



**PLANES DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE  
LAS CARRETERAS DEPENDIENTES DE LA  
JUNTA DE COMUNIDADES DE  
CASTILLA – LA MANCHA.  
CM-101, CM-1002, CM-4008, CM-4010, CM-  
4013 Y CM-42 (TOLEDO Y GUADALAJARA)**

**RESUMEN**

*FEBRERO 2017*

## INDICE

1.- RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN.....	1
1.1.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	1
1.2.- OBJETO.....	1
1.3.- DESARROLLO DEL PLAN DE ACCIÓN.....	1
1.3.1.- CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA SELECCIÓN DE LAS ZONAS MÁS EXPUESTAS AL RUIDO. .....	2
1.4.- ANÁLISIS DE LAS ZONAS MÁS EXPUESTAS.....	2
1.5.- PROPUESTA DE ACTUACIÓN.....	3
1.6.- PRIORIZACIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS.....	8
1.7.- COSTE DE LAS SOLUCIONES PROPUESTAS.....	10
1.8.- ESTRATEGIA A LARGO PLAZO.....	10
1.9.- CONCLUSIÓN.....	10

## **1.- RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN**

### **1.1.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS**

La Dirección General de Carreteras y Transportes de la Junta de Castilla – La Mancha abordó la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de aquellas carreteras que tienen una circulación de vehículos mayor de 3 millones al año, acorde a lo establecido en la legislación de aplicación.

Tras la redacción de los MER, estos fueron sometidos al preceptivo procedimiento de información pública. El anuncio por el que se inicia el proceso de información pública de los trabajos de elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de las carreteras dependientes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. CM-101, CM-1002; CM-4008; CM-4010, CM-4013 y CM-42, tuvo lugar el 25 de octubre de 2016, se publicó en el DOCM, núm. 214, de 3 de noviembre de 2016, abriéndose un plazo de 30 días hábiles para la presentación de alegaciones.

Finalizado este plazo se recibieron alegaciones que fueron tenidas en cuenta y contestadas, aprobándose los mapas estratégicos de ruido de las carreteras dependientes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (CM-101, CM-1002, CM-4008, CM-4010, CM-4013 y CM-42) mediante la Resolución de 27/12/2016, de la Dirección General de Carreteras y Transportes, publicada en el DOCM, número 4, de 5 de enero de 2017.

### **1.2.- OBJETO**

El objeto de este documento es desarrollar el contenido del Plan de Acción contra el Ruido (PAR) para las carreteras CM-4013 (pp.kk 1+000 al 3+000), CM-1002 (pp.kk. 1+000 al 4+000), CM 42, CM-4010 (ppkk 0+000 al 5+500; ppkk 5+500 al 10+000; ppkk 10+000 al 18+800), CM-101 (pp.kk. 0+000 al 9+500; pp.kk. 9+500 al 13+900) y CM-4008 (pp.kk 0+500 al 9+000) de acuerdo con el Real Decreto 1543/2005, 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. Tomando el Plan de Acción como un instrumento que puede ser tanto de carácter preventivo como corrector, y que tiene por objeto afrontar globalmente los aspectos relativos a la contaminación acústica, así como fijar acciones prioritarias para el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.

### **1.3.- DESARROLLO DEL PLAN DE ACCIÓN**

Al elaborar el Plan de Acción se describen las tareas realizadas para determinar las zonas más expuestas al ruido con el objetivo de reducir la contaminación acústica existente en dichas zonas.

### **1.3.1.- CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA SELECCIÓN DE LAS ZONAS MÁS EXPUESTAS AL RUIDO.**

Se ha seguido el criterio de delimitación de zonas densamente pobladas en las cuales la tipología de edificios de uso residencial dispersos no se contempla. Para poder incluir dicha tipología de edificios, en primer lugar se suma la población expuesta en las zonas seleccionadas según los indicadores Ld, Le y Ln debe ser de al menos el 50% del total de la UME. Así se justifica adecuadamente que el resto de población se encuentra en viviendas residenciales dispersas.

En los casos que existan, además se considerarán los edificios sensibles expuestos a niveles de ruido superiores al límite correspondientes (centros de enseñanza, 60 dB(A) durante el día; centros sanitarios, 50 dB(A) durante la noche), acorde a lo establecido en el Anexo II, del Real Decreto 1367/2007 (por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas)Tabla A, Objetivos de Calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

### **1.4.- ANÁLISIS DE LAS ZONAS MÁS EXPUESTAS.**

El objetivo de este apartado es describir las zonas más expuestas al ruido, previamente seleccionadas a partir de los criterios técnicos definidos anteriormente, sobre las que posteriormente se evaluará la viabilidad de las posibles medidas correctoras a implantar con objeto de reducir la afección acústica

A continuación se muestra el resultado global del análisis del grado de afección realizado en las unidades del mapa de las diferentes carreteras:

Indicador población afectada	Edificios sensibles afectados	
	SI	NO
Mayor de 500	ALTA	ALTA
Entre 200 y 500	ALTA	MEDIA
Entre 100 y 200	MEDIA	BAJA
Menor de 100	BAJA	BAJA

Tabla 1: Grado de afección

UME	Carretera	Zona expuesta	Indicador de población afectada	Edificios sensibles afectados	Grado de Afección
CM-4013	CM-4013	ZE 1: Carretera de Navalpino	3.6	NO	BAJO
		ZE 2: Carretera de Piedrabuena	3.6	NO	BAJO
CM-1002	CM-1002	ZE 3: Marchamalo	33.6	NO	BAJO
CM-42-2	CM-42	ZE 4: Nambroca	37.15	NO	BAJO
CM-42-4		ZE5: Alameda de Cervera	5.05	NO	BAJO
CM-4010-1	CM-4010	ZE 6: Illescas	96.8	NO	BAJO
CM-4010-3		ZE 7: Yeles	3.6	NO	BAJO
		ZE 8: Esquivias	9.6	NO	BAJO
CM-4010_4		ZE 9: Seseña_1	7.8	NO	BAJO
		ZE 10: Seseña_2	12	NO	BAJO
CM-101-1 CM-101-2	CM-101	ZE 11: Fontanar_1	6.6	NO	BAJO
CM-101-3 CM-101-4		ZE 12: Fontanar_2	6.85	NO	BAJO
CM-4008-1		CM-4008	ZE 13:Ugena	69.0	NO

Tabla 2: Análisis de Grado de Afección en Zonas Expuestas.

Del análisis del Grado de afección en las zonas expuestas, se observa que como en ningún caso el indicador de la población afectada es mayor de 100 y no se afecta a edificios sensibles, se considera en todos los casos bajo.

Sólo en las zonas expuestas ZE3 y ZE13, se sobrepasa el 50% de población afectada. En el caso de ZE3 correspondiente a la carretera CM-1002, posee un total de población afectada del 69.13%. Y la zona expuesta ZE13 en Ugena (Toledo), ubicada en la CM-4008, posee un total de población afectada de 115 personas aproximadamente, un total de población afectada correspondiente a un 79.86%, casi un 80%, de la población total considerada en la UME. De este modo, como se ha comentado en ambos casos se superaría el 50% de la población afectada, por lo que se consideraría prioritaria la propuesta de medidas correctoras en estas zonas, por cumplir los criterios establecidos en el Plan de Acción.

### 1.5.- PROPUESTA DE ACTUACIÓN

En este apartado se describen las soluciones que se plantean en las zonas más expuestas al ruido anteriormente detectadas, las cuales son objeto de estudio del presente Plan de Acción, con objeto de reducir los niveles sonoros. En este sentido y en cuanto a las soluciones para minimizar el impacto acústico en las zonas

más expuestas al ruido, el Ministerio de Fomento en 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”, recoge en virtud de la viabilidad de las soluciones, 3 posibles tipos de actuaciones a contemplar en la redacción de los Planes de Acción:

1. Instalación de pantallas acústicas.
2. Actuaciones sobre el pavimento de la vía.
3. Actuaciones complejas.

Seguidamente se muestra un resumen de las medidas correctoras planteadas inicialmente en este Plan de Acción en las zonas más expuestas identificadas anteriormente.

UME	Carretera	Zona expuesta	Grado de afección	Medida Correctora	Zona de actuación (pp.kk)
CM-4013	CM-4013	ZE 1: Carretera de Navalpino	Bajo	No se considera	-
		ZE 2: Carretera de Piedrabuena	Bajo	No se considera	-
CM-1002	CM-1002	ZE 3: Marchamalo	Bajo	Actuación Compleja	-
CM-42-2	CM-42	ZE 4: Nambroca	Bajo	No se considera	-
CM-42-4		ZE5: Alameda de Cervera	Bajo	No se considera	-
CM-4010-1	CM-4010	ZE 6: Illescas	Bajo	No se considera	-
CM-4010-3		ZE 7: Yeles	Bajo	No se considera	-
CM-4010_4		ZE 8: Esquivias	Bajo	No se considera	-
		ZE 9: Seseña_1	Bajo	No se considera	-
		ZE 10: Seseña_2	Bajo	No se considera	-
CM-101-1	CM-101	ZE 11: Fontanar_1	Bajo	No se considera	-
CM-101-2					
CM-101-3		ZE 12: Fontanar_2	Bajo	No se considera	-
CM-101-4					
CM-4008-1	CM-4008	ZE 13: Ugena	Bajo	Pantalla acústica	0+600 a 0+800

Tabla 3: Resumen de medidas correctoras planteadas para cada zona Expuesta.

A continuación se detalla para cada zona expuesta seleccionada anteriormente la actuación propuesta teniendo en cuenta las características técnicas y de viabilidad:

### **UME CM-4013: Zona expuesta ZE1: Carretera de Navalpino**

El entorno urbano en el que se ubican y la proximidad de los edificios que conforman la zona, en los que la carretera parece ser una calle de una ciudad, con baja densidad de población, dificulta la implantación y eficacia de medidas correctoras en este punto, además del impacto visual y arquitectónico en el caso de pantallas acústicas. Por ello, cualquier propuesta de actuación se considera actuación compleja. Las características de la zona dificultan la implantación de medidas correctoras tales como pantallas acústicas simples, que no serían efectivas ni viables, o la instalación de asfalto fonoabsorbente, ya que su efectividad se contempla a una velocidad de circulación de tráfico más elevada.

Por lo tanto como conclusión, no se correspondería con el criterio de zona densamente poblada, en la que no se cumple que la población expuesta sea al menos un 50% de su población afectada por más de 55 dB(A) Ln, con lo que no se considera en esta fase la propuesta de medidas correctoras.

### **UME CM-4013: Zona expuesta ZE2: Carretera de Piedrabuena**

El tráfico rodado está regulado por una velocidad de circulación baja. Estas características dificultan la implantación de medidas correctoras tales como pantallas acústicas simples, que no serían efectivas, o la instalación de asfalto fonoabsorbente, ya que su efectividad se contempla a una velocidad de circulación del tráfico más elevada.

Por lo tanto como conclusión, no se correspondería con el criterio de zona densamente poblada, en la que no se cumple que la población expuesta sea al menos un 50% de su población afectada por más de 55 dB(A) Ln, con lo que no se considera en esta fase la propuesta de medidas correctoras.

### **UME CM-1002: Zona expuesta ZE3: Marchamalo**

El área de actuación se ubica en un entorno plenamente urbano, caracterizado por viviendas de uso residencial. Tiene su comienzo en la glorieta donde se ubica el supermercado, de ahí, siguiendo por la calle Guadalajara, hasta su cruce con la calle Henares, sólo hay edificaciones en el margen derecho de la carretera. Son unas edificaciones de una planta o dos plantas a lo sumo, en su mayoría y con un patio delantero. En los arcenes de la carretera, convertidos en aceras, se observan hileras de árboles de gran tamaño. En general los edificios se encuentran muy próximos a la carretera. El tráfico rodado está limitado a una velocidad de 40 km/h y además cuenta con elementos como pasos de peatones sobreelevados: Estas características dificultan la implantación de medidas correctoras tales como pantallas acústicas simples, que no serían efectivas, ni viables, o la instalación de asfalto fonoabsorbente, tal y como se solicita en la alegación del Ayuntamiento de Marchamalo de fecha 25 de noviembre de 2016. En el caso del asfalto fonoabsorbente, no reduciría lo suficiente la contaminación acústica, ya que su efectividad se contempla a una velocidad de circulación del tráfico más elevada, y en este tramo la velocidad está muy limitada.

Por lo tanto como conclusión, en esta zona más expuesta la medida correctora más adecuada sería una ACTUACIÓN COMPLEJA, como por ejemplo una variante de población. Tras revisar el III Plan Regional de Carreteras de Castilla – La Mancha 2015-2026.

(<http://www.castillalamancha.es/gobierno/fomento/estructura/dgfcartra/actuaciones/iii-plan-de-carreteras->

2015-2026), se observa que en su apartado 9.3.1. (Variantes de Población), se especifica que “del análisis de la intensidad de tráfico diario se desprende que las carreteras con una mayor volumen de vehículo, y por tanto con una mayor problemática, son las correspondientes a los núcleos de Fuensalida y Marchamalo.” Esta medida se puede observar que se encuentra recogida en la página nº61 del Documento mencionado.

#### **UME CM-42-2: Zona expuesta ZE4: Nambroca**

El área de actuación se ubica en un entorno fundamentalmente rural, donde se observa, que el límite de la afección diaria de 60 a 65 podría afectar a un residencial aislado. Estas viviendas, situadas en la Calle Leonor de Aquitania, que podrían verse afectadas, son viviendas inacabadas, y parece que desde hace bastante tiempo, por las pintadas que se observan en las paredes interiores de las viviendas unifamiliares adosadas. Al tratarse de una afección a población prácticamente nula, por no estar habitadas dichas viviendas, y por tanto considerarse que no hay población afectada. No se correspondería con el criterio de zona densamente poblada, en la que no se cumple que la población expuesta sea al menos un 50% de su población afectada por más de 55 dB(A) Ln, con lo que no se considera en esta fase la propuesta de medidas correctoras.

#### **UME CM-42-4: Zona expuesta ZE5: Alameda de Cervera**

En esta UME hay población expuesta por encima de 55 dB(A) según el indicador Ln, si bien por la tipología de edificaciones de uso residencial se localizan totalmente dispersas, no cumpliéndose el criterio de zona densamente poblada. Tampoco se localiza la existencia de edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente (centros de enseñanza, 60 dB(A) durante el día; centros sanitarios, 50 dB(A) durante la noche). Como conclusión en esta zona expuesta no se ha considerado ninguna medida correctora, ya que su análisis detallado ha permitido comprobar que no existe ninguna zona que cumpla con los criterios técnicos establecidos.

#### **UMEs CM-4010-1 y CM—4010-2: Zona expuesta ZE6: Illescas**

Esta área de actuación se ubica en un entorno plenamente urbano caracterizado por viviendas de uso residencial de 2-3 alturas, muy próximos a la carretera. La cota de los edificios se encuentra al mismo nivel que la cota de la carretera. El tráfico rodado está restringido a 40 km/hora, junto con pasos peatonales sobreelevados, que obligan a disminuir la velocidad. La cercanía de los edificios a la carretera, dificulta la implantación de medidas correctoras tales como pantallas acústicas simples, que no serían efectivas ni viables, o la instalación de asfalto fonoabsorbente, ya que su efectividad se contempla a una velocidad de circulación de tráfico más elevada. En estas UMEs hay población expuesta por encima de 55 dB(A) según el indicador Ln, sin embargo la población afectada se acerca al 41%, aunque cercana, no se corresponde con el criterio de que más del 50% de la población de las UMEs esté afectada. Aunque cercanos, no se localizan edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente.

Como conclusión en esta zona expuesta no se ha considerado ninguna medida correctora, ya que su análisis detallado ha permitido comprobar que no existe ninguna zona que cumpla con los criterios técnicos establecidos.



### **UME CM-4010-3: Zona expuesta ZE7: Yeles y Zona expuesta ZE8: Esquivias**

En esta UME, aunque se observan datos de población expuesta por encima de 55 dB(A) según el indicador Ln, sin embargo no se corresponde con el criterio de que más del 50% de la población de la UME esté afectada. Tampoco se observan edificios sensibles, sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente. En la ZE8 hay población expuesta por encima de 55 dB(A) según el indicador Ln, si bien por la tipología de edificaciones de uso residencial se localizan totalmente dispersas, no cumpliéndose el criterio de zona densamente poblada. Tampoco se localiza la existencia de edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente. Como conclusión en esta zona expuesta no se ha considerado ninguna medida correctora, ya que su análisis detallado ha permitido comprobar que no existe ninguna zona que cumpla con los criterios técnicos establecidos.

### **UME CM-4010-4: Zonas expuestas ZE9 y ZE10: Seseña**

En el caso de las zonas ZE9 y ZE10, aunque según los datos se muestra población expuesta por encima de 55 dB(A) según el indicador Ln, únicamente se trataría de aproximadamente un 6.40 % de la población en el caso de la zona expuesta ZE9 y de casi un 10% de población en el caso de la ZE10, por lo que no se cumpliría el criterio técnico del PAR, en el que se actuaría siempre que se encuentre afectado al menos un 50% de la población de la UME. No se localizan edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente. De modo que en estas zonas expuestas no se considera ninguna medida correctora, ya que se comprueba que no existe ninguna zona que cumpla con los criterios técnicos establecidos.

### **UMEs CM-101-2 y CM-101-3: Zonas expuestas ZE11 y ZE12: Fontanar**

En Fontanar, población más cercana a la CM-101, las UMEs (que coinciden en datos de población expuesta) muestran en ambas zonas expuestas población por encima de 55 dB(A) según el indicador Ln, se trataría de aproximadamente un 24 % de la población. Se considera que no se cumpliría el criterio técnico del Plan de Acción, en el que se actuaría siempre que se encuentre afectado al menos un 50% de la población de las UMEs. Se observa que no se localizan edificios sensibles sanitarios o docentes expuestos a niveles superiores al límite correspondiente. La carretera está deprimida en el terreno con lo que se actúa como pantalla acústica natural. No se considera ninguna medida correctora, pues no existe ninguna zona que cumpla con los criterios técnicos establecidos.

### **UME CM-4008-1: Zona expuesta ZE13: Ugena**

En esta UME se encuentra un 79,86% de población afectada por niveles mayores de 55 dB(A) de Ln. Siendo este un criterio fundamental para actuar en la zona, que se caracteriza por la existencia de la urbanización "El Pradillo", donde se observa que la velocidad en este tramo es de 70 km/h. Sin embargo, los mayores niveles acústicos se detectan frente la urbanización "El Pradillo", donde existe una distancia considerable entre la carretera y la zona urbanizada, además de una línea de árboles que podría paliar el efecto visual que una barrera acústica propiciaría en la zona. Tras el estudio de la zona, así como de la solicitud de la alegación del Ayuntamiento de Ugena de fecha 19 de enero de 2017. Se propone la reducción a 40 km/h en el tramo así como la ubicación de una pantalla acústica de 200 metros lineales, desde el p.k. 0+600 al 0+800.

## 1.6.- PRIORIZACIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS

Las medidas correctoras propuestas, en las zonas más expuestas de este Plan de Acción, van a servir de base para establecer un orden de prioridad de actuación de manera sencilla y coordinada desde un punto de vista técnico y económico. Para ello, se establecen tres niveles de prioridad: Alta, Media y Baja.

Este nivel de prioridad cobrará un mayor sentido en el caso de la recopilación de todas las medidas recogidas en los Planes de Acción de todas las carreteras de la Junta de Castilla – La Mancha.

El nivel de prioridad se establece en función del grado de afección, la efectividad y la viabilidad de ejecución:

### 1. Grado de Afección:

A continuación se muestra un resumen del grado de afección de las zonas consideradas expuestas e identificadas en este Plan de Acción:

UME	Carretera	Zona expuesta	Grado de afección
CM-4013	CM-4013	ZE 1	BAJO
		ZE 2	BAJO
CM-1002	CM-1002	ZE 3	BAJO
CM-42-2	CM-42	ZE 4	BAJO
CM-42-4		ZE 5	BAJO
CM-4010-1	CM-4010	ZE 6	BAJO
CM-4010-3		ZE 7	BAJO
		ZE 8	BAJO
CM-4010_4		ZE 9	BAJO
		ZE 10	BAJO
CM-101-1	CM-101	ZE 11	BAJO
CM-101-2			
CM-101-3		ZE 12	BAJO
CM-101-4			
CM-4008-1	CM-4008	ZE 13	BAJO

Tabla 13: Resumen del Grado de Afección

2. **Efectividad:** A partir de este índice se evalúa la eficacia de la solución propuesta teniendo en cuenta la superficie en metros cuadrados de pantalla acústica prevista y el número de personas afectadas. Para ello, se gradúa en tres escalas; Baja, Media y Alta.
3. **Viabilidad:** A partir del cual se considera la facilidad de ejecución para la implantación de la medida correctora propuesta. Para ello, se gradúa en tres escalas; Baja, Media y Alta.

En la siguiente tabla se muestra para cada zona más expuesta que ha sido evaluada (identificada mediante ID), el nivel de prioridad en función del grado de afección, la efectividad y la viabilidad de ejecución:

UME	Carretera	Zona expuesta	Medida Correctora	Zona de Actuación (pp.kk)	Longitud Pantalla Acústica (m)	Altura Pantalla Acústica (m)	Grado de Afección	Efectividad	Viabilidad	Prioridad
CM-4013	CM-4013	ZE 1	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
		ZE 2	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
CM-1002	CM-1002	ZE 3	Compleja	2+500 al 4+000	-	-	BAJO	ALTA	BAJA	BAJA
CM-42-2	CM-42	ZE 4	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
CM-42-4		ZE 5	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
CM-4010-1	CM-4010	ZE 6	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
CM-4010-3		ZE 7	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
CM-4010_4		ZE 8	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
		ZE 9	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
CM-4010-1	CM-101	ZE 10	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
CM-101-1		ZE 11	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
CM-101-2		ZE 12	-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
CM-101-3			-	-	-	-	BAJO	BAJA	BAJA	-
CM-101-4										
CM-4008-1	CM-4008	ZE 13	Pantalla acústica	0+600 al 0+800	200	2	BAJO	ALTA	MEDIA	MEDIA

Tabla 15: Nivel de Prioridad de Actuación

### **1.7.- COSTE DE LAS SOLUCIONES PROPUESTAS**

En este apartado del Plan de Acción se realiza una valoración económica estimada de las soluciones propuestas para cada zona más expuesta y una valoración global según el grado de prioridad. En este caso, en las carreteras CM-4013, CM-42, CM-4010 y CM-101, no se proponen actuaciones por no cumplir los criterios técnicos establecidos en el Plan de Acción. En la CM-1002, al tratarse de una actuación compleja (variante de población) y no de pantallas acústicas o pavimento fonoabsorbente, no se puede dar a conocer un presupuesto concreto, que corresponderá a fases más avanzadas. En el caso de la CM-4008, se considera una pantalla acústica de 200 metros lineales y altura de 2 metros, que iría del p.k. 0+600 al 0+800 con un coste aproximado de 100.000,00 €.

### **1.8.- ESTRATEGIA A LARGO PLAZO**

Tras esta recopilación, se establecería la información económica del PAR. La temporalización-priorización se podrá basar en el corto, medio y largo plazo, de los ítems estudiados en los criterios de priorización y acciones a llevar a cabo, en función de su posible efectividad (alta, media o baja, en función de la previsión de resultados). La Evaluación de los Planes de Acción se realizará con la siguiente revisión de los MER (cada 5 años ó cuando se produzca un cambio importante de la situación existente del ruido), donde se podrá determinar la evolución del ruido generado por las infraestructuras, tanto a escala global, como local, donde se hayan llevado a cabo las acciones concretas planteadas en el Plan de Acción. No es objeto de este estudio el desarrollo de los proyectos constructivos específicos en los que se efectúen los estudios pormenorizados de la zona y se definan con detalle las soluciones acústicas adoptadas.

### **1.9.- CONCLUSIÓN**

Con la realización del presente estudio se ha elaborado el Plan de Acción correspondiente a los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de las carreteras CM-4013, CM-1002, CM-42, CM-4010, CM-101 y CM-4008, competencia de la Junta de Castilla - La Mancha, cuyo tráfico supera los tres millones vehículos al año, de acuerdo con lo indicado en la Directiva 2002/49/CE de 25 de junio de 2002 sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, considerando alcanzados los objetivos planteados inicialmente así como los establecidos en la legislación vigente.

Tras la aprobación de los MER se desarrollaron los Planes de Acción contra el Ruido, cuyo proceso de información pública, se inició con el anuncio de 27/12/2016 de la Dirección General de Carreteras y Transportes, recogido en el DOCM número 3 del 4 de enero de 2017. Su aprobación se llevó a cabo mediante Resolución del Director General de Carreteras y Transportes con fecha 23/02/17.