD
A-334	Almería	35,483	-	-
A-348	Almería	7,930	-	-
A-349	Almería	3,000	-	-
A-352	Almería	8,600	-	-
A-358	Almería	15,382	-	-
A-370	Almería	12,650	-	-
A-1000	Almería	3,000	-	-
A-1050	Almería	9,730	-	-
A-1051 A-1051R1	Almería	2,350	-	-
A-314	Cádiz	8,930	-	-
A-381	Cádiz	88,120	-	-
A-382	Cádiz	27,210	-	-
A-383	Cádiz	7,374	-	-
A-384	Cádiz	21,180	-	-
A-480	Cádiz	26,990	-	-
A-491	Cádiz	27,530	-	
A-2004	Cádiz	4,180	-	-
A-2005	Cádiz	1,950	-	-
A-2075	Cádiz	4,650	-	-

Carretera	Provincia	Km	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto
A-2077	Cádiz	1,010	-	-
A-318	Córdoba	9,330	-	-
A-431	Córdoba	5,800	-	
A-453	Córdoba	1,226	-	-
A-3050	Córdoba	5,324	-	-
A-92_GR	Granada	2,450	Si (Parque Natural de Huetor Santillán)	259+000 – 270+000
A-92N_GR	Granada	150,130	-	-
A-92G	Granada	8,950	-	-
A-308	Granada	81,350	-	-
A-395	Granada	1,460	-	-
A-4006	Granada	7,810	-	-
A-4027	Granada	1,360	-	-
A-4028	Granada	0,270	-	-
A-483	Huelva	27,460	-	-
A-492	Huelva	10,990	-	-
A-493	Huelva	4,260	-	-
A-494	Huelva	12,270	-	-
A-497	Huelva	16,810	-	-
A-5000	Huelva	10,450	-	-
A-5025	Huelva	4,860	-	-
A-5052	Huelva	11,370	-	-
A-5056	Huelva	4,730	-	-
A-5077	Huelva	1,630	-	-
A-5150	Huelva	5,190	-	-
A-316 Úbeda	Jaén	10447	-	-
A-316 Mancha Real	Jaén	18924	-	-
A-92_MA	Málaga	49,350	-	-
A-92M	Málaga	25,870	-	-
A-356	Málaga	13,760	-	-
A-356R	Málaga	1,200	-	-
A-357	Málaga	29,580	-	-

Carretera	Provincia	Km	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto
A-368	Málaga	8,900	-	-
A-387	Málaga	5,910	-	-
A-397	Málaga	4,805	-	-
A-404	Málaga	4,920	-	-
A-7052	Málaga	9,820	-	-
A-7054	Málaga	12,600	-	-
A-7057	Málaga	4,200	-	-
A-7059	Málaga	8,860	-	-
A-7206	Málaga	3,090	-	-
A-7207	Málaga	2,440	-	-
A-7282	Málaga	6,790	-	-
A-92_SE	Sevilla	127,260	A-92. Barriadas "La Negrilla", "Federico García Lorca", "Sta. Isabel" y "Jesús María y José" (pk 0) A-92. TM Alcalá de Guadaira. Torreblanca A- 92 El Arahal A- 92 Entrada la Negrilla A- 92 con la calle mariana pineda. Pk 9+600 aprox A-92 km 10	0+000 – 2+800 MD 1+500 - 4+200 MI 9+600 – 10+900 md 39+000 – 42+000 MI
A-376	Sevilla	25,310	A-376 pk 3+500 y 3+600. Dos Hermanas A-376. Condequinto A-376. Montequinto. Urb. Venecia San Marino A-376. Torrequinto A-376 (C/ San José Calasanz 5, 11 y 13. C/ Trajano 2, 4. C/ San Marino 11 A-376. Calle San Marino, 1 A-376. Urb. Sector Triángulo de Dos Hermanas A-376. C/ Historiador Juan Manzano 26 A-376 (urb. Venecia San Marino). Dos Hermanas - A-8034. Urb. Naranjal del Castillo	2+000 – 4+000 MD 2+000 – 2+900 MI
A-392	Sevilla	10,870	-	-
A-394	Sevilla	4,560	A-394, pk 23+080 MI y ranal de entrada a la carretera A-375, sentido El Coronil-Ronda. Urbanización Don Pablo (Utrera)	23+080 MI
A-398	Sevilla	5,790	-	-
A-471	Sevilla	7,785	-	-
A-473	Sevilla	1,268	-	-
A-474	Sevilla	8,495	-	-
A-8001	Sevilla	2,580	-	-
A-8002	Sevilla	5,450	-	-
A-8004	Sevilla	2,780	-	-
A-8005	Sevilla	10,260	-	-
A-8006	Sevilla	12,580	-	-
A-8008	Sevilla	7,550	-	-

Carretera	Provincia	Km	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto
A-8009	Sevilla	3,137	-	-
A-8028	Sevilla	4,359	A-8028. San José de Palmete. Entre p.k. 0 y 2	0+000 – 0+200
A-8032	Sevilla	5,680	-	-
A-8033	Sevilla	2,975	-	-
A-8051	Sevilla	2,460	-	-
A-8057	Sevilla	2,790	A-8057. Urbanización Cavaleri (Mairena del Aljarafe). Entre p.k. 2 y 3	2+000 – 3+000
A-8058	Sevilla	12,186	A-8058. pk 11+900. Club Social y Deportivo "Santalegría"	11+900 MI
			A-8058. Urbanización Marina de Gelves	3+000 MI
			A-8058. Vecinos C/ Hasekura Tsunenaga	8+900 MI
			A-8058. C/ Padre García Villeta. San Juan de Aznalfarache. Asociación Camarón (entre 0 y 1)	0+700 MD
A-8059	Sevilla	4,460	-	-
A-8062	Sevilla	1,690	A-8062. Gines-Bormujos A-8062. Urbanización Granja Ochoa (Gines). Entre p.k. 1 y 3	1+000 – 3+000
A-8063	Sevilla	1,220	-	-
A-8066	Sevilla	1,048	-	-
A-8068	Sevilla	3,750	Enlace glorieta polígono pisa y SE-618 Bormujos-Mairena	1+000 MI
			Entre Avda. Mariana Pineda y Polígono Pisa	0+000 - 1+000 MI
			Obras de Giasa del primer tramo del nuevo eje metropolitano del Aljarafe	¿?
A-8075	Sevilla	1,242	A-8075. De Espartinas a Olivares (1+150)	1+150
A-8076	Sevilla	6,260	A-8076. Camas	¿?
A-8077	Sevilla	11,330	A-8077. Castilleja de Guzmán. Entre p.k. 1 y 5	1+000 – 5+000
A-8078	Sevilla	2,680	-	-
A-8079	Sevilla	3,870	-	-
A-8082 A-8082R	Sevilla	1,940	-	-
A-8083	Sevilla	1,740	-	-

Se ha elegido como **escenario urgente** de actuación la condición:

- SVRA noche >200 para edificios residenciales
- Edificio Sensible afectado por encima de Objetivos de Calidad Acústica
- Denuncias situadas dentro de tramos de carreteras coincidentes con el escenario Urgente

Como resultado se identifican un total de **79 puntos de conflicto**:

9.5.- ESCENARIOS URGENTE

TABLA DETALLADA POR TIPO:

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Escenario 3 SVRA noche >200	Candidatos a puntos de conflicto Residencial	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Candidatos a puntos de conflicto Sensible	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto por Denuncias
	A-92_AL	Almería	37,350	0	-	-	-	Sí	-
	A-92N_AL	Almería	49,260	0	-	-	-	Si (Chirivel)	-
	A-334	Almería	35,483	0	-	-	-	Sí	-
	A-348	Almería	7,930	0	-	-	-		
	A-349	Almería	3,000	0	-	-	-		
	A-352	Almería	8,600	0	-	-	-		
	A-358	Almería	15,382	0	-	-	-		
	A-370	Almería	12,650	0	-	-	-		
	A-1000	Almería	3,000	0	-	-	-		
1	A-1050	Almería	9,730	6	2+000 – 2+100 MI	-	-		
2					2+100 – 2+200 MD	-	-		
3					2+800 – 2+900 MD	-	-		
4					9+100 – 9+200 MI	-	-		
5					9+300 – 9+500 MD	-	-		
	A-1051 A-1051R1	Almería	2,350	0	-	-	-		
	A-8301	Almería		-	-	-	-	Sí (El Pulpi) fuera ámbito estudio PAR	-
6	A-314	Cádiz	8,930	0	-	Residencia Tercera Edad San Lázaro	0+800 MI		
	A-381	Cádiz	88,120	0	-	-	-		
	A-382	Cádiz	27,210	0	-	-	-		
7	A-383	Cádiz	7,374	1	7+200 – 7+300 MI	-	-		
	A-384	Cádiz	21,180	0	-	-	-		
	A-480	Cádiz	26,990	0	-	-	-		
8	A-491	Cádiz	27,530	1	26+500 – 26+600 MI	-	-		
	A-2004	Cádiz	4,180	0	-	-	-		
	A-2005	Cádiz	1,950	-	-	-	-		
	A-2075	Cádiz	4,650	0	-	-	-		
	A-2077	Cádiz	1,010	-	-	-	-		
	A-318	Córdoba	9,330	-	-				
9	A-431	Córdoba	5,800	16	0+000 – 1+000 MI	C.E.I.P. Alfonso Churruca	2+300 – 2+500 MD		
10						I.E.S. Zoco	1+400 MI		
11					0+000 – 1+200 MD		0+100 – 0+400 MI		

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Escenario 3 SVRA noche >200	Candidatos a puntos de conflicto Residencial	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Candidatos a puntos de conflicto Sensible	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto por Denuncias
12					2+700 – 2+900 MI	Facultad Veterinaria Rectorado UCO			
13						Centro de Reforma (Reformatorio)	4+100 – 4+300 MD		
	A-453	Córdoba	1,226	-	-	-	-		
14	A-3050	Córdoba	5,324	0	-	Escuela Politécnica Superior	0+826 – 0+926 MD		
15						Facultad de Ciencias de la Educación	1+626 – 1+826 MD		
	A-92_GR	Granada						Cuesta La Palma (Loja) 178+300 MD	-
16						Cruz roja. Casa primeros auxilios	193+600 – 193+700 MI		
17						Colegio Fuensanta	214-960 – 214+960 MI		
								Láchar (Granada) 222+000 MI	-
18			2,450	2	223+860 – 224+260 MI	Centro de Formación Al-Siyula	223+860 – 224+560 MI		
								Cijuela (Granada) 225+000 MI	-
								Atarfe (Granada) 235+500 – 236+000MD	-
								Peligros (Granada) 241+000 – 242+000MD	-
								Si (Parque Natural de Huetor Santillán) 259+000 – 270+000	-
								Guadix (Granada) 294+400 MD	-
	A-92N_GR	Granada	150,130	0	-	-	-		
19	A-92G	Granada	8,950	8	1+700 – 1+800 MD	-	-		
20					2+100 – 2+700 MD	-	-		
21					3+900 – 4+000 MI	-	-		
	A-308	Granada	81,350	-	-	-	-		
22	A-395	Granada	1,460	0	-	Hospital	0+800 – 1+100 MI		
	A-4006	Granada	7,810	0	-	-	-		
	A-4027	Granada	1,360	0	-	-	-		
	A-4028	Granada	0,270	0	-	-	-		
	A-348	Granada	-	-	-	-	-	Lanjarón. Fuera del ámbito del PAR	-
	A-483	Huelva	27,460	0	-	-	-		
	A-492	Huelva	10,990	0	-	-	-		
23	A-493	Huelva	4,260	0	-	I.E.S. La Palma y C.D.P. Santo Domingo Savio	2+800 – 2+900 MD		
24						Distrito Sanitario Condado Campiña	3+700 MI		
25						S.E.P. La Palmera	3+800 MD		

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Escenario 3 SVRA noche >200	Candidatos a puntos de conflicto Residencial	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Candidatos a puntos de conflicto Sensible	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto por Denuncias
26	A-494	Huelva	12,270	0	-	I.E.S. Juan Ramón Jiménez	6+400 – 6+500 MD		
	A-497	Huelva	16,810	0	-	-	-		
27	A-5000	Huelva	10,450	3	9+500 – 9+800 MD	Biblioteca Pública Municipal	9+400 MD		
	A-5025	Huelva	4,860	-	-	-	-		
	A-5052	Huelva	11,370	0	-	-	-		
	A-5056	Huelva	4,730	0	-	-	-		
	A-5077	Huelva	1,630	-	-	-	-		
28	A-5150	Huelva	5,190	0	-	Escuela Infantil Mickey Mouse	2+700 MD		
	A-316 Úbeda	Jaén	10447	0	-	-	-		
	A-316 Mancha Real	Jaén	18924	0	-	-	-		
29	A-92_MA	Málaga	49,350	0	-	Colegio Salesianos	151+700 – 151+900 MD		
	A-92M	Málaga	25,870	0	-	-	-		
	A-356	Málaga	13,760	0	-	-	-		
	A-356R	Málaga	1,200	-	-	-	-		
	A-357	Málaga	29,580	0				Paso por Urbanización Mirador del Valle de Cártama 52+700 – 53+200 MD	-
								Paso por Limonar de Cártama 53+400 – 53+700 MD	-
								Entre barrio Manceras y Castañetas 61+000	-
30						Facultad Ciencias Educación	67+720 – 68+220 MI	Entre pk 67 y 68	67+000 – 68+000
31	A-368	Málaga	8,900	8	7+300 – 7+400 MD	C.E.I.P. El Pinillo	13+600 MD		
32					11+400 – 11+600 MD				
33					12+000 – 12+300 MD				
34					13+300 – 13+600 MD				
35	A-387	Málaga	5,910	1	16+760 – 16+860 MI	-	-		
	A-397	Málaga	4,805	0	-	-	-		
	A-404	Málaga	4,920	-	-	-	-		
	A-7052	Málaga	9,820	0	-	-	-		
36	A-7054	Málaga	12,600	3	5+100 – 5+200 MI	Centro de salud Campanillas	4+900 MI		
						C.E.I.P. Francisco Quevedo	5+000 MI		
37					11+500 – 11+600 MI				
38					12+300 – 12+400MD				
39	A-7057	Málaga	4,200	1	0+300 – 0+400 MD	C.E.I.P. Ntra. Sra. de los Remedios	1+200 – 1+400 MD		
	A-7059	Málaga	8,860	0	-	-	-		

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Escenario 3 SVRA noche >200	Candidatos a puntos de conflicto Residencial	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Candidatos a puntos de conflicto Sensible	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto por Denuncias
40	A-7206	Málaga	3,090	0	-	Centro de Salud Algarrobo	13+500 MI		
41						I.E.S. Trayamar	15+800 – 16+000 MD		
	A-7207	Málaga	2,440	-	-	-	-		
42	A-7282	Málaga	6,790	1	12+700 – 12+800 MI	-	-		
	A-7056	Málaga	-	-	-	-	-	Acceso al PTA desde A-357 fuera ámbito estudio PAR	-
43	A-92_SE	Sevilla	127,260	34				A-92. Barriadas "La Negrilla", "Federico García Lorca", "Sta. Isabel"	0+000 – 2+800 MD
44					1+800 – 2+800 MI			A-92. Barriadas "Jesús María y José, Torreblanca y TM Alcalá de Guadaira.	1+500 - 4+200 MI
					3+200 – 3+800 MI				
					4+300 – 4+400 MI				
45					9+700 – 10+300 MD			A- 92 con la calle mariana pineda. Pk 9+600 aprox	9+600 – 10+900 md
46					9+900 - 10+000 MI				
47					10+400 - 10+500 MI 10+600 – 10+800 MD	Centro de Salud Don Paulino García-Donas	10+300 – 10+400 MD		
48	A-376	Sevilla	25,31	12	2+300 – 2+600 MD 2+800 – 3+300 MD	Colegio Concertado Ramón Carande	4+300 – 4+500 MD	A-376. Condequinto A-376. Montequinto. Urb. Venecia San Marino A-376 pk 3+000 y 3+600. Dos Hermanas A-376. Torrequinto A-376. Calle San Marino, 1 A-376. Urb. Sector Triángulo de Dos Hermanas A-376. C/ Historiador Juan Manzano 26 A-376 (urb. Venecia San Marino). Dos Hermanas - A-8034. Urb. Naranjal del Castillo	2+000 – 4+000 MD
49					2+000 – 2+900 MI			A-376 (C/ San José Calasanz 5, 11 y 13. C/ Trajano 2, 4. C/ San Marino 11	2+000 – 2+900 MI
50					6+000 – 6+100 MI				
51	A-392	Sevilla	10,870	6		I.E.S. Al Guadaira	0+700 – 0+900 MI		
52					7+300 – 7+400 MD				
53					9+600 – 9+900 MD				
54					10+300 – 10+400 MD				
55					9+000 – 9+200 MI				
	A-394	Sevilla	4,560	0	-	-	-	A-394, pk 23+080 MI y ranal de entrada a la carretera A-375, sentido El Coronil-Ronda. Urbanización Don Pablo (Utrera)	-
	A-398	Sevilla	5,790	0	-	-	-		
	A-471	Sevilla	7,785	-	-	-	-		
	A-473	Sevilla	1,268	0	-	-	-		

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Escenario 3 SVRA noche >200	Candidatos a puntos de conflicto Residencial	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Candidatos a puntos de conflicto Sensible	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto por Denuncias
	A-474	Sevilla	8,495	0	-	-	-		
	A-8001	Sevilla	2,580	0	-	-	-		
56	A-8002	Sevilla	5,450	3		C.E.I.P. Guadalquivir	4+600 – 4+700 MD		
57					5+720 – 5+920 MD				
58					6+020 – 6+120 MI	Escuela de Hostelería y Hotelería Torrepavas	5+800 – 6+000 MI		
59	A-8004	Sevilla	2,780	1	2+500 – 2+600 MI	-	-		
	A-8005	Sevilla	10,260	0	-	-	-		
	A-8006	Sevilla	12,580	0	-	-	-	C/Playa de las Canteras (La Algaba) 20+000 – 20+500 MD	-
	A-8008	Sevilla	7,550	0	-	-	-		
	A-8009	Sevilla	3,137	-	-	-	-		
60	A-8028	Sevilla	4,359	0	-	-	-	A-8028. San José de Palmete. Entre p.k. 0 y 2	0+200 – 2+000
61	A-8032	Sevilla	5,680	1	-	Centro Docente REF: 7635002TG3373N	2+200 MD		
62					-	Residencia de la 3ª Edad La Paz	3+300 MI		
63	A-8033	Sevilla	2,975	1	2+500 – 2+600 MI	-	-		
	A-8051	Sevilla	2,460	0	-	-	-		
64	A-8057	Sevilla	2,790	1		I.E.S. San Juan	1+200 – 1+400 MD		
65					1+500 – 1+600 MI				
								A-8057. Urbanización Cavaleri (Mairena del Aljarafe). Entre p.k. 2 y 3	-
66						Escuela Infantil La Casita de Chocolate	2+100 MD		
67	A-8058	Sevilla	12,186	11	0+700 – 0+800 MD			A-8058. C/ Padre García Villeta. San Juan de Aznalfarache. Asociación Camarón (entre 0 y 1)	0+700 MD
68					1+000 – 1+200 MI	C.E.I.P. Esperanza Aponte	1+000 – 1+100 MD		
69						Granja Escuela La Buhardilla	2+100 MI		
70					3+400 – 3+800 MI			A-8058. Urbanización Marina de Gelves	3+000 MI
71					4+200 – 4+300 MD				
72					4+400 – 4+500 MI				
73					4+800 – 4+900 MD				
74						Centro de Formación Profesional Sanitaria SAMU	5+200 – 5+300 MD		
								A-8058. Vecinos C/ Hasekura Tsunenaga 8+900 MI	-
75						E.I. La Rana	10+600 – 10+700 MI		
76					10+800 – 10+900 MI				
								A-8058. pk 11+900. Club Social y Deportivo "Santalegría"	-
	A-8059	Sevilla	4,460	0	-	-	-		

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Escenario 3 SVRA noche >200	Candidatos a puntos de conflicto Residencial	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Candidatos a puntos de conflicto Sensible	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto por Denuncias
	A-8062	Sevilla	1,690	0	-	-	-	A-8062. Gines-Bormujos A-8062. Urbanización Granja Ochoa (Gines). Entre p.k. 1 y 3	-
	A-8063	Sevilla	1,220	0	-	-	-		
	A-8066	Sevilla	1,048	0	-	-	-		
	A-8068	Sevilla	3,750	0	-	-	-	Enlace glorieta polígono pisa y SE-618 Bormujos-Mairena1+000 MI	-
								Entre Avda. Mariana Pineda y Polígono Pisa 0+000 - 1+000 MI	-
								Obras de Giasa del primer tramo del nuevo eje metropolitano del Aljarafe	-
	A-8075	Sevilla	1,242	0	-	-	-	A-8075. De Espartinas a Olivares (1+150)	-
	A-8076	Sevilla	6,260	2	3+900 – 4+100 MI	-	-	A-8076. Camas	-
77	A-8077	Sevilla	11,330	0	-	Escuela Taurina Municipal de Camas	0+000 – 0+100 MD	A-8077. Castilleja de Guzmán. Entre p.k. 1 y 5	1+000 – 5+000
78						E.E.I. Municipal Itálica	2+600 MD		
79						C.E.I.P. Francisca Pérez Cerpa	7+100 MI		
					-	-	-		
	A-8079	Sevilla	3,870	0	-	-	-	-	-
	A-8082 A-8082R	Sevilla	1,940	0	-	-	-	-	-
	A-8083	Sevilla	1,740	-	-	-	-	-	-
	A-8034	Sevilla	-	-	-	-	-	Ronda norte de Utrera. Urbanización naranjal del Castillo. Fuera ámbito PAR	-

TABLA RESUMEN GENERAL:

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Escenario 3 SVRA noche >200	Candidatos a puntos de conflicto Residencial	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Candidatos a puntos de conflicto Sensible	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto por Denuncias
1	A-1050	Almería	9,73	6	2+000 – 2+100 MI	-	-		
2					2+100 – 2+200 MD	-	-		
3					2+800 – 2+900 MD	-	-		
4					9+100 – 9+200 MI	-	-		
5					9+300 – 9+500 MD	-	-		
6	A-314	Cádiz	8,93	0	-	Residencia Tercera Edad San Lázaro	0+800 MI		
7	A-383	Cádiz	7,374	1	7+200 – 7+300 MI	-	-		
8	A-491	Cádiz	27,53	1	26+500 – 26+600 MI	-	-		
9	A-431	Córdoba	5,8	16	0+000 – 1+000 MI	C.E.I.P. Alfonso Churruca	2+300 – 2+500 MD		
10						I.E.S. Zoco	1+400 MI		
11					0+000 – 1+200 MD	Facultad Veterinaria Rectorado UCO	0+100 – 0+400 MI		
12					2+700 – 2+900 MI				
13						Centro de Reforma (Reformatorio)	4+100 – 4+300 MD		
14	A-3050	Córdoba	5,324	0	-	Escuela Politécnica Superior	0+826 – 0+926 MD		
15						Facultad de Ciencias de la Educación	1+626 – 1+826 MD		
16	A-92_GR	Granada				Cruz roja. Casa primeros auxilios	193+600 – 193+700 MI		
17						Colegio Fuensanta	214-960 – 214+960 MI		
18			2,45	2	223+860 – 224+260 MI	Centro de Formación Al-Siyula	223+860 – 224+560 MI		
19	A-92G	Granada	8,95	8	1+700 – 1+800 MD	-	-		
20					2+100 – 2+700 MD	-	-		
21					3+900 – 4+000 MI	-	-		
22	A-395	Granada	1,46	0	-	Hospital	0+800 – 1+100 MI		
23	A-493	Huelva	4,26	0	-	I.E.S. La Palma y C.D.P. Santo Domingo Savio	2+800 – 2+900 MD		

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Escenario 3 SVRA noche >200	Candidatos a puntos de conflicto Residencial	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Candidatos a puntos de conflicto Sensible	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto por Denuncias
24						Distrito Sanitario Condado Campiña	3+700 MI		
25						S.E.P. La Palmera	3+800 MD		
26	A-494	Huelva	12,27	0	-	I.E.S. Juan Ramón Jiménez	6+400 – 6+500 MD		
27	A-5000	Huelva	10,45	3	9+500 – 9+800 MD	Biblioteca Pública Municipal	9+400 MD		
28	A-5150	Huelva	5,19	0	-	Escuela Infantil Mickey Mouse	2+700 MD		
29	A-92_MA	Málaga	49,35	0	-	Colegio Salesianos	151+700 – 151+900 MD		
30	A-357	Málaga				Facultad Ciencias Educación	67+720 – 68+220 MI	Entre pk 67 y 68	67+000 – 68+000
31	A-368	Málaga	8,9	8	7+300 – 7+400 MD	C.E.I.P. El Pinillo	13+600 MD		
32					11+400 – 11+600 MD				
33					12+000 – 12+300 MD				
34					13+300 – 13+600 MD				
35	A-387	Málaga	5,91	1	16+760 – 16+860 MI	-	-		
36	A-7054	Málaga	12,6	3	5+100 – 5+200 MI	Centro de salud Campanillas	4+900 MI		
						C.E.I.P. Francisco Quevedo	5+000 MI		
37					11+500 – 11+600 MI				
38					12+300 – 12+400MD				
39	A-7057	Málaga	4,2	1	0+300 – 0+400 MD	C.E.I.P. Ntra. Sra. de los Remedios	1+200 – 1+400 MD		
40	A-7206	Málaga	3,09	0	-	Centro de Salud Algarrobo	13+500 MI		
41						I.E.S. Trayamar	15+800 – 16+000 MD		
42	A-7282	Málaga	6,79	1	12+700 – 12+800 MI	-	-		
43	A-92_SE	Sevilla	127,26	34				A-92. Barriadas "La Negrilla", "Federico García Lorca", "Sta. Isabel"	0+000 – 2+800 MD
44					1+800 – 2+800 MI			A-92. Barriadas "Jesús María y José, Torreblanca y TM Alcalá de Guadaira.	1+500 - 4+200 MI
					3+200 – 3+800 MI				
					4+300 – 4+400 MI				

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Escenario 3 SVRA noche >200	Candidatos a puntos de conflicto Residencial	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Candidatos a puntos de conflicto Sensible	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto por Denuncias
45					9+700 – 10+300 MD			A- 92 con la calle mariana pineda. Pk 9+600 aprox	9+600 – 10+900 md
46					9+900 - 10+000 MI				
47					10+400 - 10+500 MI 10+600 – 10+800 MD	Centro de Salud Don Paulino García-Donas	10+300 – 10+400 MD		
48	A-376	Sevilla	25,31	12	2+300 – 2+600 MD 2+800 – 3+300 MD	Colegio Concertado Ramón Carande	4+300 – 4+500 MD	A-376. Condequinto A-376. Montequinto. Urb. Venecia San Marino A-376 pk 3+000 y 3+600. Dos Hermanas A-376. Torrequinto A-376. Calle San Marino, 1 A-376. Urb. Sector Triángulo de Dos Hermanas A-376. C/ Historiador Juan Manzano 26 A-376 (urb. Venecia San Marino). Dos Hermanas - A-8034. Urb. Naranjal del Castillo	2+000 – 4+000 MD
49					2+000 – 2+900 MI			A-376 (C/ San José Calasanz 5, 11 y 13. C/ Trajano 2, 4. C/ San Marino 11	2+000 – 2+900 MI
50					6+000 – 6+100 MI				
51						I.E.S. Al Guadaira	0+700 – 0+900 MI		
52					7+300 – 7+400 MD				
53	A-392	Sevilla	10,87	6	9+600 – 9+900 MD				
54					10+300 – 10+400 MD				
55					9+000 – 9+200 MI				
56						C.E.I.P. Guadalquivir	4+600 – 4+700 MD		
57	A-8002	Sevilla	5,45	3	5+720 – 5+920 MD				
58					6+020 – 6+120 MI	Escuela de Hostelería y Hotelería Torrepavas	5+800 – 6+000 MI		
59	A-8004	Sevilla	2,78	1	2+500 – 2+600 MI	-	-		
60	A-8028	Sevilla	4,359	0	-	-	-	A-8028. San José de Palmete. Entre p.k. 0 y 2	0+200 – 2+000
61	A-8032	Sevilla	5,68	1	-	Centro Docente REF: 7635002TG3373N	2+200 MD		
62					-	Residencia de la 3ª Edad La Paz	3+300 MI		
63	A-8033	Sevilla	2,975	1	2+500 – 2+600 MI	-	-		

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Escenario 3 SVRA noche >200	Candidatos a puntos de conflicto Residencial	Escenario 1 Docentes / sanitarios afectados Ld > 65 dBA	Candidatos a puntos de conflicto Sensible	DENUNCIAS	Candidatos a puntos de conflicto por Denuncias
64	A-8057	Sevilla	2,79	1		I.E.S. San Juan	1+200 – 1+400 MD		
65					1+500 – 1+600 MI				
66						Escuela Infantil La Casita de Chocolate	2+100 MD		
67	A-8058	Sevilla	12,186	11	0+700 – 0+800 MD			A-8058. C/ Padre García Villeta. San Juan de Aznalfarache. Asociación Camarón (entre 0 y 1)	0+700 MD
68					1+000 – 1+200 MI	C.E.I.P. Esperanza Aponte	1+000 – 1+100 MD		
69						Granja Escuela La Buhardilla	2+100 MI		
70					3+400 – 3+800 MI			A-8058. Urbanización Marina de Gelves	3+000 MI
71					4+200 – 4+300 MD				
72					4+400 – 4+500 MI				
73					4+800 – 4+900 MD				
74						Centro de Formación Profesional Sanitaria SAMU	5+200 – 5+300 MD		
75						E.I. La Rana	10+600 – 10+700 MI		
76					10+800 – 10+900 MI				
77	A-8077	Sevilla	11,33	0	-	Escuela Taurina Municipal de Camas	0+000 – 0+100 MD	A-8077. Castilleja de Guzmán. Entre p.k. 1 y 5	1+000 – 5+000
78						E.E.I. Municipal Itálica	2+600 MD		
79						C.E.I.P. Francisca Pérez Cerpa	7+100 MI		

Su distribución por provincias:

PROVINCIA	RESIDENCIALES	SANITARIOS/DOCENTE	DENUNCIAS	TOTAL	Total unión
Almería	5	0	0	5	5
Cádiz	2	1	0	0	3
Córdoba	3	5	0	8	7
Granada	4	4	0	8	7
Huelva	1	6	0	7	6
Jaén	0	0	0	0	0
Málaga	10	8	0	18	14
Sevilla	27	16	9	52	37
SUMAN	**52**	**40**	**9**		**79**

9.6.- PROPUESTAS DE ACTUACIONES

Definido el escenario urgente de actuación es necesario realizar un estudio sobre cada punto de conflicto con el fin de proponer actuaciones correctivas

Las actuaciones básicas para disminuir los efectos del ruido de las infraestructuras de transporte pueden ser:

- Minimizar las circulaciones o aumento de su eficiencia (como por ejemplo aumentando la tasa de ocupación).
- Desplazamiento de la demanda hacia modos de transporte de menor impacto sobre los diferentes factores ambientales, especialmente sobre la población.
- Reducción de las emisiones realizadas en la fuente mediante medidas técnicas en los vehículos o las líneas, así como mediante restricciones operativas (a la velocidad de circulación, número de operaciones, periodo horario en el que tienen lugar, etc.).

Otras medidas adicionales más ligadas al entorno territorial en el que se producen son la gestión adecuada del uso del suelo en el entorno de las infraestructuras, medidas aplicadas en el medio transmisor y regulación de las circulaciones.

Las mejoras en materia de contaminación acústica se consiguen mediante la disminución de los niveles acústicos existentes, pudiendo actuar sobre tres elementos: emisor, medio transmisor y receptor.

Algunas medidas que pueden prever las autoridades dentro de sus competencias son, por ejemplo, las siguientes:

- Regulación del tráfico.
- Ordenación del territorio.
- Aplicación de medidas técnicas en las fuentes emisoras.
- Selección de fuentes más silenciosas.
- Reducción de la transmisión de sonido.
- Medidas o incentivos reglamentarios o económicos.

A continuación se presenta un catálogo de posibles actuaciones contra el ruido de aplicación frecuente.

9.6.1.- ACTUACIONES CORRECTIVAS

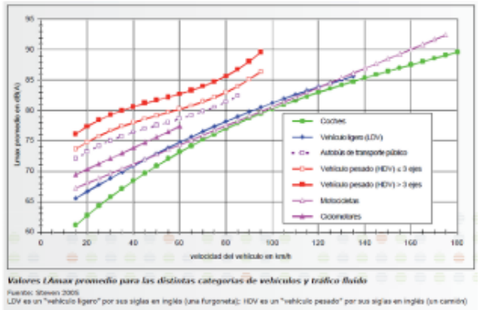
Las actuaciones sobre el medio **emisor** (infraestructura viaria) van encaminadas a una reducción de la potencia de emisión, a partir, por ejemplo, de una reducción del tráfico o de la velocidad de circulación. En cuanto al **medio transmisor**, las principales actuaciones pasan por colocar barreras entre el receptor y el emisor de diferentes tipologías, material constructivo y dimensiones. Finalmente, en cuanto a la protección del **receptor**, las medidas se basan en el aumento de aislamiento frente al ruido mediante recubrimientos de fachadas, dobles ventanas, dobles acristalamientos, etc.

Para la definición de medidas de lucha contra el ruido en los puntos de conflicto expuesto al ruido del tráfico viario, se recurrirá a los estudios realizados por los **proyectos europeos SILENCE y SMILE**, en los que se definen recomendaciones de actuaciones con el ruido, especialmente en lo relativo al tráfico viario.

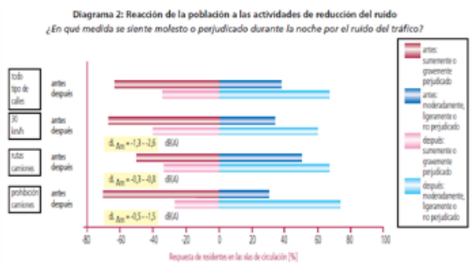
En estos proyectos se han estudiado propuestas contra el ruido, especialmente en lo relativo al tráfico viario, y se han cuantificado sus efectos. A continuación, se observan algunas gráficas extraídas de estos documentos, en los que se realizan estudios y cuantificación de las propuestas de actuación.

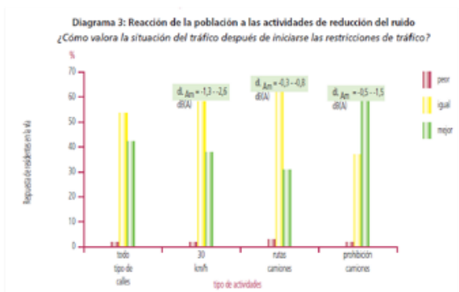
Reducción del volumen de tráfico	Reducción del ruido (L_{Aeq})
10 %	0,5 dB
20 %	1,0 dB
30 %	1,6 dB
40 %	2,2 dB
50 %	3,0 dB
75 %	6,0 dB

El efecto de la reducción de la velocidad sobre el ruido		
Reducción en la velocidad (km/h)	Reducción del ruido (LAE, dB) - vehículos ligeros	Reducción del ruido (LAE, dB) - vehículos pesados
130 a 120	1,0	-
120 a 110	1,1	-
110 a 100	1,2	-
100 a 90	1,3	1,0
90 a 80	1,5	1,1
80 a 70	1,7	1,2
70 a 60	1,9	1,4
60 a 50	2,3	1,7
50 a 40	2,8	2,1
40 a 30	3,6	2,7



Acciones	Eficiencia
• normas técnicas de vehículos / neumáticos (pronóstico para el año 2005)	-2...-3 dB(A)
• moderación del tráfico, 30 km/h	-2...-3 dB(A)
• conducción suave	0...-3 dB(A)
• prohibición de circulación de camiones	-1...-3 dB(A)
• reducción del número de vehículos en un	
→ 20 %	-1 dB(A)
→ 50 %	-3 dB(A)
→ 90 %	-10 dB(A)
• cambio del vehículo privado por el transporte público en función de las normas técnicas y de la tasa de ocupación de los vehículos	+6...-9 dB(A)
• redistribución de los espacios de circulación por ej., carriles-bus	-1...-2 dB(A)
• barreras acústicas	+3...-15 dB(A)
Objetivo de reducción del ruido en Alemania: con el fin de no superar 65 dB(A) durante el día en zonas residenciales próximas a todas las vías urbanas de circulación	-13 dB(A),





Se plantean las siguientes medidas correctoras genéricas de aplicación para la reducción del ruido de tráfico rodado en infraestructuras viarias:

Medidas para reducir la densidad de tráfico

- Reubicación y rediseño de viales en función de puntos negros (acústicos) de tráfico.
- Utilización de sistemas de control y coordinación del tráfico que permita entre otras cosas, la estabilización del flujo de tráfico (fluidez de la circulación).
- Redefinición de las vías de circulación principales del tráfico rodado (diseño de circunvalaciones, by-pass, uso de calles y carreteras que atraviesen zonas menos sensibles acústicamente)

Reducción del porcentaje de vehículos pesados y ruidosos

- Definición de las rutas apropiadas para los vehículos pesados.
- Restricciones de tráfico de pesados a ciertas horas.

Reducción de la velocidad y de aceleraciones / deceleraciones

- Reducción de velocidades excesivas con sistemas disuasorios de RADAR.
- Designación de zonas de tráfico reposado (zonas universitarias, deportivas, residenciales, etc.)
- Optimización de las señales de tráfico.

Renovación del parque automovilístico

- Ayudas a los vehículos pesados de bajo ruido.
- Ayudas e incentivos a la renovación del parque automovilístico.

Actuaciones sobre el diseño de la carretera y su mantenimiento

- Usos de superficies de rodadura absorbentes mediante asfaltos porosos.
- Trazado de viales en trinchera.

Protecciones contra el ruido en su vía de propagación

- Barreras, trincheras y caballones (terraplenes).

- Pantallas acústicas.
- Uso de túneles y de canales.

Ventanas y aislamiento en la vivienda

- Sistemas de aire acondicionado teniendo en cuenta el ruido generado por los mismos a la vecindad.
- Doble acristalamiento.
- Diseño de los edificios y su ubicación. Distancia mínima de un edificio a una carretera en relación a su tráfico. Máxima altura de un edificio en relación a la zona de sombra de un terraplén u otra barrera que lo separe de la fuente.

9.6.2.- ACTUACIONES PREVENTIVAS

El planeamiento territorial y urbanístico, como instrumentos de ordenación territorial y municipal tienen la capacidad de planificar diferentes aspectos a nivel regional, comarcal o municipal, dentro de los cuales se encuentra la prevención de contaminación acústica. La toma en consideración de la relación del planeamiento, en todas sus escalas, con la contaminación acústica, se configura como la medida preventiva de mayor importancia.

La normativa estatal en materia acústica; Ley 37/2003, de 17 de noviembre Ley del Ruido, y especialmente el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la citada Ley, recogen medidas como las servidumbres acústicas de infraestructuras o las zonificaciones acústicas que tienen una incidencia directa sobre la prevención de la contaminación acústica.

La inclusión de la contaminación acústica en la toma de decisiones del desarrollo territorial y urbanístico es sin lugar a dudas la medida más apropiada y barata que se puede aplicar para prevenir la afección acústica.

Los **proyectos de ordenación territorial y de modificación de las infraestructuras de transporte** deben llevar aparejados **estudios de impacto ambiental acústico** que diseñen el territorio como un espacio sin ruido. Esto se debe conseguir mediante una adecuada estrategia normativa y una política que ponga las bases para combatir el ruido en todos sus frentes.

9.6.3.- ACTUACIONES DE CONTROL Y CONSERVACIÓN

Las medidas de control y conservación se desarrollan sobre actuaciones correctivas y preventivas con el fin de mantener la población existente dentro de los niveles que la normativa vigente establece como objetivos de calidad acústica para las diferentes áreas del territorio.

El control está relacionado con la toma de datos que permitan realizar un seguimiento sobre las medidas que se implantaron o se vayan a implantar, tanto de tipo correctivas como preventivas.

Se propone la creación de un **Sistema de Gestión del Ruido Ambiental (GARITA)** que gestione de una manera Holista la contaminación acústica generada por los grandes ejes viarios de la Junta de Andalucía.

9.6.4.- ACTUACIONES PROTECCION ZONAS TRANQUILAS

Las actuaciones que se proponen para la protección de las zonas tranquilas es en un primer paso la identificación de los espacios naturales que requieren una especial protección contra la contaminación acústica que estén cercanos a las carreteras de la Junta de Andalucía.

10.- ESTRATEGIA A LARGO PLAZO

El Plan de Acción contra la Contaminación Acústica generada por los grandes ejes viarios de la Junta de Andalucía fija los siguientes objetivos:

- Actuaciones Correctivas:
  - Redactar los proyectos de construcción de las actuaciones correctivas definidas
  - Ejecutar las actuaciones propuestas para las actuaciones Correctivas

- Actuaciones Preventivas:
  - Elaborar los Mapas Estratégicos de ruidos de los grandes ejes viarios 3ª fase y su correspondiente plan de acción.
  - Se tenderá a emplear pavimentos fonoabsorbentes en refuerzos de firmes programados en zonas con población cercana a la carretera.
  - Incorporar soluciones frente al ruido en los nuevos proyectos de carretera y en modificaciones significativas de tramos existentes.

- Medidas de Control:
  - poner en marcha un sistema de recepción y tratamiento de denuncias en materia de contaminación acústica.
  - Implantar un Sistema de Gestión Ruido Ambiental (GARITA)
  - Revisar mediante estudios acústicos la efectividad de la implantación de las medidas correctoras.

11.- PROPUESTA DE ACTUACIONES EN PUNTOS DE CONFLICTO: INFORMACIÓN ECONÓMICA

Se ha realizado un estudio sobre los puntos de conflicto del escenario urgente en el que se ha tenido en cuenta las posibles actuaciones correctoras que pueden implantarse con el fin de mejorar la calidad sonora de la zona.

Las actuaciones propuestas pueden incluir una o varias de las siguientes medidas:

- Barreras antirruido (BA)
- Pavimentos fonorreductores (PF)
- Reducción de la velocidad (RV)

Se ha realizado un cálculo aproximado del coste de la actuación propuesta atendiendo a los siguientes precios unitarios, los cuales están basados en experiencias previas de la Dirección General de Infraestructuras y de otros organismos como el Ministerio de Fomento:

- Para las Barreras Antirruido se ha considerado los siguientes valores medios:
  - Para una pantalla delgada clásica convencional 250€/ m².
  - Para una barrera con exigencias especiales (transparente, altamente absorbente, etc.) y dificultades de implantación (cimentaciones, restricciones de operación, limitaciones de disponibilidad de espacio, etc.) 300€/ m².

- Para estimar el coste de este del Pavimento Fonoabsorbente se ha partido de un coste de referencia por metro lineal en una calzada de 10,5 m de anchura de 115 €/m.

- Para estimar el coste de actuaciones de Reducción de Velocidad se ha considerado teniendo en cuenta las últimas experiencias ejecutadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento un coste medio por kilómetro de 10 €/m (10.000 € por kilómetro).

Con estas premisas se presenta a continuación las actuaciones propuestas y su cuantificación económica:

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Tipología PC	Total PC	LONGITUD (KM)	TIPO ZONA	ACTUACION	VALORACION	OBSERVACIONES
1	A-1050	Almería	9,73	Residencial	2+000 – 2+100 MI	0,1	travesía	PF	138.000,00 €	
2				Residencial	2+100 – 2+200 MD	0,8	"	PF		

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Tipología PC	Total PC	LONGITUD (KM)	TIPO ZONA	ACTUACION	VALORACION	OBSERVACIONES
3				Residencial	2+800 – 2+900 MD		"	PF		
4				Residencial	9+100 – 9+200 MI	0,1	"	PF		
5				Residencial	9+300 – 9+500 MD	0,2	"	PF		
									TOTAL Almería	138.000,00 €
6	A-314	Cádiz	8,93	Sanitario /docente	0+800 MI	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
7	A-383	Cádiz	7,374	Residencial	7+200 – 7+300 MI	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
8	A-491	Cádiz	27,53	Residencial	26+500 – 26+600 MI	0,1	autovía	BA	240.000,00 €	Proyecto PAR I fase I
									TOTAL Cádiz	260.000,00 €
9				Residencial y sanitario /docente	0+000 – 1+000 MI	0,1	urbano	T	- €	
10				Residencial	2+700 – 2+900 MI	0,2	travesía	PF	46.000,00 €	
11	A-431	Córdoba	5,8	Residencial	0+000 – 1+200 MD	1,2	urbano	T	- €	incluido en margen I
12				Docente	2+300 – 2+500 MD	0,2	travesía	PF	46.000,00 €	
13				Docente	4+100 – 4+300 MD	0,2	travesía	PF	46.000,00 €	
14	A-3050	Córdoba	5,324	Sanitario /docente	0+826 – 0+926 MD	0,1	circunvalación	BA	240.000,00 €	
15				Sanitario /docente	1+626 – 1+826 MD	0,2	circunvalación	BA	240.000,00 €	
									TOTAL Córdoba	618.000,00 €
16				Sanitario	193+600 – 193+700 MI	0,1	autovía	BA	240.000,00 €	
17	A-92_GR	Granada	2,45	Sanitario /docente	214-960 – 216+960 MI	0,1	autovía	BA	240.000,00 €	
18				Residencial y sanitario /docente	223+860 – 224+260 MI	0,6	autovía	BA	840.000,00 €	
19				Residencial	1+700 – 1+800 MD	0,1	travesía	PF RV		
20	A-92G	Granada	8,95	Residencial	2+100 – 2+700 MD	0,6	travesía	PF RV	286.000,00 €	
21				Residencial	3+900 – 4+000 MI	0,1	travesía	PF RV		
22	A-395	Granada	1,46	Sanitario	0+800 – 1+100 MI	0,3	autovía circunvalación	BA	480.000,00 €	Proyecto PAR I fase I
									TOTAL Granada	2.086.000,00 €
23				Sanitario /docente	2+700 – 2+900 MD	0,2	travesía	RV	10.000,00 €	
24	A-493	Huelva	4,26	Sanitario /docente	3+700 MI	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
25				Sanitario /docente	3+800 MD	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
26	A-494	Huelva	12,27	Sanitario /docente	6+400 – 6+500 MD	0,1	circunvalación	BA	240.000,00 €	
27	A-5000	Huelva	10,45	Residencial y sanitario /docente	9+400 – 9+800 MD	0,4	travesía	RV	10.000,00 €	
28	A-5150	Huelva	5,19	Sanitario /docente	2+700 MD	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
									TOTAL Huelva	290.000,00 €
29	A-92_MA	Málaga	49,35	Sanitario /docente	151+700 – 151-900 MD	0,2	autovía	BA	360.000,00 €	
30	A-357	Málaga	29,58	Sanitario /docente/denuncia	67+000 – 68+220 MI	1,2	travesía	BA	1.200.000,00 €	Proyecto PAR I fase I
31				Residencial	7+300 – 7+400 MD	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
32	A-368	Málaga	8,9	Residencial	11+400 – 11+600 MD	0,2	travesía	RV	10.000,00 €	
33				Residencial	12+000 – 12+300 MD	0,3	travesía	RV	10.000,00 €	
34				Residencial y sanitario /docente	13+300 – 13+600 MD	0,3	travesía	RV	10.000,00 €	
35	A-387	Málaga	5,91	Residencial	16+760 – 16+860 MI	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
36				Residencial y sanitario /docente	4+900 – 5+200 MI	0,3	travesía	RV	10.000,00 €	
37	A-7054	Málaga	12,6	Residencial	11+500 – 11+600 MI	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
38				Residencial	12+300 – 12+400 MD	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
39	A-7057	Málaga	4,2	Residencial	0+300 – 0+400 MD	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Tipología PC	Total PC	LONGITUD (KM)	TIPO ZONA	ACTUACION	VALORACION	OBSERVACIONES
40	A-7206	Málaga	3,09	Sanitario /docente	13+500 MI	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
41				Sanitario /docente	15+800 – 16+000 MD	0,2	travesía	RV	10.000,00 €	
42	A-7282	Málaga	6,79	Residencial	12+700 – 12+800 MI	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
									TOTAL Málaga	1.680.000,00 €
43	A-92_SE	Sevilla	127,26	Residencial Quejas /denuncias	0+000 – 2+800 MD	2,8	autovía	PF	862.500,00 €	
44				Residencial y quejas /denuncias	1+500 – 4+400 MI	2,9	autovía	PF		
45				Residencial	9+900 - 10+000 MI	0,1	autovía	PF		
46				Residencial	10+400 - 10+500 MI	0,1	autovía	PF		
47				Residencial, sanitario/docente y quejas/denuncias	9+600 – 10+800 MD	1,2	autovía	PF		
48	A-376	Sevilla	25,31	Residencial Quejas /denuncias/sanitario /docente	2+000 – 4+500 MD	2,5	autovía	PF	287.500,00 €	
49				Residencial Quejas /denuncias	2+000 – 2+900 MI	0,9	autovía	BA	1.080.000,00 €	
50				Residencial	6+000 – 6+100 MI	0,1	autovía	BA	240.000,00 €	
51	A-392	Sevilla	10,87	Sanitario /docente	0+700 – 0+900 MI	0,2	travesía	RV	10.000,00 €	
52				Residencial	7+300 – 7+400 MD	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
53				Residencial	9+600 – 9+900 MD	0,3	travesía	RV	10.000,00 €	
54				Residencial	10+300 – 10+400 MD	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
55				Residencial	9+000 – 9+200 MI	0,2	travesía	RV	10.000,00 €	
56	A-8002	Sevilla	5,45	Sanitario /docente	4+600 – 4+700 MD	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
57				Residencial	5+720 – 5+920 MD	0,2	travesía	RV	10.000,00 €	
58				Residencial/ Sanitario /docente	5+800 – 6+120 MI	0,32	travesía	RV	10.000,00 €	
59	A-8004	Sevilla	2,78	Residencial	2+500 – 2+600 MI	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	
60	A-8028	Sevilla	4,359	Quejas/denuncias	0+000 – 0+200	0,2	multicarril	BA	990.056,73 €	Proyecto PAR I fase I
61	A-8032	Sevilla	5,68	Sanitario /docente	2+200 MD	0,1	carretera	RV	10.000,00 €	
62				Sanitario /docente	3+300 MI	0,1	carretera	RV	10.000,00 €	
63	A-8033	Sevilla	2,975	Residencial	2+500 – 2+600 MI	0,1	carretera	RV	10.000,00 €	
64	A-8057	Sevilla	2,79	Residencial	1+500 – 1+600 MI	0,1	autovía	PF	276.000,00 €	
65				Sanitario /docente	2+100 MD	0,1	autovía	PF		
66				Sanitario /docente	1+200 – 1+400 MD	0,2	autovía	PF		
67	A-8058	Sevilla	12,186	Residencial y quejas/denuncias	0+700 – 0+800 MD	0,1	multicarril	PF	575.000,00 €	
68				Sanitario /docente	1+000 – 1+100 MD	0,1	multicarril	PF		
69				Residencial	1+000 – 1+200 MI	0,2	multicarril	PF		
70				Sanitario /docente	2+100 MI	0,1	multicarril	PF		
71				Residencial y quejas/denuncias	3+000 – 3+800 MI	0,8	multicarril	PF		
72				Residencial	4+200 – 4+300 MD	0,1	multicarril	PF		
73				Residencial	4+400 – 4+500 MI	0,1	multicarril	PF		
74				Residencial	4+800 – 4+900 MD	1	multicarril	PF		
75				Sanitario /docente	5+200 – 5+300 MD	0,1	multicarril	PF		
76				Residencial y sanitario /docente	10+600 – 10+900 MI	0,3	convencional	PF	34.500,00 €	
77	A-8077	Sevilla	11,33	Sanitario /docente	0+000 – 0+100 MD				- €	error: no sensible
78				Sanitario /docente	7+100 MI	0,1	travesía	RV	10.000,00 €	

PUNTO DE CONFLICTO	Carretera	Provincia	Km	Tipología PC	Total PC	LONGITUD (KM)	TIPO ZONA	ACTUACION	VALORACION	OBSERVACIONES
79				Sanitario /docente y quejas /denuncias	1+000 – 5+000 MD	4	carretera	PF	230.000,00 €	
									TOTAL Sevilla	4.705.556,73 €
								TOTAL ANDALUCIA		9.777.556,73 €

12.- DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN. SEGUIMIENTO DE ACTUACIONES Y MECANISMOS DE CONTROL

La Dirección General de Infraestructuras cuenta con una herramienta fruto de un proyecto I+D+I que se conforma como el SISTEMA DE GESTION AMBIENTAL DEL RUIDO DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE ANDALUZ (GARITA), dicha herramienta contiene elementos que permiten evaluar la efectividad de las actuaciones previstas en este plan, además este sistema cuenta con un indicador SVRA (definido en el punto 9.1.7) que prioriza las actuaciones, y que puede ser utilizado como control de la eficacia de las actuaciones una vez ejecutadas, mediante la elaboración de un nuevo mapa de ruido de las zonas en donde se actúa y el recalculo de dicho indicador.

Además de este indicador y sistema se prevé la realización de estudios que verifiquen mediante mediciones la mejora obtenida en dichas actuaciones

13.- EQUIPO TÉCNICO

Han participado en la elaboración del presente Plan De Acción:

Dirección del Estudio por parte de la Dirección General de Infraestructuras:

- Begoña Arroyo Martínez, Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos

Autores del Estudio SINCOSUR:

- D. Fernando López Santos, Ingeniero Técnico Industrial e Ingeniero Acústico
- Dª. Isabel Giménez Anaya, Licenciada en Ciencias Ambientales y Master en Ingeniería Acústica

14.- CONCLUSIÓN

El presente documento se ha redactado atendiendo a la Dirección del Estudio y cumpliendo en todo momento con la normativa vigente, alcanzándose los objetivos previstos inicialmente.

En Sevilla, a 27 de Julio de 2018

Los Autores del Estudio

Fdo.: Fernando López Santos

Fdo.: Isabel Giménez Anaya

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Resolución de 27 de septiembre de 2018, de la Dirección General de Infraestructuras, por la que se somete a información pública el Plan de Acción contra la contaminación acústica generada por los grandes ejes viarios de red automática de Carreteras de Andalucía, 2ª Fase.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 del reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica de Andalucía, aprobado por el Decreto 6/2012, de 17 de enero, y en uso de las facultades que me confiere el artículo 9 del Decreto 211/2015, de 14 de julio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento y Vivienda, esta Dirección General

D I S P O N E

Primero. Someter a información pública la documentación del Plan de Acción contra la contaminación acústica generada por los grandes ejes viarios de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía, por un periodo de un mes contado a partir del día siguiente del de la publicación de la presente resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Segundo. La citada documentación podrá ser examinada a través de la siguiente dirección electrónica:
https://consigna.juntadeandalucia.es/259c962fe4d91e690ef5d1b9d3857951

Tercero. Las alegaciones a dicha documentación, dirigidas al Servicio de Conservación y Dominio Público Viario de la Dirección General de Infraestructuras, de la Consejería de Fomento y Vivienda, sito en la calle Pablo Picasso s/n, podrán presentarse a través de la dirección electrónica:
https://ws147.juntadeandalucia.es/oficinaVirtual/jsp/index.jsf
o de cualquiera de los medios establecidos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Sevilla, 27 de septiembre de 2018.- El Director General, Jesús Huertas García.

00144080