



Número expediente: 2018 / T-20

Plan de acción para la mejora de la calidad sonora de la red viaria local de la Diputación de Tarragona, 3ª fase (2018-2022).

Septiembre de 2018



## ÍNDICE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. GESTIÓN AMBIENTAL DEL RUIDO .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>1.1. CONTEXTO JURÍDICO.....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>1.2. Planes de acción.....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>1.3. OBJETO DE LOS PLANES DE ACCIÓN .....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>2. LOS MAPAS ESTRATÉGICOS .....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>2.1. INFORMACIÓN DE LOS MAPAS ESTRATÉGICoS .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>2.1.1. SITUACIONES QUE HAN DE MEJORAR.....</b>   | <b>13</b> |
| <b>3. RESUMEN DEL TRÀMITE DE APROBACIÓN Y RELACIÓN DE ALEGACIONES DEL MAPA ESTRATÉGICO (MES).....</b> | <b>15</b> |
| <b>4. PLANES Y PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS EN EL PASADO Y MEDIDAS VIGENTES.....</b> | <b>16</b> |
| <b>4.1. MEDIDAS APLICADAS .....</b>   | <b>16</b> |
| <b>5. ACTUACIONES PREVISTAS PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS .....</b>  | <b>19</b> |
| <b>6. INFORMACIÓN ECONÓMICA Y CALENDARIO.....</b>   | <b>20</b> |



## 1. GESTIÓN AMBIENTAL DEL RUIDO

La gestión ambiental del ruido tiene como finalidad evitar, prevenir y reducir la contaminación acústica a la que está expuesta la población y la preservación y/o mejora de la calidad acústica del territorio.

Los Mapas estratégicos y los Planes de acción son los instrumentos para la gestión ambiental del ruido. Los planes (acción y específicos) son instrumentos de gestión ambiental para la preservación, la recuperación y la mejora de la calidad acústica del territorio.

Los planes de acción, se elaboran a partir de los mapas estratégicos de ruido. Los planes específicos, se aplican en situaciones concretas, en zonas que se supera el valor límite.

La Directiva 2002/49/CE 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.

### 1.1. CONTEXTO JURÍDICO

El marco legal vigente para la gestión del ruido generado por las carreteras de la red viaria local de la Diputación de Tarragona y el desarrollo de este Plan de Mejora (3ª fase) encuentra su fundamento en la legislación estatal y autonómica. A continuación se detalla cuáles son los requerimientos de aplicación de esta legislación en lo referente a las carreteras objeto del presente Plan.

- ✓ *Directiva 2002/49/CE, sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental.*
- ✓ *Ley 37/2003, del Ruido.*
- ✓ *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.*
- ✓ *Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica.*
- ✓ *Decreto 176/2009, de 10 de noviembre, por el cual se aprueba el Reglamento de la Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica.*

Con el fin de cumplir con la legislación básica estatal el Plan de Mejora será remitido al órgano ambiental de la Generalitat de Catalunya para su posterior envío a la Comisión Europea dando respuesta a la *Directiva 2002/49/CE*.

El presente Plan de Acción atenderá únicamente a la identificación de los impactos acústicos generados por las carreteras de la red viaria local de la Diputación de Tarragona en servicio y en situaciones existentes o consolidadas. No obstante se definirán las pautas establecidas para el establecimiento de medidas de prevención del impacto y de preservación frente al mismo.

## **1.2. PLANES DE ACCIÓN**

La Directiva 2002/49/CE, define que los estados miembros han de adoptar planes de acción tomando como base los mapas estratégicos (MES) con el objeto de prevenir y reducir el ruido ambiental siempre que sea necesario, y en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos para la salud humana y a mantener la calidad acústica cuando sea satisfactoria. También se especifican los plazos de elaboración y de revisión de los planes y los requisitos mínimos que han de recoger.

La *Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica*, se centra en la elaboración de los mapas estratégicos de ruido. También especifica el contenido de la información que se ha de comunicar al Ministerio de Medio Ambiente y se fijan los requisitos para la elaboración de los planes, tanto para los ejes con una intensidad superior a los 6 millones de vehículos al año como para el resto de los grandes ejes viarios (superior a 3 millones de vehículos al año).

El *Decreto 176/2009, de 10 de noviembre, por el cual se aprueba el Reglamento de la Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica* define el ámbito, elaboración, aprobación, objetivos, actuaciones, contenido y revisión de los planes de acción y se recogen los elementos que han de incluirse.

## **1.3. OBJETO DE LOS PLANES DE ACCIÓN**

El Plan de Acción, 3ª fase, es un documento que constituye una herramienta de planificación y gestión cuyo objetivo principal es encauzar las actuaciones propuestas en el mismo de manera que su financiación y ejecución pueda llevarse de manera coordinada, estableciéndose para ello una priorización de dichas actuaciones. El Plan de Acción tiene la obligatoriedad de plantear soluciones en las zonas más expuestas al ruido. En este sentido, el artículo 10: Planes de acción del R.D. 1513/2005, cita que los planes de acción establecerán las medidas concretas que considere oportunas para determinar las acciones prioritarias, las cuales surgirán de aquellos lugares donde se superen los valores límite o de aquellos criterios técnicos elegidos por las administraciones.

La finalidad del siguiente documento es presentar la estrategia para la actuación frente al ruido generado por las carreteras de la red viaria local de la Diputación de Tarragona, en el período 2018 - 2022.

De esta forma se da respuesta a los requerimientos legales del marco vigente identificando los impactos y priorizando las zonas en las que se desarrollarán actuaciones para los próximos 5 años.

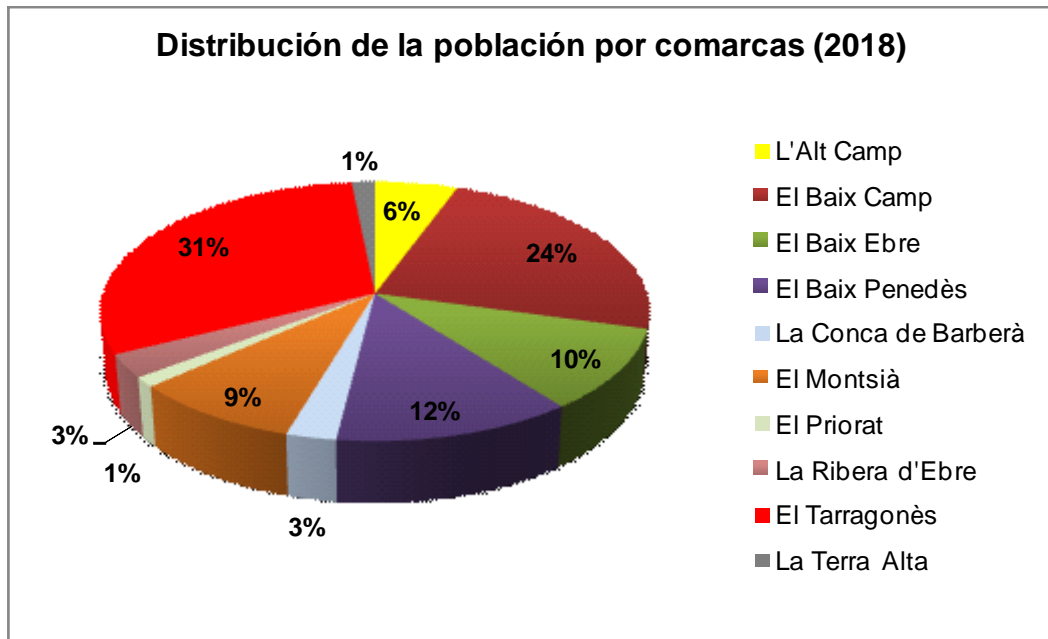
El esquema de contenidos de este documento se ajusta a lo determinado en el anexo C del *Reglamento de la Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica*.

## 2. LOS MAPAS ESTRATÉGICOS

### 2.1. INFORMACIÓN DE LOS MAPAS ESTRATÉGICOS

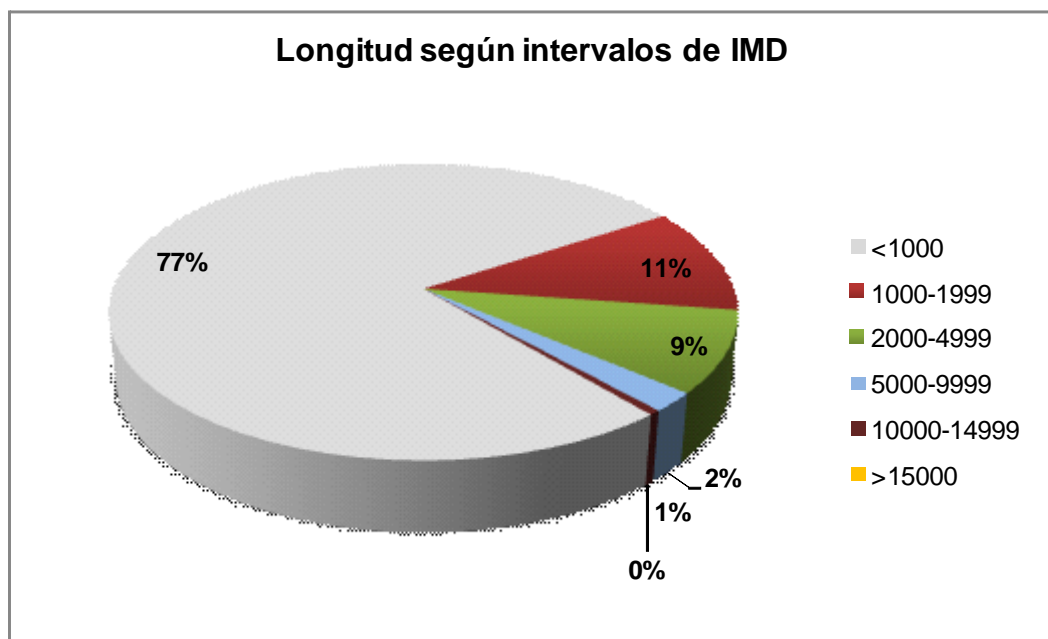
El presente plan de acción se basa en el documento “Mapas estratégicos de ruido de la red viaria local de la Diputación de Tarragona 2017”, clave T-11/2017.

La superficie de la provincia de Tarragona es de 6.308,2 km<sup>2</sup> y la población (2018) es de 814.199 habitantes.



Fuente: Diputación de Tarragona.

La longitud total de carreteras de titularidad de la Diputación de Tarragona es de 1.085,063 km, habiéndose producido un decremento de 1,573 km respecto el plan de acción 2013-2018.



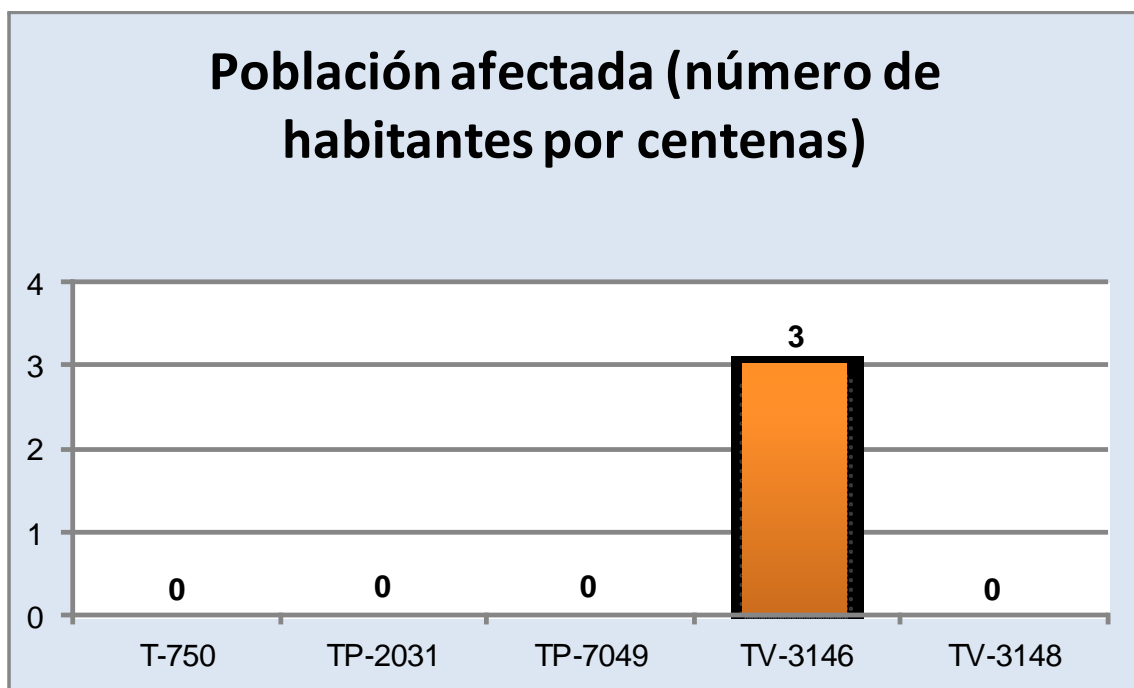
Fuente: Diputación de Tarragona.

Los tramos que presentan una intensidad superior a 3 millones de vehículos al año, es decir, una IMD (intensidad de tráfico media diaria) superior a 8.219 vehículos/día, tienen una longitud total de 10,370 km, el que representa un 0,96% de la longitud de las carreteras de titularidad de la Diputación de Tarragona.

A continuación se detallan, a modo de resumen, los resultados más destacables considerando el índice  $L_{noche}$  como el parámetro más desfavorable atendiendo a los niveles de emisión de las carreteras de la red viaria local de la Diputación de Tarragona como consecuencia de la distribución horaria del tráfico.

Asimismo, el periodo nocturno constituye el periodo del día que se considera prioritario proteger dado que, el efecto del ruido genera la alteración del sueño y repercute en la salud de las personas. No obstante, en el caso de las edificaciones de tipo educativo, cultural y hospitalario (o sanitario) se utiliza el periodo diurno como referencia por tratarse del momento de uso de los mismos.

Para el análisis de los resultados se toma como valor de referencia los 55 dB(A)  $L_{noche}$  al resultar el objetivo de calidad acústica aplicable al suelo con predominio de uso residencial.



Fuente: Diputación de Tarragona.

En total, el porcentaje de población de todas las comarcas de Tarragona sometida a niveles superiores  $L_{noche}$  55 dB(A) es de un 0,04 %.

Las carreteras de la Diputación de Tarragona estudiadas por tener una intensidad de vehículos superior a los 3 millones de vehículos al año, son:



| <b>Ctra.</b> | <b>Pk inicio</b> | <b>Pk Final</b> | <b>Km/h</b> | <b>IMD (2015)</b> | <b>% Vehículos pesados</b> |
|--------------|------------------|-----------------|-------------|-------------------|----------------------------|
| T-750        | 0,000            | 2,820           | 50          | 11.812 (*)        | 5,44                       |
| TP-2031      | 0,000            | 1,100           | 70          | 14.629 (*)        | 0,60                       |
| TP-7049      | 0,000            | 1,885           | 50          | 11.118            | 0,41                       |
| TV-3146      | 1,650            | 5,390           | 50          | 9.435             | 0,56                       |
| TV-3148      | 0,000            | 0,825           | 80          | 8.391 (*)         | 0,26                       |

(\*) Tramo no aforado en 2015, el dato expuesto es el aforo más reciente de años anteriores.

• **T-750**

La carretera T-750 entre la Poble de Mafumet (Tarragonés) y la N-240 (de Tarragona a Valls).



| Ctra. | Longitud (km) | Términos municipales           | Tipo de pavimento | Sección |
|-------|---------------|--------------------------------|-------------------|---------|
| T-750 | 2,820         | Perafort y La Pobla de Mafumet | AC                | 7/10    |

(1) Número estimado de personas expuestas a los intervalos, en centenas.

| Indicador          | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | >75 | TOTAL POBLACIÓN EXPUESTA | TOTAL POBLACIÓN AFECTADA |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|--------------------------|--------------------------|
| L <sub>den</sub>   | --    | 1     | 1     | 0     | 0     | 0   | 2                        |                          |
| L <sub>noche</sub> | 1     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   | 1                        | 0                        |

(2) Distancia de las isófonas, en metros, desde el eje de la carretera.

| Indicador          | 50  | 55  | 60 | 65 | 70 |
|--------------------|-----|-----|----|----|----|
| L <sub>día</sub>   | 370 | 171 | 63 | 21 | 4  |
| L <sub>tarde</sub> | 304 | 123 | 48 | 13 | 1  |
| L <sub>noche</sub> | 106 | 39  | 10 | SP | SP |
| L <sub>den</sub>   | 212 | 77  | 28 | 7  | SP |

SP: Sobre plataforma

• **TP-2031**

La carretera TP-2031 va de Tarragona a la variante de Sant Pere i Sant Pau.

| Ctra.   | Longitud (km) | Términos municipales | Tipo de pavimento | Sección |
|---------|---------------|----------------------|-------------------|---------|
| TP-2031 | 1,100         | Tarragona            | AC                | 7/10    |



(1) Número estimado de personas expuestas a los intervalos, en centenas.

| Indicador          | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | >75 | TOTAL POBLACIÓN EXPUESTA | TOTAL POBLACIÓN AFECTADA |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|--------------------------|--------------------------|
| L <sub>den</sub>   | --    | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0                        |                          |
| L <sub>noche</sub> | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0                        | 0                        |

(2) Distancia de las isófonas, en metros, desde el eje de la carretera.

| Indicador          | 50  | 55  | 60 | 65 | 70 |
|--------------------|-----|-----|----|----|----|
| L <sub>día</sub>   | 370 | 171 | 63 | 21 | 4  |
| L <sub>tarde</sub> | 304 | 123 | 48 | 13 | 1  |
| L <sub>noche</sub> | 106 | 38  | 10 | SP | SP |
| L <sub>den</sub>   | 212 | 77  | 28 | 7  | SP |

SP: Sobre plataforma

• **TP-7049**

La carretera TP-7049 entre Reus y Castellvell de Camp.



| Ctra.   | Longitud (km) | Términos municipales        | Tipo de pavimento | Sección |
|---------|---------------|-----------------------------|-------------------|---------|
| TP-7049 | 1,885         | Reus y Castellvell del Camp | AC                | 8/8     |

(1) Número estimado de personas expuestas a los intervalos, en centenas.

| Indicador          | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | >75 | TOTAL POBLACIÓN EXPUESTA | TOTAL POBLACIÓN AFECTADA |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|--------------------------|--------------------------|
| L <sub>den</sub>   |       | 1     | 1     | 0     | 0     | 0   | 2                        |                          |
| L <sub>noche</sub> | 1     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   | 1                        | 0                        |

(2) Distancia de las isófonas, en metros, desde el eje de la carretera.

| Indicador          | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 |
|--------------------|----|----|----|----|----|
| L <sub>día</sub>   | 87 | 52 | 27 | 11 | SP |
| L <sub>tarde</sub> | 74 | 42 | 20 | 8  | SP |
| L <sub>noche</sub> | 38 | 18 | 6  | SP | SP |
| L <sub>den</sub>   | 60 | 33 | 14 | 4  | SP |

SP: Sobre plataforma

• **TV-3146**

La carretera va de la TV-3148 al faro de Salou.



| Ctra.   | Longitud (km) | Términos municipales | Tipo de pavimento | Sección    |
|---------|---------------|----------------------|-------------------|------------|
| TV-3146 | 3,740         | Vila-seca y Salou    | AC                | 7/12 y 8/8 |

(1) Número estimado de personas expuestas a los intervalos, en centenas.

| Indicador          | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | >75 | TOTAL POBLACIÓN EXPUESTA | TOTAL POBLACIÓN AFECTADA |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|--------------------------|--------------------------|
| L <sub>den</sub>   |       | 11    | 11    | 1     | 0     | 0   | 23                       |                          |
| L <sub>noche</sub> | 11    | 3     | 0     | 0     | 0     | 0   | 14                       | 3                        |

(2) Distancia de las isófonas, en metros, desde el eje de la carretera.

| Indicador          | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 |
|--------------------|----|----|----|----|----|
| L <sub>día</sub>   | 83 | 48 | 25 | 10 | SP |
| L <sub>tarde</sub> | 70 | 39 | 18 | 7  | SP |
| L <sub>noche</sub> | 35 | 16 | 5  | SP | SP |
| L <sub>den</sub>   | 56 | 30 | 12 | SP | SP |

SP: Sobre plataforma

• **TV-3148**

La carretera TV-3148 entre la Pineda y a la carretera C-31B.



| Ctra.   | Longitud (km) | Términos municipales | Tipo de pavimento | Sección |
|---------|---------------|----------------------|-------------------|---------|
| TV-3148 | 0,825         | Vila-seca            | BBTM              | 14/28   |

(1) Número estimado de personas expuestas a los intervalos, en centenas.

| Indicador          | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | >75 | TOTAL POBLACIÓN EXPUESTA | TOTAL POBLACIÓN AFECTADA |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|--------------------------|--------------------------|
| L <sub>den</sub>   |       | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0                        |                          |
| L <sub>noche</sub> | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0                        | 0                        |

(2) Distancia de las isófonas, en metros, desde el eje de la carretera.

| Indicador          | 50  | 55 | 60 | 65 | 70 |
|--------------------|-----|----|----|----|----|
| L <sub>día</sub>   | 102 | 61 | 33 | 17 | SP |
| L <sub>tarde</sub> | 86  | 51 | 26 | 13 | SP |
| L <sub>noche</sub> | 46  | 23 | 11 | SP | SP |
| L <sub>den</sub>   | 70  | 40 | 20 | SP | SP |

SP: Sobre plataforma

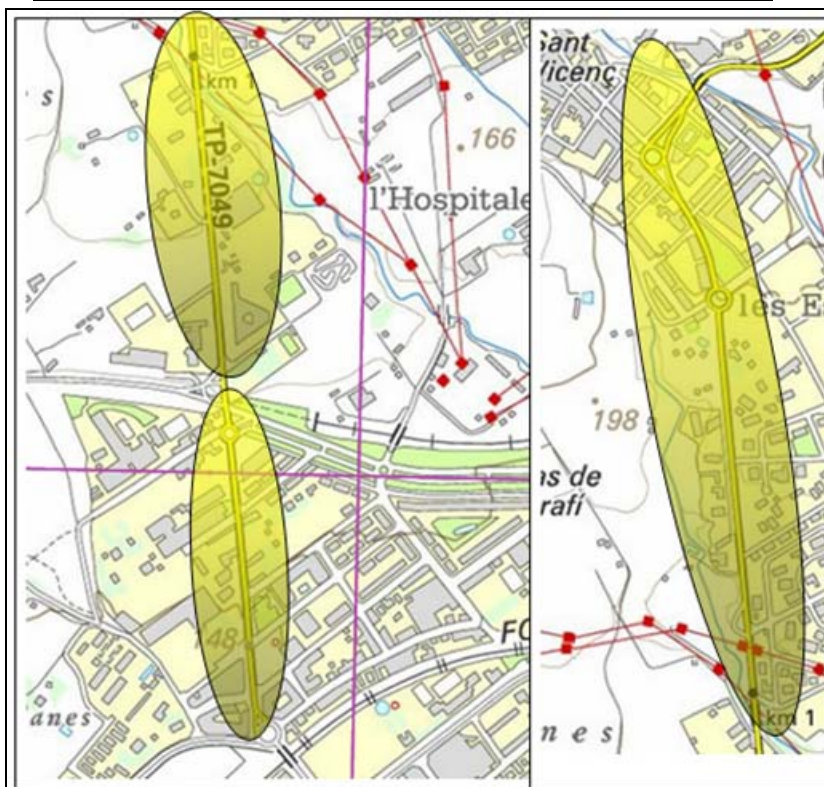
### 2.1.1. SITUACIONES QUE HAN DE MEJORAR

En amarillo se marcan las posibles zonas afectadas.

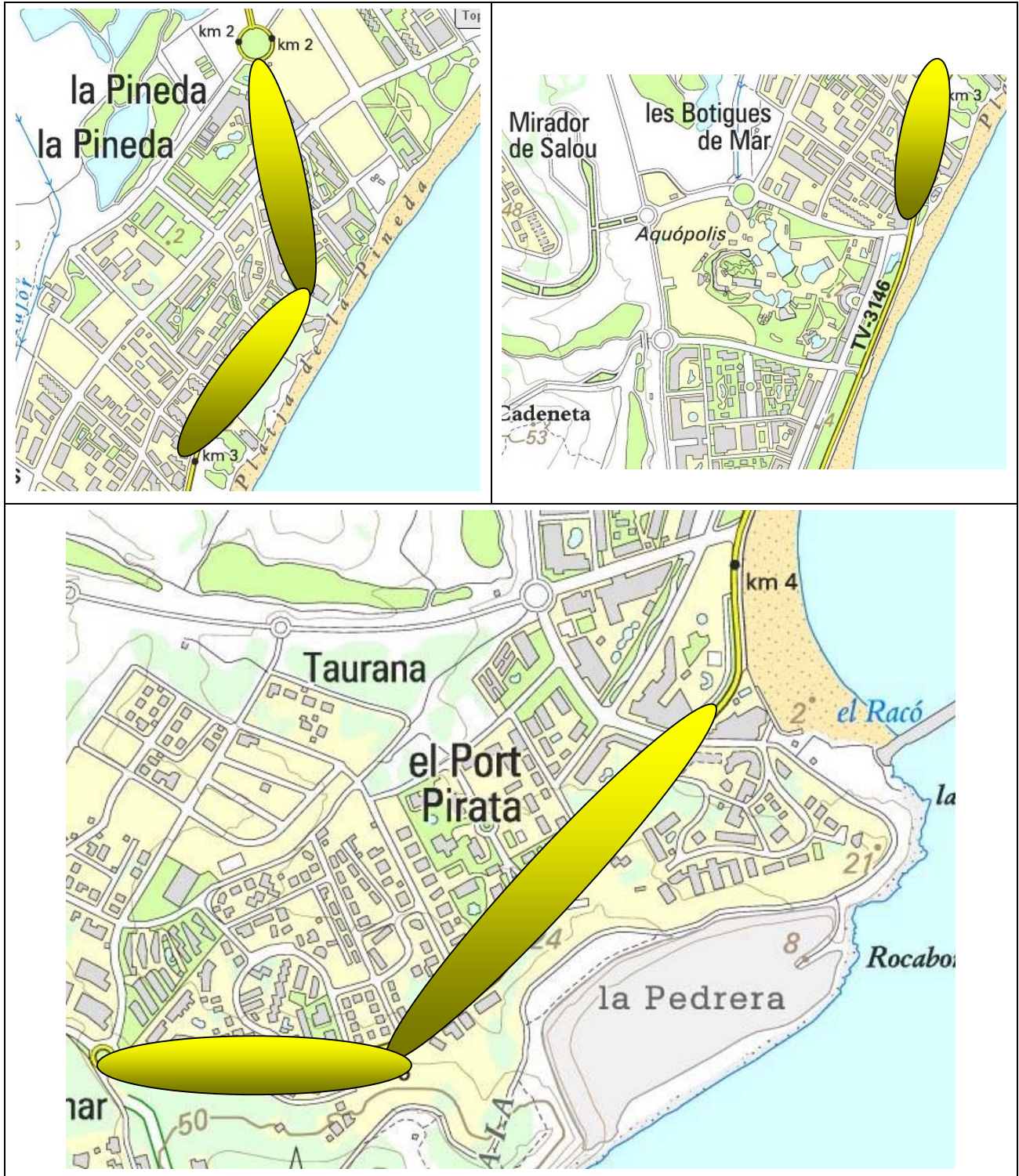
| Ctra. | Términos municipales |
|-------|----------------------|
| T-750 | La Pobla de Mafumet  |



| Ctra.   | Términos municipales        |
|---------|-----------------------------|
| TP-7049 | Reus y Castellvell del Camp |



| Ctra.   | Términos municipales |
|---------|----------------------|
| TV-3146 | Vila-seca y Salou    |





### **3. RESUMEN DEL TRÀMITE DE APROBACIÓN Y RELACIÓN DE ALEGACIONES DEL MAPA ESTRATÉGICO (MES)**

En este apartado se citan aquellos documentos que por su fecha de redacción y contenido, pueden considerarse como antecedentes previos a la redacción del presente Plan de Acción 3ª Fase, objeto de este documento. A continuación se citan dichos antecedentes, los cuales se encuentran ordenados cronológicamente:

1. 11/01/2018. Propuesta para someter a información pública el estudio *“Mapas estratégicos de ruido de la red viaria local de la Diputación de Tarragona 2017”*.
2. 25/01/2018. Decreto de Presidencia núm 8004330008--2018-0000456 por el cual se resuelve someter a información pública el estudio *“Mapas estratégicos de ruido de la red viaria local de la Diputación de Tarragona 2017”*.
3. 02/08/2018. Publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona (núm. 24) del Decreto de Presidencia núm 8004330008--2018-0000456.
4. 02/02/18. Comunicación del SAT (Servicio de Asistencia al Territorio) de la Diputación de Tarragona para la consulta del estudio *“Mapas estratégicos de ruido de la red viaria local de la Diputación de Tarragona 2017”*, a la Direcció General de Qualitat Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya y a los ayuntamientos afectados.
5. 22/03/2018. Informe del Registro General de la Diputación de Tarragona donde se comunica que en el período comprendido entre el día 2 de febrero y el 2 de marzo de 2018 (ambos incluidos) no se ha presentado ningún escrito de alegaciones y reclamaciones en relación al estudio *“Mapas estratégicos de ruido de la red viaria local de la Diputación de Tarragona 2017”*.
6. 25/03/2018. Propuesta de aprobación del estudio *“Mapas estratégicos de ruido de la red viaria local de la Diputación de Tarragona 2017”*.
7. 27/03/2018. Decreto de aprobación del estudio *“Mapas estratégicos de ruido de la red viaria local de la Diputación de Tarragona 2017”*.

## **4. PLANES Y PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS EN EL PASADO Y MEDIDAS VIGENTES.**

La Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica y el Decreto 176/2009, de 10 de noviembre, por el cual se aprueba el Reglamento de la Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica han estado el marco general de regulación que establece las medidas necesarias para prevenir y corregir la contaminación acústica. Dicha ley en su articulado ya recoge la obligatoriedad de elaborar los Mapas estratégicos de ruido de los grandes ejes viarios.

Por otro lado, la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental indica que las administraciones competentes han de elaborar Planes de acción derivados de los Mapas estratégicos, cosa que supone la necesidad de un Plan de acción que incluya las actuaciones para las carreteras estudiadas en la 2a Fase de aplicación de la Directiva.

El Pla de acción establece propuestas de actuación viables para disminuir tanto los niveles de ruido como el número de personas expuestas a niveles de ruido superiores a los establecidos por la legislación vigente.

### **4.1. MEDIDAS APLICADAS**

Las principales medidas que está afrontando la Diputación de Tarragona en temas de reducción del ruido y preservación de las zonas tranquilas radican principalmente en tres aspectos:

- Medidas de pacificación del tráfico que implican un aumento de la seguridad vial en los tramos urbanos y travesías donde se aplican, y al mismo tiempo implican también una mejora de la calidad acústica al reducir notablemente la velocidad del tráfico y en consecuencia los niveles de ruido.
- Gestión de la explotación y conservación de las carreteras. Mantenimiento de la capa de rodadura en óptimas condiciones y realización de las reparaciones en el mínimo tiempo posible.
- Elevada exigencia de los estudios acústicos incluidos tanto en los estudios informativos como proyectos de construcción de nuevas carreteras.

Las medidas propuestas en el anterior *Plan de acción para la mejora de la calidad sonora de la red viaria local de la Diputación de Tarragona (2013-2018)*, y el desarrollo de las acciones que estaban previstas se resumen en las siguientes tablas:

| 1. Ejecución de pavimentado con mezclas sonoredutoras TP-2031 y redimensionado pantallas existentes |  |
|---|--|
| Acciones previstas:   | Estaba previsto aplicar asfalto sonoredutor del tipo BBTM 11B (M10) a todo el tramo de la carretera. Además, en el tramo del pk 1+500 al 2+000 ( <i>Habitatge Tarraco</i> ), se estudiará redimensionar la pantalla existente.   |
| Resultados:   | A partir del pk 1+100 las IMD registradas han estado inferiores a 8.219 veh/día, intensidad necesaria para alcanzar los 3 millones de vehículos al año.<br>Para el tramo que supera los 3 millones de vehículos al año, se estableció un convenio, aprobado por acuerdo del Pleno de la Diputación de Tarragona, de fecha 23/02/2018, y por acuerdo del Consell Plenari del ayuntamiento de Tarragona, de fecha 25/01/2018. Es de interés del ayuntamiento de Tarragona y de la Diputación de Tarragona, que el tramo de carretera, desde su origen en la calle Rovira i Virgili hasta la primera rotonda (pk 0+000 al 1+075, pase a formar parte de la red viaria municipal, ya que el tráfico es esencialmente urbano. |

| 2. Medidas pacificación, reducción de velocidad en tramos urbanos de la TP-7049 |  |
|---|--|
| Acciones  | En el inicio de la carretera, tramo urbano de Reus (pk 0,000 al 0,500), y en el tramo urbano de Castellvell del Camp (pk 1,000 al 1,800) reducción de la velocidad actual de 50 km/k a 30 km/h.  |
| Resultados:   | El ayuntamiento de Reus rechazó la propuesta de reducción de velocidad ya que se trata de una vía de salida del municipio donde debe agilizarse el tráfico de salida y reducirse los atascos.<br>La nueva propuesta fue aplicar pavimento sonoredutor y reducir la anchura de los carriles de circulación de 3,5 m. a 3 m.<br>La aprobación de dichas medidas es de fecha 08/05/2017.<br>En el tramo de Castellvell del Camp (pk 1+000 al 1+800) se han instalado elementos pacificadores para reducir la velocidad de circulación y también está previsto aplicar pavimento sonoredutor cuando sea necesaria la reposición de la capa de rodadura y reducir la anchura de los carriles de circulación de 3,5 m a 3 m. |

| 3. Ejecución de pavimentado con mezclas sonoreductoras TP-7225 |   |
|--|---|
| Acciones   | Todo y que los posibles receptores afectados se sitúan entre el pk 0,000 y el pk 1+000, se prevé aplicar asfalto sonoreductor del tipo BBTM 11B (M10) a gran parte del tramo de la carretera (0,000 a 1,500). |
| Resultados:  | Ejecución de la acción planificada de pavimento sonoreductor finalizada en noviembre de 2017.   |

## 5. ACTUACIONES PREVISTAS PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS

|   |  |
|---|--|
| 1. Ejecución de pavimentado con mezclas sonoreductoras en tramos urbanos de la TP-7049 (pk 0+000 al 1+885) y medidas de pacificación.   |  |
| Se prevé aplicar asfalto sonoreductor del tipo BBTM 11B (M10) en el tramo urbano de Reus entre el pk 0+000 y el 0+500, y también en el tramo urbano de Castellvell del Camp, entre el pk 1+000 al 1+800. El pavimento sonoreductor se aplicará cuando sea necesaria la reposición de la capa de rodadura. En todo el tramo de carretera TP-7049 (pk 0+000 al 1+885) se prevé pacificar el tráfico reduciendo la anchura de los carriles de circulación de 3,5 m a 3 m, y además completar la actuación con reductores de velocidad. |  |
| Agente que promueve la acción:  | Diputación de Tarragona y Ayuntamientos de Reus y de Castellvell del Camp.   |
| Agente a quién se dirige la acción:   | Edificaciones sensibles cercanas a la carretera.   |
| Seguimiento:  | Comparar los niveles de inmisión en el ambiente exterior actuales y después de aplicar las medidas propuestas, mediante la realización de medidas sonométricas en los mismos puntos seleccionados. |
| Recursos:   | Asfaltado: 105.000 € <sup>(1)</sup><br>Reductores de velocidad. 75.000 € <sup>(1)</sup>  |
| Beneficio previsto:   | Reducción de la banda de impacto por debajo de los 15 metros desde el eje de la carretera.   |
| Fecha prevista de ejecución:  | Primer semestre de 2020.   |
| Número estimado de personas beneficiadas (en centenas):   | 1  |
| Tendencia:  | Reducción de los niveles actuales.   |

(1) Supeditado a la disposición presupuestaria de la Diputación de Tarragona.

|   |  |
|---|--|
| 2. Ejecución de pavimentado con mezclas sonoreductoras TV-3146  |  |
| Debido a que los posibles receptores afectados se sitúan entre el pk 2+000 y el pk 5+390, se prevé aplicar a este tramo asfalto sonoreductor del tipo BBTM 11B (M10) cuando sea necesaria la reposición de la capa de rodadura. |  |
| Agente que promueve la acción:  | Diputación de Tarragona.   |
| Agente a quién se dirige la acción:   | Edificaciones sensibles cercanas a la carretera.   |
| Seguimiento:  | Comparar los niveles de inmisión en el ambiente exterior actuales y después de aplicar la medida propuesta, mediante la realización de medidas sonométricas en los mismos puntos seleccionados |
| Recursos:   | 150.000 € <sup>(1)</sup>   |
| Beneficio previsto:   | Reducción de la banda de impacto por debajo de los 20 metros desde el eje de la carretera.   |
| Fecha prevista de ejecución:  | Segundo semestre 2022.   |
| Número estimado de personas beneficiadas (en centenas):   | 12   |
| Tendencia:  | Reducción de los niveles actuales entre 2 y 3 dBA.   |

(1) Supeditado a la disposición presupuestaria de la Diputación de Tarragona.

## 6. INFORMACIÓN ECONÓMICA Y CALENDARIO

Calendarario previsto de ejecución para el quinquenio de aplicación del plan.

|      | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio | Julio | Agosto | Septiembre | Octubre | Noviembre | Diciembre |
|------|-------|---------|-------|-------|------|-------|-------|--------|------------|---------|-----------|-----------|
| 2018 |       |         |       |       |      |       |       |        |            |         |           |           |
| 2019 |       |         |       |       |      |       |       |        |            |         |           |           |
| 2020 |       |         |       |       |      |       |       |        |            |         |           |           |
| 2021 |       |         |       |       |      |       |       |        |            |         |           |           |
| 2022 |       |         |       |       |      |       |       |        |            |         |           |           |

**Enero 2020:** Medidas pacificación del tráfico, reducción de velocidad en tramos urbanos de la TP-7049 y ejecución de pavimento sonoreductor cuando sea necesaria la reposición de la capa de rodadura.

**Julio 2022:** Ejecución de pavimentado con mezclas sonoreductoras en la carretera TV-3146 cuando sea necesaria la reposición de la capa de rodadura.

Coste económico estimado.

| Actuación             | Medidas previstas   | Coste (€)      |
|-----------------------|---|----------------|
| 1 <sup>(1)</sup>      | Medidas pacificación, reducción de velocidad en tramos urbanos de la TP-7049 y ejecución de pavimento sonoreductor. | 180.000        |
| 2 <sup>(1)</sup>      | Ejecución de pavimentado con mezclas sonoreductoras TV-3146.  | 150.000        |
| <b>TOTAL PREVISTO</b> |   | <b>330.000</b> |

(1) Supeditado a la disposición presupuestaria de la Diputación de Tarragona.

Tarragona, 17 de septiembre de 2018

El responsable de la Sección  
de Explotación - SAT

Daniel López Ruiz

Visto y conforme,

El director del Área del Servicio  
de Asistencia al Territorio (SAT)

Jaume Vidal González