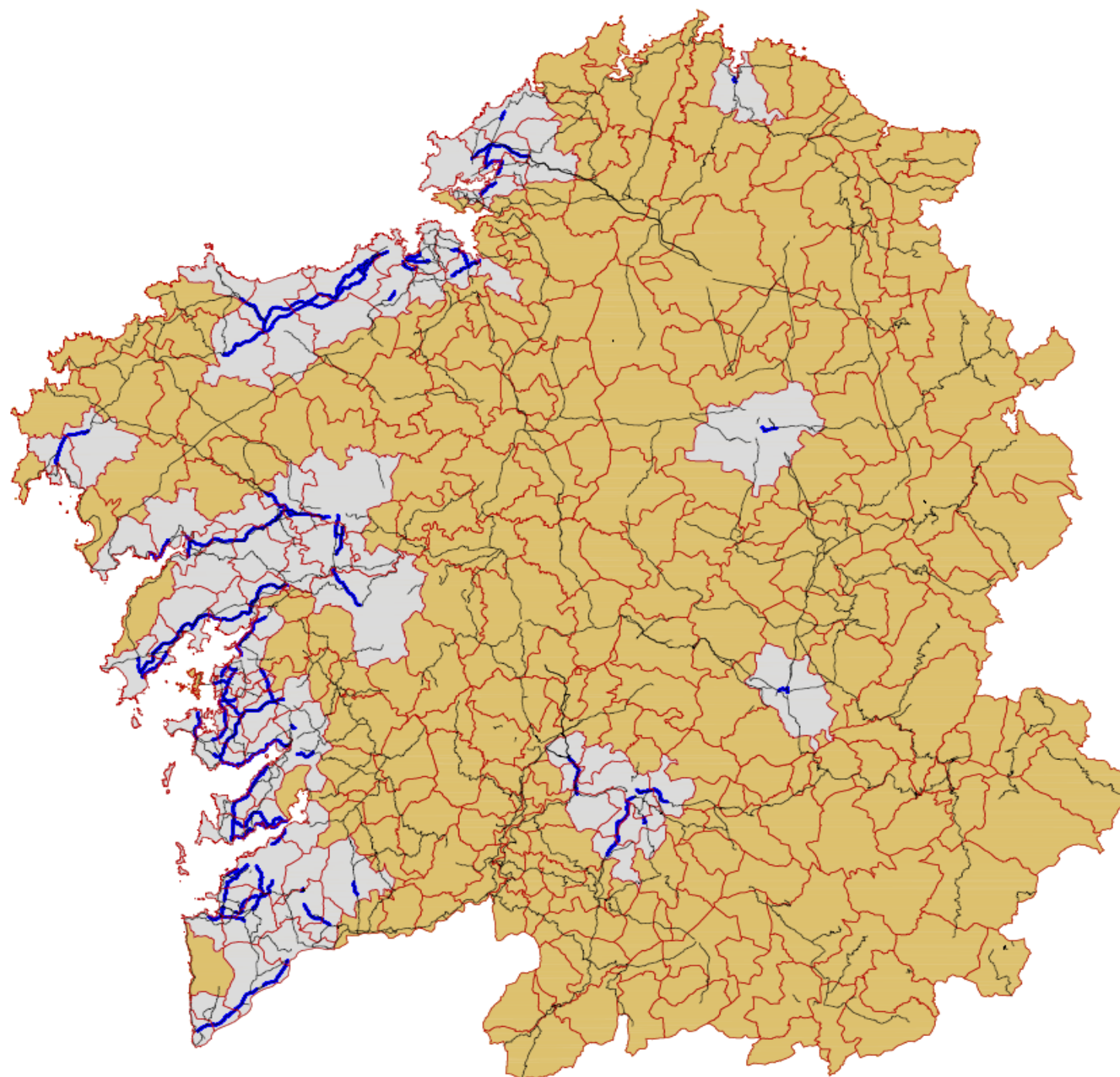


TÍTULO

PLAN DE ACCIÓN CONTRA A CONTAMINACIÓN ACÚSTICA XERADA POLAS INFRAESTRUTURAS VIARIAS DE TITULARIDADE AUTONÓMICA

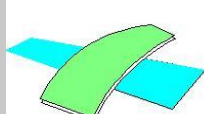


CLAVE	TIPO DE ESTUDIO
GA/15/117.09	PLAN DE ACCIÓN

DOCUMENTOS
MEMORIA INFORMACIÓN PÚBLICA

ENXEÑEIRO DIRECTOR DO PROXECTO
JOSE MANUEL TOBÍO BOQUETE

ENXEÑEIRO AUTORES DO PROXECTO
AMARO BLANCO DÍAZ e FERNÁNDO LÓPEZ SANTOS

DATA	CONSULTOR
XANEIRO DE 2018	 NOEGA <i>ingenieros, s.l.</i> 
EXEMPLAR	
1	

PLAN DE ACCIÓN

Documento Información Pública

CONTENIDO

1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	3
2.- OBJETO	4
3.- DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TITULARIDAD AUTONÓMICA	4
4.- AUTORIDAD RESPONSABLE	6
5.- CONTEXTO JURÍDICO	6
6.- VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS CON ARREGLO AL ARTÍCULO 5.4 DE LA DIRECTIVA 2002/49/CE	7
7.- RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DEL RUIDO, EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE PERSONAS EXPUESTAS AL RUIDO Y DETERMINACIÓN DE LOS PROBLEMAS Y DE LAS SITUACIONES QUE DEBEN MEJORAR	8
7.1.- MER 1ª FASE	8
7.1.1.- SUPERFICIE AFECTADA	8
7.1.2.- VIVIENDAS Y POBLACIÓN AFECTADA	8
7.1.3.- EDIFICIOS DOCENTES, SANITARIOS AFECTADOS	8
7.1.4.- POBLACIÓN AFECTADA PARA CADA INDICADOR EN DIFERENTES RANGOS DE NIVELES	8
7.2.- MER 2ª FASE	8
7.2.1.- POBLACIÓN AFECTADA	8
7.2.1.1.- POBLACIÓN AFECTADA POR UME	8
7.2.1.2.- POBLACIÓN AFECTADA POR PROVINCIAS	14
7.2.2.- VIVIENDAS RESIDENCIALES AFECTADAS	14
7.2.3.- SUPERFICIE Y EDIFICIOS SENSIBLES AFECTADOS	19
8.- RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES U OBSERVACIONES RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 22 DE LA LEY DEL RUIDO	23
9.- DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS OBJETO DE APLICACIÓN DE ACTUACIONES	23
10.- MEDIDAS QUE YA SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO Y PROYECTOS EN PREPARACIÓN	31
10.1.- ELABORACIÓN DE LOS MER 1ª FASE	31

10.2.- ELABORACIÓN PAR 2008 – 2012	32
10.3.- ELABORACIÓN DE LOS MER 2ª FASE	34
11.- ACTUACIONES PREVISTAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES PARA LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS	35
12.- ESTRATEGIA A CORTO Y LARGO PLAZO	37
13.- INFORMACIÓN ECONÓMICA	38
14.- DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN	39
15.- INFORME AMBIENTAL	39
16.- EQUIPO TÉCNICO	39
17.- CONCLUSIÓN	40
18.- ANEXO I: ALEGACIONES A LOS MER FASE II	41
18.1.- ALEGACIÓN Nº 1	42
18.2.- ALEGACIÓN Nº 2	45
18.3.- ALEGACIÓN Nº 3	48
18.4.- ALEGACIÓN Nº 4	50
18.5.- PROPUESTA DE RESOLUCIÓN	51
19.- ANEXO II: MEMORIAS PUNTOS DE CONFLICTO	52

1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

De acuerdo con los requerimientos del pliego de prescripciones técnicas del contrato para la redacción del Plan de Acción del RD 1513/2005 de 16 de diciembre, correspondiente a la actuación **PLAN DE ACCIÓN CONTRA LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA GENERADA POR LAS INFRAESTRUTURAS VIARIAS DE TITULARIDAD AUTONÓMICA. CLAVE: GA/15/117.09**, adjudicado mediante resolución del Director de la Axencia Galega de Infraestructuras de fecha 9 de Junio de 2016 a la **Unión Temporal de Empresas NOEGA Ingenieros S. L. - SINCOSUR Ingeniería Sostenible, S.L.** se elabora el presente documento para someter a Información Pública.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, tiene por objeto la regulación de la contaminación acústica para evitar y, en su caso, reducir, los daños que pueda provocar en la salud humana, los bienes o el medio ambiente. Se entiende por contaminación acústica la presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones, que impliquen molestia o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza o que causen efectos significativos en el medio ambiente.

El RD 1513/2005 de 16 de diciembre tiene por objeto la evaluación y gestión del ruido ambiental, con la finalidad de prevenir, reducir o evitar los efectos nocivos, incluyendo las molestias, derivadas de la exposición al ruido ambiental, según el ámbito de aplicación de la directiva comunitaria previsiones básicas de la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. Por ello se desarrollan los conceptos de ruido ambiental y sus efectos y molestias sobre la población, junto a una serie de medidas que permiten la consecución del objeto previsto como son los mapas estratégicos de ruido, los planes de acción y la información a la población.

En consecuencia, supone un desarrollo parcial de la Ley del Ruido, ya que ésta abarca la contaminación acústica producida no solo por el ruido ambiental, sino también por las vibraciones y sus implicaciones en la salud, bienes materiales y medio ambiente, en tanto que este real decreto, sólo comprende la contaminación acústica derivada del ruido ambiental y la prevención y corrección, en su caso, de sus efectos en la población, en consonancia con la directiva comunitaria citada.

Para el cumplimiento de su objeto se regulan determinadas actuaciones como son la elaboración de mapas estratégicos de ruido para determinar la exposición de la población al ruido ambiental, la adopción de **planes de acción para prevenir y reducir el ruido ambiental** y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana, así como poner a disposición de la población la información sobre ruido ambiental y sus efectos y aquella de que dispongan las autoridades competentes en relación con el cartografiado acústico y planes de acción derivados, en cumplimiento del mismo.

Establece los mapas estratégicos de ruido, en atención a la habilitación legal del artículo 15.3 de la Ley del Ruido. Sirven a la evaluación global de la exposición al ruido, en una determinada zona, o para realizar en ella predicciones globales. Los requisitos mínimos que deben cumplir los mapas estratégicos de ruido se detallan en el anexo IV. Igualmente determina esta norma los criterios para la delimitación territorial de las aglomeraciones, según se indica en el anexo VII. Desarrolla las previsiones legales relativas a los índices de ruido que deben considerarse en la preparación y revisión de los mapas estratégicos de ruido y que se detallan en el anexo I, así como los métodos de evaluación para la determinación de tales índices y de sus efectos nocivos sobre la población, según se desarrollan en los anexos II y III, respectivamente.

En relación con los **planes de acción frente a la contaminación por ruido ambiental**, se establecen sus requisitos mínimos en el anexo V.

Estos requerimientos normativos cumplen con el artículo 1 del DECRETO 106/2015, de 9 de julio, sobre contaminación acústica de Galicia, de la Consellería de Infraestructuras e Vivenda, de la Xunta de Galicia.

En relación a los antecedentes previos al presente Plan de Acción la Consellería de Infraestructuras e Vivenda, de la Xunta de Galicia, en cumplimiento de la normativa vigente ha realizado las siguientes actuaciones en materia de contaminación acústica:

- Año 2007, elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios (tráfico mayor a 6.000.000 vehículos/año)

- Año 2008, elaboración del Plan de Acción contra el Ruido de los mapas estratégicos de ruidos realizados en el I fase (ejes con tráfico superior a 6.000.000 vehículos/año)
- Año 2014 elaboración de los Mapas estratégicos de Ruidos correspondientes a la 2ª Fase de los grandes ejes viarios con un tráfico superior a los 3.000.000 vehículos/año

2.- OBJETO

El objeto del presente trabajo es la prestación del servicio de consultoría y asistencia técnica para la redacción del PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO de las infraestructuras viarias de la Xunta de Galicia.

Este Plan se realiza con vistas a prevenir y reducir el ruido ambiental siempre que sea necesario y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana.

El presente documento se redacta para dar cumplimiento al artículo 22 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en el que se especifica que habrá que elaborarse y aprobarse, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, planes de acción en materia de contaminación acústica correspondiente a los ámbitos territoriales de los mapas de ruido. El contenido mínimo de este plan de acción contra el ruido se define en el Anexo V del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre.

3.- DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE TITULARIDAD AUTONÓMICA

El ámbito de estudio del presente Plan de Acción comprende las infraestructuras viarias de la Xunta de Galicia en las que, conforme a la Directiva sobre evaluación y gestión de ruido ambiental, se elaboraron los mapas estratégicos de ruido, es decir, aquellos grandes ejes viarios de titularidad autonómica con un tráfico superior a tres millones de vehículos anuales.

Los datos de tráfico utilizados corresponden al año 2006 para los MER de 1ª fase y al año 2012 para los MER de la 2ª fase.

A continuación se recogen de forma resumida las carreteras que se han tenido en cuenta en la elaboración del presente Plan de Acción:

- 20 Unidades de Mapa Estratégico (UME) correspondientes a los MER de la 1ª fase con un tráfico de más de 6.000.000 vehículos /año, que suman un total de 82,17 km.

Clave	Tipo	Denominación	PK _i	PK _f	km
A CORUÑA					51,11
AG-55	VAC	A Coruña- Carballo	2,830	8,710	5,88
AC-173	PC	Perillo (N-VI)- Mera (AC-163)	0,000	3,680	3,68
AC-211	PC	San Pedro (Mac IV)- A Pasaxe (N-VI)	0,000	3,510	3,51
AC-415	PC	A Coruña- Sabón (AC-552)	0,000	5,070	5,07
AC-543	PB	Vidán (Rotonda de Brandía)- Noia (AC-550)	0,000	6,040	6,04
AC-543	PB	Vidán (Rotonda de Brandía)- Noia (AC-550)	6,040	7,280	1,24
AC-552	PB	A Coruña (A Grela)- Cee (AC-550)	0,000	10,820	10,82
AC-552	PB	A Coruña (A Grela)- Cee (AC-550)	16,350	18,540	2,19
AC-566	PB	Narón (AC-862)- Campo do Hospital (AC-862)	0,000	4,670	4,67
AC-841	PB	Santiago de Compostela (SC-11)- L.P.- A Estrada	0,000	4,600	4,60
AC-862	PB	Ferrol- LP- San Cibrao	0,000	3,410	3,41
PONTEVEDRA					31,06
P0-308	PC	Pontevedra (P0-531)- A Lanzada (P0-550)	0,000	0,840	0,84
P0-308	PC	Pontevedra (P0-531)- A Lanzada (P0-550)	3,470	8,820	5,35

PO-325	S	Vigo - A Ramallosa (PO-552)	0,000	2,960	2,96
PO-510	PB	Atios (N-550)- Salvaterra (PO-400)	0,000	2,800	2,80
PO-530	PB	Tremoeiro (Deput.)- Deiro (PO-549)	1,100	2,540	1,44
PO-531	PB	Pontevedra- Baión (N-640)	0,000	11,100	11,10
PO-549	PB	Vilagarcía de Arousa (FO-301) - Cambados (V 4.3)	0,000	2,880	2,88
PO-552	PB	Vigo (Av. do Alcalde Portanet)- Tui (N-551)	0,000	2,320	2,32
PO-552	PB	Vigo (Av. do Alcalde Portanet)- Tui (N-551)	9,440	10,810	1,37

- 71 Unidades de Mapa Estratégico (UME) correspondientes a los MER de la 2ª fase con un tráfico de más de 3.000.000 vehículos /año que suman un total de 502,49 km:

Clave	Tipo	Denominación	PK _i	PK _f	km
A CORUÑA					224,79
SANTIAGO					25,95
AG-56	VAC	A Rocha (SC-20)- Brión (AC-543)	0,000	12,320	12,32
AG-59	VAC	Santiago de Compostela (AP-53) - Pontevea (AC-841)	0,000	4,390	4,39
AC-543	PB	Vidán (Rotonda de Brandía)- Noia (AC-550)	6,040	7,280	1,24
AC-544	PB	Bertamiráns (AC-543) - Negreira (AC-546)	0,000	8,000	8,00
A CORUÑA OESTE-COSTA DA MORTE					83,92
AG-55	VAC	A Coruña - Carballo	8,710	36,130	27,42
AC-415	PC	A Coruña- Sabón (AC-552)	5,070	7,700	2,63
AC-418	PC	Carballo (AG-55)- Malpica	0,000	6,950	6,95
AC-523	PB	Culleredo (A-6) - Meirama	0,000	1,840	1,84
AC-551	PB	Saída 7 (AG-55) - Sabón (AC-552)	0,000	1,260	1,26
AC-552	PB	A Coruña (A Grela)- Cee (AC-550)	0,000	43,820	43,82
FERROL – A CORUÑA ESTE					41,44
AG-64	VAC	Cata bois (AC- 116) - Vilalba(A-8)	0,000	12,450	12,45
AC-115	PC	Fene (N-651) - Xubla (AC-862)	2,380	4,710	2,33
AC-133	S	Fene (N-651) - Mugardos	0,000	3,820	3,82
AC-162	PC	Sada (AC-163)- Bergondo (AC-164)	0,000	,4390	4,39
AC-164	PC	Guísamo (N-VI) - Ínsua (N-651)	0,000	7,240	7,24
AC-174	S	Perillo (AC-175) - Oleiros (AC-180)	0,290	4,340	4,05
AC-183	S	Sada (AC-162) - Arillo (AC-173)	0,000	1,170	1,17
AC-215	S	Fonteculler (AC-211)- O Portazgo (N-550)	0,000	0,800	0,80

Clave	Tipo	Denominación	PK _i	PK _f	km
AC-566	PB	Narón (AC-852)- Campo do Hospital (AC-862)	10,720	12,020	1,30
AC-862	PB	Ferrol - Lím. Prov.- San Cibrao	3,440	7,330	3,89
BARBANZA – NOIA					73,48
AG-11	VAC	Padrón (N-550)- Ribeira (AC-550)	0,000	40,060	40,06
AC-305	PC	Padrón (VG-1.1) - Ribeira (AC-550)	22,18	23,72	1,54
			32,42	39,70	7,28
			53,840	60,510	6,67
AC-550	PB	Cee - Ribeira	68,050	72,670	4,62
			106,630	106,510	2,88
AC-552	PB	A Coruña (A Grela) - Cee (AC-550)	80,680	91,110	10,43
LUGO					7,11
LU-530	PB	Lugo- A Fonsagrada (LU-701)	0,000	3,370	3,37
LU-539	PB	Viveiro (LU-862)- Viveiro (LU-540)	0,000	0,990	0,99
LU-662	S	Antigua Ronda de Monforte	0,000	1,210	1,21
LU-664	PC	Monforte (LU-546)- Monforte (N120a)	0,000	1,540	1,54
OURENSE					32,78
AG-53	VAC	Alto de Sto. Domingo (A-53)- Enl. Barbantes(A-52)	78,730	87,240	8,51
OU-105	S	Ourense (A Ponte Sevilla) -A Ponte Noalla (N-525)	4,210	5,530	1,32
OU-536	PB	Ourense -A Pobra de Trives (OU-636)	0,000	8,040	8,04
OU-540	PB	Ourense- Fronteira de Portugal (A Madalena)	0,000	14,910	14,91
PONTEVEDRA					237,81
SALNÉS - CALDAS					98,73
AG-41	VAC	Curro (PO-531) - Sanxenxo (VG-4.1)	0,400	19,180	18,78
VG-4.1	VAC	Sanxenxo (AG-41)- A Lanzada (PO-550)	19,190	20,940	1,75
VG-4.2	VAC	Saída 7 (AG-41)- Cambados (PO-300)	0,000	4,440	4,44
VG-4.3	VAC	Cambados (PO-300)- Vilagarcía de Arousa (N-640)	0,000	7,330	7,33
PO-300	PC	Mosteiro- Carnbados (VG-4.3)	10,040	11,710	1,67
PO-307	PC	Deiro (PO-549)- Illa de Arousa (PO-299)	0,000	1,390	1,39
PO-308	PC	Pontevedra (PO-531)- A Lanzada (PO-550)	0,84	3,47	2,63
			8,820	17,350	8,53
PO-316	PC	A Lanzada (PO-550)- O Grove	0,000	5.870	5,87
PO-504	PB	Sanxenxo (PO-308)- Vilalonga (PO-550)	0,000	810	0,81
PO-529	PB	VG-4.3- Rial(PO-549)	0,000	1.670	1,67
PO-530	PB	Tremoeiro (Deput.)- Deiro (PO-549)	1,100	2,540	1,44

Clave	Tipo	Denominación	PK _i	PK _f	km
PO-531	FB	Pontevedra- Baión (N-640)	11,100	18,800	7,70
PO-548	PB	Pontecesures (N-550)- Vilagarcía de Arousa (Glorieta Porto)	7,820	19,110	11,29
PO-549	R3	Vilagarcía de Arousa (PO-301) - Cambados (VG-4.3)	2,880	5,250	2,37
PO-550	FB	Cambados (VG-4.3)- A Lanzada (PO-308)	0,000	10,970	10,97
PO-841	FB	Santiago de Compostela (SC-11)- L.P. -A Estrada	11,720	21,810	10,09
VIGO - MORRAZO					110,8
AG-57	VAC	Baiona (PO-552) - Enlace 2º Cinturón Vigo (VG-20)	10,240	22,000	11,76
CG-4.1	VAC	Rande (AP-9) -Alto da Portela (PO-551)	0,000	15,000	15,00
PO-225	PC	Alba (N-550)- San Gaetano (PO-531)	0,000	1,080	1,08
PO-323	S	Chapela (N-552) - Vigo	0,000	4,280	4,28
PO-324	S	Ponte Lagares - Canido	0,000	2,380	2,38
PO-330	PC	Vigo (Cementerio de Pereiró)- Vincios (PO-331)	0,000	6,740	6,74
PO-331	PC	Torneiros (FQ-511)- Gondorrar (PO-340)	12,080	15,730	3,65
PO510	PB	Atos (N-550)- Salvaterra (PO-400)	0,000	6,990	6,99
PO-511	PB	Sanguñeda (N-120)- Torneiros (PO-331)	0,000	5,20	5,2
PO-542	PB	Ponte Bora (N-541)- O Pino (N-550)	3,210	7,090	3,88
PO-551	PB	Marín (Pabellón Escola Naval)- Rande (N-554)	0,000	24,700	24,70
			26,050	33,610	7,56
CG-1.5	VAC	Brion (AG-56)- Noia (AC-550)	12,580	30,200	17,62
BAIXO MIÑO					28,22
PO-340	PC	Tui (N-550)- A Ramallosa (PO-552)	16,800	21,510	4,71
PO-403	PC	Salvaterra (PO-400)- Pontearreas (N-120)	8,550	11,280	2,73
PO-552	PB	Vigo (Av. do Alcalde Portanet) - Tui (N-551)	2,310	9,410	7,10
	PB		10,830	15,590	4,76
	PB		46,860	6,209	1,523
	PB		63,840	71,220	7,38

4.- AUTORIDAD RESPONSABLE

La autoridad responsable para la elaboración del Plan de Acción contra el Ruido de las infraestructuras viarias de titularidad autonómica es la Xunta de Galicia, a través de la Axencia Galega de Infraestructuras (AXI) dependiente de la Consellería de Infraestructuras y Vivienda.

5.- 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 Galicia se encuentra el Decreto 106/2015, de 9 de julio, sobre contaminación acústica de Galicia.

Para el desarrollo del documento del Plan de Acción se han tenido presentes, en todo momento, los reglamentos mencionados.

6.- VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS CON ARREGLO AL ARTÍCULO 5.4 DE LA DIRECTIVA 2002/49/CE

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

Atendiendo a lo establecido en el Artículo 6 del Decreto 106/2015. De 9 de julio, sobre contaminación acústica de Galicia: "las infraestructuras existentes de competencia autonómica o local situadas en Galicia deberán alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos por el artículo 14.1 en relación con el anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas."

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

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen (1)	(2)	(2)	(2)

Tabla 1 - Objetivos de calidad acústica para áreas urbanizadas existentes

- (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_e 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.

7.- RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DEL RUIDO, EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE PERSONAS EXPUESTAS AL RUIDO Y DETERMINACIÓN DE LOS PROBLEMAS Y DE LAS SITUACIONES QUE DEBEN MEJORAR

7.1.- MER 1ª FASE

En junio del 2007 fueron publicados los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios (> 6.000.000 vehículos/año) de la Xunta de Galicia para dar cumplimiento a la directiva 2002/49/CE.

Se elaboraron 20 Unidades de Mapa Estratégico (UME) correspondientes a un total de 16 carreteras que se enumeran en el apartado 3, cuyos resultados se muestran a continuación:

7.1.1.- SUPERFICIE AFECTADA

SUPERFICIES		
NIVEL SONORO (dB)	SUPERFICIE (Ha)	SUPERFICIE (KM ²)
> 55	161,84	1,62
> 65	43,14	0,43
> 75	12,84	0,13

7.1.2.- VIVIENDAS Y POBLACIÓN AFECTADA

NIVEL SONORO (dB)	VIVIENDAS (CENTENAS)	POBLACIÓN (CENTENAS)
> 55	5	71
> 65	2	44
> 75	1	13

7.1.3.- EDIFICIOS DOCENTES, SANITARIOS AFECTADOS

NIVEL SONORO (dB)	HOSPITALES / SANITARIOS (CENTENAS)	COLEGIOS (CENTENAS)	OTROS (*)
> 55	1	3	1
> 65	0	2	0
> 75	0	2	0

7.1.4.- POBLACIÓN AFECTADA PARA CADA INDICADOR EN DIFERENTES RANGOS DE NIVELES

L _{den}	
NIVEL SONORO (dB)	POBLACIÓN (CENTENAS)
55-59	13
60-64	17
65-69	5
70-74	5
> 75	13

L _{día}	
NIVEL SONORO (dB)	POBLACIÓN (CENTENAS)
55-59	15
60-64	15
65-69	3
70-74	9
> 75	7

L _{tarde}	
NIVEL SONORO (dB)	POBLACIÓN (CENTENAS)
55-59	15
60-64	7
65-69	5
70-74	11
> 75	4

L _{noche}	
NIVEL SONORO (dB)	POBLACIÓN (CENTENAS)
50-54	18
55-59	4
60-64	6
65-69	12
> 70	2

7.2.- MER 2ª FASE

En julio del 2014 la Axencia Galega de Infraestructuras de la Xunta de Galicia realizó los MER correspondientes a la 2ª Fase (ejes viarios con más de 3.000.000 de vehículos al año). A continuación, se presentan los resultados obtenidos de los Mapas Estratégicos de Ruido de la 2ª fase:

7.2.1.- POBLACIÓN AFECTADA

7.2.1.1.- POBLACIÓN AFECTADA POR UME

A continuación se muestran los resultados de la población afectada por UME, considerando los métodos END y VBEB, calculada para los indicadores L_{día}, L_{tarde}, L_{noche} y L_{den}, ordenados por provincias:

- A CORUÑA

		POBLACIÓN (CENT) método END			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AC-543	50-55	-	-	0,59	-
	55-60	1,24	1,49	0,06	1,4
	60-65	0,9	1,06	0	1,2
	65-70	0,39	0,66	0	0,7
	70-75	0	0,16	0	0,2
	>75	0	0	0	0
AC-544	50-55	-	-	3,28	-
	55-60	8,48	9,92	0,84	9,9
	60-65	4,40	5,12	0	5,1
	65-70	1,47	2,34	0	2,3
	70-75	0,04	0,22	0	0,2
AG-56	50-55	-	-	0,69	-
	55-60	3,38	3,77	0	19,04
	60-65	1,04	1,45	0	3,44
	65-70	0	0,10	0	0,56
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
AG-59	50-55	-	-	0,92	-
	55-60	2,18	2,89	0,33	4,7
	60-65	0,81	0,54	0	1,4
	65-70	0,53	0,07	0	0,7
	70-75	0	0	0	0,2
AC-305	50-55	-	-	25,59	-
	55-60	34,96	36,94	14,11	37,43
	60-65	24,35	30,63	0,80	33,96
	65-70	12,23	19,18	0	23,08
	70-75	2,36	5,00	0	6,64
	>75	0	0,24	0	0,63
AC-550	50-55	-	-	23,63	-
	55-60	32,57	24,83	12,37	26,18
	60-65	16,50	20,88	3,7	22,16
	65-70	7,85	11,58	0	11,72
	70-75	0,99	2,69	0	3,65
	>75	0	0	0	0,02
AC-552	50-55	-	-	17,34	-
	55-60	10,86	12,33	2,79	13,65
	60-65	11,64	11,25	0,06	11,25
	65-70	7,26	8,97	0	10,80

		POBLACIÓN (CENT) método END			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AC-552	70-75	0,74	1,12	0	2,84
	>75	0	0	0	0,06
AG-11	50-55	-	-	17,38	-
	55-60	20,58	5,55	10,26	2,80
	60-65	7,17	1,71	0,94	11,85
	65-70	1,39	0,88	0,43	3,17
	70-75	0,49	0	0,03	0,84
	>75	0,03	0	0	0,10

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AC-415	50-55	-	-	2,53	-	-	-	2,09	-
	55-60	2,11	1,64	4,07	4,49	2,04	2,05	2,28	3
	60-65	2,19	3,84	6,28	2,02	2,31	2,36	1,34	2,15
	65-70	3,64	7,25	0,03	4,96	1,92	1,67	0,01	2,39
	70-75	0,7	0,39	0	5,32	0,1	0,06	0	0,7
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-418	50-55	-	-	1,01	-	-	-	0,47	-
	55-60	1,52	1,43	0,17	2,36	0,58	0,56	0,1	1,45
	60-65	0,27	0,26	0,08	0,62	0,14	0,11	0,01	0,27
	65-70	0,12	0,11	0	0,16	0,03	0,02	0	0,07
	70-75	0	0	0	0,05	0	0	0	0,01
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-523	50-55	-	-	1,21	-	-	-	0,35	-
	55-60	0,76	1,24	0,06	1,71	0,34	0,39	0,02	1,02
	60-65	0,06	0,06	0,01	0,38	0,03	0,03	0	0,16
	65-70	0,01	0,01	0	0,02	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0,01	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-551	50-55	-	-	4,33	-	-	-	1,49	-
	55-60	4,2	4,7	0,5	5,22	1,65	1,74	0,18	2,2
	60-65	1,18	0,63	0,08	3,05	0,46	0,26	0,02	0,97
	65-70	0,16	0,1	0	0,24	0,04	0,03	0	0,09
	70-75	0	0	0	0,04	0	0	0	0,01
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-552	50-55	-	-	25,59	-	-	-	22,47	-
	55-60	28,69	22,59	14,82	48,02	23,16	21,82	18,58	29,34
	60-65	18,64	17,16	75,9	20,34	18,38	18,14	21,56	19,92
	65-70	43,68	60,05	18,05	14,72	22,21	22,41	1,92	17,96

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AC-552	70-75	54,34	36,24	0	84,44	6,97	4,4	0	18,54
	>75	0,16	0	0	4,93	0,01	0	0	0,52
AG-55	50-55	-	-	0,47	-	-	-	0,33	-
	55-60	0,64	0,62	0,42	1,32	0,39	0,4	0,06	0,68
	60-65	0,42	0,4	0	0,35	0,11	0,07	0	0,24
	65-70	0,03	0,02	0	0,34	0,01	0	0	0,03
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-115	50-55	2	3	2	3	2	2	3	3
	55-60	2	1	7	2	2	2	3	2
	60-65	2	2	4	1	3	3	1	3
	65-70	10	10	0	8	3	3	0	3
	70-75	0	0	0	4	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-133	50-55	5	6	3	6	4	4	3	5
	55-60	4	4	17	4	3	4	6	4
	60-65	2	3	1	2	4	5	0	3
	65-70	17	16	0	17	5	3	0	6
	70-75	0	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-162	50-55	8	9	5	11	5	5	4	8
	55-60	4	4	4	6	4	4	3	4
	60-65	3	4	6	4	3	3	3	3
	65-70	6	6	1	4	3	3	0	3
	70-75	3	3	0	6	1	0	0	2
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-164	50-55	4	4	1	6	3	3	1	4
	55-60	2	2	1	2	1	1	1	2
	60-65	1	1	1	1	1	1	0	1
	65-70	1	1	0	1	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-174	50-55	5	6	4	11	5	5	3	8
	55-60	4	4	2	6	3	3	2	4
	60-65	2	2	4	3	2	2	1	2
	65-70	5	5	0	3	2	2	0	2
	70-75	1	1	0	3	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-183	50-55	3	3	2	4	2	2	2	3
	55-60	3	2	1	3	2	2	2	2

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AC-183	60-65	1	1	9	2	2	2	4	2
	65-70	5	6	3	1	3	4	0	2
	70-75	7	6	0	11	1	1	0	3
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-215	50-55	7	8	2	6	5	5	2	6
	55-60	3	2	2	5	2	2	2	3
	60-65	2	2	7	2	2	2	2	2
	65-70	7	7	0	2	3	3	0	3
	70-75	0	0	0	7	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-566	50-55	1	1	1	1	1	1	0	1
	55-60	1	1	0	1	1	0	0	1
	60-65	0	0	1	0	0	0	0	0
	65-70	1	1	0	1	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AC-862	50-55	10	11	6	14	7	7	6	11
	55-60	14	13	2	14	7	7	5	7
	60-65	3	2	29	5	6	5	10	6
	65-70	24	18	1	4	11	11	0	7
	70-75	7	3	0	28	1	0	0	7
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AG-64	50-55	5	5	2	7	3	3	1	6
	55-60	2	2	1	4	1	1	0	2
	60-65	1	1	0	1	0	0	0	1
	65-70	0	0	0	1	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

• LUGO

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
LU-530	50-55	7,39	8,03	3,78	5,64	5,45	5,68	3,13	3,82
	55-60	5,27	4,42	2,24	7,06	3,81	3,33	2,23	5,14
	60-65	1,35	2,17	0,85	1,87	1,21	2,14	0,85	1,59
	65-70	2,21	0,97	0,01	2,55	2,21	0,97	0,01	2,50
	70-75	0,09	0,03	0	0,39	0,09	0,03	0	0,39
LU-530	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
LU-539	50-55	7,45	5,19	1,36	7,04	3,57	2,92	1,17	3,26
	55-60	0,87	1,42	0,68	1,10	0,78	1,20	0,62	0,87
	60-65	1,52	0,69	0,10	1,31	1,27	0,63	0,10	1,12
	65-70	0,09	0,10	0	0,61	0,09	0,10	0	0,55
	70-75	0,01	0	0	0,09	0,01	0	0	0,09
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
LU-662	50-55	1,57	0,80	0,67	2,34	1,36	0,70	0,96	2,44
	55-60	1,07	1,23	0,84	0,94	0,85	1,00	0,34	0,89
	60-65	0,57	0,35	3,21	1,06	0,49	0,30	3,21	0,85
	65-70	2,84	2,96	0,48	0,48	2,85	2,96	0,48	2,67
	70-75	1,09	0,90	0	3,08	1,09	0,90	0	0,89
	>75	0	0	0	0,44	0	0	0	0,44
LU-664	50-55	3,29	3,17	3,00	3,54	0,98	1,05	2,81	1,64
	55-60	2,08	2,89	0,71	2,93	1,75	2,70	0,58	1,27
	60-65	2,22	0,97	0,05	2,78	2,07	0,84	0,05	2,60
	65-70	0,05	0,05	0	0,59	0,05	0,05	0	0,48
	70-75	0	0	0	0,05	0	0	0	0,05
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

• OURENSE

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AG-53	50-55	2,79	2,05	0,29	3,53	2,68	2,06	0,23	3,52
	55-60	0,46	0,37	0,12	1,29	0,45	0,38	0,12	1,19
	60-65	0,16	0,13	0,01	0,21	0,16	0,13	0,01	0,21
	65-70	0,03	0,01	0	0,1	0,03	0,01	0	0,1
	70-75	0	0	0	0,01	0	0	0	0,01
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
OU-536	50-55	6,62	6,99	6,95	6,44	5,33	5,69	4,63	4,60
	55-60	7,26	8,19	5,91	7,57	6,14	6,06	5,91	7,08
	60-65	8,17	6,32	0,23	7,08	6,99	6,23	0,23	5,23
	65-70	1,40	0,39	0	4,12	1,43	0,39	0	4,12
	70-75	0,03	0	0	0,15	0	0	0	0,15
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
OU-105	50-55	0,24	0,23	0,06	0,20	0,22	0,22	0,06	0,16
	55-60	0,09	0,08	0,09	0,17	0,09	0,08	0,09	0,17
	60-65	0,06	0,08	0,01	0,06	0,06	0,08	0,01	0,06

OU-105	65-70	0,06	0,02	0	0,08	0,06	0,02	0	0,01
	70-75	0	0	0	0,01	0	0	0	0,08
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
OU-540	50-55	7,19	6,75	4,05	6,31	8,48	6,03	3,88	4,30
	55-60	5,36	4,75	3,09	6,47	5,18	4,30	2,90	5,98
	60-65	3,39	3,39	2,85	4,27	2,97	3,23	2,85	4,01
	65-70	2,94	3,09	0,04	2,63	2,91	3,09	0,04	2,48
	70-75	1,05	0,05	0	2,69	1,05	0,05	0	2,69
	>75	0	0	0	0,02	0	0	0	0,02

• PONTEVEDRA

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
PO-340	50-55	-	-	3	-	-	-	3	-
	55-60	4	4	3	5	3	3	2	4
	60-65	3	3	6	3	2	2	1	3
	65-70	4	4	0	3	2	2	0	2
	70-75	3	3	0	5	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-403	50-55	-	-	3	-	-	-	5	-
	55-60	4	4	2	5	5	5	6	6
	60-65	1	1	24	3	4	5	3	5
	65-70	17	22	0	4	6	6	0	6
	70-75	8	3	0	23	0	0	0	2
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-552 (2,310-15,590)	50-55	-	-	14	-	-	-	12	-
	55-60	15	16	9	19	12	13	8	18
	60-65	7	8	23	11	8	8	5	10
	65-70	24	23	1	11	6	7	0	7
	70-75	4	5	0	20	0	1	0	3
	>75	0	0	0	1	0	0	0	0
PO-552 (46,860-71,220)	50-55	-	-	12	-	-	-	9	-
	55-60	13	14	7	16	9	11	5	15
	60-65	7	7	7	10	5	5	2	7
	65-70	6	6	1	7	3	3	0	4
	70-75	5	5	0	7	1	1	0	2
	>75	0	0	0	1	0	0	0	0
AG-41	50-55	-	-	4	-	-	-	3	-
	55-60	7	8	1	11	5	8	1	9
	60-65	2	2	0	4	1	2	0	3

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AG-41	65-70	0	0	0	1	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
VG-41	50-55	-	-	0	-	-	-	0	-
	55-60	0	1	0	1	0	0	0	1
	60-65	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
VG-42	50-55	-	-	2	-	-	-	1	-
	55-60	2	2	0	3	1	2	0	3
	60-65	1	1	0	1	0	0	0	1
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
VG-43	50-55	-	-	2	-	-	-	2	-
	55-60	4	4	0	6	3	4	0	6
	60-65	0	1	0	2	0	0	0	1
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-300	50-55	-	-	0	-	-	-	1	-
	55-60	1	1	0	1	1	1	0	1
	60-65	0	0	1	0	0	0	0	0
	65-70	1	1	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-307	50-55	-	-	0	-	-	-	0	-
	55-60	1	0	1	1	0	0	0	1
	60-65	0	1	0	0	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	1	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-308	50-55	-	-	14	-	-	-	10	-
	55-60	14	15	9	12	11	11	8	13
	60-65	8	8	22	14	8	8	5	9
	65-70	22	24	0	11	8	8	0	8
	70-75	6	5	0	20	1	1	0	3
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-316	50-55	-	-	2	-	-	-	2	-

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
PO-316	55-60	3	3	1	4	2	2	1	3
	60-65	1	2	5	2	1	2	1	2
	65-70	2	3	0	1	1	1	0	1
	70-75	3	2	0	4	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-504	50-55	-	-	0	-	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	1	0	0	0	1
	60-65	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-529	50-55	-	-	0	-	-	-	0	-
	55-60	0	1	0	1	0	1	0	1
	60-65	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-530	50-55	-	-	0	-	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	1	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-531	50-55	-	-	2	-	-	-	3	-
	55-60	2	2	3	3	3	3	2	3
	60-65	2	2	3	2	2	2	1	3
	65-70	3	3	1	2	2	2	0	2
	70-75	2	2	0	3	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-548	50-55	-	-	5	-	-	-	4	-
	55-60	6	6	7	8	4	5	4	6
	60-65	5	3	8	4	3	3	1	4
	65-70	10	12	0	7	3	3	0	4
	70-75	1	2	0	7	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-549	50-55	-	-	1	-	-	-	1	-
	55-60	1	1	1	1	1	1	1	2
	60-65	1	1	2	1	1	1	0	1
	65-70	1	1	0	1	1	1	0	1
	70-75	1	1	0	1	0	0	0	0

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
PO-549	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-550	50-55	-	-	6	-	-	-	7	-
	55-60	6	6	4	9	6	7	5	9
PO-550	60-65	4	4	19	5	5	5	6	6
	65-70	18	18	5	7	6	6	1	6
	70-75	7	8	0	20	1	1	0	4
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-841	50-55	-	-	2	-	-	-	2	-
	55-60	3	3	1	3	2	2	1	3
	60-65	1	1	2	2	1	1	0	1
	65-70	3	3	0	1	1	1	0	1
	70-75	0	0	0	2	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
AG-57	50-55	-	-	2	-	-	-	1	-
	55-60	3	3	0	4	2	2	0	3
	60-65	1	1	0	2	0	0	0	1
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
CG-1.5	50-55	-	-	0	-	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	1	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
CG-4.1	50-55	-	-	0	-	-	-	0	-
	55-60	1	1	0	2	0	0	0	1
	60-65	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-225	50-55	-	-	0	-	-	-	0	-
	55-60	1	1	0	1	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-323	50-55	-	-	8	-	-	-	7	-
	55-60	7	7	3	12	7	7	5	9
	60-65	5	5	24	7	6	6	5	6

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
PO-323	65-70	24	24	0	4	6	6	0	6
	70-75	0	0	0	21	0	0	0	3
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-324	50-55	-	-	2	-	-	-	2	-
	55-60	3	3	3	4	3	3	2	4
	60-65	2	2	3	2	2	2	1	2
	65-70	4	4	0	3	2	2	0	2
	70-75	2	2	0	3	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-330	50-55	-	-	5	-	-	-	4	-
	55-60	7	8	4	9	6	7	4	9
	60-65	3	3	12	5	4	4	3	5
	65-70	6	5	0	4	4	4	0	4
	70-75	9	11	0	12	1	1	0	12
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-331	50-55	-	-	2	-	-	-	1	-
	55-60	1	1	2	2	1	1	1	2
	60-65	2	2	2	1	1	1	0	1
	65-70	2	2	0	1	1	1	0	1
	70-75	1	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-510	50-55	-	-	5	-	-	-	4	-
	55-60	2	1	2	7	2	1	1	6
	60-65	1	1	1	2	1	0	1	2
	65-70	1	0	1	1	0	0	0	1
	70-75	0	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-511	50-55	-	-	1	-	-	-	1	-
	55-60	1	0	0	1	0	0	0	1
	60-65	0	0	0	0	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-542	50-55	-	-	1	-	-	-	1	-
	55-60	2	2	1	2	1	1	1	2
	60-65	1	1	1	1	1	1	0	1
	65-70	1	1	0	1	1	0	0	1
	70-75	1	0	0	1	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0
PO-551	50-55	-	-	19	-	-	-	22	-

		POBLACIÓN (CENT)							
		MÉTODO END				MÉTODO VBEB			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
PO-551	55-60	24	25	36	35	23	24	22	29
	60-65	19	20	44	18	20	20	7	21
	65-70	64	67	0	47	16	17	0	22
	70-75	3	1	0	31	0	0	0	4
	>75	0	0	0	0	0	0	0	0

7.2.2.- 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} .

- A CORUÑA

7.2.1.2.- 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)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
A CORUÑA	50-55	50	56	28	69	37	37	25	55
	55-60	191,17	164,94	97,8	225,22	54,16	52,96	45,22	68,69
	60-65	106,57	112,99	149,85	138,12	44,43	43,97	43,93	46,71
	65-70	154,76	181,32	23,51	115,47	54,21	53,13	1,93	46,54
	70-75	77,66	58,82	0,03	164,43	10,07	5,46	0	34,26
	>75	0,19	0,24	0	5,74	0,01	0	0	0,52
LUGO	50-55	19,7	17,19	8,81	18,56	11,36	10,35	8,07	11,16
	55-60	9,29	9,96	4,47	12,03	7,19	8,23	3,77	8,17
	60-65	5,66	4,18	4,21	7,02	5,04	3,91	4,21	6,16
	65-70	5,19	4,08	0,49	4,23	5,2	4,08	0,49	6,2
	70-75	1,19	0,93	0	3,61	1,19	0,93	0	1,42
	>75	0	0	0	0,44	0	0	0	0,44
OURENSE	50-55	16,84	16,02	11,33	16,48	16,71	14	8,8	12,58
	55-60	13,17	13,39	9,21	15,5	11,86	10,82	9,02	14,42
	60-65	11,78	9,92	3,1	11,62	10,18	9,67	3,1	9,51
	65-70	4,43	3,51	0,04	6,93	4,43	3,51	0,04	6,71
	70-75	1,08	0,05	0	2,86	1,05	0,05	0	2,93
	>75	0	0	0	0,02	0	0	0	0,02
PONTEVEDRA	50-55	-	-	117	-	-	-	103	-
	55-60	138	143	100	191	113	125	80	171
	60-65	77	80	209	102	76	78	42	95
	65-70	213	223	9	118	69	70	1	79
	70-75	56	50	0	183	4	5	0	38
	>75	0	0	0	2	0	0	0	0

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AC-415	50-55	0,75	0,76	0,28	1,02
	55-60	0,36	0,33	0,28	0,62
	60-65	0,14	0,17	0,94	0,2
	65-70	0,83	0,94	0,03	0,52
	70-75	0,33	0,16	0	0,7
	>75	0	0	0	0
AC-418	50-55	1,41	1,5	0	0
	55-60	0,56	0,53	0	0
	60-65	0,14	0,12	0	0
	65-70	0,08	0,07	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
AC-523	50-55	0,75	0,84	0,32	1,01
	55-60	0,35	0,35	0,04	0,6
	60-65	0,04	0,04	0,04	0,17
	65-70	0,04	0,04	0	0,03
	70-75	0	0	0	0,03
	>75	0	0	0	0
AC-551	50-55	0,67	0,68	0,55	1,14
	55-60	0,58	0,57	0,14	0,57
	60-65	0,19	0,17	0,02	0,42
	65-70	0,04	0,03	0	0,09
	70-75	0	0	0	0,01
	>75	0	0	0	0
AC-552	50-55	13,22	11	5,83	14,07
	55-60	6,44	5,76	3,4	8,68
	60-65	3,47	3,28	11,37	4,55
	65-70	7,98	9,61	3,35	3,7
	70-75	7,92	5,85	0	12,17
	>75	0,04	0	0	1,33
AG-55	50-55	0,7	0,7	0,18	1,13

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AG-55	55-60	0,28	0,27	0,06	0,53
	60-65	0,05	0,05	0	0,12
	65-70	0,02	0,01	0	0,04
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
AC-115	50-55	1	1	1	2
	55-60	1	1	3	1
	60-65	1	1	2	1
	65-70	4	4	0	3
	70-75	0	0	0	1
AC-133	50-55	2	3	1	3
	55-60	2	2	7	2
	60-65	1	1	1	1
	65-70	7	6	0	7
	70-75	0	0	0	1
AC-162	50-55	4	4	2	5
	55-60	2	2	2	3
	60-65	1	2	2	2
	65-70	3	3	0	2
	70-75	1	1	0	3
AC-164	50-55	2	3	1	3
	55-60	1	1	1	2
	60-65	1	1	0	1
	65-70	1	1	0	1
	70-75	0	0	0	0
AC-174	50-55	2	3	2	5
	55-60	2	2	1	2
	60-65	1	1	2	1
	65-70	2	2	0	1
	70-75	1	0	0	1
AC-183	50-55	1	2	1	2
	55-60	1	1	1	2
	60-65	1	1	3	1
	65-70	2	2	1	0
	70-75	3	2	0	4
	50-55	0	0	0	0
	55-60	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AC-215	50-55	3	3	1	2
	55-60	1	1	1	2
	60-65	1	1	3	1
	65-70	3	3	0	1
	70-75	0	0	0	2
	>75	0	0	0	0
AC-566	50-55	0	0	0	1
	55-60	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
AC-862	50-55	4	5	2	6
	55-60	5	5	1	6
	60-65	1	1	11	2
	65-70	9	11	0	1
	70-75	3	1	0	11
	>75	0	0	0	0
AG-64	50-55	4	4	2	6
	55-60	2	2	1	3
	60-65	1	1	0	1
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
AC-543	50-55	-	-	-	-
	55-60	0,46	0,55	0,22	0,51
	60-65	0,32	0,38	0,02	0,44
	65-70	0,13	0,22	0	0,23
	70-75	0	0,04	0	0,04
	>75	0	0	0	0
AC-544	50-55	-	-	0,82	-
	55-60	2,12	2,48	0,21	2,48
	60-65	1,10	1,28	0	1,28
	65-70	0,32	0,51	0	0,51
	70-75	0,01	0,05	0	0,05
	>75	0	0	0	0
AG-56	50-55	-	-	0,30	-
	55-60	1,47	1,64	0	4,76
	60-65	0,26	0,29	0	0,86
	65-70	0,03	0,02	0	0,16
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AG-56	>75	0	0	0	0
AG-59	50-55	-	-	0,27	-
	55-60	0,64	0,85	0,11	1,39
	60-65	0,27	0,18	0	0,46
	65-70	0,16	0,02	0	0,22
	70-75	0	0	0	0,06
	>75	0	0	0	0
AC-305	50-55	-	-	7,43	-
	55-60	11,14	11,85	4,57	12,04
	60-65	7,61	9,53	0,82	10,58
	65-70	3,10	4,88	0	5,87
	70-75	0,59	1,25	0	1,66
	>75	0	0,08	0	0
AC-550	50-55	-	-	9,78	-
	55-60	7,91	8,53	4,29	11,02
	60-65	5,71	7,09	1,49	8,17
	65-70	2,82	4,08	0	4,24
	70-75	0,37	0,99	0	1,39
	>75	0	0	0	0,01
AC-552	50-55	-	-	3,78	-
	55-60	4,11	4,11	0,93	4,55
	60-65	3,75	3,75	0,02	3,75
	65-70	2,99	2,99	0	3,60
	70-75	0,32	0,32	0	0,81
	>75	0	0	0	0,02
AG-11	50-55	-	-	6,46	-
	55-60	7,66	1,85	3,92	1,90
	60-65	2,39	0,57	0,28	3,95
	65-70	0,53	0,25	0,25	1,09
	70-75	0,14	0	0,01	0,24
	>75	0,01	0	-	0,03

• LUGO

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
LU-530	50-55	1,00	0,99	0,66	1,06
	55-60	0,85	0,66	0,45	0,98
	60-65	0,47	0,46	0,30	0,55
	65-70	0,52	0,36	0,01	0,48
	70-75	0,12	0,03	0	0,21

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
LU-530	>75	0	0	0	0
LU-539	50-55	1,02	0,98	0,46	0,87
	55-60	0,41	0,48	0,17	0,56
	60-65	0,34	0,19	0,10	0,45
	65-70	0,10	0,10	0	0,13
	70-75	0,02	0	0	0,09
	>75	0	0	0	0
LU-662	50-55	0,56	0,46	0,35	0,72
	55-60	0,41	0,37	0,13	0,44
	60-65	0,20	0,14	1,26	0,29
	65-70	1,03	1,09	0,15	0,19
	70-75	0,43	0,34	0	1,20
	>75	0	0	0	0,13
LU-664	50-55	0,74	0,70	0,52	1,03
	55-60	0,49	0,49	0,14	0,64
	60-65	0,34	0,19	0,05	0,45
	65-70	0,05	0,05	0	0,10
	70-75	0	0	0	0,04
	>75	0	0	0	0

• OURENSE

		VIVIENDAS (CENT)			
UME	RANGO (dBA)	Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AG-53	50-55	3,38	2,42	0,64	3,82
	55-60	0,82	0,72	0,18	1,63
	60-65	0,31	0,19	0,03	0,05
	65-70	0,06	0,04	0	0,14
	70-75	0	0	0	0,03
	>75	0	0	0	0
OU-536	50-55	3,27	3,26	1,57	2,88
	55-60	2,03	1,61	1,09	2,71
	60-65	1,38	1,21	0,17	1,68
	65-70	0,47	0,28	0	0,93
	70-75	0,04	0	0	0,11
	>75	0	0	0	0
OU-105	50-55	1,33	1,10	0,59	1,74
	55-60	0,66	0,59	0,51	1,00
	60-65	0,50	0,56	0,12	0,52
	65-70	0,38	0,17	0	0,47
	70-75	0	0	0	0,08

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
OU-105	>75	0	0	0	0
OU-540	50-55	4,59	2,39	4,46	4,62
	55-60	2,44	2,04	3,86	2,99
	60-65	2,02	1,56	2,34	1,96
	65-70	1,79	0,09	1,93	2,10
	70-75	0,10	0	1,29	0,49
	>75	0	0	0,05	0

• PONTEVEDRA

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
PO-340	50-55	-	-	1	-
	55-60	1	1	1	1
	60-65	1	1	1	1
	65-70	1	1	0	1
	70-75	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0
PO-403	50-55	-	-	1	-
	55-60	1	1	0	1
	60-65	0	0	1	0
	65-70	1	1	0	0
	70-75	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0
PO-552 (2,310-15,590)	50-55	-	-	4	-
	55-60	4	5	2	6
	60-65	2	2	4	3
	65-70	3	3	0	2
	70-75	1	1	0	3
	>75	0	0	0	0
PO-552 (46,860-71,220)	50-55	-	-	4	-
	55-60	4	5	3	5
	60-65	3	3	2	3
	65-70	3	3	0	3
	70-75	1	1	0	2
	>75	0	0	0	0
AG-41	50-55	-	-	1	-
	55-60	3	3	0	4
	60-65	1	1	0	1
	65-70	0	0	0	0

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
AG-41	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
VG-41	50-55	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	1
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
VG-42	50-55	-	-	1	-
	55-60	1	1	0	2
	60-65	0	0	0	1
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
VG-43	50-55	-	-	1	-
	55-60	2	2	0	3
	60-65	0	0	0	1
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
PO-300	50-55	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
PO-307	50-55	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
PO-308	50-55	-	-	3	-
	55-60	4	4	2	4
	60-65	2	2	4	3
	65-70	4	4	0	3
	70-75	1	1	0	3
	>75	0	0	0	0
PO-316	50-55	-	-	1	-
	55-60	1	1	1	1
	60-65	1	1	1	1

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		Ldía	Ltarde	Lnoche	Lden
PO-316	65-70	1	1	0	1
	70-75	1	1	0	1
	>75	0	0	0	0
PO-504	50-55	-	-	0-	-
	55-60	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
PO-529	50-55	-	-	0	-
	55-60	0	1	0	1
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
PO-530	50-55	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
PO-531	50-55	-	-	1	-
	55-60	1	1	1	1
	60-65	1	1	1	1
	65-70	1	1	0	1
	70-75	1	1	0	1
	>75	0	0	0	0
PO-548	50-55	-	-	2	-
	55-60	2	2	2	3
	60-65	1	1	2	2
	65-70	2	2	0	2
	70-75	0	1	0	1
	>75	0	0	0	0
PO-549	50-55	-	-	0	-
	55-60	1	1	0	1
	60-65	0	0	1	0
	65-70	1	1	0	0
	70-75	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0
PO-550	50-55	-	-	2	-
	55-60	2	2	2	3

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		Ldía	Ltarde	Lnoche	Lden
PO-550	60-65	2	2	4	2
	65-70	4	4	1	3
	70-75	1	2	0	4
	>75	0	0	0	0
PO-841	50-55	-	-	1	-
	55-60	1	1	1	1
	60-65	1	1	0	1
	65-70	1	1	0	1
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
AG-57	50-55	-	-	1	-
	55-60	2	2	0	2
	60-65	0	0	0	1
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
CG-1.5	50-55	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
CG-4.1	50-55	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	1
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
PO-225	50-55	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
PO-323	50-55	-	-	1	-
	55-60	2	2	1	2
	60-65	1	1	4	1
	65-70	4	4	0	1
	70-75	0	0	0	3
	>75	0	0	0	0
PO-324	50-55	-	-	1	-

UME	RANGO (dBA)	VIVIENDAS (CENT)			
		Ldia	Ltarde	Lnoche	Lden
PO-324	55-60	1	1	0	1
	60-65	0	0	1	0
	65-70	1	1	0	1
	70-75	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0
PO-330	50-55	-	-	2	-
	55-60	2	2	1	3
	60-65	1	1	3	2
	65-70	2	2	0	1
	70-75	2	2	0	3
	>75	0	0	0	0
PO-331	50-55	-	-	1	-
	55-60	1	1	1	1
	60-65	1	1	1	1
	65-70	1	1	0	1
	70-75	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0
PO-510	50-55	-	-	2	-
	55-60	1	0	1	3
	60-65	1	1	1	1
	65-70	1	0	1	0
	70-75	0	0	0	1
	>75	0	0	0	0
PO-511	50-55	-	-	0	-
	55-60	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
PO-542	50-55	-	-	1	-
	55-60	1	1	1	1
	60-65	1	1	0	1
	65-70	1	0	0	1
	70-75	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
PO-551	50-55	-	-	6	-
	55-60	7	7	8	10
	60-65	5	5	8	5
	65-70	11	12	0	9
	70-75	0	0	0	5
	>75	0	0	0	0

7.2.3.- 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 km², para el indicador L_{den}.

- A CORUÑA

UME	Lden (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
AC-543	>55	0	0	0,15
	>65	0	0	0,04
	>75	0	0	0
AC-544	>55	2	0	2,42
	>65	1	0	0,53
	>75	0	0	0
AG-56	>55	3	0	6,22
	>65	0	0	1,52
	>75	0	0	0,08
AG-59	>55	1	0	2,05
	>65	0	0	0,42
	>75	0	0	0,01
AC-415	>55	0	1	0,54
	>65	0	1	0,13
	>75	0	0	0,01
AC-418	>55	0	0	2,88
	>65	0	0	0,56
	>75	0	0	0,11
AC-523	>55	0	0	0,93
	>65	0	0	0,20
	>75	0	0	0,03
AC-551	>55	0	0	0,719

UME	Lden (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
AC-551	>65	0	0	0,20
	>75	0	0	0,04
AC-552 (0-43,830)	>55	0	2	12,73
	>65	0	0	3,02
	>75	0	0	0,67
AG-55	>55	0	2	7,96
	>65	0	0	1,74
	>75	0	0	0,32
AC-305	>55	1	0	1,48
	>65	0	0	0,28
	>75	0	0	0
AC-550	>55	2	0	3,17
	>65	1	0	0,6
	>75	0	0	0
AC-552 (80,68 – 91,110)	>55	1	0	3,52
	>65	0	0	0,76
	>75	0	0	0
AG-11	>55	2	0	22,11
	>65	0	0	7,14
	>75	0	0	0,26
AC-115	>55	1	0	0,22
	>65	0	0	0,07
	>75	0	0	0
AC-133	>55	0	0	0,34
	>65	0	0	0,12
	>75	0	0	0
AC-162	>55	0	0	0,85
	>65	0	0	0,21
	>75	0	0	0,02
AC-164	>55	0	1	2,15
	>65	0	0	0,54
	>75	0	0	0,10

UME	Lden (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
AC-174	>55	3	0	0,74
	>65	2	0	0,23
	>75	0	0	0,02
AC-183	>55	0	0	0,26
	>65	0	0	0,05
	>75	0	0	0,01
AC-215	>55	0	0	0,08
	>65	0	0	0,03
	>75	0	0	0
AC-566	>55	0	0	0,28
	>65	0	0	0,07
	>75	0	0	0
AC-862	>55	4	0	0,48
	>65	1	0	0,15
	>75	0	0	0,01
AG-64	>55	0	0	7,17
	>65	0	0	1,68
	>75	0	0	0,47

• LUGO

UME	Lden (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (Km²)
LU-530	>55	0	0	0,43
	>65	0	0	0,13
	>75	0	0	0
LU-539	>55	0	0	0,17
	>65	0	0	0,05
	>75	0	0	0
LU-662	>55	2	0	0,02
	>65	2	0	0,02
	>75	0	0	0,02
LU-664	>55	2	1	0,16
	>65	0	0	0,07
	>75	0	0	0

• OURENSE

UME	Lden (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
AG-53	>55	0	0	2,60
	>65	0	0	0,45
	>75	0	0	0,24
OU-536	>55	5	0	1,10
	>65	0	0	0,37
	>75	0	0	0,01
OU-105	>55	0	1	0,17
	>65	0	0	0,06
	>75	0	0	0
OU-540	>55	0	0	2,48
	>65	0	0	0,74
	>75	0	0	0,10

• PONTEVEDRA

UME	Lden (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
PO-340	>55	0	1	0,70
	>65	0	1	0,24
	>75	0	0	0
PO-403	>55	1	0	0,27
	>65	1	0	0,12
	>75	0	0	0
PO-552 (PK 2,310- 15,590)	>55	0	0	1,66
	>65	0	2	0,58
	>75	0	0	0,01
PO-552 (PK 46,860- 71,220)	>55	0	2	4,60
	>65	0	0	1,32
	>75	0	0	0,09
AG-41	>55	0	0	7,59
	>65	0	0	1,52
	>75	0	0	0,58
VG-41	>55	0	0	0,59
	>65	0	0	0,09
	>75	0	0	0,02

UME	Lden (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
VG-42	>55	0	0	1,60
	>65	0	1	0,36
	>75	0	0	0,07
VG-43	>55	0	0	2,05
	>65	0	0	0,37
	>75	0	0	0,13
PO-300	>55	0	0	0,21
	>65	0	0	0,08
	>75	0	0	0
PO-307	>55	0	0	0,21
	>65	0	0	0,08
	>75	0	0	0
PO-308	>55	1	0	1,14
	>65	0	0	0,47
	>75	0	0	0,02
PO-316	>55	0	0	1,26
	>65	0	0	0,35
	>75	0	0	0,04
PO-504	>55	0	0	0,15
	>65	0	0	0,05
	>75	0	0	0
PO-529	>55	0	0	0,45
	>65	0	0	0,07
	>75	0	0	0,01
PO-530	>55	0	0	0,28
	>65	0	0	0,09
	>75	0	0	0,01
PO-531	>55	1	1	2,01
	>65	0	0	0,51
	>75	0	0	0,11
PO-548	>55	0	0	1,43
	>65	1	0	0,53

UME	Lden (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
PO-548	>75	0	0	0,05
PO-549	>55	0	0	0,36
	>65	0	0	0,11
	>75	0	0	0
PO-550	>55	0	1	1,62
	>65	1	1	0,51
	>75	0	1	0,01
PO-841	>55	0	0	1,81
	>65	0	1	0,56
	>75	0	0	0,06
AG-57	>55	0	0	2,57
	>65	0	0	0,62
	>75	0	0	0,25
CG-1.5	>55	0	0	2,92
	>65	0	0	0,96
	>75	0	0	0,23
CG-4.1	>55	0	0	3,07
	>65	0	0	0,70
	>75	0	0	0,24
PO-225	>55	0	0	0,11
	>65	0	0	0,04
	>75	0	0	0
PO-323	>55	0	0	0,26
	>65	1	1	0,14
	>75	0	0	0
PO-324	>55	0	0	0,35
	>65	0	1	0,11
	>75	0	0	0
PO-330	>55	1	2	0,85
	>65	0	2	0,30
	>75	0	0	0
PO-331	>55	0	0	0,43

UME	Lden (dBA)	DOCENTES (UD)	SANITARIOS (UD)	SUPERFICIE (km²)
PO-331	>65	0	0	0,17
	>75	0	0	0
PO-510	>55	0	2	2,90
	>65	0	0	0,63
	>75	0	0	0,20
PO-511	>55	0	0	0,15
	>65	0	0	0,04
	>75	0	0	0
PO-542	>55	0	0	0,61
	>65	0	0	0,20
	>75	0	0	0
PO-551	>55	0	3	2,91
	>65	2	3	1,17
	>75	0	0	0,01

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

Con fecha de 4 de noviembre de 2015, la Dirección de la Agencia Gallega de Infraestructuras emitió resolución de aprobación de los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de la red autonómica de Galicia, fase II, de las zonas que se relacionan a continuación:

- Zona de Santiago, cuya información pública fue publicada el 2 de diciembre de 2014 en el Diario Oficial de Galicia.
- Zona de A Coruña Oeste-Costa da Morte, cuya información pública fue publicada el 9 de diciembre de 2014 en el Diario Oficial de Galicia.
- Zona de Ferrol-A Coruña Este, cuya información pública fue publicada el 17 de diciembre de 2014 en el Diario Oficial de Galicia.
- Zona de A Barbanza-Noia, cuya información pública fue publicada el 12 de enero de 2015 en el Diario Oficial de Galicia.
- Zona de Lugo, cuya información pública fue publicada el 21 de enero de 2015 en el Diario Oficial de Galicia.
- Zona de Ourense, cuya información pública fue publicada el 29 de enero de 2015 en el Diario Oficial de Galicia.
- Zona de O Salnés-Caldas, cuya información pública fue publicada el 16 de febrero de 2015 en el Diario Oficial de Galicia.
- Zona de Vigo-O Morrazo, cuya información pública fue publicada el 3 de marzo de 2015 en el Diario Oficial de Galicia.
- Zona de O Baixo Miño, cuya información pública fue publicada el 17 de marzo de 2015 en el Diario Oficial de Galicia.

Los documentos resumen de cada una de las unidades de los mapas estratégicos fueron sometidos a información pública por un plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a la publicación del anuncio en el Diario Oficial de Galicia.

Los expedientes estuvieron expuestos al público, en días y horas hábiles de oficina, en los locales de la Agencia Gallega de Infraestructuras y en los respectivos ayuntamientos, a fin de que cualquier persona física o jurídica formulase las alegaciones que estimase pertinentes.

Consideraciones legales:

Los estudios cumplen los requisitos que exige la normativa vigente:

- Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.
- Real decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, 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, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; y el Real decreto 1038/2012, de 6 de julio, que lo modifica.

En el anexo I se presentan las alegaciones recibidas y las respuestas a las mismas de los Mapas Estratégicos de Ruidos de la Fase II.

9.- DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS OBJETO DE APLICACIÓN DE ACTUACIONES

Uno de los objetivos fundamentales que persigue la realización del Plan de Acción contra el Ruido es el establecimiento de criterios que determinen, de forma objetiva, la priorización de las actuaciones necesarias para minimizar o eliminar la afección acústica, en base a los resultados obtenidos por el Mapa Estratégico de Ruido (MER).

En cualquier caso, la 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,

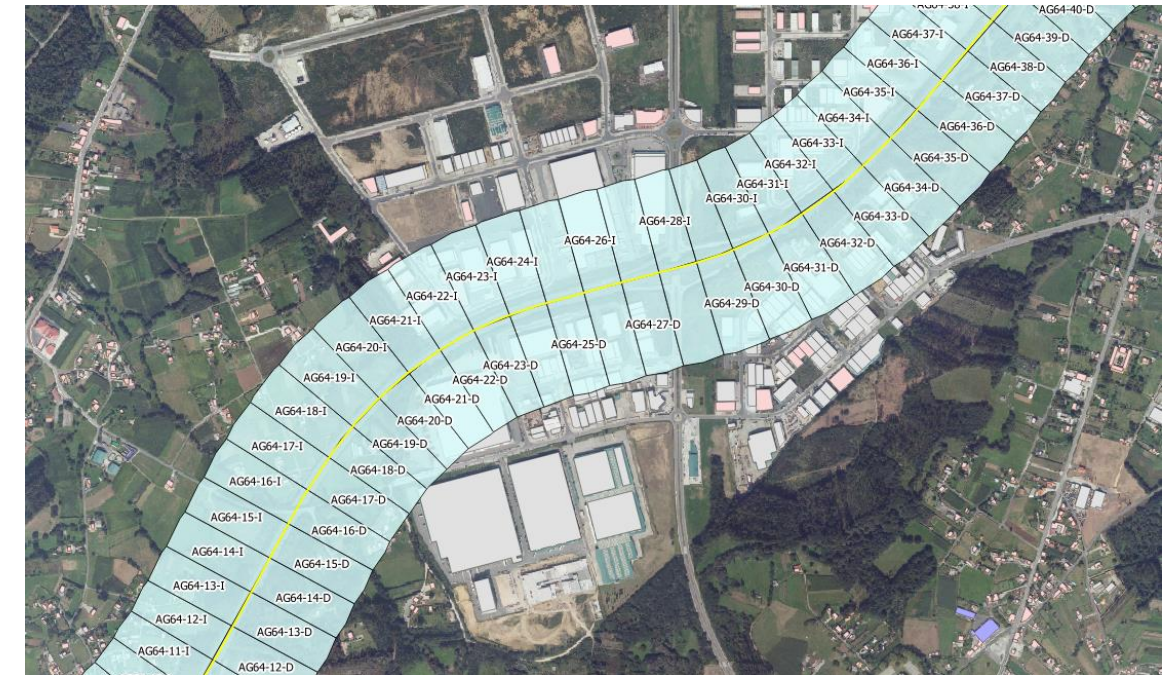
no obstante se impone el criterio de actuar primero donde más urgente sea la actuación debido a niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana, y allí donde se pueda dar respuesta a un número mayor de ciudadanos. Por tanto **la selección de puntos y zonas de intervención acústica debe llevarse a cabo destacando los aspectos de gravedad en el ruido y de extensión de la afección a un número grande de ciudadanos.**

Estos criterios deben ser diseñados de forma que tengan en cuenta multitud de variables y que evalúen la urgencia de actuación de una zona con respecto a otra. Además, dada la cantidad de información existente, es necesario que estos criterios se apliquen de forma automática mediante un sistema diseñado a tal efecto. La **UTE NOEGA SINCOSUR** ha desarrollado un sistema de ayuda a esta toma de decisión que asiste a los responsables de implantar los planes de acción contra el ruido.

Una vez elaborados los mapas estratégicos de ruidos, para identificar la repercusión de las carreteras sobre áreas residenciales existentes se procede mediante un sistema automatizado sobre un Sistema de Información Geográfico (SIG), según los procedimientos definidos a continuación.

SECTORIZACIÓN DEL EJE

El eje de la carretera se sectoriza cada 100 m en función del margen y p.k.:

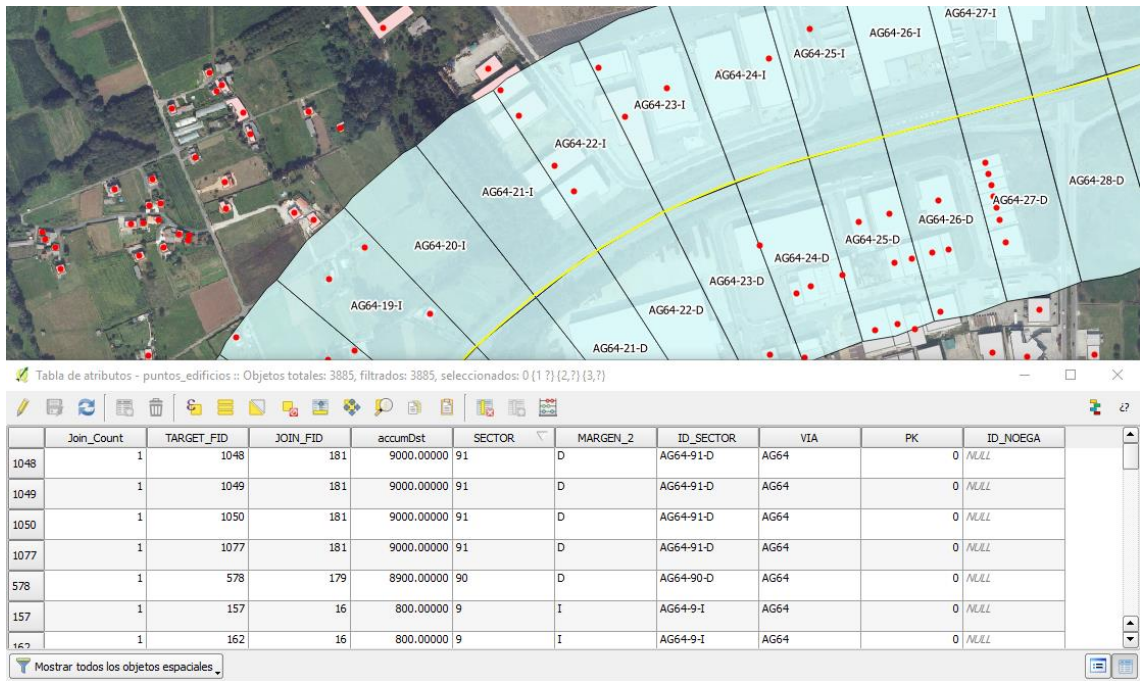


ASIGNACIÓN DE LOS EDIFICIOS A UN SECTOR ÚNICO

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:



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.

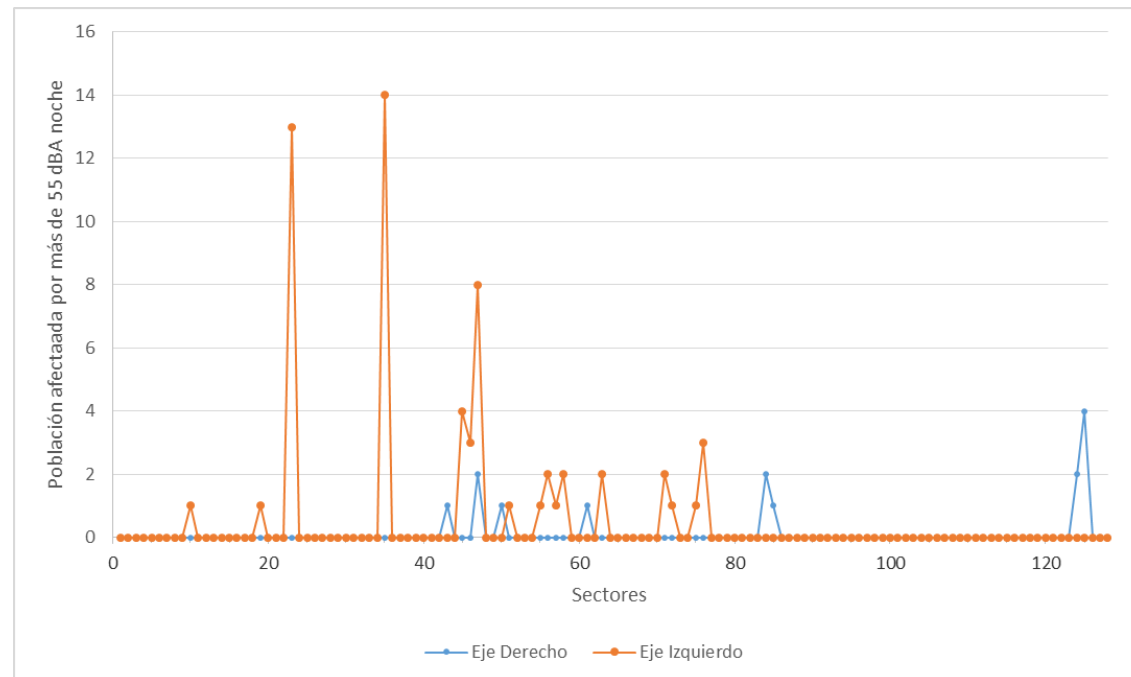
Estos datos se pueden representar gráficamente, permitiendo la detección rápida de aquellas zonas donde exista una alta concentración (relativa) de población expuesta en fachada, en función de los picos de las gráficas. Estos puntos indicarán las zonas prioritarias de actuación (candidatos a puntos conflictivos).

DETERMINACIÓN DEL NIVEL MÁXIMO DE INMISIÓN A 4 METROS DE CADA EDIFICIO

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

SELECCIÓN DE FACHADAS EXPUESTAS

A partir de la capa de fachadas expuestas se seleccionan aquellas que estén por encima de los objetivos de calidad. En la imagen se observan las fachadas de los edificios residenciales que cumplen $L_{noche} > a\ 55\ dBA$.

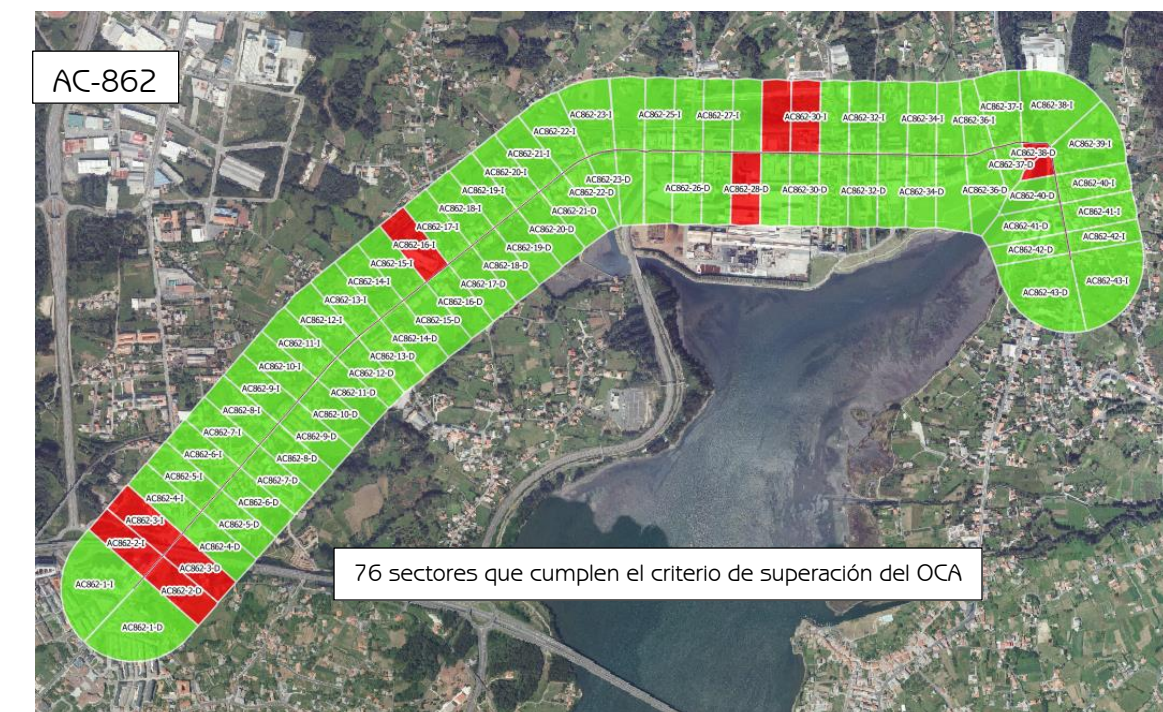
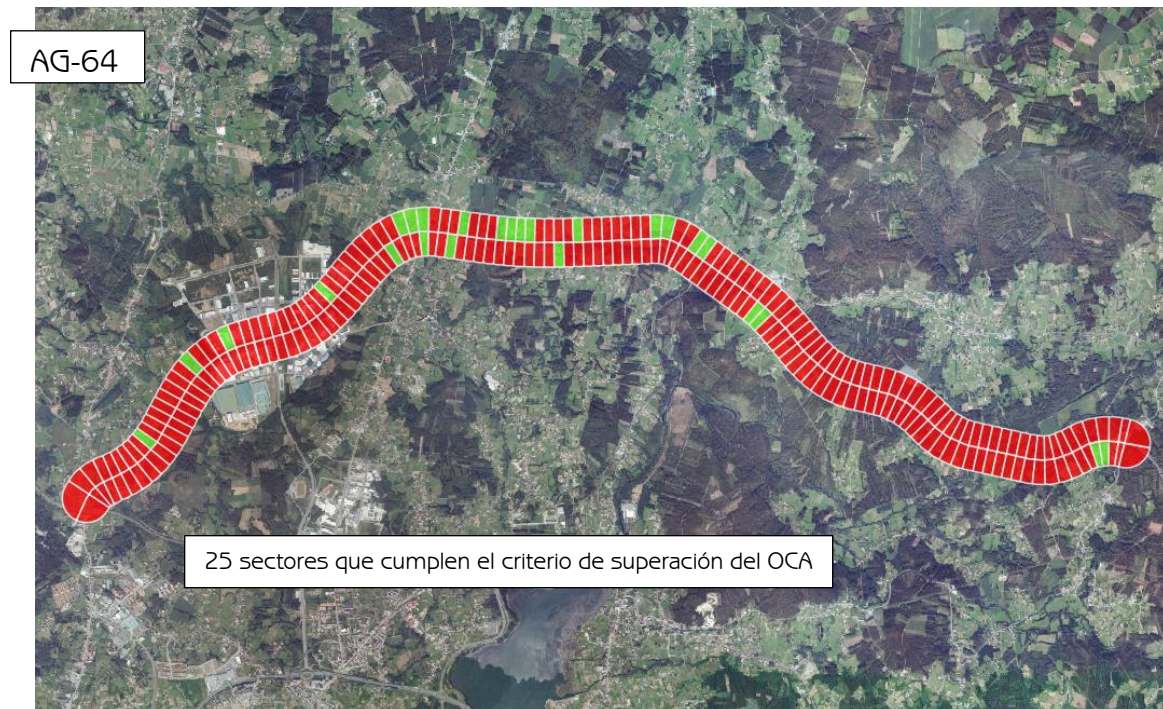


CÁLCULO DE LOS POSIBLES ESCENARIOS Y CANDIDATOS A PUNTOS DE CONFLICTO

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. Por ejemplo para las carreteras AG-64 y AC-862:

- **Escenario 1:** Sectores que superen el objetivo de calidad acústica ($L_{\text{día}} > 65\text{dBA}$, $L_{\text{tarde}} > 65\text{dBA}$ y $L_{\text{noche}} > 55\text{dBA}$).

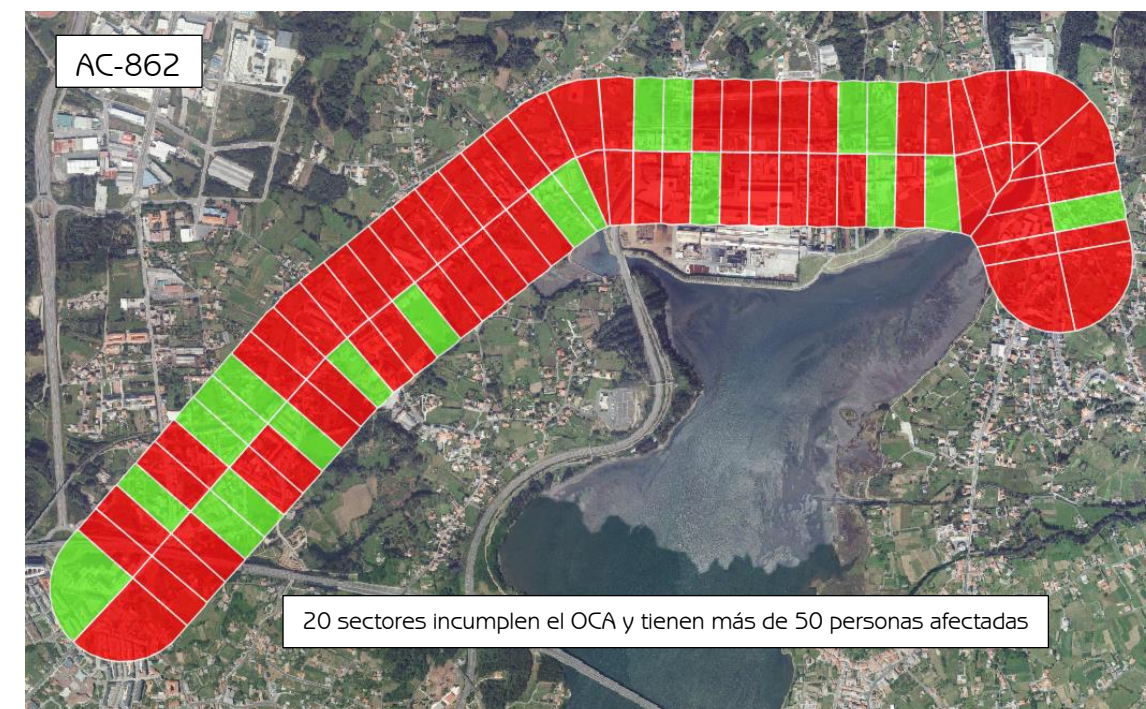
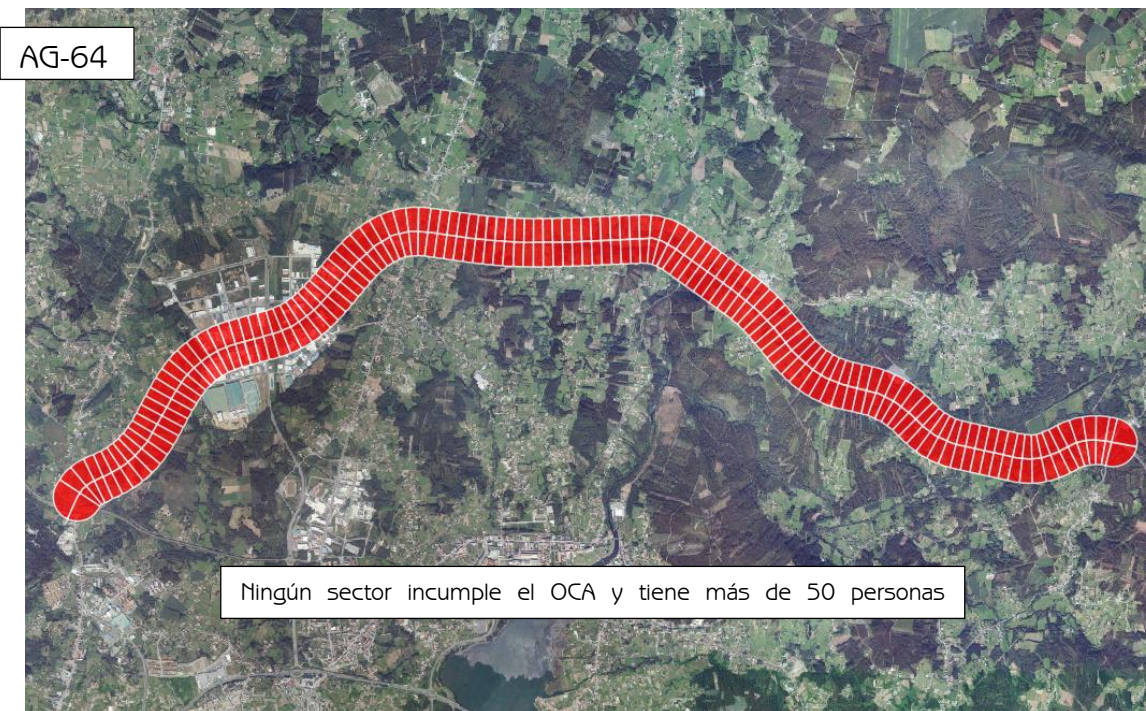
A continuación se muestran en verde los sectores de la AG-64 y AC-862 que cumplen el criterio establecido (superación del objetivo de calidad) y en rojo los que no (no superación del objetivo de calidad):



- **Escenario 2:** Sectores que superen el objetivo de calidad acústica ($L_{\text{día}} > 65\text{dBA}$, $L_{\text{tarde}} > 65\text{dBA}$ y $L_{\text{noche}} > 55\text{dBA}$) y que tengan más de 50 personas afectadas.

A continuación se muestran en verde los sectores de la AG-64 y AC-862 que cumplen el criterio establecido (superación del objetivo de calidad y más de 50 personas afectadas) y

en rojo los que no (no superación del objetivo de calidad y menos de 50 personas afectadas):



CÁLCULO DE LOS INDICADORES ICRA, ILGR Y B8

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 ICRA** cuya formulación es:

$$ICRA(día) = \sum_{f=1}^N P_{obf} \cdot 10^{0,05[L_{d,f} - (65 + Fuente + E_{di,f} + Penaliz)]}$$

$$ICRA(noche) = \sum_{f=1}^N P_{obf} \cdot 10^{0,084[L_{n,f} - (55 + Fuente + E_{di,f} + Penaliz)]}$$

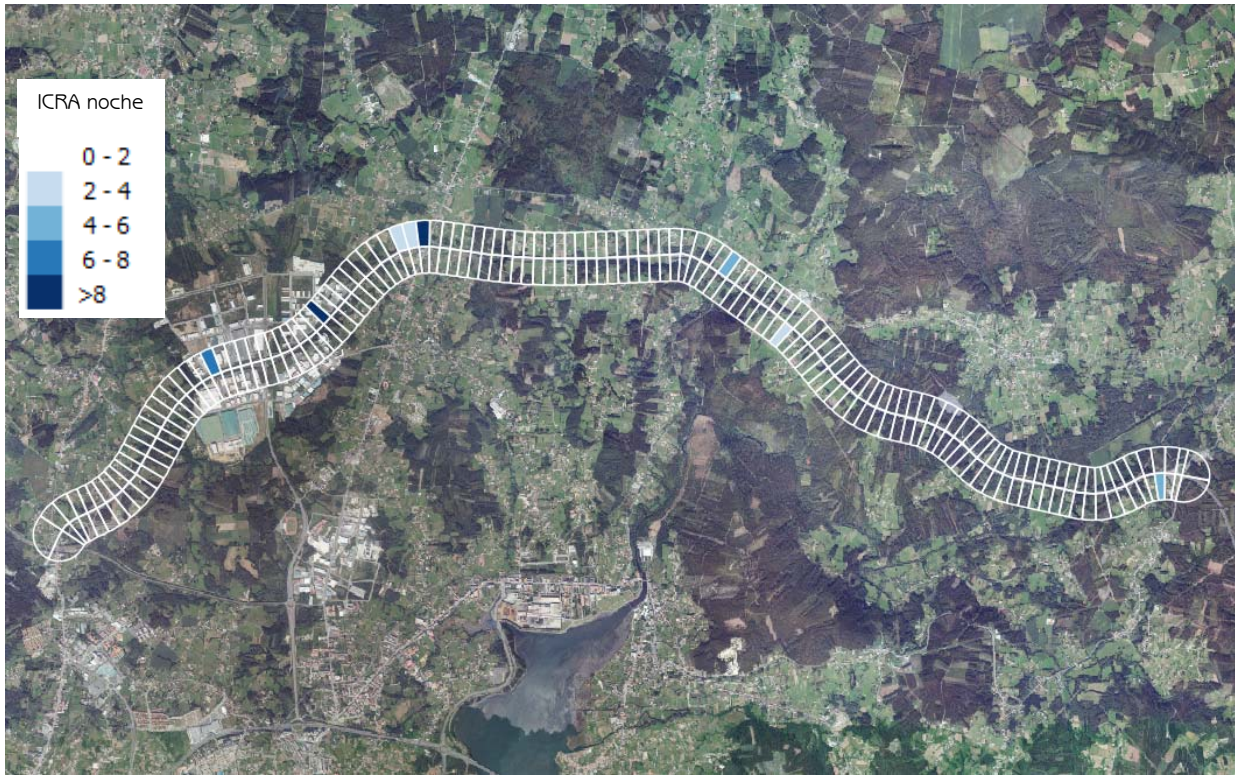
En donde,

ICRA (día/noche)	Sistema de Valoración del Ruido Ambiental (día/noche)
f	Fachadas expuestas número 1 hasta N
Pob _f	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
E _{di,f}	Corrección asociada al edificio que tiene la fachada "f"
Penaliz	Penalización asociada a las características del ruido

Además de este indicador propuesto, también se ha calculado **el indicador denominado B8**, propuesto por la Directiva Europea, siendo uno de los diez indicadores comunes europeos de sostenibilidad, mediante el cual se refleja la población sometida a niveles de ruido superiores a 55 dBA para el indicador L_{noche} y a 65 dBA para indicador L_{den}. Se calcula a 4 m. de altura sobre el terreno y asocia toda la población de los edificios a esa altura.

Así para cada carretera podemos obtener la priorización de los candidatos a partir de los indicadores.

Para la AG-64 los sectores prioritarios serían:



Para la AC-862 los sectores prioritarios serían:



Aplicado este procedimiento a todos los Mapas Estratégicos de Ruidos y estableciendo diferentes escenarios, a los que se ha aplicado un proceso de priorización mediante los indicadores definido, se ha podido consolidar 50 puntos de conflicto en los que dan unos condicionantes que cumplen con los aspectos de gravedad en el ruido y de extensión de la afección a un número grande de ciudadanos definidos en la normativa. En el siguiente cuadro se presentan estos puntos:

Nº PC	Carretera	Km anallizados	Docentes / sanitarios afectados	ID TRAMO
PC-1	AC - 115	2,33	No	2+800-2+900
PC-2	AC - 162	4,39	No	0 - 0+400
PC-3	AC - 183	1,17	No	0+100-0+500
PC-4	AC - 211	3,51	No	0+000 – 0+500
PC-5			C.P. Ría Do Burgo	1+100 – 2+100
PC-6			Colegio a Ponte Pasaxe	2+400 – 3+200
PC-7	AC - 215	0,8	No	0+000-0+500
PC-8	AC –305	7,28	No	32+600 -33+200
PC-9			No	35+300 -34+200
PC-10			IES Nº1 CEIP Deán Grande	38+400 -39+600
PC-11	AC - 415	5,07	No	0+000 – 0+100
PC-12	AC - 543	1,24	No	6+500 – 7+280
PC-13	AC - 544	8	IES Ames	0+000 - 0+400
PC-14			CEIP A Maia	1+000 -1+200
PC-15	AC – 550	4,62	No	70+200 -70+300
PC-16				70+800 -70+900
PC-17				71+600 -71+900
PC-18				72+300 -72+400
PC-19	AC -552	0,1	No	4+200 – 4+300
PC-21	AC -552	0,2	No	7+200 – 7+300

Nº PC	Carretera	Km analizados	Docentes / sanitarios afectados	ID TRAMO
PC-22	AC -552	0,2	No	9+200 – 9+600
PC-20	AC -552	0,1	No	4+300 – 4+400
PC-23				10+500-10+600
PC-24	AC – 552	10,43	No	90+700 - fin
PC-25	AC - 566	4,67	IES As Tellerias	1+000 – 1+200
PC-26	AC - 862	3,89	No	3+300 – 4+000
PC-27				4+500 – 4+600
PC-28				5+700 – 5+800
PC-29				6+300 – 6+400
PC-30				7+100 – 7+200
PC-31	AC - 862	3,41	No	0+100 – 1+000
PC-32	LU - 530	3,37	No	0 – 0+200
PC-33	LU - 539	0,99	No	0+900 – fin
PC-34	LU - 662	1,1	CPR ferroviario	0+000 - 1+100
			Escuela Oficial de Idiomas	
PC-35	LU - 664	1,54	Escola Municipal de Música	0+200
			CEIP de Monforte de Lemos	
PC-36			Hospital Comarcal de Monforte	1+000
PC-37	OU - 536	8,04	IES As Lagoas	0 - 0+700
			Facultad de ciencias campus Ourense	
PC-38	OU - 540	14,91	0	0 – 1+000
PC-39	PO - 308	0,84	No	8+400 – 8+600
PC-40	PO - 323	4,28	IES Teis	3+700 -3+800
PC-41	PO - 330	6,74	CPR Barreiro	0+100 -0+200
PC-42				3+100 -3+200

Nº PC	Carretera	Km analizados	Docentes / sanitarios afectados	ID TRAMO
PC-43	PO - 340	4,71	IES Escolas Proyal	18+700 -18+900
PC-44	PO - 403	2,73	CEIP Fermín Bouza Brey	10+300 –11+000
			CPR Santiago Apóstol	
PC-45	PO - 548	11,29	No	18+300 -18+400
PC-46	PO - 550	10,97	Antonio Magariños Pastoriza	0+900 -1+000
PC-47			CPR Salesianos A Mercé CEP	4+400 -4+600
PC-48			No	9+400 – 9+500
PC-49	PO – 552	4,76	No	14+800 – 14+900
PC-50	PO - 841	10,09	CEIP Figueiroa	20+600 -20+800

Mediante trabajo de campo se ha realizado una comprobación sobre el terreno de las condiciones que han determinado la afección a la población y la concreción de los determinantes que definen el escenario urgente. En base a este estudio se han desestimado una serie de puntos de conflicto, por diversos motivos, concretamente 11:

Nº PC	Carretera	Km analizados	ID TRAMO	MOTIVO
PC-3	AC - 183	1,17	0+100-0+500	Tramo de carretera transferido al Concello
PC-5	AC-211		1+100 – 2+100	Tramo de carretera transferido al Concello
PC-6			2+400 – 3+200	Tramo de carretera transferido al Concello
PC-7	AC - 215	0,8	0+000-0+500	Tramo de carretera transferido al Concello
PC-19	AC-552	0,1	4+200 – 4+300	Hay un proyecto ejecutado con modificación de trazado respecto al utilizado para el Mapa de Ruidos
PC-20			4+300 – 4+400	Hay un proyecto ejecutado con modificación de trazado respecto al utilizado para el Mapa de Ruidos
PC-31	AC - 862	0,9	0+100 – 1+000	Tramo de carretera transferido al Concello
PC-37	OU - 536	8,04	0 - 0+700	Existe proyecto redactado pendiente de ejecutar que cambia las condiciones del punto
PC-39	PO - 308	0,84	8+400 – 8+600	Es un TCA con un proyecto redactado para ejecutar
PC-43	PO - 340	4,71	18+700 -18+900	Existe proyecto redactado pendiente de ejecutar que cambia las condiciones del punto

Nº PC	Carretera	Km analizados	ID TRAMO	MOTIVO
PC-48	PO-550		9+400 – 9+500	Se ha ejecutado una obra desde que se hizo el mapa de ruido cambiando las condiciones del tráfico

Quedando finalmente 39 puntos de conflicto:

Nº PC	Carretera	Docentes / sanitarios afectados	ID TRAMO
PC-1	AC - 115	No	2+800-2+900
PC-2	AC - 162	No	0 - 0+400
PC-4	AC - 211	C.P. Ría Do Burgo	0+000 - 0+500
PC-8	AC - 305	No	32+600 -33+200
PC-9		NO	35+300 -34+200
PC-10		IES Nº1 CEIP Deán Grande	38+400 -39+600
PC-11	AC - 415	No	0+000 – 0+100
PC-12	AC - 543	No	6+500 – 7+280
PC-13	AC - 544	CEIP A Maia	0+000 - 0+400
PC-14		IES Ames	1+000 -1+200
PC-15	AC - 550	No	70+200 -70+300
PC-16			70+800 -70+900
PC-17			71+600 -71+900
PC-18			72+300 -72+400
PC-21	AC - 552	No	7+200 – 7+300
PC-22			9+200 – 9+600
PC-23			10+500-10+600
PC-24	AC - 552	No	90+700 - fin
PC-25	AC - 566	IES As Tellerías	1+000 – 1+200
PC-26	AC - 862	No	3+300 – 4+000
PC-27			4+500 – 4+600
PC-28			5+700 – 5+800
PC-29			6+300 – 6+400
PC-30			7+100 – 7+200
PC-32	LU - 530	No	0 – 0+200
PC-33	LU - 539	No	0+900 – fin

Nº PC	Carretera	Docentes / sanitarios afectados	ID TRAMO
PC-34	LU - 662	CPR ferroviario Escuela Oficial de Idiomas	0+000 - 1+100
PC-35	LU - 664	Escola Municipal de Música	0+200
PC-36		CEIP de Monforte de Lemos	
PC-38	OU - 540	0	0 – 1+000
PC-40	PO - 323	IES Tels	3+700 -3+800
PC-41	PO - 330	CPR Barreiro	0+100 -0+200
PC-42			3+100 -3+200
PC-44	PO - 403	CEIP Fermín Bouza Brey	10+300 –11+000
PC-45		CPR Santiago Apóstol	
PC-46	PO - 550	CPR Salesianos A Mercé	0+900 -1+000
PC-47		CEP Antonio Magariños Pastoriza	4+400 -4+600
PC-49	PO - 552	No	14+800 – 14+900
PC-50	PO - 841	CEIP Flgueiroa	20+600 -20+800

Se ha realizado un estudio detallado de cada punto de conflicto identificado, el cual consta de dos partes perfectamente diferenciadas, una realizada en oficina y otra en campo, visitando cada punto de conflicto.

El trabajo de oficina comprende las siguientes tareas:

- Revisión y comparación del Sistema de Información Geográfico con el sistema acústico
- Revisiones cartográficas:
 - Análisis espacial a partir de la ortofoto (PNOA) más reciente
- Revisión población afectada
- Revisión de usos asignado a edificios
- Revisión de niveles acústicos asignados a edificios

- Revisión modelo acústico:
 - Caracterización fuente
 - Caracterización propagación
 - Caracterización parámetros ambientales
 - Tipo Pavimento utilizado
 - Existencia de caballones y obstáculos omitidos del modelo
- Actuaciones, contra el ruido, realizadas, en ejecución o previstas.

Con respecto al estudio de campo, se abarcan los siguientes temas:

- Reportaje fotográfico
- Identificación de fuentes de ruido
- Verificación de condiciones geométricas fundamentales
- Caracterización del entorno
- Caracterización de la fuente:
- Determinación condiciones de propagación.

En el anexo II se adjuntan las memorias de estos estudios realizados sobre los puntos de conflictos definitivos

10.- MEDIDAS QUE YA SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO Y PROYECTOS EN PREPARACIÓN

10.1.- ELABORACIÓN DE LOS MER 1ª FASE

En junio del 2007 fueron publicados los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes viarios (> 6.000.000 vehículos/año) de la Xunta de Galicia para dar cumplimiento a la directiva 2002/49/CE.

Se elaboraron 20 Unidades de Mapa Estratégico (UME) correspondientes a un total de 16 carreteras que a continuación se enumeran:

UME	TRAMO	UME	TRAMO
AG-55	Enlace AC-522 con enlace A.6 (PK. 2,83 a PK. 8,71)	AC-862	Ferrol - Narón (PK. 0,000 a PK. 3,41)
AC-173	Perillo – Santa Cruz	PO-308	Tramos Pontevedra (PO-531) - Poio (PO-309), Poio (PO-535) - Samieira (PO-303)
AC-211	San Pedro de Nós – a Pasaxe	PO-325	Tramo Vigo - Canido
AC-415	A Coruña (Ronda de Outeiro – Pastoriza)	PO-510	Tramo Atios (N-550) a PO-407 (PK. 0,000 2,800)
AC-543	PK. 0,000 a PK. 6,040 Y PK. 6,040 a PK. 7,280	PO-530	Conexión del nudo con la Via Rapida de Vilagarcía con el cruce de PO-549 en Cardalda
AC-552	PK. 0,000 a PK. 10,820 PK. 16,350 a PK. 18,540	PO-531	Pontevedra (Ponte da Barca) a San Caetano (PO-225), PK. 0,00 a PK. 11,11
AC-566	Entre Narón (AC-862, PK. 0,000) hasta enlace AG-84 (PK. 4,670)	PO-549	Tramo Vila García de Arousa PO-301 a PO-529 (PK. 0,000 a PK. 2,880)
AC-841	PK. 0,000 a PK. 4,600	PO-552	Tramo Nigrán (PO-332) a A Ramallosa (AG-57N) (PK. 9,440 a PK. 10,810)

En la elaboración de estos MER se obtuvieron:

1. Los **mapas de niveles sonoros** para los índices L_d , L_e , L_n , L_{den}

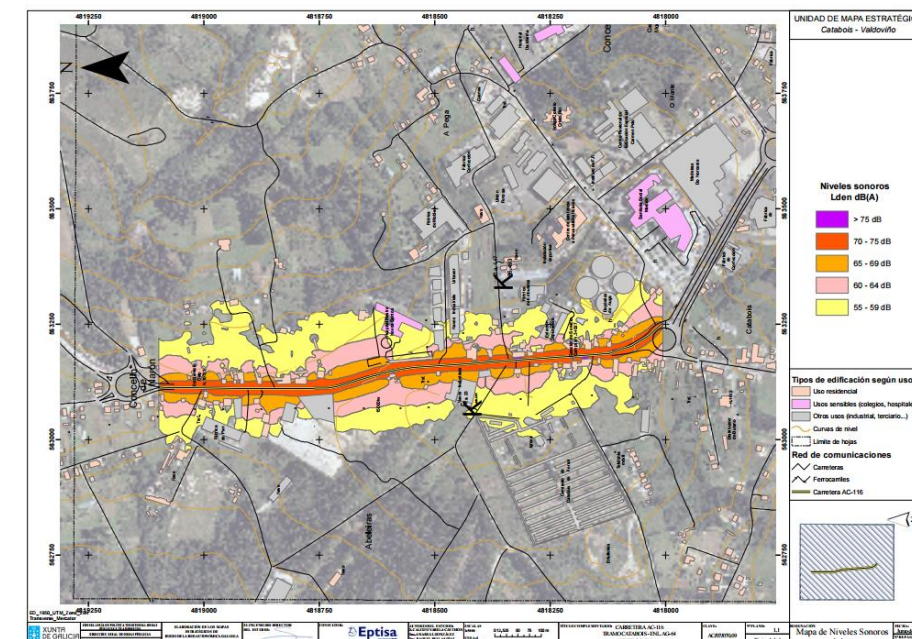


Fig. 7. Ejemplo de mapa de niveles de ruido para el indicador L_{den} de la carretera AC-116 Fase 1.

2. Los mapas de afección para el indicador L_{den}

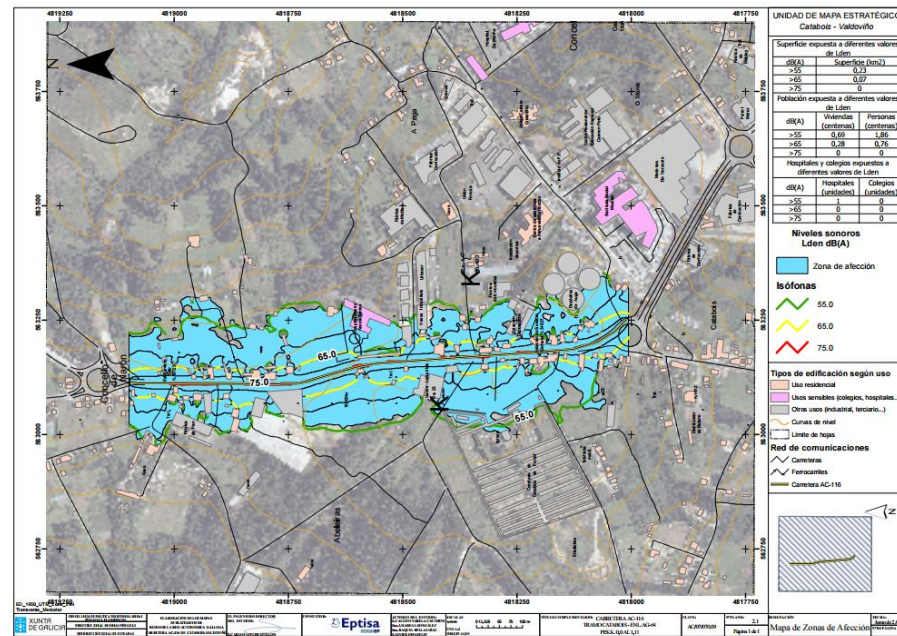


Fig. 8. Ejemplo de mapa de afección de la carretera AC-116 Fase 1.

3. Superficie afectada:

SUPERFICIES		
NIVEL SONORO (dB)	SUPERFICIE (Ha)	SUPERFICIE (KM²)
> 55	161,84	1,62
> 65	43,14	0,43
> 75	12,84	0,13

4. Viviendas y población afectada:

NIVEL SONORO (dB)	VIVIENDAS (CENTENAS)	POBLACIÓN (CENTENAS)
> 55	5	18
> 65	2	4
> 75	1	1

5. Edificios docentes, sanitarios afectados:

NIVEL SONORO (dB)	HOSPITALES / SANITARIOS (CENTENAS)	COLEGIOS (CENTENAS)	OTROS (*)
> 55	1	3	1
> 65	0	2	0
> 75	0	2	0

6. Población afectada para cada indicador en diferentes rangos de niveles:

L_{den}	
NIVEL SONORO (dB)	POBLACIÓN (CENTENAS)
55-59	13
60-64	17
65-69	5
70-74	5
> 75	13

$L_{día}$	
NIVEL SONORO (dB)	POBLACIÓN (CENTENAS)
55-59	15
60-64	15
65-69	3
70-74	9
> 75	7

L_{tarde}	
NIVEL SONORO (dB)	POBLACIÓN (CENTENAS)
55-59	15
60-64	7
65-69	5
70-74	11
> 75	4

L_{noche}	
NIVEL SONORO (dB)	POBLACIÓN (CENTENAS)
50-54	18
55-59	4
60-64	6
65-69	12
> 70	2

10.2.- ELABORACIÓN PAR 2008 – 2012

Una vez realizados los MER en el año 2007 se procedió a realizar los correspondientes Planes de Acción (PAR) de cada una de las UME estudiadas en los Mapas Estratégicos de Ruido, cuyo objetivo fue definir un marco general para las actuaciones derivadas del mismo, donde se establezca una coordinación entre las medidas concretas aplicadas en cada zona de afección y por lo tanto de actuación que han sido definidas en los MER, que además de identificar las zonas de actuación sirven para establecer las prioridades al ser datos cuantitativos.

DETERMINACIÓN DE LOS PUNTOS DE CONFLICTO

Para la definición de estos puntos, que son en esencia aquellas zonas en las que se ubicarán las pantallas acústicas se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- Niveles de exposición. Se han excluido aquellas zonas en que los valores de exposición de L_{noche} no superan los 55 dB(A).

- Población afectada. Se han incluido aquellas zonas que cuentan con un mínimo de 300 personas afectadas. No obstante, también se han tenido en cuenta zonas con menor población afectada debido a singularidades como edificios docentes, hospitales o su carácter de núcleo urbano.
- Viabilidad técnica. Posibilidad real de construcción del apantallamiento.
- En función de la gravedad del impacto y la efectividad de la actuación se priorizan en A y B.

MEDIDAS QUE RECOGE EL PAR

1. Actuaciones sobre las vías: mejora de la seguridad vial, refuerzo y/o renovación del firme, reordenación de la travesía, modificaciones y nuevas instalaciones semafóricas, construcción de glorietas, mejora de intersecciones, cunetas revestidas transitables, construcción de aceras, sendas peatonales, mejora de la adherencia y la peatonalización.
2. Medidas correctoras contra el ruido: pantallas acústicas y “actuaciones complejas” que se abordan a través de planes zonales específicos en aquellas zonas que se consideran no aptas para la instalación de las pantallas acústicas.
3. Actuaciones Complejas que se abordaran mediante Planes Zonales Específicos.

PROYECTOS – OBRAS REALIZADOS EN PC FASE I

Ctra.	Título	Fecha ejecución
AC-173	Reparación de firme en la AC-173 PK 0+000 a 4+750 (AC/13/133.02)	2014-2015
	Refuerzo de firme localizado en la AC-173 PK 0+000 a 7+000. (AC/15/068.02)	2016-2017
AC-211	Mejora de la seguridad vial en la AC-211 San Pedro (N-VI) – A Pasaxe (N-VI). Tramo O Burgo - A Pasaxe. (AC/06/035.06)	2007-2009
	Reordenación de la travesía de A Costa da Tapia, AC-211. PK 0+000 a 0+580. (AC/06/241.06)	2007-2008

Ctra.	Título	Fecha ejecución
	Modificaciones y nuevas instalaciones semafóricas en la AC-211 San Pedro (N-VI) – A Pasaxe (N-VI), tramo: O Burgo – A Pasaxe. (AC/07/232.06)	2008-2009
	Mejora de la seguridad vial en el puente del Burgo (AC-211) (AC/13/051.06)	2014-2015
	Refuerzo de firme localizado en la AC-211 PK 0+000 a 0+700. (AC/15/068.02)	2016-2017
AC-415	Mejora de la seguridad vial en la AC-415 Coruña – Sabón (AC-552), tramo travesía de Meicende y Pastoriza. PK 1+600 al 5+100 (AC/06/016.06)	2010-2011
AC-543	Senda peonil, estrada AC-543, Santiago - Noia, PQ 0+000 ao 2+000 (AC/13/088.06)	2016-2017
	Itinerario peonil e ciclista na AC-543. Treito: Barcia - Roxos. P.Q. 1+800 - 4+150. (AC/16/089.06)	Prevista su licitación en 2018
AC-552	Rehabilitación de firmes en la AC-552 entre los PK 0+675 - 1+400 (A Coruña) (AC/16/156.02)	2016
	Acceso peatonal a paradas de bus e instalación semaforica en la AC-552 (P.K. 4+600). Arteixo (AC/16/201.06)	2016
AC-566	Mejora de la seguridad vial en la AC-566 Narón (AC-862) - Campo do Hospital (AC-862) PK 1+150 al 2+570. (AC/06/212.06)	2009-2011
	Construcción de glorieta para MSV en la AC-566, pk 1+670, Concello de Narón (AC/10/006.06)	2010-2011
AC-841	Mejora de la seguridad vial en la AC-841, tramo: Os Tilos-A Ramallosa, pk 1+400 al 8+060 (AC/06/138.06)	2007-2009
	Mejora de la seguridad vial en la AC-841, tramo: Castiñeiriño-Os Tilos, pk 0+000 al 1+400 (AC/06/152.06)	2010-2011
	Refuerzo de firme localizado en la carretera AC-841 PK 0+000 a 11+710 (AC/16/238.02)	Licitada en nov 2017
AC-862	MSV mediante la reurbanización de la AC-862 entre os pk 0+000 ó 1+580. Conv CPTOPT-Conc. de Ferrol 3-9-2008 (AC/07/192.06)	2009-2012
	Renovación do firme na AC-862, treito concello de Narón (AC/08/180.02)	2009-2010
PO-308	Mejora de la seguridad vial en la PO-308 Pontevedra (PO-531) - A Lanzada (VG-4.1), tramo pk 4+200 al 7+600 (PO/06/050.06)	2008-2009
	Refuerzo de firme localizado en la carretera PO-308 (PO/16/194.02)	2017
PO-325	Proyecto de seguridad vial en la PO-325. Tramo Vigo: 0+000 al 8+650 (PO/07/045.06.1)	2009-2013

Ctra.	Título	Fecha ejecución
	Refuerzo del firme localizado en la PO-325. PK 0+000 al 1+600 (PO/14/087.02)	2015-2016
	Itinerario peonil e ciclista na PO-325, Navia p.q. 0+000-1+700 (PO/16/056.06)	Licitada en ago 2017
PO-510	Refuerzo de firme en la PO 409. Salvaterra (PO-403)-A Rañada (PO-510) pk 0+000 al pk 1+760. Plan de Choque 2009 (RC/PO/09.06)	2009
	Reparación en capa de rodadura en la PO-510 PK 0+000 a 15+700 (PO/11/086.02)	2012-2013
PO-530	Refuerzo de firme localizado en la PO-530. PK 0+000 al 2+500 (PO/15/083.02)	2016
	Enlace de Curro en la carretera PO-531 (PO/06/090.03)	2009-2012
	Enlace en Curro de las autovías a Sanxenxo y Vilagarcía de Arousa, de la autopista AP-9 y la carretera PO-531 (PO/02/199.01.2)	2009-2012
	Remodelacion de la interseccion en Curro (Barro) de la PO-531 actual y la antigua (Pontevedra) (PO/06/090.03.1)	2012
	Reparación de firme localizado en la carretera PO-531 (PO/13/139.02)	2014
PO-531	Refuerzo de firme localizado en la PO-531. PK 0+000 al 18+760 (PO/15/083.02)	2016
	Mejora de la seguridad vial del acceso del Polígono de Sequeiros en el pk 8+250 de la carretera PO-531, Concello de Barro (PO/16/002.06)	2017
	Refuerzo de firme localizado en la carretera PO-531. (PO/16/194.02)	2017
	Refuerzo de firme localizado en la carretera PO-549 PK 2+000 al 9+800 (PO/16/193.02)	2017
PO-552	Mejora de la seguridad vial de la PO-552, Avenida da Florida. Convenio CPTOPT-Concello de Vigo 31/03/2008 (PO/07/013.06)	2008-2010
	Construcción de senda peonil, carretera PO-552, Vigo - A Ramallosa, P.K. 8+160 al 8+870 (Nigrán) (PO/13/003.06)	2014-2015
	Refuerzo del firme localizado en la PO-552 PK 0+000 al 9+000 (PO/14/087.02)	2015-2016

auténticas alternativas de los mismos, dentro de esta categoría se incluyen las siguientes actuaciones:

- La AG-58 (Penelas (AG-59) - Cacheiras (AC-841)) junto con la AG-59 (Santiago de Compostela (AP-53)- Pontevea (AC-841)) finalizadas en el año 2008, se pueden considerar una alternativa a la AC-841 en el tramo identificado (PK 0+000 al 4+600).
- La AG-56 (A Rocha (SC-20) - Brión (AC-543)) finalizada en el año 2008, se puede considerar una alternativa a la AC-543 en el tramo identificado (PK 0+000 a 7+280).
- El desdoblamiento de la VG-4.1 en autovía (AG-41 Curro (AP-9) - Sanxenxo (VG-4.1)) finalizado en el año 2008 si puede influir en los tramos identificados de la PO-549 y PO-308.

Existe otro factor a considerar, relativo a la transferencia de los concellos de tramos de carreteras:

- AC-862 Transferencia de titularidad del tramo 0+000 al 1+580 al Municipio de Ferrol en enero de 2014
- AC-543 Transferencia de titularidad del tramo 0+000 al 0+500 al Municipio de Santiago de Compostela en junio de 2010
- AC-415 Transferencia de titularidad del tramo 2+420 al 7+680 al Municipio de Arteixo en enero de 2015
- AC-211 Transferencia de titularidad del tramo 0+680 al 3+350 al Municipio de Culleredo en abril de 2016
- AC-173 Transferencia de titularidad del tramo 0+000 al 4+460 al Municipio de Oleiros en octubre de 2017

10.3.- ELABORACIÓN DE LOS MER 2ª FASE

Por otra parte, se incluye en este apartado las actuaciones ajenas a los tramos objetivo de las carreteras estudiadas pero que inciden directamente sobre los mismos al ser en la práctica

En julio del 2014 la Axencia Galega de Infraestructuras de la Xunta de Galicia ha realizado los MER correspondientes a la 2ª Fase (ejes viarios con más de 3.000.000 de vehículos al año). Los resultados obtenidos se exponen en el apartado 7 de este documento.

11.- ACTUACIONES PREVISTAS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES PARA LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS

Las mejoras en materia de contaminación acústica se consiguen mediante la disminución de los niveles acústicos existentes, pudiendo actuar sobre tres elementos principales:

- Emisor
- Medio Transmisión
- Receptor

Con respecto al **emisor**, se ha comprobado en el área de estudio, que la fuente sonora que genera mayor contaminación acústica es el tráfico viario, por lo que la mayor parte de las actuaciones contra el ruido que se propongan deberán enfocarse sobre este emisor.

En cuanto al **medio transmisor**, las principales actuaciones contra la contaminación acústica que se pueden considerar en la actuación sobre este medio, 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 contra la contaminación acústica se basan en el aumento de aislamiento frente al ruido mediante recubrimientos de fachadas, dobles ventanas, dobles acristalamientos, etc.

Para la definición de medidas correctoras y preventivas de lucha contra el ruido sobre los puntos de conflicto presentados, hemos recurrido a los estudios realizados por los proyectos europeos SILENCE y SMILE, de lucha contra la contaminación acústica, en los que se definen recomendaciones de actuaciones con el ruido, especialmente en lo relativo al tráfico viario.



Figura 1 - Portadas de los documentos de los proyectos SILENCE y CIVITAS SMILE

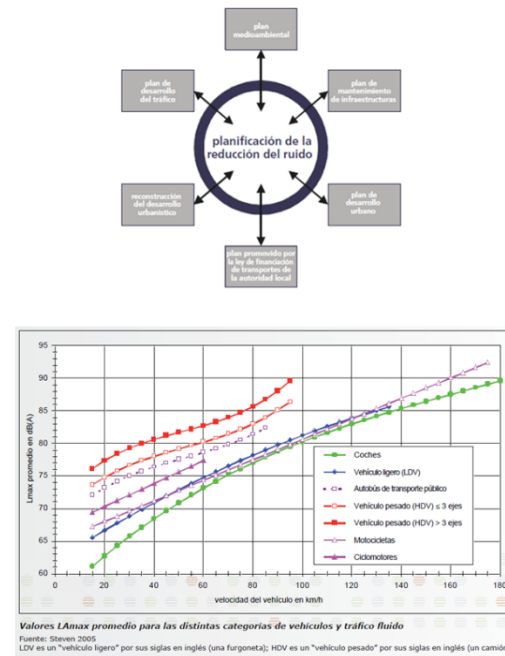
El Proyecto SILENCE, un proyecto de investigación integrado, cofinanciado durante 3 años por el Sexto Programa Marco de la Comisión Europea cofundado por la Comisión Europea, proporciona metodologías y tecnologías relevantes y de primera clase para el control eficaz del ruido generado por el tráfico viario y ferroviario, así como estrategias innovadoras para los planes de acción contra el ruido del transporte urbano y herramientas prácticas para su aplicación.

Por otro lado, el proyecto CIVITAS SMILE cuenta como objetivo poner fin a la actual tendencia de un mayor uso del coche, promoviendo alternativas sostenibles y estimulando la distribución eficiente y limpia de las mercancías en las ciudades. En esta línea, como parte del proyecto, se elaboró el documento "Directrices para la reducción del ruido causado por el tráfico rodado" en el que se determinan actividades innovadoras dirigidas a reducir el ruido provocado por el tráfico viario, estableciendo principios prácticos con el fin de analizar el potencial real de medidas para la reducción del ruido, en áreas bajo responsabilidad de las autoridades locales.

En estos proyectos se han estudiado propuestas contra el ruido, especialmente en lo relativo al ruido del tráfico viario, y se han cuantificado sus efectos. En la Figura 2 se muestran algunas de las capturas de los estudios realizados en estos proyectos.

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)

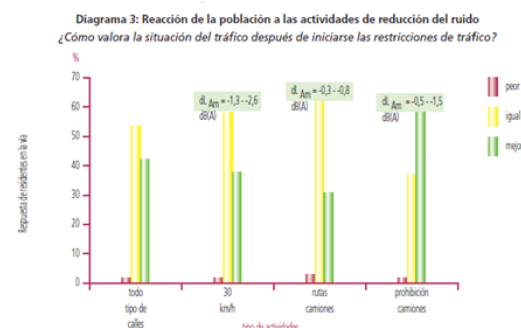
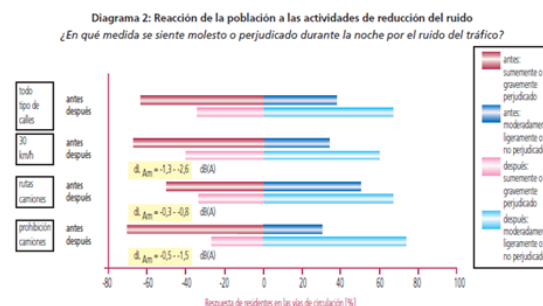


Figura 2 - Estudio y cuantificación de las propuestas de actuación contra el ruido en los proyectos mencionados

Estas medidas pueden ser de tres tipos:

- **Medidas paliativas (o correctivas)** que subsanen en lo posible la situación actual y sobre todo prioricen la urgencia en la intervención sobre las situaciones más conflictivas y los casos más preocupantes.

- **Actuaciones preventivas** enfocadas a impedir que el crecimiento del viario no tenga en cuenta la contaminación sonora como una variable más en los proyectos de nuevas áreas residenciales y nueva infraestructura.
- **Medidas de control** de la situación tendentes a la consolidación y conservación de los logros alcanzados mediante mecanismos de monitorización y control.

Las actuaciones que se proponen realizar dentro del presente plan de acción son:

Actuaciones Correctivas:

- Se propone ejecutar las actuaciones definidas en las memorias de los estudios realizados sobre los **puntos de conflicto residenciales** que se adjuntan en el ANEXO II.
- Se propone ejecutar las actuaciones definidas en las memorias de los estudios realizados sobre los **puntos de conflicto docentes/sanitarios** que se adjuntan en el ANEXO II.

Actuaciones Preventivas:

- Priorizar el uso de pavimentos fonoabsorbentes en las nuevas obras que se ejecuten en la red de carreteras provincial sobre territorio de uso residencial.
- Incorporar la variable acústica a los distintos programas de conservación, seguridad vial, señalización, etc...

Medidas de Control:

- Análisis de quejas y sugerencias en materia de contaminación acústica.

Determinadas las actuaciones propuestas se ha realizado un análisis multicriterio para evaluar mediante indicadores y pesos, los resultados de las acciones propuestas que sean difícilmente cuantificables. El objetivo de esta evaluación es sintetizar la información que permita seleccionar, de entre todas las actuaciones, las acciones más idóneas, teniendo en cuenta, de manera simultánea, las características más relevantes de cada acción y dando prioridad en las mismas. Entre los criterios de evaluación de este análisis multicriterio se encuentra el nivel de

prioridad/urgencia de la actuación, el nivel acústico de la afección, la complejidad de implantación/construcción de la medida correctora, el impacto visual, la eficacia y la eficiencia.

La metodología a seguir se desarrolla en siete etapas:



El método elegido es el scoring (puntuación) obtenido por la implantación de las actuaciones sobre los puntos de conflicto, aplicando sobre los criterios, escalas y pesos determinados en las distintas fases del estudio, mediante la aplicación de la siguiente formula.

$$Scoring_M = \sum_{K=1}^7 W_K \cdot V_{K,M}$$

En donde,

$Scoring_M$ es la Puntuación obtenida por el punto de conflicto M

W_K es el peso que el criterio K adquiere en la decisión (función de valor)

$V_{K,M}$ Es un número que va desde 0 hasta 10 que depende de la escala de medida en relación al criterio K, evaluado para el punto M. (escala de evaluación)

A mayor valor obtenido mayor prioridad en la ejecución de la medida

12.- ESTRATEGIA A CORTO Y LARGO PLAZO

El Plan de Acción en materia de Contaminación Acústica de la red viaria de la Xunta de Galicia fija los siguientes objetivos a corto y largo plazo, con un horizonte de 2 y 5 años respectivamente:

Objetivo a corto plazo (2 años)

- Actuaciones Correctivas:
 - Redactar los proyectos de construcción de las actuaciones correctivas definidas en el primer año
 - Ejecutar el 50 % de las actuaciones propuestas para las actuaciones Correctivas en el segundo año
- Actuaciones Preventivas:
 - Emplear pavimentos fonoabsorbentes en refuerzos de firmes programados en zonas con población cercana a la carretera.
 - Incorporar la variable acústica a los distintos programas de conservación, seguridad vial, señalización, etc...
- Medidas de Control:
 - Análisis de quejas y sugerencias en materia de contaminación acústica.

Objetivo a largo plazo (5 años)

- Actuaciones Correctivas:
 - Ejecutar el resto de las actuaciones correctivas definidas en el plan de acción, en el tercer año.
- Actuaciones Preventivas:
 - Incorporar soluciones frente al ruido en los nuevos proyectos de carretera y en modificaciones significativas de tramos existentes.
 - Identificar los espacios naturales que requieren una especial protección contra la contaminación acústica que estén cercanos a las carreteras de la Xunta.
- Medidas de Control:
 - Revisar mediante estudios acústicos la efectividad de la implantación de las medidas correctoras.

13.- INFORMACIÓN ECONÓMICA

En el presente Plan de Acción contra el Ruido se han propuesto medidas de actuación concretas en los puntos de conflicto de tipología residencial y docente/sanitario de mayor urgencia de actuación conforme a criterios de nivel sonoro de exposición y población afectada por el ruido.

Para cada una de las medidas propuestas se ha realizado una estimación acerca del coste asociado, necesario para la reducción del nivel sonoro hasta cumplir los Objetivos de Calidad Acústica definidos en la normativa.

A continuación se detalla la inversión prevista para las actuaciones correctivas de los puntos de conflicto seleccionados:

Nº PC	Carretera	Km analizados	ID TRAMO	INVERSION
PC-1	AC - 115	2,33	2+800-2+900	77.826,60 €
PC-2	AC - 162	4,39	0 - 0+400	*
PC-4	AC-211	3,51	0+000 – 0+500	*
PC-8	AC -305	7,28	32+600 -33+200	157.309,08 €
PC-9			35+300 -34+200	283.653,10 €
PC-10			38+400 -39+600	309.319,32 €
PC-11	AC - 415	5,07	0+000 – 0+100	*
PC-12	AC - 543	1,24	6+500 - 7+280	168.569,09 €
PC-13	AC - 544	8	0+000 - 0+400	143.730,82 €
PC-14			1+000 -1+200	8.279,43 €
PC-15	AC – 550	4,62	70+200 -70+300	*
PC-16			70+800 -70+900	*
PC-17			71+600 -71+900	*
PC-18			72+300 -72+400	*
PC-21	AC -552	0,3	7+200 – 7+300	164.330,58 €
PC-22			9+200 – 9+600	193.407,37 €
PC-23			10+500-10+600	180.160,29 €

Nº PC	Carretera	Km analizados	ID TRAMO	INVERSION
PC-24	AC – 552	10,43	90+700 - fin	*
PC-25	AC - 566	4,67	1+000 – 1+200	8.279,43 €
PC-26	AC - 862	3,89	3+300 – 4+000	*
PC-27			4+500 – 4+600	*
PC-28			5+700 – 5+800	*
PC-29			6+300 – 6+400	*
PC-30			7+100 – 7+200	*
PC-32	LU - 530	3,37	0 – 0+200	*
PC-33	LU - 539	0,99	0+900 – fin	*
PC-34	LU - 662	1,10	0 - 1+100	*
PC-35	LU - 664	1,54	0+200	8.279,43 €
PC-36			1+000	34.773,59 €
PC-38	OU - 540	14,91	0 – 1+000	*
PC-40	PO - 323	4,28	3+700 -3+800	8.279,43 €
PC-41	PO - 330	6,74	0+100 -0+200	*
PC-42			3+100 -3+200	8.279,43 €
PC-44	PO - 403	2,73	10+300 –11+000	309.319,32 €
PC-45	PO - 548	11,29	18+300 -18+400	*
PC-46	PO - 550	10,97	0+900 -1+000	8.279,43 €
PC-47			4+400 -4+600	57.955,98 €
PC-49	PO – 552	4,76	14+800 – 14+900	*
PC-50	PO - 841	10,09	20+600 -20+800	8.279,43 €
TOTAL INVERSION				2.138.311,15 €

* Estos puntos de conflictos son tramos con características de travesía urbana en los que se propone analizar la viabilidad del cambio de titularidad. Se prevé una inversión para estos puntos de conflicto un total de 1.186.935,2 €, dicha inversión se ha calculado teniendo en cuenta la Orden Ministerial FOM/3426/2005, que prevé un coste medio de referencia para tramos urbanos

de carretera de una sola calzada de 204.644,00 €/km, resultando una inversión total estimada sobre los puntos de conflicto de **3.325.246,35 €**.

14.- DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN

En el presente Plan de Acción contra el ruido se ha definido un indicador de prioridad de las actuaciones, concretamente el Índice de Categorización del Ruido Ambiental (ICRA), dicho indicador puede ser definido 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 recalcado de dicho indicador.

15.- INFORME AMBIENTAL

El órgano ambiental ha emitido informe por medio de la resolución de 22 de junio de 2017, por la que se formula informe ambiental estratégico del Plan de Acción contra el Ruido. Dicho informe se estructura en antecedentes, consideraciones legales y técnicas. El órgano ambiental, a la vista de lo expuesto en el informe concluye que no cabe esperar que se produzcan efectos ambientales significativos derivados del desarrollo del Plan de Acción. Esto es debido básicamente a que las medidas a adoptar son en mayor medida de carácter organizativo o regulador (control de tráfico, renovación del parque automovilístico o regulación de las condiciones de la edificación en el planeamiento urbanístico). No obstante, con el objetivo de mejorar la integración de los aspectos ambientales, se establecen las siguientes determinaciones:

- Se adoptarán medidas para favorecer la integración paisajística de las actuaciones en el medio, atendiendo a las consideraciones señaladas por el Instituto de Estudios do Territorio.
- En la medida de lo posible, se evitará la implantación de pantallas transparentes, por su menor efectividad en la reducción del ruido y por generar procesos de reflexión múltiple del ruido y de la luz solar. Como sistemas de protección se dará preferencia a muros fonoabsorbentes, muros jardinera o a combinación de dichas soluciones que permitan una mejor integración

16.- EQUIPO TÉCNICO

Han participado en la elaboración del presente Plan De Acción:

Dirección del Estudio por parte de la Axencia Galega de Infraestructuras:

- D. Carlos Lefler Gullón, Ingeniero de Caminos Canales y Puertos,
- D. José Manuel Tobío Boquete, Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
- D^a. Tamara Subiela Gomez, Ingeniera Técnico de Obras Publicas
- D^a. Sonia Sanchez Carbajales, Ingeniera de Caminos Canales y Puertos

Autores del Estudio UTE NOEGA – SINCOSUR:

- D. Amaro Blanco Díaz, Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
- D. Fernando López Santos, Ingeniero Técnico Industrial e Ingeniero Acústico

Equipo Técnico UTE NOEGA – SINCOSUR:

- D. Pablo Barbeito Amigo, Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
- D^a. Isabel Giménez Anaya, Licenciada en Ciencias Ambientales y Master en Ingeniería Acústica

17.- CONCLUSIÓN

El presente documento se ha redactado conforme a las prescripciones establecidas en el pliego de condiciones técnicas, atendiendo a la Dirección del Estudio y cumpliendo en todo momento con la normativa vigente, alcanzándose los objetivos previstos inicialmente.

En Santiago de Compostela, a 2 de Enero de 2018

Los Autores del Estudio

Fdo.: Fernando López Santos
SINCOSUR, Ingeniería Sostenible, S.L.

Fdo.: Amaro Blanco Díaz
NOEGA INGENIEROS, S.L.

18.- ANEXO I: ALEGACIONES A LOS MER FASE II

Se han recibido alegaciones de los Concellos de Arteixo, Narón y Oleiros. A continuación se presentan y se exponen las respuestas que constan en la documentación facilitada por la AXI.

18.1.- ALEGACIÓN Nº 1

- **ALEGANTE:** Concello de Narón. Área de Obras y Urbanismo.

- **RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:**

Observaciones de carácter general:

Base cartográfica: A cartografía empregada non está actualizada e contén erros:

- Non se representan a vías estatais: FE-12, FE-11 e AP-9.
- Non se representa o trazado actual da vía férrea Ferrol - Xixón.
- A delimitación dos termos municipais de Ferrol e Narón é errónea.

Escala: A escala dos planos considerase insuficiente, (1/12.500), máxime tendo en conta que no apartado 7 dos documentos resumo de ambas estradas "Propuesta de límites de referencia para la evaluación", false referencia á zonificación acústica do territorio na área acústica que se establece, polo que deberían terse en contaos requisitos establecidos no capítulo 111 do RD. 1367/2007, (en concreto en canto a súa delimitación, no apartado 4 do seu artigo 5), segundo o cal, a súa definición gráfica deberá establecerse a unha escala mínima de 1/5000.

Discrepancias entre mapas: No apartado 8.5.2.- "Mapas de afección", de ámbolos dous documentos, establécese que tales mapas obteranse a partir dos mapas de niveles sonoros do indicador Lden. Neste senso cabe dicir que non coinciden as liñas isófonas que se representan nos mapas 2.4.1 coas correspondentes dos mapas de afección 3.1, nas dúas estradas.

Observaciones de carácter particular

Estrada AC-862:

No cadro do apartado 8.4 do documento resumo, así como no cadro do mapa de afección, (nº 3.1), aparecen reflectidos ata 7 centros docentes expostos, cando en realidade so existen 4 tal como se contempla no apartado 8.3.1, resultando que ademáis so se superan os 65 dBA de Lden no CEIP de Piñeiros.

Estrada AG-64:

Independentemente de que os subtramos do vial comprendidos entre a AC-116 e a AC- 566, definidos no apartado 5 do documento, en función do seu IMD estarían tora do ámbito do artigo 14.1.a) en relación co 3.g) ámbolos dous da Lei 37/2003, non chegando ao número mínimo establecido a partir do cal e preceptivo realizar o mapa de ruído, considerase tamén erróneo o establecemento como valores límite dos obxectivos de calidade acústica os correspondentes exclusivamente ao predominio do uso residencial, toda vez que alomenos un terzo da súa extensión transcorre polo polígono industrial de Río do Pozo onde o uso residencial e inexistente, non axustándose polo tanto ao establecido no artigo 5 do RD 1367/2007 así como aos criterios do seu anexo V.

- **RESPUESTA DE LA ALEGACIÓN:**

En lo referente a las observaciones de carácter general, a continuación se presentan las respuestas:

- **Base cartográfica:**

El documento emplea para el desarrollo del modelo acústico el Mapa Digital de Terreno (MDT) facilitado por la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas, con curvas a equidistancia 1 metro. A efectos de presentación cartográfica, se ha completado la información con la base cartográfica 1:5000 más actualizada disponible en formato digital por parte de dicha Consellería.

Si bien algunos de los viales referidos no están recogidos en todo su desarrollo, sino que solo en los tramos en los que figuran recogidos en el MDT, este hecho no supone ninguna modificación en los resultados del análisis realizado ni en el cumplimiento del objeto del estudio realizado. En la zona objeto de estudio la cartografía básica está actualizada y recoge todas las singularidades que podrían afectar o condicionar el cálculo. No obstante, se aporta también la documentación sobre ortofotografía para facilitar la interpretación de la documentación a nivel encuadre geográfico en aquellos casos en los que la cartografía básica del entorno de la zona sobre la que se realiza el estudio no estuviese totalmente actualizada.

- Escala:

Los planos presentados muestran las líneas isófonas de los indicadores L_{dia}, L_{tarde}, L_{noche} y L_{den}, así como el correspondiente Mapa de Afección de las carreteras citadas. En ninguno de estos mapas se representan las áreas acústicas de los distintos términos municipales. Se entiende que la aplicación de la escala 1/5000, conforme al apartado 4 del artículo 5 del Real Decreto 1367/2007 es de aplicación para la delimitación geográfica de un área acústica, no siendo de obligado cumplimiento para los mapas expuestos.

Por otro lado, la escala de los trabajos es la determinada en los pliegos del contrato y fijada por la Administración que desarrolla el estudio, en base a la legislación para el procedimiento de Información Pública.

Independientemente de la escala que se ha utilizado para el proceso de información pública, en documentos adicionales del estudio se recogerán escalas más detalladas.

- Discrepancia entre mapas:

Se ha revisado el mapa de nivel sonoro, para el indicador L_{den} (plano 2.4.1) y el mapa de afección (plano 3.1.) de ambas carreteras. No se han detectado diferencias, en ningún caso, entre las isófonas L_{den} = 55 dBA, L_{den} = 65 dBA y L_{den} = 75 dBA, representadas en ambos mapas.

En lo referente a las observaciones de carácter particular, a continuación se presentan las respuestas:

- Estrada AC-862

Se ha verificado que las tablas de afección expuestas en el apartado 8.4 de la memoria y en el plano 3.1 cuentan con una errata con respecto al número de centros docentes expuestos a más de 55 dBA en el periodo L_{den}. En lugar de 7 colegios, deberían aparecer 4 colegios.

En base a este hecho, se corregirán los cuadros del apartado 8.4 y del plano 3.1, para que coincidan con la información del apartado 8.3.1.

- Estrada AG-64

Como se expone en la memoria, si bien los tramos comprendidos entre Catadois (AC-116) y entre el enlace de Valdoviño-Narón (AC-566) cuentan con una IMD algo inferior a 8000 veh/día, se han incluido dentro del estudio ya que los valores de IMD estimados se encuentran muy próximos al umbral de 8.219 veh/día (equivalente a 3 millones de vehículos al año), umbral mínimo a partir del cual es preciso realizar el Mapa Estratégico de Ruido en cumplimiento de la Directiva Europea 2002/49/CE y de la Ley 37/2003, del Ruido.

Por otro lado, con respecto a los objetivos de calidad acústica definidos en el Real Decreto 1367/2007, mencionar que se han aplicado los expuestos en la Tabla A del Anexo II de dicho Real Decreto, para cada una de las zonas acústicas definidas en el artículo 5. No se ha aplicado a todo el territorio de estudio el objetivo de calidad acústica correspondiente al área acústica tipo A (sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial), sino que cada zona cuenta con su propio objetivo en función de su tipología.

Mencionar así mismo, que si bien se han obtenido los usos del suelo para cada área, también se ha asignado el uso correspondiente de cada edificio, que no tiene por qué coincidir con el de la zona acústica donde se encuentra. Por ejemplo, pueden existir centros docentes y sanitarios (clasificados acústicamente como tipo de área acústica E) localizados dentro de un territorio que se considere área acústica tipo A (residencial).

Para el cálculo de afección, se han tomado los niveles de inmisión en fachada obtenidos en el estudio para cada edificio residencial, docente y sanitario, obteniéndose estadísticas sobre el número de habitantes, viviendas, centros sanitarios y centros docentes expuestos a diferentes rangos de niveles sonoros.

En el caso del polígono industrial mencionado, como bien se expone en la alegación, el uso residencial es inexistente, por lo que no se puede hacer un análisis sobre la población afectada en este territorio. No obstante, sí que se consideran los objetivos de calidad acústica correspondientes al área tipo B para el estudio del mapa de conflicto de esta área.

18.2.- ALEGACIÓN Nº 2

- **ALEGANTE:** Concello de Narón. Área de Medio Ambiente.

- **RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:**

- Intervalos de niveles sonoros

No apartado 8.1. do documento resumo "Poboación exposta" sinálanse como rangos de dBA os seguintes: 50-55, 55-60, 60-65, 65-70, 70-75, e >75. A forma de expresar os intervalos, ao considerar como valor máximo dun rango o mesmo número de dBA que o valor mínimo do intervalo seguinte, fai que non quede claro se se está tendo en conta a mesma poboación (a asociada aos extremos dos intervalos) para dous rangos distintos, co que a poboación realmente exposta sería en realidade menor que a recollida no documento. Por outra banda, o anexo VI do Real decreto 1513/2005, de 16 de decembro, polo que se desenvolve a Lei 37/2003, do 17 de novembro, do ruído, no relativo á avaliación e a xestión do ruído ambiental, establece como rangos para ter en conta na elaboración dos mapas de ruído: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75, o que confire maior claridade á información presentada e non ofrece ambigüidade no relativo á posible duplicidade da poboación considerada en cada rango. Estes intervalos son os utilizados en outros mapas estratéxicos de ruído dispoñibles na páxina web do Sistema de Información da Contaminación Acústica (SICA) do Ministerio de Medio Ambiente. No caso de que se optase por utilizar os intervalos tal e como figuran no documento, debería terse en conta que estes terían que ser: [50-55), [55,60), [60,65), [65,70), [70,75) e ≥75, para que non se suscitasen dúbidas ao respecto.

- Vías estatais en relación a la carretera AC-862

Na base cartográfica non se recollen as vías estatais: FE-12, FE-11 e AP-9 (aínda que sí figuran as lendas relativas a estas vías). No documento resumo, apartado "Datos de entrada ao modelo de emisión", sinálase que é necesaria unha caracterización xeométrica e cartográfica das rúas, autoestradas e interseccións que formarán parte do modelo.

Á vista dos mapas que obran na documentación remitida, non queda suficientemente claro se as anteditas vías (en concreto, no punto onde se inicia o tramo de estudio, no enlace coa AP-9 en Freixeiro e na parte central do trazado, na glorieta na intersección coa FE-11) foron ti das en conta como datos de entrada ao modelo de emisión, ou, de ser o caso, se non se tiveron en conta por non ser necesario.

- Información tablas afección AG-64

A información contida na táboa Estrada AG-64 da páxina 21 do documento resumo (600 persoas sometidas a decibelios maiores de 55 dB para o índice Lden), non coincide coa correspondente información da táboa "Poboación afectada según municipios" segundo método EMD da páxina 18 (500 persoas sometidas a decibelios maiores de 55 dB para o índice Lden, no Concello de Narón, sendo este o único concello afectado polo ruído da estrada para o tramo de estudio). Non se aclara se a diferenza é froito do redondeo e esta radica na suma da aportación doutros concellos, pero dase a entender que a única poboación afectada está no termo municipal de Narón, e esta é de 600 persoas non coincidindo co anterior dato de 500.

A información contida na táboa Estrada AG-64 da páxina 21 do documento resumo (200 vivendas afectadas sometidas a decibelios maiores de 55 dB para o índice Lden) non coincide coa correspondente información da táboa "Vivendas afectadas según municipios" da páxina 19 (500 vivendas sometidas a decibelios maiores de 55 dB para o índice Lden no concello de Narón).

- **RESPUESTA DE LA ALEGACIÓN:**

- Intervalos de niveles sonoros

La aplicación estricta de los rangos de niveles sonoros expuestos en el anexo VI del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, obliga a limitar la precisión de los niveles sonoros obtenidos en el cálculo acústico, redondeando al valor entero más próximo.

Con el objeto de afinar mejor en los resultados de población expuesta, se ha decidido permitir el uso de un decimal en los valores obtenidos, estableciendo así los umbrales de 50-55, 55-60, 60-65, 65-70, 70-75 y > 75 dBA pudiendo asignar cada valor sonoro a un único rango.

Es frecuente encontrarse con algunas ambigüedades con respecto a la definición de los intervalos de niveles sonoros, incluso en las instrucciones definidas por los organismos oficiales. A modo de ejemplo, el documento "*Instrucciones para la entrega de los datos asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido de la segunda fase*" del Ministerio de Medio Ambiente presenta ambas formas de presentación de intervalos, al hablar de las tablas de población expuesta y al hablar de la representación gráfica de los niveles sonoros. Lo mismo ocurre con el documento "*Criterios y Condiciones Técnicas para la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de las carreteras de la Red del Estado 2ª Fase 2012*", del Ministerio de Fomento.

Atendiendo a los rangos expuestos en la memoria, el último rango de > 75 dBA no incluiría el valor de 75.0 dBA, pero sí el de 75.1 dBA (si no, se hubiera escrito ≥ 75 dBA). Se entiende por lo tanto que se define un límite abierto. El valor de 75.0 se encontraría en el rango inferior, de 70 – 75 dBA, definiéndose así el límite superior cerrado y por lo tanto, el inferior abierto. Siguiendo esta lógica se sobreentienden los siguientes rangos de niveles sonoros:

- (50 – 55] dBA
- (55 – 60] dBA
- (65 – 70] dBA
- (70 – 75] dBA
- (75 - ∞) dBA

Si bien la manera más precisa para definir con total claridad los rangos de niveles sonoros es la que se acaba de mostrar, se ha decidido presentarlos sin la inclusión de los intervalos abiertos y cerrados para presentar unos resultados más fáciles de entender. Esta representación también ha sido utilizada para la presentación de los resultados y niveles acústicos en los informes de otros organismos y empresas.

- Vías estatales en relación a la carretera AC-862

Como se expone en la alegación, el punto "*Datos de Entrada al Modelo de Emisión*", del apartado "*6. Metodología*" del documento resumen, señala que es necesaria una caracterización geométrica y cartográfica de las vías de tráfico rodado que van a formar parte del modelo.

En el caso que nos ocupa, la vía de estudio es el tramo de la AC-862 que cuenta con un volumen de tráfico rodado anual mayor a 3 millones de vehículos, por lo tanto, la caracterización geométrica y cartográfica se ha centrado en este tramo que ha sido incorporado al modelo acústico tridimensional. Las restantes vías de tráfico rodado que pudieran existir en el ámbito de estudio no han sido incluidas en este modelo.

- Información tablas afección AG-64

A la hora de elaborar las tablas de resultados, la normativa establece la presentación de los datos en centenas, siendo necesario un redondeo a la centena más cercana al valor. Este proceso se realiza mediante hojas de cálculo de forma automática, pudiendo encontrarse casos en los que la suma de las centenas de diferentes tablas no coincida con las equivalentes de otras. Este es uno de esos casos. Tras revisar los datos exactos de población expuesta a $L_{den} > 55$ dBA de la carretera AG 64 se ha verificado que:

- Valdoviño: 3 habitantes expuestos (0 centenas)
- San Sadurniño: 1 habitantes expuestos (0 centenas)
- Narón: 542 habitantes expuestos (5 centenas)
- Ferrol: 9 habitantes expuestos (0 centenas)
- Neda: 0 habitantes expuestos (0 centenas)

La suma de población expuesta a $L_{den} > 55$ dBA resulta en 555 habitantes, que se redondean como 6 centenas.

En vista de estos datos, se justifica que no se trata de una errata, sino de un problema de redondeo en la presentación de los resultados.

Por otro lado, con respecto a la información de las viviendas expuestas a $L_{den} > 55$ dBA, se ha comprobado que:

- Valdoviño: 1 vivienda expuesta (0 centenas)
- San Sadurniño: 1 vivienda expuesta (0 centenas)
- Narón: 454 viviendas expuestas (5 centenas)
- Ferrol: 10 viviendas expuestas (0 centenas)
- Neda: 0 vivienda expuesta (0 centenas)

La suma de viviendas expuestas a $L_{den} > 55$ dBA resulta en 466 habitantes, que se redondean como 5 centenas.

En vista de los datos, se comprueba que, efectivamente, existe una errata en la tabla de afección de la página 21 del documento. Donde se indican 2 viviendas (centenas) para $L_{den} > 55$ dBA, realmente debe poner 5 viviendas (centenas).

18.3.- ALEGACIÓN Nº 3

- **ALEGANTE:** Concello de Oleiros.

- **RESUMEN DE LA ALEGACIÓN:**

- Edificios a incluir

Primeiro.- Que se inclúa no MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DA ESTRADA AUTONÓMICA AC-174 PERILLO- OLEIROS, a situación dos seguintes edificios ou parcelas de equipamentos:

- *Parcela de equipamento docente (antigo Videlba)*
- *Parcela DP-20 en Lamastelle (actualmente de uso deportivo pero cualificada co uso de docente infantil)*
- *Parcela de equipamento sanitario S-4, co uso actual de Residencia de Terceira Idade.*

- Elaboración plan zonal específico y delimitación ZPAE / ZSAE

Segundo.- Que se proceda a valorar a elaboración dun plan zonal específico que defina as medidas a adoptar para a mellora acústica.

Terceiro.- Se xustifique a necesidade ou non de delimitar a zona como unha Zona de Protección Acústica Especial (artigo 25 Lei 37 /2003) ou como unha Zona de Situación Acústica Especial (artigo 25 Lei 37/2003).

- **RESPUESTA DE LA ALEGACIÓN:**

- Edificios a incluir

En todos los casos señalados se trata de previsiones a futuro que no recogen la realidad actual de la edificación, ya sea por los usos actuales o porque no existen edificios actualmente. El

documento concentra su análisis en los usos actuales de los edificios situados en las márgenes de las carreteras en estudio.

- Elaboración plan zonal específico y delimitación ZPAE / ZSAE

Atendiendo al artículo 25 “Zonas de Protección Acústica Especial” de la Ley 37/2003, el punto 1 establece que:

1. Las áreas acústicas en las que se incumplan los objetivos aplicables de calidad acústica, aun observándose por los emisores acústicos los valores límite aplicables, serán declaradas zonas de protección acústica especial por la Administración pública competente.

La declaración de una Zona de Protección Acústica Especial (ZPAE) será realizada por la Administración pública competente, que en el caso que nos ocupa se corresponde con el Concello de Oleiros. Para esta declaración, se deberán evaluar todos los emisores que se integren dentro de la zona de estudio, mediante la elaboración, por parte de esta Administración, de un Mapa de Ruidos que incluya también la carretera AC-174. Si el conjunto sonoro (no sólo la AC-174) superan los niveles límite de inmisión, se podrán declarar las ZPAE.

En el caso de que el Concello de Oleiros declare una ZPAE, también será su competencia la elaboración de un plan zonal específico para reducir los niveles sonoros hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica.

Con respecto al ruido de la carretera AC-174, será el plan de acción contra el ruido correspondiente al presente Mapa Estratégico de Ruidos el que recoja las medidas correctoras encaminadas a la reducción de los niveles sonoros de inmisión.

En cualquier caso, la definición de un plan zonal o un plan de acción que incluyan las medidas correctoras a aplicar para la mejora acústica del medio ambiente, no es objeto del presente estudio.

Por otro lado, atendiendo al artículo 26 “Zonas de Situación Acústica Especial”, se especifica que la Administración competente declarará como Zonas de Situación Acústica Especial (ZSAE) aquellas zonas acústicas en las que las medidas correctoras en los planes zonales de una ZPAE no hayan podido evitar el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

De igual forma que para el caso de las ZPAE, la competencia para la declaración de ZSAE corresponde a la Administración competente, en este caso, es el Concello de Oleiros.

18.4.- ALEGACIÓN Nº 4

- **ALEGANTE:** Concello de Arteixo

- **RESUMEN DE LAS ALEGACIONES:**

Concello de Arteixo: Emite informe donde teniendo en cuenta los resultados de los mapas de ruidos, propone medidas generalistas y específicas ante un plan de acción frente al ruido, a tener en cuenta por la administración competente. En este informe se proponen Acciones Genéricas como:

- Promover medios de transporte más silenciosos: vehículos eléctricos e híbridos, bicicleta, etc., renovación del parque automovilístico, apostar por el transporte público de calidad y fomento del intercambio modal mediante aparcamientos disuasorios, restringir el acceso y derivar, en su caso, cara otros viales el transporte de mercancías, modular la velocidad en los puntos urbanos, controlar la emisión de vehículos privados.
- Ampliación de aceras e implementación de carriles para bicicleta, utilización de pavimento absorbente en el asfaltado de los viales, creación de servidumbres acústicas, realización de apantallamientos acústicos, creación de un plan de aislamiento acústico.
- Ordenación estratégica de los usos del suelo, delimitación de zonas residenciales sensibles, medidas especiales para la protección de espacios naturales.
- Realización de campañas de comunicación y sensibilización, fomentar la información pública, campañas educativas en los centros de primaria y secundaria, fomento de la conducción más silenciosa. y Acciones Específicas como: Circunvalación a través da AG-55 e impulsar el "Plan de Movilidad Alternativa" a través de un corredor por la costa, concretamente el nombrado "C4".

18.5.- PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

Una vez se analizadas las alegaciones presentadas se les dio respuesta y se procedió a modificar el documento del MER con los cambios que se resumen a continuación:

- Carretera AC-862
 - Se corrigieron los cuadros del apartado 8.4 y del plano 3.1 (mapa de afección), para que coincidieran con la información del apartado 8.3.1. En la celda correspondiente a $L_{den} (dBA) > 55$, para “Nº de centros docentes”, se especificó el valor de “4 colegios” en lugar de “7 colegios”.
- Carretera AG-64
 - Se corrigieron los cuadros del apartado 8.4 y del plano 3.1 (mapa de afección), indicando en la celda correspondiente a $L_{den} (dBA) > 55$, para “Viviendas (centenas)” el valor de “5 viviendas”, en lugar del de “2 viviendas”.
- Carretera AC-174
 - No se modificaron en los planos los edificios/parcelas requeridos, pues eran coherentes con los usos existentes.
- Carreteras AG-55, AC-551, AC-552 y AC-415
 - No se modificaron los documentos, pues se trataba de propuestas genéricas que no afectaban ni a los mapas ni a los cálculos realizados.

19.- ANEXO II: MEMORIAS PUNTOS DE CONFLICTO

IDENTIFICACIÓN: 001
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-115
Sector: 2+800 - 2+900
Margen: Izquierda

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



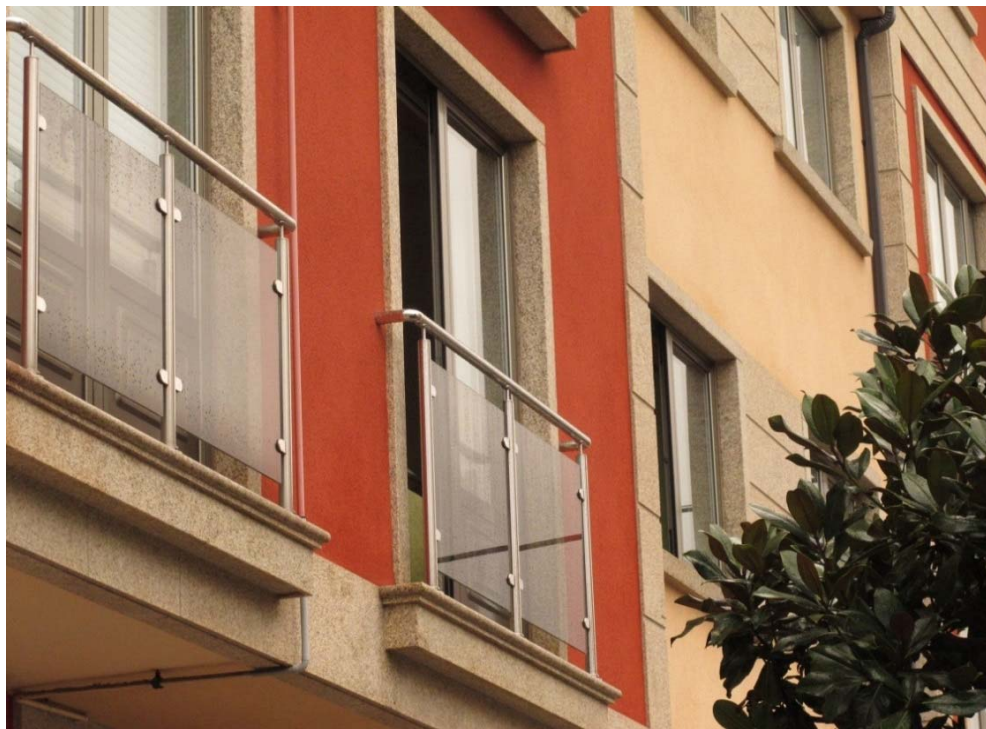
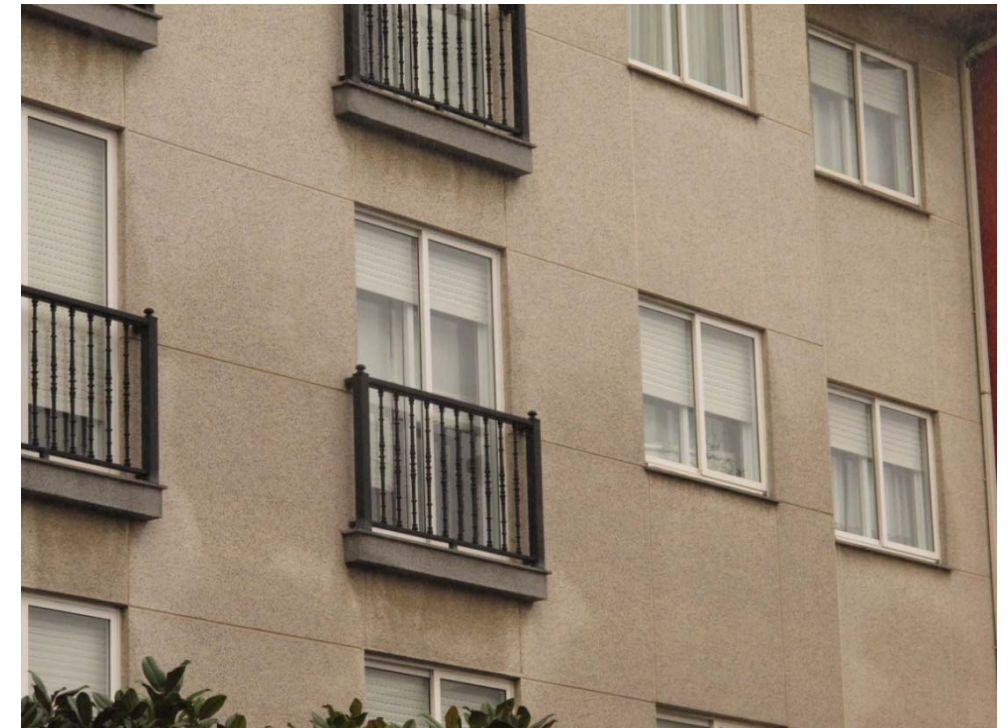
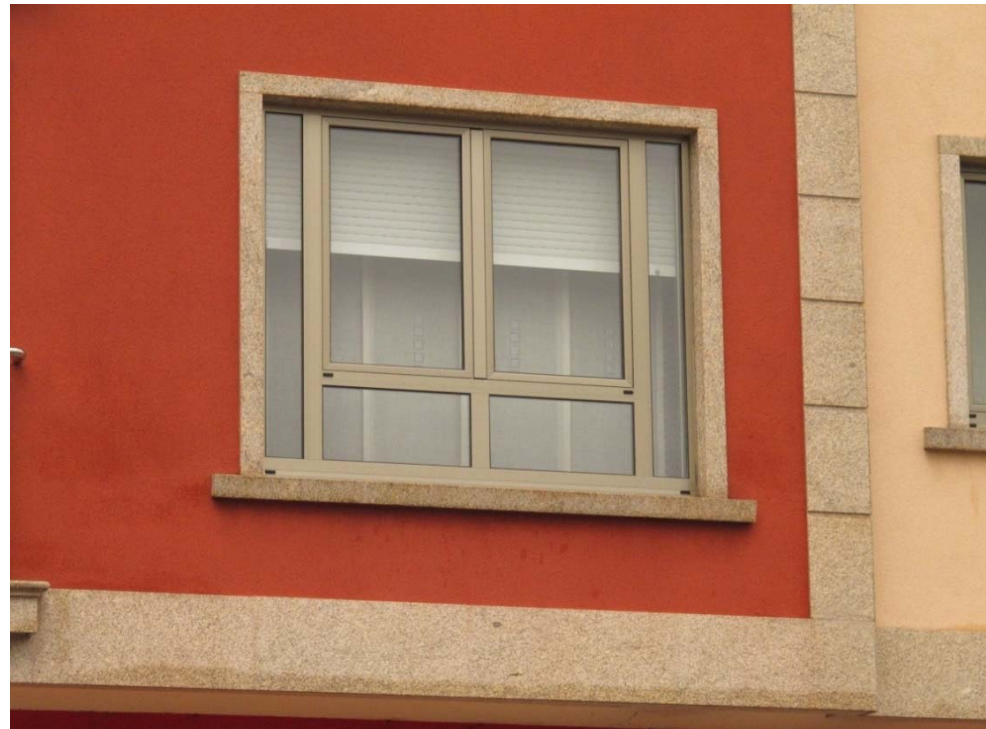
CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-115	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 97 (día) 153 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
--	--	--	----------------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red Primaria Complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido Aparcamiento en ambas márgenes <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Existe regulación semafórica <i>Elementos a destacar:</i> Paso de peatones y carril de giro a la izquierda. Gran Proximidad entre la fachada expuesta y la carretera. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 3 <i>Número de plantas:</i> 3 + Bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 113 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> Sí, se encuentran expuestos 113 habitantes, correspondientes a la fachada colindante a la carretera <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> No <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Edificios residenciales en la travesía de Neda en la AC-115. Existencia de cruce semafórico y un carril central para girar hacia la izquierda. Aparcamiento en ambas márgenes. Paradas de transporte público. Equipamientos comerciales en los bajos de los edificios. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Usos terciarios en planta baja	FOTOS  
---	--	---

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:
Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:
Ruido de tráfico rodado de la AC-115

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Dos edificios de tipología residencial expuestos al ruido de la carretera AC-115, que discurre en travesía a lo largo del municipio de Neda, registrando niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 68.70$ dBA, $L_{tarde} = 67.80$, $L_{noche} = 60.80$ dBA y $L_{den} = 70.30$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. Los mayores niveles sonoros se encuentran en la fachada que colinda con la travesía. Se observa que únicamente se registra superación de los Objetivos de Calidad Acústica en esta fachada, por lo que el número de habitantes expuestos es inferior al estimado inicialmente (62 habitantes expuestos de 113 estimados)

Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico y a la regulación óptima del mismo.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Se propone sobreelevar el paso de peatones situado en la travesía de la carretera AC-115, entre la avenida Castelao y Camiño Roseira.

Limitar a 40 Km/h la velocidad de circulación

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Optimización de la regulación semafórica existente en este punto de conflicto, mediante el recálculo de ciclos y ondas verdes que minimicen el impacto acústico

Modificaciones de viarios:

Si creación de mediana central y reducción de carriles

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 002
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-162
Sector: 0+000 - 0+400
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-162	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 549 (día) 1235 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red Primaria Complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Sensiblemente horizontal en el comienzo En su tramo final pendiente ascendente <i>Número de calzadas:</i> Primeros 200 metros 2 calzadas Resto del tramo 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido hasta el 0+200. Resto 1 Zonas de aparcamiento en ambas márgenes <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Glorietas y carriles de giro a la izquierda Pasos de cebra <i>Elementos a destacar:</i> Zona urbana. Pasos de peatones, glorieta y carriles de giro a la izquierda. Gran Proximidad entre la fachada expuesta y la carretera. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 71 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 7 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 607 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Calle del centro de Sada. El primer tramo, coincidente con el frente marítimo, la sección es amplia y dotada de 4 carriles separados por una mediana. Cuenta con aparcamientos y cruces regulados por glorieta. Superado este punto se convierte en una calle más estrecha sin aparcamiento. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Usos terciarios en planta baja	FOTOS  
--	---	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-162

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona residencial del municipio de Sada conslidada con uso residencial predominante. La carretera AC-162 comienza en la glorieta del paseo marítimo, discurrendo sus primeros 500 metros por casco urbano. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 72.2$ dBA, $L_{tarde} = 72.1$, $L_{noche} = 66.1$ dBA y $L_{den} = 75$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico, si bien dado el carácter urbano y que se trata del comienzo de la carretera se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 004
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-211
Sector 0+000 - 0+500
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-211	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 1191 (día) 3100 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	--	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Pendiente descendente en su mayor parte <i>Número de calzadas:</i> 2, separadas por 1 mediana <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Tramos 2+1 Aparcamiento. En línea y en batería. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra. Glorietas. Regulación semafórica. Carril central en zonas puntuales <i>Elementos a destacar:</i> Zona urbana de O Burgo. Pasos de peatones. Aparcamiento en batería y en línea. Gran Proximidad entre la fachada expuesta y la carretera. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 56 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 6 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 1178 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo urbano fuertemente consolidado, con presencia de aceras, aparcamiento en línea y en batería, mediana ajardinada, pasos de cebra y cruces resueltos con glorietas. Está enclavado en la trama urbana del núcleo de O Burgo. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Usos terciarios en planta baja	FOTOS 
--	--	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-211

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona urbana del núcleo de O Burgo consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 75.8$ dBA, $L_{tarde} = 76.3$, $L_{noche} = 69.8$ dBA y $L_{den} = 78.6$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido.
Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico si bien dado el carácter urbano y que se trata del comienzo de la carretera se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 008
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-305_
Sector: 32+600 - 33+200
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-305	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 136 (día) 1616 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Terreno sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzadas <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra <i>Elementos a destacar:</i> Zona urbana. Travesía de A Pobra do Caramiñal. Gran Proximidad entre la fachada expuesta y la carretera. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 108 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 4 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 300 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> Sí, se encuentran expuestos 300 habitantes. <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo urbano fuertemente consolidado, con presencia de aceras, pasos de cebra y cruces. Está enclavado en la trama urbana del nucleo de A Pobra do Caramiñal. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Usos terciarios en planta baja	FOTOS 
--	---	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-305

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de A Pobra do Caramiñal consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 75.1$ dBA, $L_{tarde} = 77.1$, $L_{noche} = 67.7$ dBA y $L_{den} = 78.0$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con Acerados estrechos, con un carácter de viario urbano.

Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmando de tráfico y reducción de emisión de la fuente mediante utilización de pavimento fonoabsorbente.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

Si

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Si reducción de velocidad

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Señalización Vertical y Marcas viales para reducción de velocidad.

Modificaciones de viarios:

No

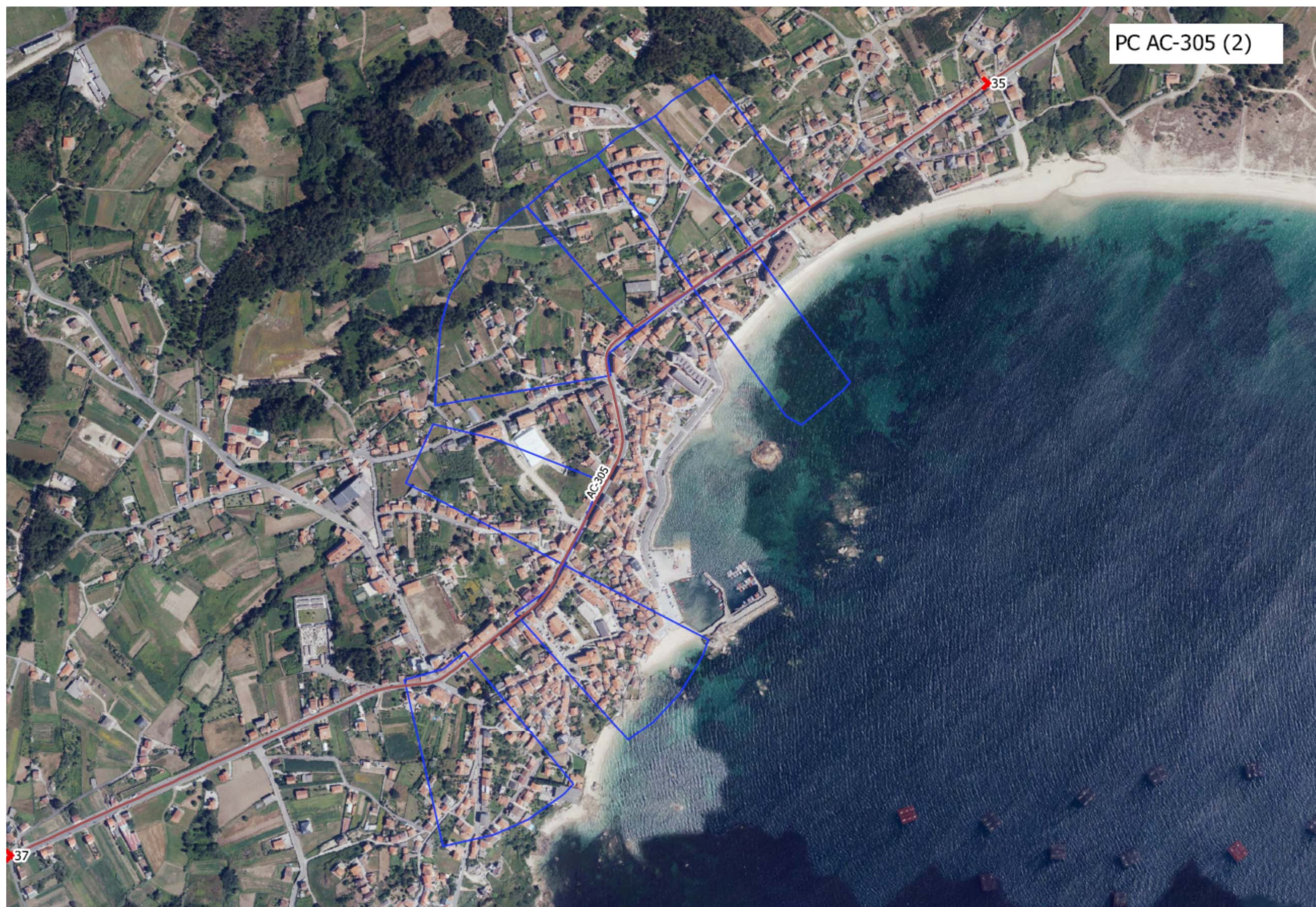
Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 009
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-305_
Sector: 35+300 - 34+200
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-305	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 143 (día) 1774 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Terreno sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra <i>Elementos a destacar:</i> Zona urbana. Travesía de Palmeira. Gran Proximidad entre la fachada expuesta y la carretera. Aparcamientos en línea y en batería en tramos puntuales. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 112 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 3 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 228 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo urbano, con presencia de aceras, pasos de cebra y cruces. Está enclavado en la trama urbana del nucleo de Palmeira. Presenta tramos en los que existe aparcamiento en batería y también en línea.. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Usos terciarios en planta baja	FOTOS 
--	---	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-305

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del núcleo de Palmeira consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 75.7$ dBA, $L_{tarde} = 77.7$, $L_{noche} = 68.2$ dBA y $L_{den} = 78.5$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico y reducción de emisión de la fuente mediante utilización de pavimento fonoabsorbente.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

Si

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Si reducción de velocidad

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Señalización Vertical y Marcas viales para reducción de velocidad.

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 010
Tipo Punto Conflicto: Residencial y docente
Carretera: AC-305_
Sector: 38+400 - 39+600
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-305	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 417 (día) 4679 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Terreno sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Tramos 2+1 <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra Glorietas y semiglorietas Carriles para giro a la izquierda <i>Elementos a destacar:</i> Zona urbana. Travesía de Riveira. Aparcamientos en línea y en batería en tramos puntuales. En zonas fachadas expuestas muy próximas a carretera. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 122 <i>Número de plantas:</i> Muy variable, hasta 10 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 910 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> Sí, se encuentran expuestos 910 habitantes. <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo urbano, con presencia de aceras, pasos de cebra y cruces regulados. Existe una glorieta. Está enclavado en la trama urbana de acceso al núcleo de Riveira. Presenta tramos en los que existe aparcamiento en batería y también en línea.. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Usos terciarios en planta baja	FOTOS 
--	--	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-305

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Riveira consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 72.4$ dBA, $L_{tarde} = 75.2$, $L_{noche} = 65$ dBA y $L_{den} = 75.6$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico y reducción de emisión de la fuente mediante utilización de pavimento fonoabsorbente. Al ser final de carretera se propone transferir al municipio el último kilómetro y que la carretera termine en el 38+700 en glorieta existente

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

Si

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Si reducción de velocidad

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Señalización Vertical y Marcas viales para reducción de velocidad.

Modificaciones de viarios:

No

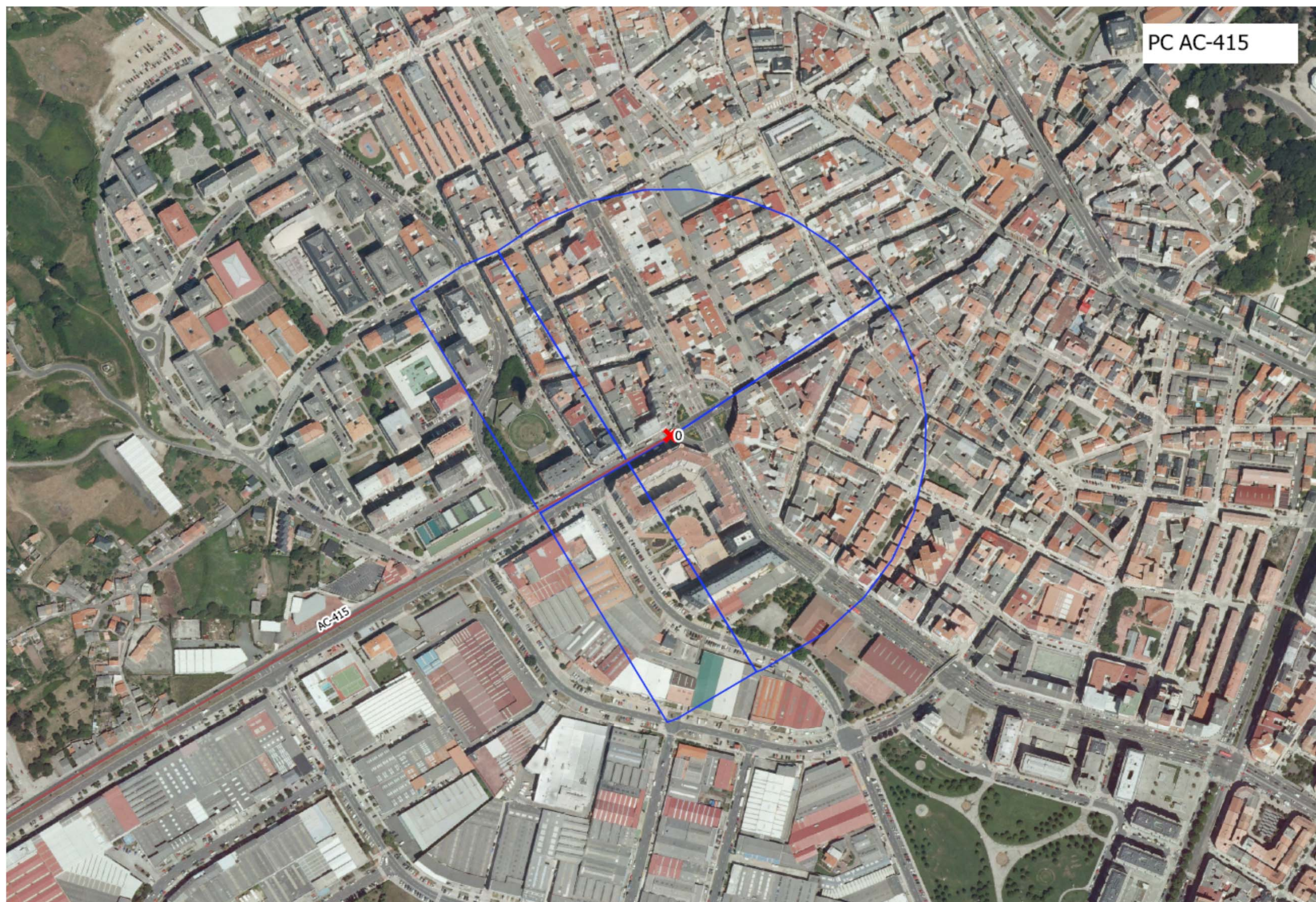
Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 011
Tipo Punto Conflicto: Residencial y sanitario
Carretera: AC-415
Sector: 0+000 - 0+100
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-415	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: - (día) 1 188 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	--	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Terreno sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 2 calzadas. Con mediana <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido. Aparcamiento. En línea. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra con refugios. Regulación semafórica. Carril central en zonas puntuales <i>Elementos a destacar:</i> Zona urbana. Prolongación de la Avenida de Finisterre. Pasos de peatones. Aparcamiento en batería. Gran Proximidad entre la fachada expuesta y la carretera. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 8 <i>Número de plantas:</i> Variable, hata 10 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 1998 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> Sí, existe un error en el uso de un edificio, disminuyendo la población <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo urbano fuertemente consolidado, con presencia de aceras, aparcamiento en línea y en batería, mediana ajardinada en algunos tramos, pasos de cebra y cruces. Está enclavado en la trama urbana de la ciudad de A Coruña. Existe un centro de especialidades del SERGAS. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Usos terciarios en planta baja	FOTOS 
--	---	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-415

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de A Coruña consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada es de hasta L_{noche} = 66 dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera es una avenida de ciudad con edificaciones cercanas a la vía, con un carácter eminentemente urbano, si le unimos el error en el uso de una edificación importante, considerada residencial cuando es comercial, la población expuesta es menor, por lo que no se proponen actuaciones de mejora de la acústica. Se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

No

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

No

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 012
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-543
Sector: 6+500 - 7+280
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-543	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 407 (día) 4710 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Tramo incial con pendiente descendente Final del tramo sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Tramos 2+1 <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra Glorietas. Semáforos. Carriles para giro a la izquierda <i>Elementos a destacar:</i> Zona urbana. Travesía en Bertamiráns. Aparcamientos en línea y en batería en tramos puntuales. En zonas fachadas expuestas próximas a carretera. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 37 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 3 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 1090 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo urbano, con presencia de aceras, pasos de cebra y cruces regulados. Existe una glorieta. Está enclavado en la trama urbana de acceso al nucleo de Bertamiráns. Presenta tramos en los que existe aparcamiento en batería y también en línea. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Usos terciarios en planta baja	FOTOS 
---	---	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-543

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del núcleo de Bertamirans consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 70.1$ dBA, $L_{tarde} = 73.4$, $L_{noche} = 62.7$ dBA y $L_{den} = 73.6$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con Acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Reducción de velocidad

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Creación de onda verde a baja velocidad

Modificaciones de viarios:

Estrechar carriles, creación de mediana central y tratamiento a glorieta.

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN:	013		
<i>Tipo Punto Conflicto:</i>	Residencial y docente	<i>Sector</i>	0+000 - 0+400
<i>Carretera:</i>	AC-544_	<i>Margen:</i>	Ambas

TRABAJO DE CAMPO:	
<i>Responsables:</i>	Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
<i>Técnico:</i>	Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-544	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 107 (día) 890 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	--	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Tramo con pendiente ascendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Tramos 2+1 <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra Glorietas. Semáforos. Carriles para giro a la izquierda <i>Elementos a destacar:</i> Zona urbana. Travesía en Bertamiráns. Aparcamientos en línea y en batería en tramos puntuales. En zonas fachadas expuestas próximas a carretera. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 13 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 3 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 354 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo urbano, con presencia de aceras, pasos de cebra y cruces regulados. Existe una glorieta. Está enclavado en la trama urbana de acceso al núcleo de Bertamiráns. Presenta tramos en los que existe aparcamiento en línea. Presenta una mediana ejecutada con un cebreado central. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Usos terciarios en planta baja	FOTOS  
--	---	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-544

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del núcleo de Bertamirans consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 72.9$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 74.3$, $L_{\text{noche}} = 65.9$ dBA y $L_{\text{den}} = 75.6$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con Acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Reducción de velocidad

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Creación de onda verde a baja velocidad

Modificaciones de viarios:

Estrechar carriles, creación de mediana central y tratamiento a glorieta.

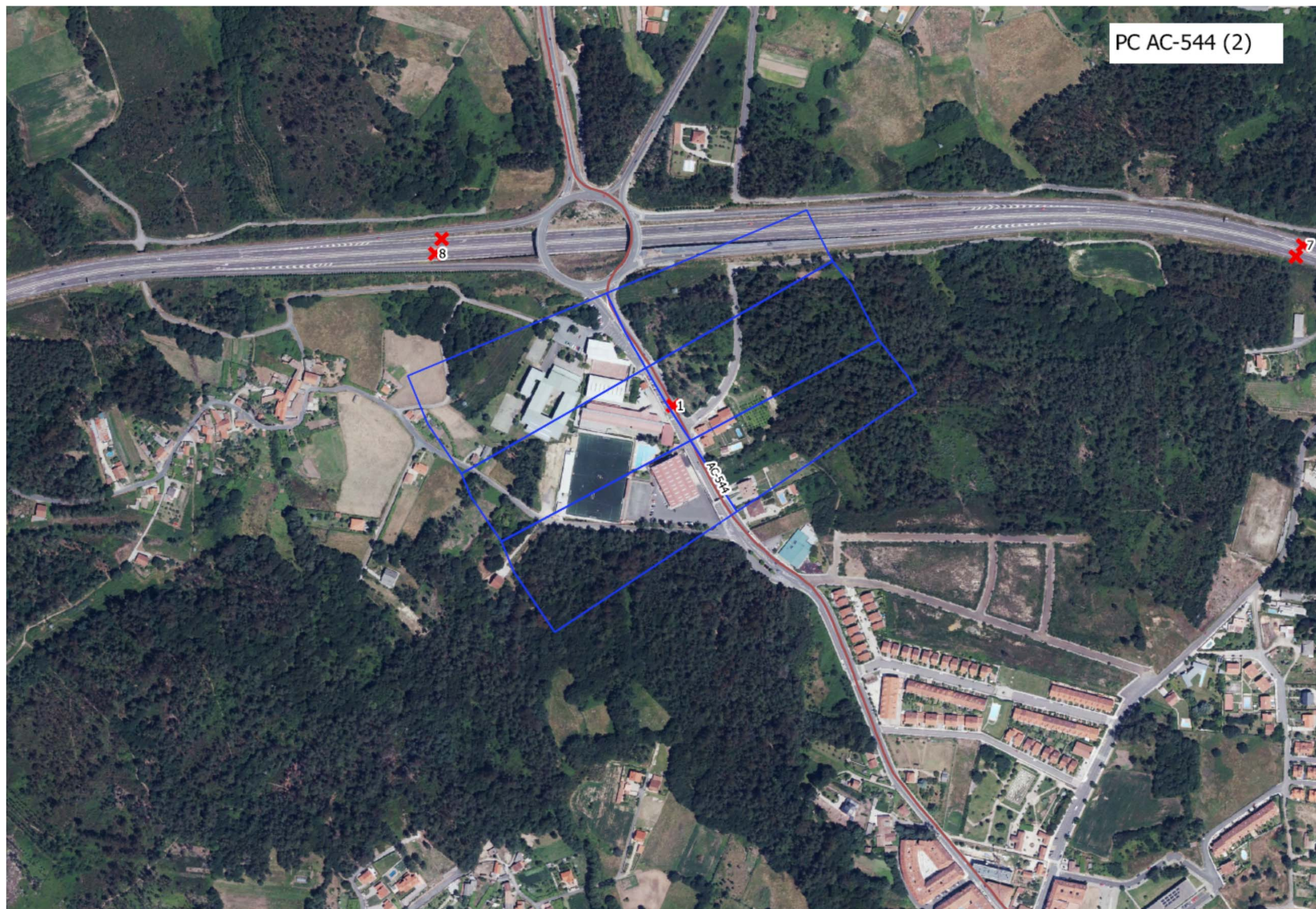
Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 014
Tipo Punto Conflicto: Docente
Carretera: AC-544_
Sector: 1+000 - 1+200
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-544	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 107 (día) 890 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	--	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Tramo con pendiente ascendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Tramos 2+1 <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasarela. Paso de cebra. Glorieta final. Carriles para giro a la izquierda <i>Elementos a destacar:</i> Zona con centros educativos. Aparcamientos en línea y en batería. Mediana central pintada. Bandas sonoras. Vía de servicio para aparcamiento de autobuses escolares. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 13 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 3 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 354 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo interurbano, en el que se concentran centros educativos. Cuenta con un pasarela y con pasos de cebra. Cuenta con carriles para giro a la izquierda y zonas con mediana cebreada. Existen zonas con aparcamiento en línea y con aparcamiento en batería. Tramos de acera. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
--	--	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-544

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del núcleo de Bertamirans consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 77.3$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 77.8$, $L_{\text{noche}} = 70.2$ dBA y $L_{\text{den}} = 79.7$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con Acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico. La principal afección es a un centro docente, por lo que las actuaciones que se proponen para la mejora de la calidad acústica es creación de zona 30 en el entorno del colegio

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Sí, disminución de velocidad, implantación zona 30

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Sí, instalación de señalización vertical y marcas viales

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 015
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-550__
Sector: 70+200 - 70+300
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-550	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 18 (día) 187 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Tramo con ligera pendiente ascendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Tramo proximo 2+1 <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Cerca de intersección en T con carriles centrales Travesía previa con pasos de cebra Aceras <i>Elementos a destacar:</i> Proximidades de una intersección canalizada. Tramo con viviendas principalmente unifamiliares en las márgenes de la carretera. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 10 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 2. <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 42 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo de travesía con edificación dispersa, principalmente unifamiliar. Existe una intersección en T canalizada en las proximidades, y tramos con aceras y pasos de cebra antes de alcanzar la zona en la que se sitúa el punto de conflicto. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
---	---	--

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Noia consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{día}} = 66.9$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 68.9$, $L_{\text{noche}} = 59.6$ dBA y $L_{\text{den}} = 69.8$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. Se ha creado una variante por lo que ha disminuido la intensidad de tráfico con la consecuente disminución acústica. Se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN:	016		
<i>Tipo Punto Conflicto:</i>	Residencial	<i>Sector</i>	70+800 - 70+900
<i>Carretera:</i>	AC-550_	<i>Margen:</i>	Derecha

TRABAJO DE CAMPO:	
<i>Responsables:</i>	Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
<i>Técnico:</i>	Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-550	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 53 (día) 641 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Tramo con pendiente descendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Tramo proximo 2+1 <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Cerca de intersección en T con carriles centrales Travesía. Aceras <i>Elementos a destacar:</i> Proximidades de una intersección canalizada. Tramo con viviendas principalmente unifamiliares en las márgenes de la carretera. Existen zonas de aparcamiento en línea y <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 32 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 2. <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 77 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo de travesía con edificación dispersa, principalmente unifamiliar. Existe una intersección en T canalizada en las proximidades, y tramos con aceras zonas de aparcamiento en línea. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
---	---	---

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Noia consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{día}} = 68.3$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 70.2$, $L_{\text{noche}} = 61.0$ dBA y $L_{\text{den}} = 71.2$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. Se ha creado una variante por lo que ha disminuido la intensidad de tráfico con la consecuente disminución acústica. Se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 017
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-550_
Sector: 71+600 - 71+900
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-550	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 15 (día) 159 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Tramo ligera con pendiente descendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Semáforos Pasos de cebra <i>Elementos a destacar:</i> Travesía de penetración en le nucleo urbano de Noia. Existen viviendas, algunas unifamiliares, en las márgenes. Aceras y pasos de cebra. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 5 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 2 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 24 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con carácter urbano. Presenta aceras en ambas márgenes y zonas de aparcamiento en línea en la margen izquierda. Existen viviendas unifamiliares principalmente. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS 
---	---	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-550

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Noia consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{día}} = 71.8$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 73.8$, $L_{\text{noche}} = 64.5$ dBA y $L_{\text{den}} = 74.7$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. Se ha creado una variante por lo que ha disminuido la intensidad de tráfico con la consecuente disminución acústica. Se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 018
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-550__
Sector 72+300 - 72+400
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-550	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 16 (día) 176 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Tramo con pendiente sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Glorieta. Pasos de cebra Travesía. Aceras Semáforos <i>Elementos a destacar:</i> Calle de Noia, con aceras y viviendas muy próximas a la carretera. Aparcamiento en línea. El tramo finaliza en una glorieta. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 5 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 4. <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 35 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> Si, por error en uso de un edificio. <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo que constituye una calle de Noia. Cuenta con aceras y aparcamiento en línea, pasos de cebra con regulación semafórica y finaliza en una intersección resuelta con una glorieta. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
--	--	--

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Noia consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{día}} = 70.3$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 72.2$, $L_{\text{noche}} = 62.9$ dBA y $L_{\text{den}} = 73.18$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. Se ha creado una variante por lo que ha disminuido la intensidad de tráfico con la consecuente disminución acústica. Se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 21
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-552_
Sector: 7+200 - 7+300
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-552	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 60 (día) 160 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligeramente descendiente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2+1 por sentido. Carriles de giro. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Regulación semafórica Pasos de cebra <i>Elementos a destacar:</i> Travesía de Vilarodís. Cuenta con aceras, aparcamiento en línea y en batería. Pasos de cebra con semáforos. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 8 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 4 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 38 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo urbano. Cuenta con aceras, paradas de autobus y un paso de cebra con regulación semafórica. La sección cuenta con carriles centrales para facilitar los giros a la izquierda en la travesía. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
--	--	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-552

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Arteijo consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 70.9$ dBA, $L_{tarde} = 70.3$, $L_{noche} = 64.3$ dBA y $L_{den} = 73.2$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con Acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Reducción de velocidad

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Creación de onda verde a baja velocidad

Modificaciones de viarios:

Estrechar carriles, creación de mediana central y tratamiento a glorieta.

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 022
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-552_
Sector: 9+200 - 9+600
Margen: Izquierda

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-552	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 267 (día) 804 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	--	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Descendiente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> No <i>Elementos a destacar:</i> Edificación residencial en la margen izquierda, con aceras y aparcamiento en línea. En la margen izquierda la estructura de la vía es de carretera interubana. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 9 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 4 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 154 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características mixtas de urbano e interurbano. La margen izquierda presenta aceras y aparcamiento. Existen bloques residenciales en la margen izquierda. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
---	--	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-552

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Arteixo consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 73.3$ dBA, $L_{tarde} = 72.5$, $L_{noche} = 66.6$ dBA y $L_{den} = 75.4$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con Acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Reducción de velocidad

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Creación de onda verde a baja velocidad

Modificaciones de viarios:

Estrechar carriles, creación de mediana central y tratamiento a glorieta.

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN:	023		
<i>Tipo Punto Conflicto:</i>	Residencial	<i>Sector</i>	10+500 - 10+600
<i>Carretera:</i>	AC-552	<i>Margen:</i>	Izquierda

TRABAJO DE CAMPO:	
<i>Responsables:</i>	Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
<i>Técnico:</i>	Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-552	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 58 (día) 153 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
--	--	--	----------------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Carriles centrales <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Semaforica. Pasos de cebra. <i>Elementos a destacar:</i> Travesía de Arteixo. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 6 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 5 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 48 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas. Aceras, aparcamiento en batería y en línea. Pasos de cebra y regulación semaforica. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
--	--	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-552

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Arteixo consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 73.3$ dBA, $L_{tarde} = 72.5$, $L_{noche} = 66.6$ dBA y $L_{den} = 75.4$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con Acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Reducción de velocidad

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Creación de onda verde a baja velocidad

Modificaciones de viarios:

Estrechar carriles, creación de mediana central y tratamiento a glorieta.

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 024
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-552_
Sector: 90+700 - 91+110
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-552	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 69 (día) 726 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
--	--	--	----------------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligera pendiente de bajada <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Carriles centrales <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra Aceras con aparcamiento en línea y batería <i>Elementos a destacar:</i> Travesía de Cee. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. Existen pasos de cebra. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 18 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 5 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 115 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas. Aceras, aparcamiento en batería y en línea. Pasos de cebra y un carril central en el tramo final. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
---	--	--

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Corcubion consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 75.7$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 76.8$, $L_{\text{noche}} = 68.3$ dBA y $L_{\text{den}} = 78.2$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con Acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Es el final de tramo de carretera por lo que se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello y adelantar el final de la carretera unos 500 metros

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 025
Tipo Punto Conflicto: Docentes
Carretera: AC-566
Sector: 1+000 - 1+200
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-566	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: (día) (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	--	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO Tipo de vía: Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia Pendiente vía: Sensiblemente horizontal Número de calzadas: 1 calzada Número de carriles: 1 por sentido. Carriles centrales Velocidad: 50 Km/h Tipo de asfalto: Bituminoso Estado asfalto: Buen estado Regulación de tráfico: Pasos de cebra Glorieta. Carriles centrales Elementos a destacar: Zona de aproximación a una glorieta. Cuenta con isleta deflectora, aceras y pasos de cebra. Obstáculos: No Otras fuentes: No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS Número total de edificios afectados 1 Número de plantas: Variable. Hasta 2 y bajo cubierta. Población total considerada en Punto de Conflicto 400 Alumnos del centro Variación en población respecto a la afección inicial: No Nuevos edificios inventariados: No Fachadas expuestas ciegas: Algunas Ventanas/fachadas aisladas acústicamente: Algunas Descripción general del punto: Se trata de un tramo interurbano en las proximidades de un colegio y de un polígono industrial. En el entorno próximo existe una glorieta con isletas y un paso de cebra con refugio central. Uso predominante: Docente Variaciones geométricas en definición de los edificios No Otros usos en el edificio: No	FOTOS  
---	--	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:
Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:
Ruido de tráfico rodado de la AC-566

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Narón consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 61$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 61$, $L_{\text{noche}} = 58$ dBA y $L_{\text{den}} = 64$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La principal afección es un centro docente, por lo que las actuaciones que se proponen para la mejora de la calidad acústica es creación de zona 30 en el entorno del colegio

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Sí, disminución de velocidad, implantación zona 30

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Sí, instalación de señalización vertical y marcas viales

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 026
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-862
Sector: 3+300 - 4+000
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-862	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 310 (día) 623 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	--	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Carriles centrales <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra Aceras con aparcamiento en línea y batería Semáforos <i>Elementos a destacar:</i> Travesía en Narón. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. Existen pasos de cebra y semáforos. También carriles de giro a la izquierda. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 21 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 5 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 464 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas. Aceras, aparcamiento en batería y en línea. Pasos de cebra, con regulación semafórica. En zonas puntuales existen carriles centrales para facilitar los giros. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
---	---	--

CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE:

Tráfico viario

AFECCIONES IDENTIFICADAS:

Ruido de tráfico rodado de la AC-862

FOTOS



DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Naron consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 69$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 68.9$, $L_{\text{noche}} = 63.2$ dBA y $L_{\text{den}} = 71.8$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico si bien dado el carácter urbano se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 27
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-862
Sector 4+500 - 4+600
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-862	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 81 (día) 173 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligera pendiente descendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra Aceras con aparcamiento en línea y batería <i>Elementos a destacar:</i> Travesía en Narón. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. Existen pasos de cebra. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 9 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 5 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 122 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas. Aceras, aparcamiento en batería y en línea. Pasos de cebra. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
---	---	--

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Naron consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 68,2$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 67.6$, $L_{\text{noche}} = 61.7$ dBA y $L_{\text{den}} = 70.5$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico si bien dado el carácter urbano se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 028
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-862
Sector: 5+700 - 5+800
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-862	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 73 (día) 168 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligera pendiente ascendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra Aceras con aparcamiento en línea y batería. <i>Elementos a destacar:</i> Travesía en Narón. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. Existen pasos de cebra. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 8 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 5 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 69 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas. Aceras, aparcamiento en línea y batería. Pasos de cebra. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
---	---	--

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Naron consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 69.8$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 61.7$ dBA, $L_{\text{noche}} = 55.7$ dBA y $L_{\text{den}} = 64.6$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico si bien dado el carácter urbano se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 029
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-862
Sector: 6+300 - 6+400
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-862	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 69 (día) 170 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
--	--	--	----------------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligera pendiente descendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra. Semáforos Aceras con aparcamiento en línea y batería. Carriles centrales <i>Elementos a destacar:</i> Travesía en Narón. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. Existen pasos de cebra y semáforos. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 7 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 5 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 80 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas. Aceras, aparcamiento en línea y batería. Pasos de cebra y regulación semafórica. Existen carriles centrales para el giro a la izquierda. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS  
---	---	--

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Naron consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 70.4$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 69.7$, $L_{\text{noche}} = 63.7$ dBA y $L_{\text{den}} = 72.6$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico si bien dado el carácter urbano se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 030
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: AC-862
Sector: 7+100 - 7+200
Margen: Izquierda

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la AC-862	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 58 (día) 156 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS	FOTOS
<i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligera pendiente descendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra. Aceras con aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Travesía en Narón. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. Existen pasos de cebra. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	<i>Número total de edificios afectados</i> 10 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 4 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 80 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas. Aceras, aparcamiento en línea. Pasos de cebra. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Naron consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 70.6$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 70$, $L_{\text{noche}} = 64$ dBA y $L_{\text{den}} = 72.9$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con Acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico si bien dado el carácter urbano se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 032
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: LU-530
Sector: 0+000 - 0+200
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la LU-530	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 54 (día) 407 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligera pendiente descendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra. Aceras con aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Travesía en Lugo. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. Existen pasos de cebra. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 4 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 10 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 249 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas, incluido en la trama urbana de la ciudad de Lugo. Aceras, aparcamiento en línea. Pasos de cebra. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
--	---	--

DIAGNÓSTICO:

Zona urbana consolidada con predominio de usos residencial. Se trata del comienzo de la carretera cuyo 0 esta situado en la estación de tren de Lugo. Se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo urbano de inicio de esta travesía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

No

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

No

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 033
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: LU-539
Sector 0+900 - 0+990
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la LU-539	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 29 (día) 222 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra. Aceras con aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Travesía en Viveiro. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. Existen pasos de cebra y regulación semafórica. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 3 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 10 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 127 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas, incluido en la trama urbana de la ciudad de Viveiro. Aceras, aparcamiento en línea. Pasos de cebra. Semáforos. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
--	--	---

DIAGNÓSTICO:

Zona urbana consolidada con predominio de usos residencial. Se trata del comienzo de la carretera cuyo 0 esta situado dentro del concello de Viveiro. Se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la via al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

No

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

No

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 034
Tipo Punto Conflicto: Residencial y docente
Carretera: LU-662
Sector: 0+000 - 1+100
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la LU-662	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 215 (día) 2393 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red secundaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Tramos sentido único. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. Tramos adoquinado. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra. Aceras con aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Calle de Monforte. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. Existen pasos de cebra y regulación semafórica. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 97 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 5 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 502 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> Si, no es carretera es Urbano <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas, incluido en la trama urbana de la ciudad de Monforte. Aceras, aparcamiento en línea. Pasos de cebra. Semáforos. <i>Uso predominante:</i> Residencial y docente <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
--	---	--

DIAGNÓSTICO:

La carretera discurre en modo travesía como una calle del concello, Rúa Leopoldo Calvo Sotelo, con edificaciones cercanas a la vía, con acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico si bien dado el carácter urbano se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 035
Tipo Punto Conflicto: Docente
Carretera: LU-664_
Sector: 0+200
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la LU-664	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: (día) (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	--	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Tramos sentido único. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. Tramos adoquinado. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra. Aceras con aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Calle de Monforte. La estructura es de calle, con aparcamiento y acera en ambas márgenes. Existen pasos de cebra. Tramo de ronda urbana. Semáforos. Bandas rugosas. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 1 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 2 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 390 Alumnos del centro docente <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características urbanas, incluido en la trama urbana de la ciudad de Monforte. Aceras, aparcamiento en línea. Pasos de cebra. Semáforos. <i>Uso predominante:</i> Docente <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> Comerciales en planta baja	FOTOS 
---	---	--

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Monforte consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 60.5$ dBA, $L_{tarde} = 59$, $L_{noche} = 53.4$ dBA y $L_{den} = 62.6$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La principal afección es a un centro docente, por lo que las actuaciones que se proponen para la mejora de la calidad acústica es creación de zona 30 en el entorno del colegio

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Sí, disminución de velocidad, implantación zona 30

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Sí, instalación de señalización vertical y marcas viales

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 036
Tipo Punto Conflicto: Sanitario
Carretera: LU-664_
Sector: 1+000
Margen: Izquierda

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la LU-664	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: (día) (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	--	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Sensiblemente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. Tramos sentido único. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. Tramos adoquinado. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra. Aceras con aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Ronda de Monforte. La estructura es de ronda urbana, con aparcamiento y acera o sienda en márgenes. Existen pasos de cebra. Tramo de ronda urbana. Semáforos. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 1 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 3 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 300 Camas del centro sanitario <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo con características de ronda urbanas, incluido en la trama urbana de la ciudad de Monforte. Aceras, aparcamiento en línea. Pasos de cebra. Semáforos. En las proximidades está el Hospital de Monforte. <i>Uso predominante:</i> Sanitario <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
---	--	---

DIAGNÓSTICO:

Circunvalación de Monforte con afección a un Hospital. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 56.7$ dBA, $L_{tarde} = 55.4$ Lnoche = 55 dBA y $L_{den} = 59$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. Las medidas para reducir los niveles sonoros del edificio sensible pasan por un apantallamiento como actuación de mejora de la calidad acústica de la zona.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

Si, aproximadamente 300 m. de una pantalla de 2,5m. De altura

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

No

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

No

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 038
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: OU-540
Sector 0+000 a 1+000
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la OU-540	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 414 (día) 3990 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligeramente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido. Carriles centales <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Pasos de cebra. Regulación semafórica. Aceras con aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Se trata de una calle Ourense. Entorno fuertemente urbano. Aparcamiento. Semáforos. Pasos de peatones. Aceras. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 46 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 5 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 774 habitantes y alumnos centros docentes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo urbano de una calle de la ciudad de Ourense. Enclavado en la trama urbana. Existe aparcamientos en línea. Semáforos. Pasos de peatones. Aceras. <i>Uso predominante:</i> Residencial. <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS 
--	--	---

DIAGNÓSTICO:

Se trata de una zona consolidada Urbana de Ourense, en la que la carretera comienza en el casco urbano. Se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 040
Tipo Punto Conflicto: Docente
Carretera: PO-323
Sector 3+700 a 3+800
Margen: Izquierda

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la PO-323	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: (día) (noche)	SOLAPAMIENTO: No
--	--	---	----------------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red secundaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligeramente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Aceras con aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Se trata de un tramo de travesía de la PO-323. Aparcamiento y aceras. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 1 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 2 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 500 Alumnos <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Se trata de un tramo de travesía de la PO-323. Existen zonas de aparcamiento en línea, en batería y aceras. Está enclavado en la trama urbana del entorno de Vigo, en las proximidades de un instituto. <i>Uso predominante:</i> Residencial. <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
---	---	---

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Vigo consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 62.6$ dBA, $L_{tarde} = 62.6$, $L_{noche} = 61.8$ dBA y $L_{den} = 71.9$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico. La principal afección es a un centro docente, por lo que las actuaciones que se proponen para la mejora de la calidad acústica es la creación de zona 30 en el entorno del colegio

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Sí, disminución de velocidad, implantación zona 30

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Sí, instalación de señalización vertical y marcas viales

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 041
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: PO-330_
Sector: 0+100 a 0+200
Margen: Izquierda

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la PO-308	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 89 (día) 156 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
--	--	--	----------------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligeramente ascendente. <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Aceras con aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Calle de Vigo. Aceras y aparcamientos. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 5 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 4 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 160 habitantes <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Calle de Vigo. Aceras y aparcamientos. <i>Uso predominante:</i> Residencial. <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
---	---	---

DIAGNÓSTICO:

Se trata de una zona consolidada Urbana de Vigo, en la que la carretera comienza en el casco urbano. Se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 042
Tipo Punto Conflicto: Docente
Carretera: PO-330_
Sector: 3+100 a 3+200
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la PO-308	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: (día) (noche)	SOLAPAMIENTO: No
--	--	---	----------------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligeramente ascendente. <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Aceras con aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Travesía en el rural de Vigo. Aceras y aparcamientos. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 1 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 2 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 250 Alumnos <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Travesía en el rural de Vigo. Aceras y aparcamientos. Existe un centro docente en la margen derecha de la calzada. <i>Uso predominante:</i> Docente <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
--	--	---

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Vigo consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 66.4$ dBA, $L_{tarde} = 67.1$ dBA y $L_{noche} = 58.5$ dBA y $L_{den} = 68.1$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico. La principal afección es a un centro docente, por lo que las actuaciones que se proponen para la mejora de la calidad acústica es creación de zona 30 en el entorno del colegio

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Sí, disminución de velocidad, implantación zona 30

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Sí, instalación de señalización vertical y marcas viales

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 044
Tipo Punto Conflicto: Residencial y docente
Carretera: PO-403
Sector 10+300 a 11+000
Margen: Ambas

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la PO-403	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 649 (día) 1068 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS	FOTOS
<i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria complementaria Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Aceras. Aparcamiento. Glorieta. Pasos de cebra sobreelevado Carriles de giro a la izquierda <i>Elementos a destacar:</i> Calle de Ponteareas. Trama urbana. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	<i>Número total de edificios afectados</i> 13 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 5 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 1215 <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Calle de Ponteareas. Trama urbana. <i>Uso predominante:</i> Residencial y docente. <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	 

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Pontearreas consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 70.2$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 69.8$, $L_{\text{noche}} = 62.7$ dBA y $L_{\text{den}} = 72.2$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmando de tráfico.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Reducción de velocidad

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Creación de onda verde a baja velocidad

Modificaciones de viarios:

Estrechar carriles, creación de mediana central y tratamiento a glorieta.

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 045
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: PO-548
Sector 18+300 a 18+400
Margen: Izquierda

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la PO-548	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 105 (día) 161 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	--	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligeramente descendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Aceras. Aparcamiento en batería y línea. Pasos de cebra. Semáforos. <i>Elementos a destacar:</i> Vilagarcía de Arousa. Trama urbana. Playa de Compostela. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 1 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 6 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 236 <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Vilagarcía de Arousa. Trama urbana. Playa de Compostela. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
--	---	--

DIAGNÓSTICO:

Se trata de una zona consolidada Urbana de Carril, en la que la carretera finaliza en el casco urbano. Se propone que se analice la viabilidad del cambio de titularidad de este tramo de la vía al concello.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 046
Tipo Punto Conflicto: Docente
Carretera: PO-550_
Sector 0+900 a 1+000
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la PO-550	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: (día) (noche)	SOLAPAMIENTO: No
--	--	---	----------------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligeramente descendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Aceras. Aparcamiento en línea. Pasos de cebra. Semáforos. <i>Elementos a destacar:</i> Calle de Cambados. Trama urbana. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 1 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 2 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 300 Alumnos <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Calle de Cambados en un entorno fuertemente urbanizado. <i>Uso predominante:</i> Docente y residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
--	--	--

DIAGNÓSTICO:

Zona Urbana del municipio de Cambados consolidada con uso residencial predominante. Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{\text{dia}} = 68.9$ dBA, $L_{\text{tarde}} = 68.9$, $L_{\text{noche}} = 63.3$ dBA y $L_{\text{den}} = 71.8$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con acerados estrechos, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico. La principal afección es a un centro docente, por lo que las actuaciones que se proponen para la mejora de la calidad acústica es creación de zona 30 en el entorno del colegio

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Sí, disminución de velocidad, implantación zona 30

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Sí, instalación de señalización vertical y marcas viales

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 047
Tipo Punto Conflicto: Docente
Carretera: PO-550_
Sector: 4+400 a 4+600
Margen: Izquierda

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la PO-550	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: (día) (noche)	SOLAPAMIENTO: No
--	--	---	----------------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligeramente ascendente <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Aceras. Aparcamiento en línea. <i>Elementos a destacar:</i> Travesía poco definida. Carácter interurbano con presencia de viviendas en márgenes. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 1 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 4 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 1200 Alumnos <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> Alumnos <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Travesía poco definida. Carácter interurbano con presencia de viviendas en márgenes. En la margen izquierda se sitúa un colegio. <i>Uso predominante:</i> Docente y residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
---	---	---

DIAGNÓSTICO:

Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 65.3$ dBA, $L_{tarde} = 65.5$, $L_{noche} = 60.1$ dBA y $L_{den} = 65.8$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. Existe un colegio a pie de carretera con una limitación de velocidad a 80 Km/h, sin protección para peatones. Se propone una actuación de mejora de seguridad vial que redundará en la mejora acústica de la zona.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Si paso de peatones

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Si semaforización

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No

IDENTIFICACIÓN: 049
Tipo Punto Conflicto: Residencial
Carretera: PO-552
Sector: 14+800 a 14+900
Margen: Izquierda

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la PO-552	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: 93 (día) 444 (noche)	SOLAPAMIENTO: No
---	---	---	---------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 1 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Aceras. Aparcamiento en batería y línea. Pasos de cebra. <i>Elementos a destacar:</i> Baiona. Calle de urbanización <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 6 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 3 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 458 <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Baiona. Calle de urbanización <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS 
---	--	--

DIAGNÓSTICO:

Se trata de una zona consolidada donde se ha actuado recientemente, convirtiéndose en una vía de sentido único que da servicio local. El tráfico se ha derivado por una vía paralela. Deja de considerarse un punto de conflicto.

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

Barreras Acústicas:

Aislamiento Acústico:

Pavimento Fonoabsorbente:

Actuaciones encaminadas a clamar el tráfico:

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Modificaciones de viarios:

Regulación del tráfico Nocturno:

IDENTIFICACIÓN: 050
Tipo Punto Conflicto: Docente
Carretera: PO-841
Sector 20+600 a 20+800
Margen: Derecha

TRABAJO DE CAMPO:
Responsables: Fernando López Santos / Amaro Blanco Díaz
Técnico: Pablo Barbeito Amigo

LOCALIZACIÓN



CARACTERIZACIÓN DE LA FUENTE: Tráfico viario	AFECCIONES IDENTIFICADAS: Ruido de tráfico rodado de la PO-841	INDICADOR DE PRIORIZACIÓN: SVRA: (día) (noche)	SOLAPAMIENTO: No
--	--	---	----------------------------

CARACTERIZACIÓN DEL VIARIO <i>Tipo de vía:</i> Carretera convencional. Travesía Red primaria básica Xunta de Galicia <i>Pendiente vía:</i> Ligeramente horizontal <i>Número de calzadas:</i> 1 calzada <i>Número de carriles:</i> 2 por sentido. <i>Velocidad:</i> 50 Km/h <i>Tipo de asfalto:</i> Bituminoso. <i>Estado asfalto:</i> Buen estado <i>Regulación de tráfico:</i> Aceras. Pasos de cebra. Refugios. Glorieta. Bandas transversales. <i>Elementos a destacar:</i> Zona de acceso a una intersección regulada por una glorieta. Doble carril de acceso a la calzada anular. Paso de cebra. <i>Obstáculos:</i> No <i>Otras fuentes:</i> No	CARACTERÍSTICAS DE LOS EDIFICIOS <i>Número total de edificios afectados</i> 1 <i>Número de plantas:</i> Variable, hasta 1 más bajo cubierta <i>Población total considerada en Punto de Conflicto</i> 200 Alumnos <i>Variación en población respecto a la afección inicial:</i> No <i>Nuevos edificios inventariados:</i> No <i>Fachadas expuestas ciegas:</i> Algunas <i>Ventanas/fachadas aisladas acústicamente:</i> Algunas <i>Descripción general del punto:</i> Zona de acceso a una intersección regulada por una glorieta. Doble carril de acceso a la calzada anular. Paso de cebra. CEIP existente en la margen derecha. <i>Uso predominante:</i> Residencial <i>Variaciones geométricas en definición de los edificios</i> No <i>Otros usos en el edificio:</i> No	FOTOS  
---	---	---

DIAGNÓSTICO:

Los niveles de inmisión en fachada de hasta $L_{dia} = 65,7$ dBA, $L_{tarde} = 65,6$, $L_{noche} = 58,4$ dBA y $L_{den} = 67,8$ dBA, atendiendo a los resultados del Mapa Estratégico de Ruido. La carretera discurre en modo travesía con edificaciones cercanas a la vía, con un carácter de viario urbano. Las medidas para reducir los niveles sonoros deben ir encaminadas al calmado de tráfico. La principal afección es a un centro docente, por lo que las actuaciones que se proponen para la mejora de la calidad acústica es creación de zona 30 en el entorno del colegio

PROPUESTA DE ACTUACIONES:

Actuaciones ejecutadas, en ejecución o previstas:

No

Barreras Acústicas:

No

Aislamiento Acústico:

No

Pavimento Fonoabsorbente:

No

Actuaciones encaminadas a calmar el tráfico:

Sí, disminución de velocidad, implantación zona 30

Actuaciones sobre regulación del tráfico:

Sí, instalación de señalización vertical y marcas viales

Modificaciones de viarios:

No

Regulación del tráfico Nocturno:

No