



**AJUNTAMENT DE LA CIUTAT
D'ALZIRA**

**PLAN ACÚSTICO MUNICIPAL DE LA CIUDAD
DE ALZIRA**

PARTE I – MAPA ACÚSTICO

TOMO 3

**MODELO PREDICTIVO
METODOLOGÍA**

AUTORES DEL ESTUDIO:

D. SANTIAGO NÚÑEZ GUTIÉRREZ

D. ALBERTO DE LA PAZ MORENO BENÍTEZ

D. JAIME FAUS LLOPIS

Enero 2015

d·nota

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. ANTECEDENTES	6
3. DEFINICIONES	7
4. DATOS DE ENTRADA.....	10
4.1. Cartografía.....	10
4.2. Delimitación Del Área De Estudio	10
4.3. Edificios	11
4.4. Fuentes De Ruido	11
4.5. Tráfico	11
5. MÉTODOS DE MEDICIÓN O CÁLCULO EMPLEADO.	12
5.1. Software De Predicción.....	12
5.2. Diseño Del Mapa Acústico.....	13
5.3. Fuentes Principales De Ruido	14
5.3.1 Fuentes Viarias:	14
5.3.2 Fuente Ferroviaria:.....	14
5.4. Métodos De Cálculo	15
5.4.1 Carreteras:	15
5.4.2 Ferrocarril:.....	15
6. NORMATIVA – LEGISLACIÓN DE REFERENCIA.	16
7. EQUIPO REDACTOR.....	17

ANEXOS

- ANEXO I.- EDIFICACIONES SENSIBLES
- ANEXO II.- DATOS DE TRÁFICO
- ANEXO II.- ÍNDICE DE PLANOS

1. INTRODUCCIÓN

Los Planes Acústicos Municipales están integrados por un Mapa Acústico (Parte I), que tiene por objeto analizar los niveles de ruido y proporcionar información acerca de las fuentes sonoras causantes de la contaminación acústica, y un Programa de Actuación (Parte II), en el que se establezcan las medidas a adoptar para mejorar la situación acústica en el municipio y por consiguiente mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Para ello se ha utilizado la metodología desarrollada en este documento.

Se expone los datos de entrada utilizados (cartografía de base, datos de las fuentes de ruido estudiadas e información de apoyo).

Se presenta el modo de elaborar el Modelo Digital del Terreno necesario, así como la manera de aplicar el modelo de cálculo para obtener los niveles sonoros producidos por el tráfico.

Se muestra la forma de presentar los resultados finales y se concluye este documento incorporando un apartado sobre terminología básica utilizada en el trabajo, así como otros conceptos, relacionados con los mapas acústicos, en particular, y, al vocabulario acústico, en general.

La aplicación de modelos predictivos para la determinación de los niveles sonoros existentes en una determinada zona debe realizarse a partir de unos parámetros de entrada, los cuales en función de su disponibilidad, precisión, representatividad, en definitiva, de su calidad, entendida ésta como la capacidad de caracterizar fielmente la zona a estudiar permitirá la obtención de los mapas acústicos con el suficiente grado de detalle requerido.

Es por tanto necesario en la elaboración del mapa acústico el análisis de los datos de entrada a los modelos disponibles, su adecuación a los modelos predictivos y en caso contrario, su adaptación a los mismos, y el establecimiento de hipótesis de trabajo razonables ante la ausencia de información.

Por ello, para la elaboración de los mapas acústicos de las principales vías de comunicación del término municipal de Alzira, se realizó un análisis en detalle de la información necesaria para la aplicación de los modelos predictivos y a partir de esta información, se realizaron las gestiones necesarias para la obtención de dicha información de los diferentes Organismos Públicos o Privados.

2. ANTECEDENTES

Acorde a la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la contaminación Acústica, de la Generalitat Valenciana y su desarrollo normativo materializado en el Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, establece la obligatoriedad de elaborar Planes Acústicos Municipales (PAM) a los municipios de más de 20.000 habitantes. Los PAM tienen por objeto la identificación de las áreas acústicas existentes en el municipio en función del uso que sobre las mismas exista o esté previsto y sus condiciones acústicas, así como la adopción de medidas que permitan la progresiva reducción de sus niveles sonoros. Con este fin, se pretende elaborar dicho trabajo cumpliendo debidamente las recomendaciones de la Unión Europea y del Estado Español en cuanto a esta materia.

Conforme a las directrices marcadas por la Reglamentación Vigente tanto a nivel Europeo, Nacional y Autonómico, el Ayuntamiento de Alzira licitó la Elaboración de Mapas de Ruido y Diagnóstico sobre la contaminación acústica generada en el Término Municipal de Alzira, así como las actuaciones necesarias para su adecuación a la normativa vigente en materia acústica, teniendo en cuenta además de lo anterior, un número determinado de medidas “in situ” bajo criterios de homogeneidad, distribución espacial y duración de las medidas; todo ello, junto con la instalación de una red de mediciones de ruido en 31 puntos repartidos por todo el municipio, con una duración superior a 24 horas así como la comparación de dichas medidas en función de la estacionalidad de la medida, ha llevado a realizar un trabajo de mayor precisión y ajuste conforme a la realidad sonora de la ciudad de Alzira.

Para el cálculo del modelado de tráfico y para el ajuste final del mapa se han tenido en cuenta datos de más de 50 conteos a pie de calle, que con los correspondientes ajustes y extrapolaciones, son transferidos a bases de datos para su utilización en la elaboración del cartografiado estratégico de ruido.

La Reglamentación y Normativa que se ha tenido en cuenta para la realización del Plan Acústico Municipal de Alzira, se expresa en el Apartado nº 6 de la presente memoria técnica.

Todos los trabajos cuyos resultados están expuestos en la presente memoria y planos adjuntos han sido coordinados y supervisados por el Área de Medio Ambiente del Ilmo. Ayuntamiento de Alzira.

3. DEFINICIONES

Decibelio: escala convenida habitualmente para medir la magnitud del sonido. El número de decibelios de un sonido equivale a 10 veces el valor del logaritmo decimal de la relación entre la energía asociada al sonido y una energía que se toma como referencia.

Evaluación: cualquier método que permita medir, calcular, predecir o estimar el valor de un indicador de ruido o efectos nocivos correspondientes.

Fast: es una característica del detector que indica que el tiempo de respuesta de éste es 125 ms (respuesta rápida).

LAeq,T: nivel sonoro continuo equivalente. Se define en la norma ISO 1996 como el valor del nivel de presión en dB en ponderación A, de un sonido estable que en un intervalo de tiempo T, posee la misma presión sonora cuadrática media que el sonido que se mide y cuyo nivel varía con el tiempo.

LAE: nivel de exposición sonora. Representa el nivel continuo sonoro equivalente ponderado A, de un sonido cuya energía sonora se concentra en el tiempo de 1 segundo.

LAeq,D: nivel equivalente diurno. Es el nivel sonoro continuo equivalente ponderado A, determinado a lo largo del horario diurno establecido en el presente decreto. También se puede representar como LA eq, 14 h.

LAeq,N: nivel equivalente nocturno. Es el nivel sonoro continuo equivalente ponderado A, determinado a lo largo del horario nocturno establecido en el presente decreto. También se puede representar como LA eq, 10 h.

Nivel de recepción: es el nivel de presión acústica existente en un determinado lugar, originado por una fuente sonora que funciona en un emplazamiento diferente. Este parámetro constituye un índice de inmisión.

Mapa acústico: es un mapa de ruido, elaborado según las especificaciones contenidas en el presente decreto. Constituye un instrumento integrante de los planes acústicos municipales y su objeto será analizar los niveles de ruido existentes en el ámbito territorial del PAM y proporcionar información acerca de las fuentes sonoras causantes de la contaminación acústica.

Mapa de ruido: la presentación de datos sobre una situación acústica existente o pronosticada en función de un indicador de ruido, en la que se indicará el rebasamiento de cualquier valor límite pertinente vigente, el número de personas afectadas en una zona específica o el número de viviendas expuestas a determinados valores de un indicador de ruido en una zona específica.

Mapa estratégico de ruido: Mapa de Ruido, elaborado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y su desarrollo reglamentario, referente a aglomeraciones, grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios o grandes aeropuertos (según quedan definidos en dicha Ley). Tal como se establece en la citada Ley, es un mapa diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido o para poder realizar predicciones globales para dicha zona. En la preparación y revisión de estos mapas se aplicarán los indicadores de ruido Lden y Lnight. Podrán

presentarse al público en forma de gráficos, datos numéricos en cuadros o datos numéricos en formato electrónico.

Mejor técnica disponible: aquella que sea desarrollada a una escala que permita su aplicación en condiciones económicas y técnicamente viables, tomando en consideración los costes y los beneficios, siempre que el titular pueda tener acceso a ellas en condiciones razonables, y que se consideren las más eficaces para alcanzar un alto nivel general de protección del medio ambiente en su conjunto y de la salud de las personas.

Objetivos de calidad: a los efectos de este decreto y de acuerdo con el artículo 12 de la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica, se consideran como tales los niveles de recepción externos establecidos en la tabla 1 del anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica.

Período diurno: el comprendido entre las 08.00 y las 22.00 horas.

Período nocturno: cualquier intervalo comprendido entre las 22.00 y las 08.00 horas.

Planes acústicos municipales (PAM): instrumentos de planificación y gestión acústica, que tienen por objeto la identificación de las áreas acústicas existentes en su ámbito territorial en función del uso que sobre las mismas exista o esté previsto y sus condiciones acústicas, así como la adopción de medidas que permitan la progresiva reducción de sus niveles sonoros para situarlos por debajo de los previstos en el anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica.

Planes acústicos municipales de ámbito zonal: instrumentos de planificación y gestión acústica, similares a los PAM pero referidos a un ámbito territorial menor.

Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica: los planes encaminados a afrontar las cuestiones relativas a ruido y a sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuere necesario, elaborado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y su desarrollo reglamentario, referente a aglomeraciones, grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios o grandes aeropuertos (según quedan definidos en dicha Ley).

Plan de Mejora de Calidad Acústica de las Infraestructuras de Transporte: instrumento de planificación a realizar por la administración competente en la ordenación del sector en el supuesto que la presencia de una infraestructura de transporte ocasione una superación en más de 10 dB(A) de los límites fijados en la tabla 1 del anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica, por el procedimiento establecido en el presente decreto.

Programa de Actuación: instrumento integrante de los planes acústicos municipales cuyo objeto es establecer las medidas a adoptar para mejorar la calidad acústica en el ámbito territorial del Plan Acústico Municipal.

Ruido: es cualquier sonido que moleste o incomode a los seres humanos, o que produce o tiene el efecto de producir un resultado psicológico y fisiológico adverso sobre los mismos.

Zonas Acústicamente Saturadas (ZAS): las declaradas como tales por los correspondientes ayuntamientos por producirse en ellas unos elevados niveles sonoros debido a la existencia



de numerosas actividades recreativas, espectáculos o establecimientos públicos, a la actividad de las personas que los utilizan, al ruido del tráfico en dichas zonas, así como a cualquier otra actividad que incida en la saturación del nivel sonoro de la zona.

4. DATOS DE ENTRADA.

A continuación se abordan los distintos aspectos de la información: su disponibilidad, descripción, valoración de la calidad, carencias y soluciones adoptadas.

4.1. CARTOGRAFÍA.

La base cartográfica utilizada para la elaboración del mapa acústico predictivo ha sido la cartografía digital en 3D facilitada por el Ayuntamiento de Alzira en formato dwg.

Tras un primer análisis, se han actualizado las zonas habitadas utilizando información procedente de varias fuentes:

- Ortofotografías.
- Visitas de campo.
- Imágenes capturadas del Google Earth y SigPac
- Información digital de las zonas urbanas provenientes de la Dirección General del Catastro y otras fuentes.

Mediante el empleo de todos estos elementos se ha conseguido una base cartográfica completa y detallada para realizar los mapas acústicos.

La modelización del terreno tomó como base las curvas de nivel disponibles en el modelo 3D comentado, disponiendo de información altimétrica cada 5 metros, obteniendo el correspondiente Modelo Digital de Terreno (MDT).

El cartografiado de las edificaciones presentes en toda la zona de estudio tomó como fuente principal la información facilitada por el Ayuntamiento de Alzira.

4.2. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

El área de estudio, para el cálculo de los niveles de ruido, viene determinada por el límite administrativo del Término Municipal de Alzira, incluyendo el núcleo urbano de la Garrofera.



4.3. EDIFICIOS

Los edificios se han modelizado a partir de las capas correspondientes de la cartografía. A todos ellos se les ha asignado una altura relativa respecto a la cota del terreno en el que se asienta el edificio. De esta manera, la edificación se convierte en un bloque del modelo.

En el Anejo I se encuentra un listado de las edificaciones sensibles consideradas, tantos edificios de carácter docente como sanitario.

4.4. FUENTES DE RUIDO

Las carreteras se encuentran claramente a partir de los datos de la oficina virtual del catastro. En cambio, la fuente ferroviaria, ante la ausencia de información, se ha procedido a digitalizar la trama mediante ortofotos.

4.5. TRÁFICO

Los datos de tráfico de las calles considerada en el estudio, ante la falta de información al respecto, se ha procedido a realizar conteos de tráfico en las vías principales junto con las medidas acústicas repartidas por todo el núcleo urbano de Alzira. Con estas dos fuentes de datos se realiza un procedimiento interno para categorizar el resto de calles a incluir en los cálculos y estimar su IMD correspondiente.

Las carreteras estudiadas, y según las características del tráfico, se ha dividido en diferentes tramos homogéneos, en función de su IMD y continuidad.

En el Anejo 2 Datos de Tráfico, se pueden apreciar los detalles del tráfico empleado en el Estudio así como las velocidades consideradas.

5. MÉTODOS DE MEDICIÓN O CÁLCULO EMPLEADO.

5.1. SOFTWARE DE PREDICCIÓN.

La Directiva 2002/49/CE y la Ley de Ruido propugnan como método para la realización de mapas estratégicos de ruido el uso de software de predicción, que utilizan una combinación de modelos geográficos que incluyen las características topográficas y acústicas de las superficies que forman los obstáculos, junto con los modelos de las fuentes. Se usan modelos de cálculo, recomendados por la Directiva “GESTIÓN Y EVALUACIÓN DE RUIDO AMBIENTAL”. (2002/49/CE), en la LEY NACIONAL DEL RUIDO (Ley 37/2003) y enumerados por Recomendación de la Comisión de 06/08/03. Este tipo de software acústico es capaz de predecir la distribución de los niveles generados por las fuentes en sus áreas de influencia.

Predictor es el programa más eficiente y versátil bajo Windows® para calcular el ruido ambiental en el ambiente exterior. Permite calcular y analizar el ruido procedente de varias fuentes de ruido tales como industria o tráfico. Gracias a la potencia de cálculo actualmente conseguida al usar los motores de cálculo de Lima, puede cubrir todo el rango de aplicaciones, desde pequeños estudios de impacto ambiental hasta mapas de ruido de grandes aglomeraciones.

Entre las ventajas que aporta se encuentran las siguientes:

- Cumple con los métodos recomendados en la directiva 2002/49/EC y en la Ley 37/2003 del Ruido, así como con las modificaciones recogidas en el documento 2003/613/CE.
- Dispone de un módulo de importación de información desde DXF, BMP y SHP (compatible con SIG).
- Dispone de un módulo de exportación de información a DXF, SHP (compatible con SIG) y ASCII.
- Permite la visualización en 3D Dinámica y cortes transversales.
- Permite la comparación de distintos modelos y escenarios, especialmente útil para el desarrollo de los planes de acción.
- Tiene la posibilidad de definir distintos tamaños de rejillas en un mismo mapa, así como crear contornos de simulación con la forma que se desee.
- Incorpora el módulo Analyst, con funcionalidad SIG, capaz de combinar huellas de múltiples fuentes y analizar datos de población expuesta al ruido.
- Tiene una potencia de cálculo de más de 1.000.000.000 de combinaciones fuente-receptor.
- Dispone de una aplicación para la Gestión de Modelos y Planes de Acción, que permite, entre otras cosas, la creación de nuevos escenarios y la valoración de distintas alternativas, la comparativa de distintas variantes de un mismo modelo en forma de tabla, o el análisis rápido del efecto de reducción del ruido tras una reducción en la emisión de una fuente o de un grupo de fuentes.

5.2. DISEÑO DEL MAPA ACÚSTICO

El objeto de los mapas estratégicos de ruido según lo que se expone en la directiva de la EU sobre “La evaluación del ruido ambiental” y en la Ley 37/2003 del Ruido, es conocer la incidencia de las fuentes de ruido existentes en un área geográfica sobre la población que habita en ella. Es por tanto determinante conocer cuáles son las fuentes relevantes y su comportamiento para proceder a construir un correcto modelo de la situación acústica existente en la aglomeración.

Para ello, se establece un plan de calidad para usar los recursos idóneos, tanto humanos como técnicos y materiales, para la elaboración de un programa de mediciones in ‘situ’ de duración superior a 24 horas en continuo y las medidas de corta duración capaces de determinar una estrategia que dé como resultado un conocimiento eficaz de las fuentes, para realizar una correcta evaluación de sus aforos/potencias de emisión y obtener así un buen modelado de las mismas, mediante el software de predicción sonora destinado para tal fin.

Se ha llevado a cabo un plan de muestreo que nos ofrece mediciones de los niveles sonoros en 31 puntos repartidos por todo el municipio con una duración superior a 24h. en cada uno de ellos junto con 50 puntos de corta duración.

La selección de los puntos de muestreo, tanto para las mediciones de más de 24h. como para las de corta duración (short time), se ha realizado en base a dos premisas de utilización de los datos que se obtendrán:

1ª.- Para la determinación del comportamiento día-tarde-noche de las distintas tipologías de calles identificadas.

2ª.- Para el ajuste y comprobación del mapa estratégico.

El criterio para la selección de punto ha sido principalmente la homogeneidad superficial.- Se han seleccionado puntos de medición de forma homogénea y regular, atendiendo exclusivamente a criterios espaciales, es decir, utilizando los muestreos dividiendo todo el área de estudio en cuadrículas. De esta manera, se obtienen datos bajo criterios de uniformidad espacial.

Es de destacar, que en aquellos casos que el punto de medición coincidía con zonas de bajo interés para ser medidas, o incluso en interior de edificios, descampados, etc. se ha seguido un criterio razonado para reubicar dicho punto. Éste pasa por reubicar el punto de medición dentro de la cuadrícula correspondiente haciéndolo coincidir con las proximidades de las posibles fuentes sonoras identificadas. Como se ha citado anteriormente, de esta manera, se obtienen los niveles sonoros durante períodos superiores a 24h. en 21 puntos.

Los puntos también se han seleccionado haciendo especial hincapié en aquellas zonas de mayor interés de protección contra la contaminación acústica, esto es, zonas hospitalarias, zonas docentes, zonas residenciales y zonas de especial interés. Es de destacar, que todos los puntos de medición de 24h. en continuo, se han realizado siguiendo las prescripciones de la serie normativa ISO 1996, a una altura $4,0 \pm 0,2$ m. y a una distancia entre 1 y 2m. de las fachadas.

5.3. FUENTES PRINCIPALES DE RUIDO

Las principales fuentes de ruido que se ubican o tienen incidencia en la zona denominada como Fase I de la ciudad de Alzira son:

- Viarias
- Ferroviarias

5.3.1 FUENTES VIARIAS:

La fuente ruidosa principal en la zona objeto de estudio de la ciudad de Alzira, a raíz de los resultados de los ensayos “In Situ” es sin duda el tráfico viario que transcurre por la ciudad. El objeto de dicha modelización es la determinación de los niveles sonoros previsible en la ciudad de Alzira sobre los ejes viarios de mayor importancia.

Para la modelización de las fuentes viarias, es decir, tráfico rodado, se han tenido en cuenta diversas variables de entrada:

Datos físicos:

- Cartografía de la Ciudad (dwg). Proporcionada por Ilmo. Ayuntamiento de Alzira.
- Condiciones meteorológicas.
- Tipología de la vía (anchura, tipo pavimento, medianas, etc).

Densidad de tráfico:

- Conteos periódicos a pie de calle y en tiempos representativos.

Los datos introducidos en el modelo se basan principalmente en la cartografía proporcionadas a través del Ayuntamiento de Alzira, La tipología de las vías (anchura, tipo pavimento, medianas, etc) y la altura de los edificios, se han obtenido de la cartografía anteriormente expuesta y de los datos recogidos en las fichas de campo.

5.3.2 FUENTE FERROVIARIA:

Alzira dispone de red de ferrocarril, integrada en la línea C2 “Valencia-Xàtiva Moixent” de Cercanías Renfe, con una estación situada al oeste del municipio. Esta línea ofrece una conexión directa de Alzira con la estación de tren de Valencia y su área metropolitana.

TIPO	Categoría	Número
CERCANIAS	2	54
INTERCITY	8	7
MD	8	1
R.EXPRES	8	4
EUROMED	9	7
TALGO	9	10

5.4. MÉTODOS DE CÁLCULO.

Los métodos de cálculo utilizados en el Mapa Acústico de Alzira son:

5.4.1 CARRETERAS:

NMPB96 French national computation method for the propagation of Road Traffic Noise (SETRA, CERTU, LCPC, CSTB). XPS-31-133.

5.4.2 FERROCARRIL:

Modelo de tren, según STANDARD RMR '96 – SMR II.

5.5. PARÁMETROS GENERALES

De forma general la configuración del software de predicción Predictor se fija para el cálculo de fuentes de tráfico rodado de la siguiente forma:

Malla de Cálculo: se establece una malla de cálculo de 10 x 10 metros, con ello obtenemos una adecuada definición en cuanto a los indicadores de ruido dadas las dimensiones del proyecto.

Altura de Receptores: Conforme a lo establecido en normativa se sitúan a 4 metros de altura.

Radio de búsqueda (metros): 1.000 metros. Define una circunferencia alrededor del punto receptor, de manera que sólo las fuentes que se encuentren dentro de las mismas serán tenidas en cuenta para el cálculo del punto receptor.

Periodos de Referencia:

- Día: 08 horas – 22 horas
- Noche: 22 horas – 08 horas

MDT: Modelo Digital del Terreno: Triangulación. Calculado por el propio programa de simulación en base a la cartografía introducida en el mismo.

Absorción del Terreno(G):

- G = 1. Suelo Poroso, Terreno.
- G = 0. Agua.

Reflexiones: Orden de reflexiones = 1

Condiciones para el cálculo de reflexiones: Radio de búsqueda de Fuentes = 1000 metros

Altura del edificio: Altura real del edificio, según datos obtenidos de la planimetría facilitada por el Ayuntamiento de Alzira. Se digitaliza los nuevos edificios que no aparecen en dicha cartografía a partir de ortofotos de la zona.

6. NORMATIVA – LEGISLACIÓN DE REFERENCIA.

- Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios.
- R.D. 1513/2005, de 16 de Diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Decreto 104/2006, de 14 de Julio, del Consell de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.
- 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.
- Ordenanza Municipal de protección contra la contaminación acústica de Alzira
- Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Alzira
- ISO 1996-1:2003. Acoustics – Description measurement and assessment of environmental noise. Part 1: Basic quantities and assessment procedures.
- ISO 1996-2:2007. Acoustics – Description, measurement and assessment of environmental noise. Part 2: Determination of environmental noise levels.
- ISO 9613-1:1993 Acoustics – Attenuation of sound during propagation outdoors. Part 1: Calculation of absorption of sound by the atmosphere.
- ISO 9613-2:1993 Acoustics – Attenuation of sound during propagation outdoors. Part 1: General Method of Calculation.
- STANDARD XP S 31-133:
- Emission model: Guide du Bruit des transports terrestres (Ministere des transports France, November 1980)
- Propagation model: NMPB96 French national computation method for the propagation of Road traffic Noise (SETRA, CERTU, LCPC, CSTB)
- RMR/SRM II - Standaard Rekenmethode 2 van de Reken- en Meetvoorschriften Railverkeerslawaa
- CRTN:1988 - Calculation of Road Traffic Noise. Department of Transport Wells Office.
- ISBN 0 11 550847 3

- TRL PR/SE/451/02:2002 - Converting the UK traffic noise index LA10,18h to EU noise indices for noise mapping. Transport Research Laboratory
- DAL 32:1982 Environmental noise from industrial plants. General prediction method. Danish Acoustical Laboratory.
- ÖAL 28:1987 Environmental noise from industrial plants. General prediction method. OAL.
- ANSI S 1.26:1978 Method for the calculation of the absorption of sound by the atmosphere. American National Standard Institute.
- Guía de la buena práctica para el mapa estratégico del ruido y la producción de datos asociados sobre la exposición de ruido. Versión 2. 13 de agosto del 2007.

7. EQUIPO REDACTOR.

El equipo de trabajo funciona bajo una Comisión de Control de Calidad para la ejecución del Mapa Acústico del Término Municipal de Alzira, compuesta por el Autor del Estudio y los Responsables de Calidad y técnicos. Desde esta comisión se definen las responsabilidades en el seguimiento del control de calidad del objeto del mismo.

Coordinador del Estudio

D. Santiago Núñez Gutiérrez

Director Técnico Departamento Acústica y Vibraciones dnota medio ambiente, S.L.

Autores del Estudio

D. Alberto de la Paz Moreno Benítez

Técnico Departamento Acústica y Vibraciones dnota medio ambiente, S.L.

D. Jaime Faus Llopis

Técnico Departamento Acústica y Vibraciones dnota medio ambiente, S.L.



PLAN ACÚSTICO MUNICIPAL
DE
ALZIRA



ANEXOS

EQUIPO REDACTOR.

ANEXO 1. CENTROS SENSIBLES A LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

NOMBRE	TIPO
Colegio Británico De Alzira	Educativo
C. Privado E.I,P.S. A. Xuquer A. Xúquer	Educativo
C. Privado E.I,P.S. A. Xuquer	Educativo
C. Santos Patronos	Educativo
C.E.I.P "Alborxi"	Educativo
C.E.I.P "Luis Vives"	Educativo
C.E.I.P Ausias March	Educativo
C.E.I.P Garcia Sanchiz	Educativo
C.E.I.P Pintor Teodoro Andreu	Educativo
C.E.I.P. "Tirant Lo Blanc"	Educativo
C.E.I.P. Ferderico García Lorca	Educativo
C.E.I.P. Gloria Fuertes	Educativo
C.E.I.P. Blasco Ibáñez	Educativo
C.F.P.A. Áenric VALOR	Educativo
Centro De Formación Profesional Luis Suñer Sanchis	Educativo
Centro E.E. Carmen Picó	Educativo
Colegio "La Purisima"	Educativo
Colegio "Sagrada Familia"	Educativo
E.I. Llepolies	Educativo
Escuela Infantil Tulell	Educativo
Escuela Oficial De Idiomas	Educativo
Guarderia "Els Infants"	Educativo
Guardería "La Muntanyeta"	Educativo
I.E.S. "Tulell"	Educativo
I.E.S. José Maria Parra	Educativo
I.E.S. Rei En Jaume	Educativo
U.N.E.D.	Educativo
UNIVERSIDAD CATÉLICA DE VALENCIA - Alzira- Mare De Dúu Del Lluch	Educativo
"Hospital Santa Lucia"	Sanitario
Centro De Salud "Alzira I"	Sanitario
Centro Salut Alzira II	Sanitario
Clinica TECMA	Sanitario
Hogar De Sta. Teresa Jornet	Sanitario
Hospital Universitario "La Ribera"	Sanitario
Residencia De Ancianos "Solimar"	Sanitario
Residencia Municipal De Ancianos	Sanitario

ANEXO 2. MODELIZACION FUENTES VIARIAS. TRÁFICO RODADO

VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
AP7	14251	5,3	809	45	216	12	120	100	120	100	RCE
AR PPI-11 EL PLA	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AR PPI-11 EL PLA	100	0	6	0	2	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
Assagador de la Barraca	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Assagador de la Barraca	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
AV ADRIAN CAMPOS SUÑER	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV DELS ESPORTS	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV DELS ESPORTS	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV HISPANITAT	16000	2					50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV JOSEP PAU MARGANTONI	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV JOSEP SUÑER OROVIG	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV LUIS SUÑER	6000	2	353	7	94	2	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV PARC	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV PARC	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV PARE POMPILI TORTAJADA	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV SANTS PATRONS	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV VICENT BLASCO IBAÑEZ	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
AV VICENT VIDAL	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
C/ SANTA TERESA DE JESÚS JORNET	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
Camí Baix de Corbera	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí d'Alberic	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de Benicull	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
Camí de Benicull	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL
Camí de la Caseta de Piula	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de la Cova de les Maravelles	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de la Perrera	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí de la Perrera	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL
Camí de la Solana	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí de la Solana de la Casella	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de la Travessa	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí de l'Hort del Llidoner	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de l'Arena	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de les Calces Negres	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de les Valletes	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí de les Valletes	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de l'Hort de Forqueta	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí de l'Hort del Lleó	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de l'Hort del Passiego	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de l'Ombria	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí de Mona	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí de Patxorra	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de Pròsper	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí de Sant Bernabeu	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí del Barranc d'Agost	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí del Barranc de la Casella	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí del Barranc de la Rabosa	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí del Cara-sol de la Casella	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
Camí del Cara-sol de la Murta	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí del Carrascal	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí del Pla	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí del Pla de Cristòfol	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí del Racó de les Vinyes	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí del Xavegó	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí dels Pescadors	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí dels Tolls	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí dels Tolls	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL
Camí dels Xalets de Mazo	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
Camí Vell de Corbera	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL
Camino del Polvorín	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL
CL ABEM TOMLUS	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL AIGUES VIVES	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL AIORA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ALBORNOZ	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ALBUERA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL ALBUIXARRES	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL ALFONS EL MAGNANIM	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ALMEDIERS, DELS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ALONSO DE OJEDA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ALQUENENCIA	6000	2	353	7	94	2	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL ALT PALÀNCIA L'	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ANGEL DEL ALCAZAR	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL ANTONIA CERDA	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL ARAPILES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ARDIACA PERE ESPLUGUES	6000	2	353	7	94	2	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL ARQUEBISBE VICH	3000	2	176	4	47	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL ARTS GRAFIQUES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ASTURIAS	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL AUSIAS MARCH	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL AUXILI	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BAILEN	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL BAIX PALÀNCIA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BALADRE DEL	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BALMES	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL BARITON GUILLERMO PALO	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL BARRANC DE LA FALSIA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL BARRANC DE LA FALSIA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BAV/ANTIC FFCC	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL BEN AMIRA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BEN JAFACHA	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL BENIFAIRO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BENIMODO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BENIMUSLEM	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BENITO PEREZ GALDOS	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL BERNAT MONTALVA	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL BLASCO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BONAIRE DEL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BRAÇAL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL BUENAVISTA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL BUENOS AIRES	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CABO NOVAL	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CALATRAVA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CALDERON BARCA	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CALLAO	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CALVARI	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CAMIL DOLZ	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CAMP DEL TURIA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CAMPANAR	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CANAL DE NAVARRÉS	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CANONGE BERNAT BLASCO	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CANONGE CERVERA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CAPUTXINS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CAMELER DEL	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CARDENAL VERA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CARLET	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CARNISSERS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CARRETERS	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CATADAU	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CAVALL BERNAT	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CERVANTES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CHULVI	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CID	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CLARA CAMPOAMOR	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL COLMENAR	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL COLON	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL COMARQUES VALENCIANES	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL COMERÇ	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CONCEPCION ARENAL	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CONCORDIA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CONQUESTA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CONSOL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CONVENT D'AIGUES VIVES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CONVENT DE SANTA BARBA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CORDELLERS, DELS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CORREUS	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CORREUS	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL COSTA	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL COSTERA LA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL COVADONGA	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL COVADONGA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CREU DEL CARDENAL DE L	2000	2	118	2	31	1	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CREU DEL CARDENAL DE L	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CRISTOBAL MONTERDE	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL CRISTOBAL MONTERDE	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CULLERA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL CURTIDORS	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL DIEGO DE ALMAGRO	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR ALEJANDRO FLEMI	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL DOCTOR ALEJANDRO FLEMI	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR ESTRUCH	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR FAUSTINO BLASCO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR FERRAN	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR FRANCISCO BONO	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR JOSEP GONZALEZ	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR JUST	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR LLANSOL	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR NICOLAU BAS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR ROS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR SOCIATS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL DOCTOR VICENTE SEGURA	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL DOLORES IBARRURI	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL DON JUAN DE AUSTRIA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL DOS DE MAIG	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL DR LISARDO PIERA AZORI	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL DR MG RODRIGUEZ ARELLA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL EMPAR	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL EN BERNAT D'ENTENCA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ENRIC SOLER I GODES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ENSENYANCA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ERMITA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ESCULTOR VERGARA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ESPANYA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ESPERANÇA	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL ESTRET	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL FAMILIA VERNICH	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL FAVARETA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL FEDERICO GOMEZ CLEMENT	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL FELIPE II	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL FERNANDO BAUTISTA BLAS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL FERNANDO DE ROJAS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL FERRERS	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL FIGUERES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL FILIPINES	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL FLEQUERERS	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL FOIA DE BUÑOL	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL FONT DE LA FALSIA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL FORCADELL	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL FORTALENY	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL FRANCESC ARBONA	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL FRANCESC CHORDÀ CALÇA	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL FRANCESC OLIVER BATLLE	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL GABRIELA MISTRAL	6000	2	353	7	94	2	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL GAIETA GOMEZ ESPAÑA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GANDIA	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL GARCIA MENACHO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GARROFER DEL	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GENERAL CASTAÑOS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GENERAL ESPARTERO	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL GENERAL JOFRE	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL GENERAL PRIM	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GERARDO LAGUIA	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GERMANES FRANCISCANES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GILABERTO MARTI	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL GIRONA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GRANER	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GUADASSUAR	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL GUADASSUAR	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GUERRILLER ROMEU	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GUILLEM DE CASTRO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL GUTTEMBERG	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL HERNAN CORTES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL HEROIS DE BELCHITE	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL HORT DELS FRARES	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL HORT TORREMOCHA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL HORTA NORD L'	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL HORTA SUD L'	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL INDEPENDENCIA	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL INDEPENDENCIA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL JAUME D'OLID SEQUIER	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL JESUS ALVAREZ	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL JOAN SEBASTIAN ELCANO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL JOAN XXIII	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL JOANOT MARTORELL	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL JORGE MARTINEZ ASPAR	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL JOSEFINA PIERA	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL JOSEP DOLZ	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL JOSEP GIL I TERRON	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL JOSEP MARIA LLOPICO	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL JOSEP MONTAGUD	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL JOSEP PIERA MONTAGUD	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL JOSEP TODOLI CUCARELLA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL JUAN DE GARAY	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL JUAN ESTANY	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL LA SOLANA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL L'AGUILA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL LEALTAT	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL LEON MATOSES FALCO	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL LEPANTO	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL L'HOSPITAL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL LINX	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL LLAURI	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL LLENTISCLE DEL	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL LLIBERTAT	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL LUCHANA	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL LUIS VIVES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MADDOZ	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MAESTRAT DEL	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MAGALLANES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL MAGDALENES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MAGRANER DEL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MAJOR SANT AGUSTI	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL MAJOR SANTA CATERINA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MAJOR SANTA MARIA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL MALVA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MANISES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MANUEL SANCHIS GUARNER	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MARIA GUERRERO	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MARIA MOLINER	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL MARIANO BENLLIURE	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MASSALAVES	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL MATERNA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MENDEZ NUÑEZ	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MESON	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MESTRE GERMAN	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MESTRE GINER	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MESTRE MOSCARDO	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL MESTRE PALAU	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL MESTRE SERRANO	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MESTRE VILLAR DEL	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL MESTRES D'AIXA DELS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MIGUEL DE UNAMUNO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MILAGROS VELEZ MARIN	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MIQUEL ESTARLICH GARCI	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL MOLINERS	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL MOSSEN GRAU	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MUR	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MURILLO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL MURTA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL N2 GARROFERA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL NARANJO	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL NORD	2000	2	118	2	31	1	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL NOTARI BONET	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL NTRA SRA LUJAN	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL NUMANCIA	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL NUÑEZ DE BALBOA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL O'DONELL	3000	2	176	4	47	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL OLIVO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL OLLERS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ONDA	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL ORGANISTA CABANILLES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PALANCA I ROCA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PARALELA/GUADASUAR	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PARE CASTELLS	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PARE CASTELLS	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PARE ENRIC PELUFO BAV	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PARE ENRIQUE SERRA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PARE VICENT RIBES	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PASTORA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL PAU	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PAVIA	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PEBRELLA DE LA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PERAIRERS, DELS	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PERE MORELL	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PERIS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PILETES	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PINTOR JOSE SOROLLA BA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PINTOR PARRA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PINTOR RICARD FLUIXA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PINTOR SOROLLA	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PINTOR TEODORO ANDREU	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PIO XII	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PIZARRO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PIZARRO	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PLANA ALTA LA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL POETA LLORENTE	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL POLIGONO 04	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL POLIGONO 04	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL POLINYA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PONT DE XATIVA	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PORTS DELS	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PPI02-NUM 2	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PPI02-NUM 3	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PPI02-NUM 4	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL PPI02-NUM 5	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PPI03-NUM 1	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PPI03-NUM 2	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PPI03-NUM 4	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PRIOR MORERA	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PROGRES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PROY 05 TULELL	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PROY 06 TULELL	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PROY 07 TULELL	12000	2	705	14	188	4	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PROY 08 TULELL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PROY 10 TULELL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PROY 12 TULELL	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PROY 13 TULELL	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PROY 15 TULELL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PROY 16 TULELL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PROY 17 TULELL	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PROY 18 TULELL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PROY 20 TULELL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PROY 22 TULELL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PROY 04 TULELL	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL PROY 21 TULELL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL PURISIMA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL RAMBLA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL RAMON I CAJAL	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL REI EN JAUME	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL REIS CATOLICS	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL REQUENA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL RIOLA	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL RIU VERD	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL RONDA ALGEMESI	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL RUGLO	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SABATERS	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SAFOR LA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SAGRADA FAMILIA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SAGUNT	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SALINERIES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SALUDADOR	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SALVADOR ENGUIX	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SALVADOR LA CASTA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SALVADOR PERLES	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SALVADOR SANTAMARIA	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SAN QUINTIN	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SAN QUINTIN	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SANG	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT ANDREU	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT ANTONI	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT ANTONI/GARROFERA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT BERNAT	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT FRANCESC	2000	2	118	2	31	1	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT GAIETA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL SANT JAUME	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SANT JOAN	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT JOAN BOSCO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT JOAN DE RIBERA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT JOSEP	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT MIQUEL/GARROFERA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT ROC	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT SALVADOR	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SANT VICENT DE PAUL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANT VICENT FERRER	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANTA ANA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SANTA CATERINA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANTA CATERINA	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SANTA EMILIA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANTA LLUCIA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SANTA RITA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANTA TERESA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SANTO DOMINGO DE GUZMA	4000	2	235	5	63	1	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SANTOCILDES	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SANTOS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SARCOS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SENYERA VALENCIANA	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SERRA DE LA MURTA	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SERRA DE LA MURTA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SERRANS DELS	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL SEVERIANO GOIG	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SEVERO OCHOA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SIMAT	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SOGUERS	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SOR ISABEL DE VILLENA	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL SUCRO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL SUECA	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL TALLAT ROIG DEL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL TEIXIDORS	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL TEIXO	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL TETUAN	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL TEULAR MARTI	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL TINENT BOSCA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL TIROL	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL TORRETXO	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL TRAFALGAR	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL TRAVESSA DE LA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL TRAVESSA DE LA	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL TRINITAT REDAL DUFFAUR	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL UNIO	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL VALDIVIA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL VALENCIA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL VALL D'ALBAIDA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL VALL DE COFRENTS	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL VALL DE LA CASELLA DE	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CL VARA DEL REY	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL VEDALERS, DELS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL VELAZQUEZ	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL VENECIA	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL VERGE DEL LLUCH	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL VERGE LA MURTA	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL VERGE LA MURTA	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL VICENTE OLMOS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL VICENTE PEREZ PELUFO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL VICENTE SANZ CASTELLAN	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL XIPRER DEL	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CL XUQUER	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
CL ZARAGOZA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CR ALBALAT	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CR SANT JOSEP/GARROFERA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
CV-41	11588	2,2	680	15	182	4	60	50	50	50	GVA
CV-42	4079	4,9	233	12	62	3	80	70	70	70	GVA
CV-42(2)	10913	3,1	317	10	85	3	80	70	70	70	GVA
CV-43	18609	4,7	1064	52	284	14	70	60	60	60	GVA
CV-43	10400	7,7	576	48	154	13	70	60	60	60	GVA
CV-50	9136	5,4	518	30	139	8	70	60	60	60	GVA
CV-50	8231	7,1	459	35	123	9	50	40	50	40	GVA
CV-50	8231	7,1	229	18	61	5	70	60	60	60	GVA
CV-50	9136	5,4	518	30	139	8	50	40	50	40	GVA
CV-50	8231	7,1	459	35	123	9	70	60	60	60	GVA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
CV-50(2)	22595	5,8	1277	79	341	21	70	60	60	60	GVA
CV-50(2)	22152	5,2	1260	69	337	18	100	90	90	90	GVA
CV-50(2)	22152	5,2	630	35	168	9	100	90	90	90	GVA
CV-50(2)	22595	5,8	638	39	171	11	50	40	50	40	GVA
CV-50(2)	10784	5	307	16	82	4	60	50	50	50	GVA
CV-505	15471	6,35	869	59	232	16	40	40	40	40	DIPUTACIÉN
CV-506	857	1,17	51	1	14	0	70	60	60	60	DIPUTACIÉN
CV-510	9305	2,49	544	14	145	4	90	80	80	80	DIPUTACIÉN
CV-510(2)	17718	5,88	500	31	134	8	50	50	50	50	DIPUTACIÉN
CV-512	6618	1,7	390	7	104	2	70	60	60	60	GVA
CV-541	196	1,02	12	0	3	0	60	50	50	50	DIPUTACIÉN
CV-541	4765	1,93	280	6	75	1	80	70	70	70	DIPUTACIÉN
CV-544	499	2,2	29	1	8	0	60	50	50	50	DIPUTACIÉN
CV-544	231	1,3	14	0	4	0	60	50	50	50	DIPUTACIÉN
CV-550	10795	5	615	32	164	9	50	40	50	40	GVA
CV-550	10795	5	615	32	164	9	70	60	60	60	GVA
CV-570	1941	0,62	116	1	31	0	70	60	60	60	DIPUTACIÉN
CV-570	2391	1,51	142	2	38	0	70	60	60	60	DIPUTACIÉN
CV-571	1092	3,66	63	2	17	1	60	50	50	50	DIPUTACIÉN
CV-572	11335	2,3	664	16	177	4	80	70	70	70	GVA
PD MATERNA	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PJ REI FERRAN	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PJ REINA ISABEL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PL ANT POL N1	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PL ANT POL N1	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
PL CRTA ALBALAT	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PL CRTA ALBALAT	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PL CRTA ALBALAT	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PL CRTA ALBALAT	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PL CRTA ALBALAT	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PL RESPIRALL DEL	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PL SECTOR PPI-08	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PL SECTOR PPI-08	100	0	6	0	2	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PL SECTOR PPI-08	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PL SECTOR PPI-08	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
Pont de Ferro	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PR SANTA MARIA BONAIRE	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ ALACANT	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ ANNA SANCHIS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ CARBO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ CASSASUS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ CONSTITUCIO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ FORN	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ GENERAL DOLZ	2000	2	118	2	31	1	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ GENERAL DOLZ	8000	2	470	10	126	3	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ GENERALITAT	14000	2	823	17	220	4	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ GERMANIES	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ MAJOR	8000	2	470	10	126	3	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ MAJOR	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ MAJOR/GARROFERA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
PZ MALVA	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ MENENDEZ PELAYO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ MORERA	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ PRIMER DE MAIG	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ RAMBLA	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ RECTOR VILAR	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ REGNE	8000	2	470	10	126	3	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ RONDA ALGEMESI	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ SAGRADA FAMILIA	3000	2	176	4	47	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ SAGRADA FAMILIA	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ SANT JUDES TADEU	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
PZ SOCIETAT MUSICAL	2000	2	118	2	31	1	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
PZ SUFRAGI	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
RD RONDA DE BARRABLET	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
RD TINTORERS	4000	2	235	5	63	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
Ronda Sequia Real Alzira	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
TR ALBORNOZ	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
TR CARBO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
TR JOSEP SUÑER ORO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
TR MANISES	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
TR PARE ENRIC PELUFO	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
TR SALUDADOR	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
TR SANT BERNAT	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
TR VERGE DEL LLUCH	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
TR VICENTE OLMOS	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA



VIA	IMD	Porcentaje Pesados	Veh. Ligeros por hora día	Veh. Pesados por hora día	Veh. Ligeros por hora noche	Veh. Pesados por hora noche	Vel. Ligeros día	Vel. Pesados día	Vel. Ligeros noche	Vel. Pesados noche	TIPO
UR EL RESPIRALL	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
UR RESPIRALL	8000	2	470	10	126	3	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
UR SAN BERNAT	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
UR SAN BERNAT	500	1	30	0	8	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
UR SANTA MARINA	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
UR TORRETXO 01	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
UR TORRETXO 01	2000	2	118	2	31	1	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
UR TORRETXO 01	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
UR TORRETXO 01	1000	1	59	1	16	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
UR TORRETXO 02	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
UR TORRETXO 02	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
UR UE HUERTO DE GALVAÑON	16000	2	941	19	251	5	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
UR UE HUERTO DE GALVAÑON	1000	1	59	1	16	0	50	40	40	40	LOCAL_URBANA
UR VALLETES BRU	100	0	6	0	2	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA
UR VALLETES BRU	500	1	30	0	8	0	30	30	30	30	LOCAL_URBANA

El resto de vías se han modelizado en base a las recomendaciones Guía de la buena práctica para el mapa estratégico del ruido y la producción de datos asociados sobre la exposición de ruido.

ANEXO 3. INDICE DE PLANOS

0_1_GENERAL_ESTE_TOTAL_DIA
0_2_GENERAL_ESTE_TOTAL_NOCHE
0_3_GENERAL_OESTE_TOTAL_DIA
0_4_GENERAL_OESTE_TOTAL_NOCHE
0_5_GENERAL_ESTE_ROAD_DIA
0_6_GENERAL_ESTE_ROAD_NOCHE
0_7_GENERAL_OESTE_ROAD_DIA
0_8_GENERAL_OESTE_ROAD_NOCHE
0_9_GENERAL_ESTE_FFCC_DIA
0_10_GENERAL_ESTE_FFCC_NOCHE

1_1_TOTAL_ESTE_DIA
1_2_TOTAL_ESTE_NOCHE
1_3_TOTAL_OESTE_DIA
1_4_TOTAL_OESTE_NOCHE

2_1_ROAD_ESTE_DIA
2_2_ROAD_ESTE_NOCHE
2_3_ROAD_OESTE_DIA
2_4_ROAD_OESTE_NOCHE

3_1_FFCC_ESTE_DIA
3_2_FFCC_ESTE_NOCHE

4_CLASIFICACIÓN

5_CALIFICACIÓN

6_1_SUPERACION_DIA
6_2_SUPERACION_NOCHE

7_EMPLAZAMIENTOS DE MEDIDA