



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

Transports i Logística

SEPTIEMBRE 2013

CLAU PL-10.12

DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA DE LAS CARRETERAS DE LA
GENERALITAT VALENCIANA DE PRIMERA FASE

CV-60, CV-645 y CV-686

VIELCA
INGENIEROS

AUTOR DEL ESTUDI D. Vicente M. Candela Canales

DIRECTOR DEL ESTUDI D. Joan Cerveró Pozo

**Subdirecció General de Planificació,
Logística i Seguretat**

Servici de Planificació

Zona de Servidumbre

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL DOCUMENTO.....	2
2. NORMATIVA	2
3. DESCRIPCIÓN DE LOS EJES VIARIOS.....	2
3.1. DESCRIPCIÓN DE LOS EJES VIARIOS.....	2
3.1.1. UME CV-60	2
3.1.2. UME CV-645	3
3.1.3. UME CV-686	4
4. METODOLOGÍA DE CÁLCULO.....	5
5. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA	6
6. PROPUESTA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA.....	6
6.1.1. SERVIDUMBRE ACÚSTICA CV-60.....	6
6.1.2. SERVIDUMBRE ACÚSTICA CV-645.....	6
6.1.3. SERVIDUMBRE ACÚSTICA CV-686.....	7

1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL DOCUMENTO

Las servidumbres acústicas son zonas destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras (en este caso viarias) con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección por el ruido originado por dichas infraestructuras.

Estas zonas de servidumbre se delimitan después de la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de la primera fase:

La aprobación de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y la Ley 37/2003 del Ruido, compromete a los Estados miembros a la realización de mapas Estratégicos de Ruidos de grandes ejes viarios (aquellos con tráfico superior a 6.000.000 vehículos/año en un primera fase, y con tráfico superior a 3.000.000 vehículos/año en la segunda fase), con el objetivo de informar a la población sobre la exposición al ruido y sus efectos, así como desarrollar planes de acción donde los niveles sean elevados, y mantener la calidad ambiental sonora donde ésta sea adecuada.

Los Mapas Estratégicos de Ruido (En adelante MER) de la primera fase se aprobaron a través de la RESOLUCIÓN de 1 de octubre de 2010, de la Dirección General de Obras Públicas, por la que se aprueban definitivamente los expedientes de información pública y los mapas de ruido de carreteras de la red autonómica de la Comunitat Valenciana.

2. NORMATIVA

Comunidad Valenciana

Artículo 28.5 Decreto 104/2006. *“En el supuesto de que las medidas económicas y técnicamente viables no consiguieran reducir los niveles por debajo de los establecidos en el apartado 1, los sectores del territorio afectados al funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte, así como los sectores situados en el entorno de tales infraestructuras, existentes o proyectadas, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas, delimitadas en los mapas de ruido, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 37/2003 del Ruido”*

Disposición Adicional Tercera. “Servidumbres Acústicas”.

“La delimitación de las zonas de servidumbre acústica, de acuerdo con lo establecido en la normativa básica estatal, estará orientada a compatibilizar, en lo posible, las actividades consolidadas en tales zonas de servidumbre con las propias de la infraestructura”.

Normativa Estatal:

Artículo 8. Delimitación de zonas de Servidumbre Acústica.

b) *La zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por esta, esté más alejada de la infraestructura, correspondiente al valor límite del área acústica del tipo a), sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, que figura en la tabla A1, del Anexo III.*

Se realizará una propuesta de servidumbre acústica. Los criterios serán los expuestos en el artículo 8.b del RD 1367/2007. Por tanto será una línea entorno a la infraestructura correspondiente al índice acústico más desfavorable de Ld=60 dBA; Le=60 dBA; Ln=50 dBA.

3. DESCRIPCIÓN DE LOS EJES VIARIOS

3.1. DESCRIPCIÓN DE LOS EJES VIARIOS

3.1.1. UME CV-60

La carretera CV-60 pertenece a la Red autonómica de la Comunidad Valenciana que comunica L'Olleria con Gandia y discurre entre el enlace de la CV-40 hasta el enlace con la CV-686 a Palma de Gandia.

La carretera CV-60 se inscribe en un entorno de carácter agrícola e industrial en continuo crecimiento. Esta carretera soporta una intensidad de tráfico comprendida entre 10.000 y 13.000 vh/día siendo variable según tramos. La composición de este tráfico es heterogénea, mezclándose un importante tráfico de largo recorrido que utiliza los ejes viarios A-7, A-35 y AP-7 con el tráfico agrícola y de agitación comarcal. Se trata de una autovía con velocidad de 100 km/h.

- Primer tramo, carretera convencional, comienza en el enlace con la CV-40, desde el PK 0+000 hasta el PK 30+090, dispone de un carril para cada sentido, la velocidad está limitada a 100km/h. Discurre por suelo agrícola con viviendas aisladas.
- Segundo tramo, Autovía, va desde el PK 30+090 hasta el PK 34+450, la velocidad está limitada a 100 km/h. Discurre cerca de núcleos urbanos y por suelo agrícola. En los PK 30+429, 32+885, 34+210, hay desviaciones para los núcleos urbanos donde la carretera pasa por debajo de las carreteras que van a dichos núcleos. En el PK 32+885 se encuentra el Monasterio de Sant Jeroni.

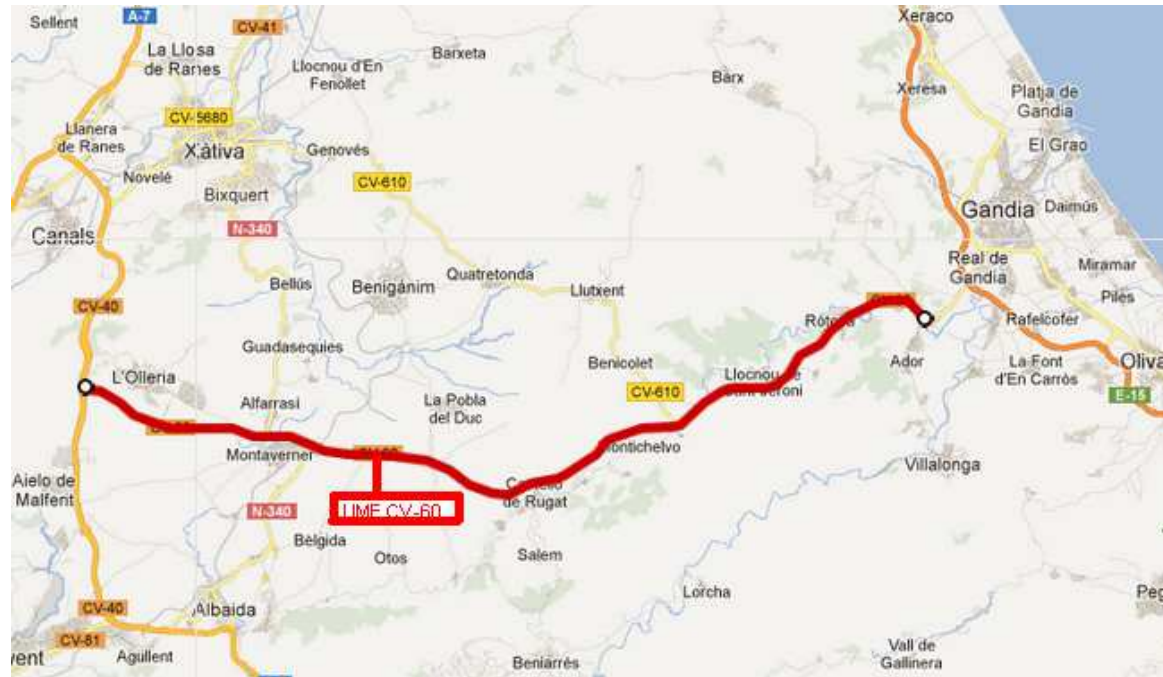


Ilustración 1. Posición de la UME CV-60

UME	TERMINOS MUNICIPALES EN LA ZONA DE ESTUDIO			
CV-60	Aielo de Rugat	Castelló de Rugat	Montaverner	Rugat
	Alfarrasí	Castellonet de la Conquista	Montichelvo	Terrateig
	Alfauir	L'Olleria	Otos	
	Almiserat,	La Pobla del Duc	Palma de Gandia	
	Bélgida	Llocnou de Sant Jeroni	Ròtova	

Tabla 1. Términos municipales en la zona de estudio de la CV-60

La siguiente tabla muestra la tramificación de la CV- 60, indicándose los Pk's de inicio y final de cada tramo. En este caso existe un tramo (Pk 22+900 hasta Pk 30+200) que fue desdoblado después de realizar el MER, así pues sus predicciones en ese tramo no están vigentes. En la tabla se muestran los tramos que permanecen vigentes y sobre los cuales se trabaja en el presente Plan de Acción:

UME	TIPOLOGIA	CARACTERÍSTICAS DE LOS TRAMOS						
		SUBTRAMO	INICIO	P.K. INICIAL	FINAL	P.K. FINAL	LONGITUD (Km)	IMD
CV-60	Convencional	CV-60.1	Enlace CV-40	0+000	Enlace CV-610	22+900	22,9	10.357
CV-60	Autovía	CV-60.2	Enlace Ròtova	30+200	CV-685	34+400	4,2	17.424

Tabla 2. Tabla con las características de los tramos considerados en la tramificación de la CV-60



Ilustración 2. UME CV-60. Tramos CV-60.1 y CV-60.2

En el caso de la carretera CV-60 si se comparan las IMD de 2007 (IMD de base para el modelo) y la IMD 2011, se comprueba que en general ha habido una reducción del tráfico de entre el 15% y el 45%, salvo 2 estaciones de aforo, en las que ha habido un ligero incremento inferior a un 10 por ciento.

DATOS DE TRÁFICO DE LAS UME'S			
UME	Nº TRAMOS	LONGITUD	IMD media*
CV-60	2	27,1	11.452

Tabla 3. Datos de tráfico de la CV-60

3.1.2. UME CV-645

Ubicada en la comarca de La Costera une la CV-40 con la V-340 a Xàtiva. Se trata de una carretera convencional con un carril por sentido y consta de unos 6 km. de longitud y pasa por la localidad de Novetlè y cerca de Xàtiva, afectando únicamente a esos dos términos municipales.

La UME transcurre por suelo agrícola al principio del tramo, residencial en la parte de la población de Novetlè e industrial en la localidad de Xàtiva, detectando una zona docente en la parte norte de la UME, por el PK 4+800 aproximadamente.



Ilustración 3. Posición de la UME CV-645

UME	TERMINOS MUNICIPALES EN LA ZONA DE ESTUDIO	
CV-645	Novellè	Xàtiva

Tabla 4. Términos municipales en la zona de estudio de la CV-645

Como se puede observar en la Tabla 5 en la CV-645 solo se plantea un tramo.

UME	TIPOLOGIA	CARACTERÍSTICAS DE LOS TRAMOS						
		SUBTRAMO	INICIO	P.K. INICIAL	FINAL	P.K. FINAL	LONGITUD (Km)	IMD
CV-645	Convencional	CV-645	CV-40	0+000	Enlace N-340	5+600	5,6	11.927

Tabla 5. Tabla con las características de los tramos considerados en la tramificación de la CV-645

Respecto a la IMD 2.007 (11.927) utilizada en el MER, se debe considerar que se ha reducido un 36% en comparación con la IMD 2.011 (7.662).

3.1.3. UME CV-686

Ubicada en la comarca de La Safor, la carretera CV-686 nace a partir de la autovía CV-60 y discurre a lo largo de 4 Kms aproximadamente, a través de los municipios de Palma de Gandia, Beniflà, Real de Gandia, donde tiene localizada su mayor longitud de tramo, y concluye finalmente al llegar a la localidad de Gandia.

Esta compuesta en su mayor parte de dos carriles, uno para cada sentido de circulación, y a lo largo de su trayecto nos encontramos con varias rotondas localizadas en su mayoría en la zona que atraviesa el polígono industrial de Real de Gandia.

Como zona sensible cabe destacar la existencia de un colegio colindante a la UME en Real de Gandia.



Ilustración 4. Posición de la UME CV-686

UME	TERMINOS MUNICIPALES EN LA ZONA DE ESTUDIO		
CV-60	Beniflà	Palma de Gandia	Real de Gandia

Tabla 6. Términos municipales en la zona de estudio de la CV-686

Como se puede observar en la tabla siguiente en la CV-686 solo se plantea un tramo.

UME	TIPOLOGIA	CARACTERÍSTICAS DE LOS TRAMOS						
		SUBTRAMO	INICIO	P.K. INICIAL	FINAL	P.K. FINAL	LONGITUD (Km)	IMD
CV-686	Convencional	686010	Enlace CV-60	0+000	Real de Gandia	4+000	4	23.000

Tabla 7. Tabla con las características de los tramos considerados en la tramificación de la CV-645

Respecto a la IMD de 2007 que se utilizó para el MER, cabe decir que en la actualidad se ha visto fuertemente reducida (un 30%) al comprobar el valor de la IMD de 2011 (16.147) y por tanto los resultados del MER quedan del lado de la seguridad.

4. METODOLOGÍA DE CÁLCULO

El método de cálculo utilizado es el método de cálculo francés "NMPB-Routes-96(SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)".

Para la obtención del MDT (modelo digital del terreno) se basó en la información sobre altimetría de la serie cartográfica 1:10.000 del ICV y IGN, complementando con ortofotos y visitas a campo.

Se ha asumido que la altura media de cada planta es de 3 metros (salvo en casos de edificaciones de una sola planta, en los que se ha tomado otra altura según el tipo de edificio).

Los taludes y desmontes se han realizando siguiendo los siguientes pasos:

- Se comprobó la altimetría y la planimetría con la cartografía existente (cartografía adquirida en el ICV, IGN, catastro, ortofotos...). Se realizó un modelo digital del terreno (MDT) con los elementos que tenían información altimétrica adecuada (a cota de suelo).
- Posteriormente se insertó la plataforma de la carretera en el MDT y observando la orografía del terreno respecto a la carretera mediante el visor VGM (facilitado por la Conselleria) se fue elevando o deprimiendo los vértices de la plataforma para obtener la altimetría de las líneas de elevación de la carretera.
- Una vez conseguido el MDT de la plataforma de la carretera, se procedió a realizar los entronques de los caminos y carreteras, así como cualquier detalle altimétrico importante.
- A continuación se colocaron las plataformas de los puentes a la cota estipulada. Con todo lo descrito se realizó un curvado, generando curvas de nivel cada 1 metro de equidistancia, obteniendo así las líneas de elevación que definen la carretera y su entorno.
- Seguidamente se adaptaron a la cota del MDT tanto el contorno de la plataforma de la carretera como el eje de la misma. Con todos estos datos se procedió a generar el Modelo Digital de Elevaciones.

El Sistema de Referencia empleado para el MER es el establecido por el Datum ED50 (European Datum 1950). La proyección cartográfica utilizada es la proyección Universal Transversa de Mercator (UTM) huso 30, hemisferio Norte.

Los parámetros de cálculo utilizados son los siguientes:

- Altura de malla: 4m.

- Condiciones de Probabilidad favorable de Propagación del Ruido: Día 50%, Tarde 75%, Noche 100%.
- Condiciones climáticas 15º C y 70% de humedad relativa.

Los datos del tráfico empleados han sido los facilitados por la Conselleria d'Infraestructures i Transport, del aforamiento del 2007 de los distintos tramos a estudiar.

Para la asignación del número de viviendas por edificio se ha determinado la localización de éste por el visor cartográfico del catastro, en el cual se han obtenido el número de viviendas por bloque, así como el uso (residencial, industrial, docente, sanitario y otros), completando esta información con visitas a campo.

Los datos de población se obtuvieron a través de la página web del Instituto Nacional de Estadística

- Para las secciones censales que se encontraban completamente en la zona de estudio se calculó el número de viviendas (de uso residencial) situados en la sección, y con los datos del INE se calculó el número de habitantes por vivienda.
- En las secciones censales situadas parcialmente en la zona de estudio, se procedió de la siguiente manera. Para cada sección censal se estimó el porcentaje de la superficie útil dentro del área de estudio, con esta aproximación se calcula la población incluida dentro del área de estudio por seccionen censal.
- Aquellas secciones censales que el porcentaje era muy pequeño, se adjudica la población media por vivienda calculada en otra sección censal próxima de características similares.

La información sobre los diferentes usos del suelo que se ha empleado para la zonificación acústica de los diferentes tramos a estudiar, se ha obtenido de la cartografía temática editada por la Conselleria de Infraestructura Territori i Medi Ambient.

La toponimia utilizada en los mapas ha sido la de la cartografía adquirida del ICV, actualizada con la cartografía catastral.

5. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Las zonas de servidumbre acústica se delimitan por la administración competente para la aprobación de mapas de ruido de infraestructuras, mediante la aplicación de los criterios técnicos siguientes:

1. Elaboración y aprobación del mapa de ruido de la infraestructura.
2. La zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por esta, esté más alejada de la infraestructura, correspondiente al valor límite del área acústica del tipo a), sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, que figura en la tabla A1, del anexo III del RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c.	65	65	55
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	68	68	58
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	70	70	60

Tabla 8. Valores límite de inmisión de ruido aplicables.

6. PROPUESTA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA

En base a la tabla X, del apartado anterior, para delimitar las zonas de servidumbre acústica, se partirá de las isófonas de L_d = 60, L_e = 60 y L_n = 50.

6.1.1. SERVIDUMBRE ACÚSTICA CV-60

El primer paso para poder delimitar la servidumbre acústica de la CV-60 es comprobar la validez del MER correspondiente en cuanto a volumen de tráfico, sección transversal, accesos o las edificaciones anejas.

En el caso de la carretera CV-60 si se comparan a continuación las IMD de 2007 (IMD de base para el modelo) y la IMD 2011, comprobando que en general ha habido una reducción del tráfico de entre el 15% y el 45%, salvo 2 estaciones de aforo, en las que ha habido un ligero incremento.

En cuanto a las velocidades utilizadas para la elaboración del MER, de 100 km/h de vehículos ligeros y 80km/h para los vehículos pesados, se puede decir que respecto a los datos de 2011 (vehículos ligeros 87-106 km/h de media, y vehículos pesados entre 78-88 km/h de media) se pueden considerar válidos, puesto que los incrementos de velocidad respecto al modelo no superan el 10% en ningún tramo.

Respecto a la sección transversal y accesos, cabe destacar una modificación sustancial de la infraestructura entre el PK 22+900 hasta el PK 30+200, donde se pasa de una única plataforma de un carril por sentido a 2 plataformas con dos carriles por sentido.

Así pues se delimita la zona de servidumbre desde el PK 0+000 hasta el PK 22+900 (tramo 1), y desde el PK 30+200 hasta el PK34+400 (tramo 2).

El tramo 1 de servidumbre acústica, abarca una superficie de 496,54 hectáreas, alcanzando hasta los 150 metros de distancia desde el borde de la calzada en algunas zonas. Afecta solo a edificaciones aisladas.

El tramo 2 de servidumbre acústica, abarca una superficie de 181,45 hectáreas, alcanzando los 290 metros desde el borde de calzada en algunas zonas. Afecta a edificaciones aisladas y al casco urbano de Ròtova.

Esto se puede ver en el plano: SA-060 Mapa de Servidumbre Acústica.

6.1.2. SERVIDUMBRE ACÚSTICA CV-645

El primer paso para poder delimitar la servidumbre acústica de la CV-645 es comprobar la validez del MER correspondiente en cuanto a volumen de tráfico, sección transversal, accesos o las edificaciones anejas.

En el caso de la carretera CV-645 si se comparan las IMD de 2007 (IMD de base para el modelo) y la IMD 2011, comprobando que en general ha habido una reducción del tráfico de entre el 23% y el 36%.

En cuanto a la velocidad de la vía, en el MER se tomó la velocidad máxima de la vía que son 70 km/h en las zonas de mayor velocidad. Según los aforos de 2011, la media de velocidad es de 75 km/h para vehículos ligeros y 72km/h para vehículos pesados. Dado que son valores medios con diferencias de velocidad reducidas se considera válido este parámetro de la modelización.

La plataforma tiene la misma sección tipo, y no se han producido nuevos accesos.

Por tanto se considera para este caso que el MER – CV-645 ya aprobado sigue totalmente vigente, debido a la ausencia de cambios significativos, salvo la reducción de IMD, que manteniendo la IMD de 2007 se está del lado de la seguridad.

Así pues en este caso, para delimitar la zona de servidumbre se sigue el criterio general de partir de las isófonas de $L_d = 60$, $L_e = 60$ y $L_n = 50$, y seleccionar de ellas la más desfavorable.

En este caso la isófona más desfavorable es la de $L_n = 50$ dBA, y la superficie ocupada por el área de servidumbre es de 55,78 ha, con una distancia variable al borde de la infraestructura de entre 10 y 80 m.

La zona de servidumbre ha sido cartografiada en el plano SA-645 Mapa de Servidumbre Acústica. Principalmente afecta a la zona residencial de Novetlè junto con algunas edificaciones aisladas, en suelo no urbanizable común.

6.1.3. SERVIDUMBRE ACÚSTICA CV-686

El primer paso para poder delimitar la servidumbre acústica de la CV-686 es comprobar la validez del MER correspondiente en cuanto a volumen de tráfico, sección transversal, accesos o las edificaciones anejas.

En el caso de la carretera CV-686 si se compara la IMD de 2007 (IMD de base para el modelo, 23.000) y la IMD 2011 (16.147), se comprueba que ha habido una reducción del tráfico de entre el 30 %.

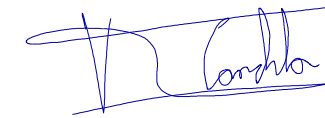
Respecto a las velocidades no existen aforos de velocidad oficiales, y por tanto se consideran correctas las tomadas en el MER CV-686 que son las velocidades máximas de circulación permitidas.

Así pues se considera que los resultados del MER CV-686 siguen siendo válidos y a partir de él, se calcula la zona de servidumbre, que en este caso corresponde a las zonas de $L_n > 50$ dBA. La isófona abarca un área de 286,64 hectáreas, con una distancia variable al borde de la infraestructura de entre 15 y 130 metros. Esto se puede ver en el plano SA-686 Mapa de Servidumbre Acústica.

Como se puede observar la zona de servidumbre afecta a la Urbanización Les Botes y al Colegio Las Colinas, además de afectar a algunas edificaciones aisladas.

En Valencia, Septiembre de 2013

Autor del estudio:

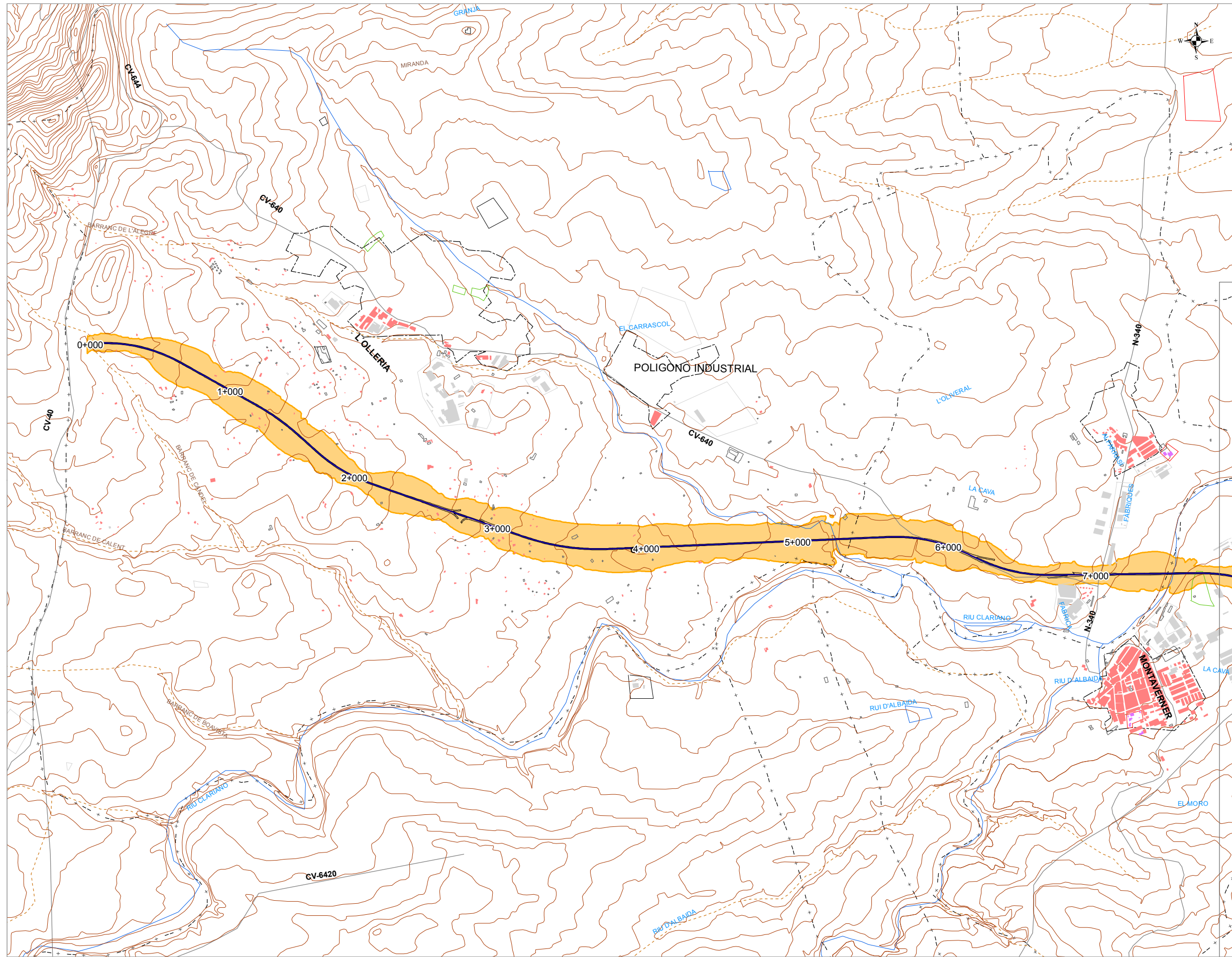


Fdo.:D. Vicente M. Candela Canales
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Planos de Servidumbre Acústica

ÍNDICE

1. Mapa de Servidumbre Acústica CV-60
2. Mapa de Servidumbre Acústica CV-645
3. Mapa de Servidumbre Acústica CV-686



UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO

CARRETERA CV-60
CV-40 - PALMA DE GANDÍA

Usos de edificios

- Uso Sanitario o Docente
- Uso Residencial
- Uso Industrial

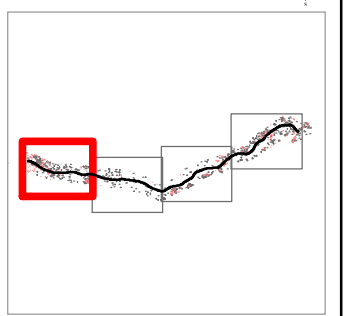
Servidumbre acústica

- Servidumbre acústica

SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Ldía	60 dBA
Ltarde	60 dBA
Lnoche	50 dBA

DISTRIBUCIÓN





UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO

CARRETERA CV-60
CV-40 - PALMA DE GANDÍA

Usos de edificios

- Uso Sanitario o Docente
- Uso Residencial
- Uso Industrial

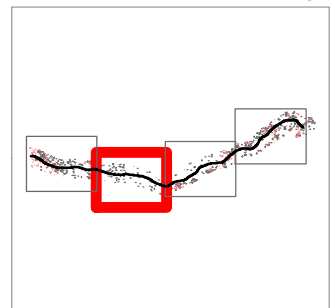
Servidumbre acústica

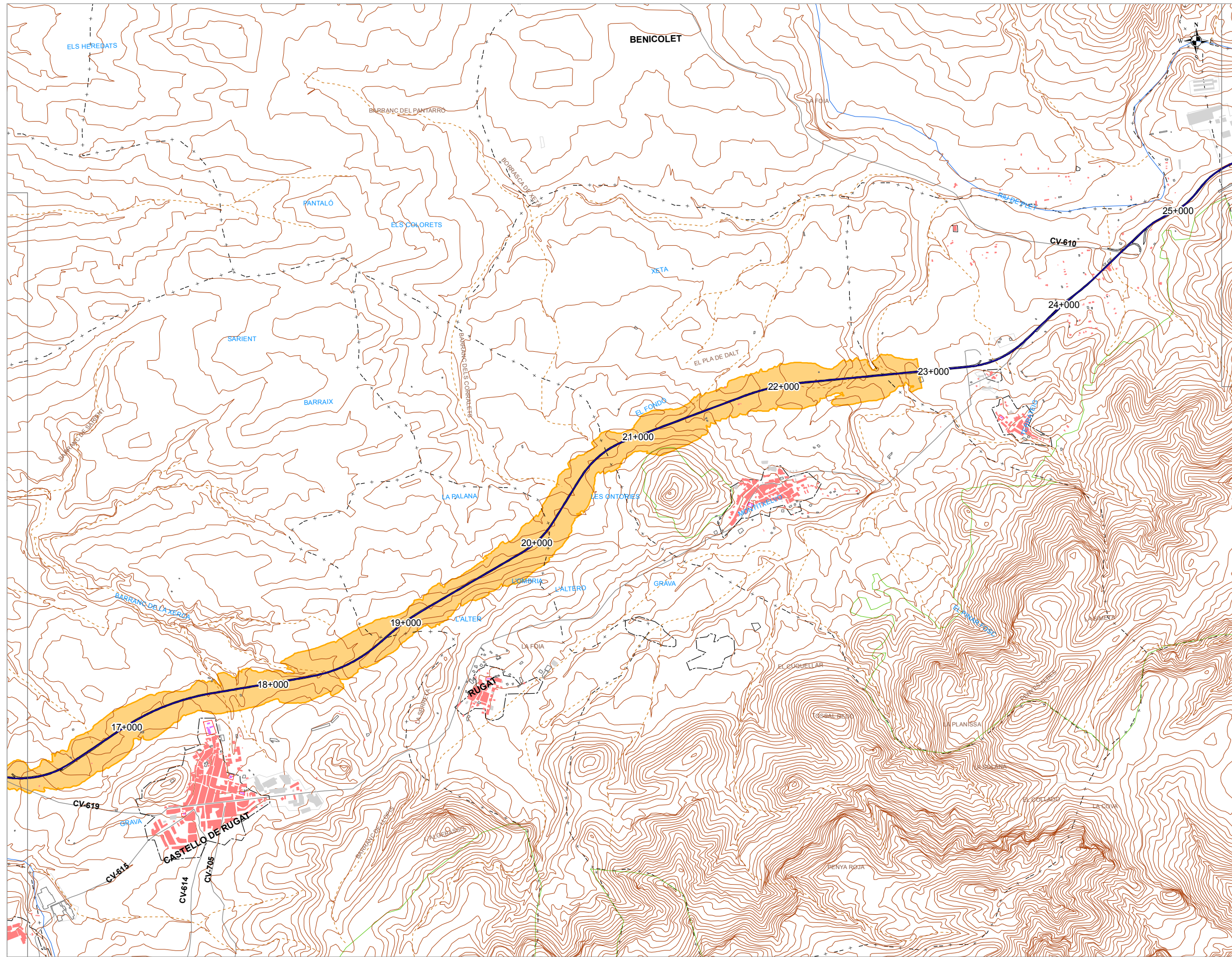
- Servidumbre acústica

SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Ldía	60 dBA
Ltarde	60 dBA
Lnoche	50 dBA

DISTRIBUCIÓN





UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO

CARRETERA CV-60
CV-40 - PALMA DE GANDÍA

Usos de edificios

- Uso Sanitario o Docente
- Uso Residencial
- Uso Industrial

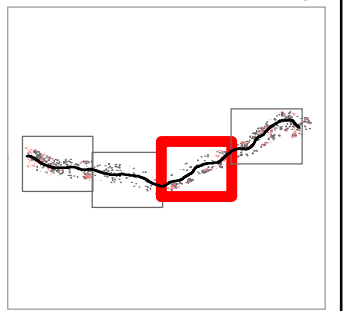
Servidumbre acústica

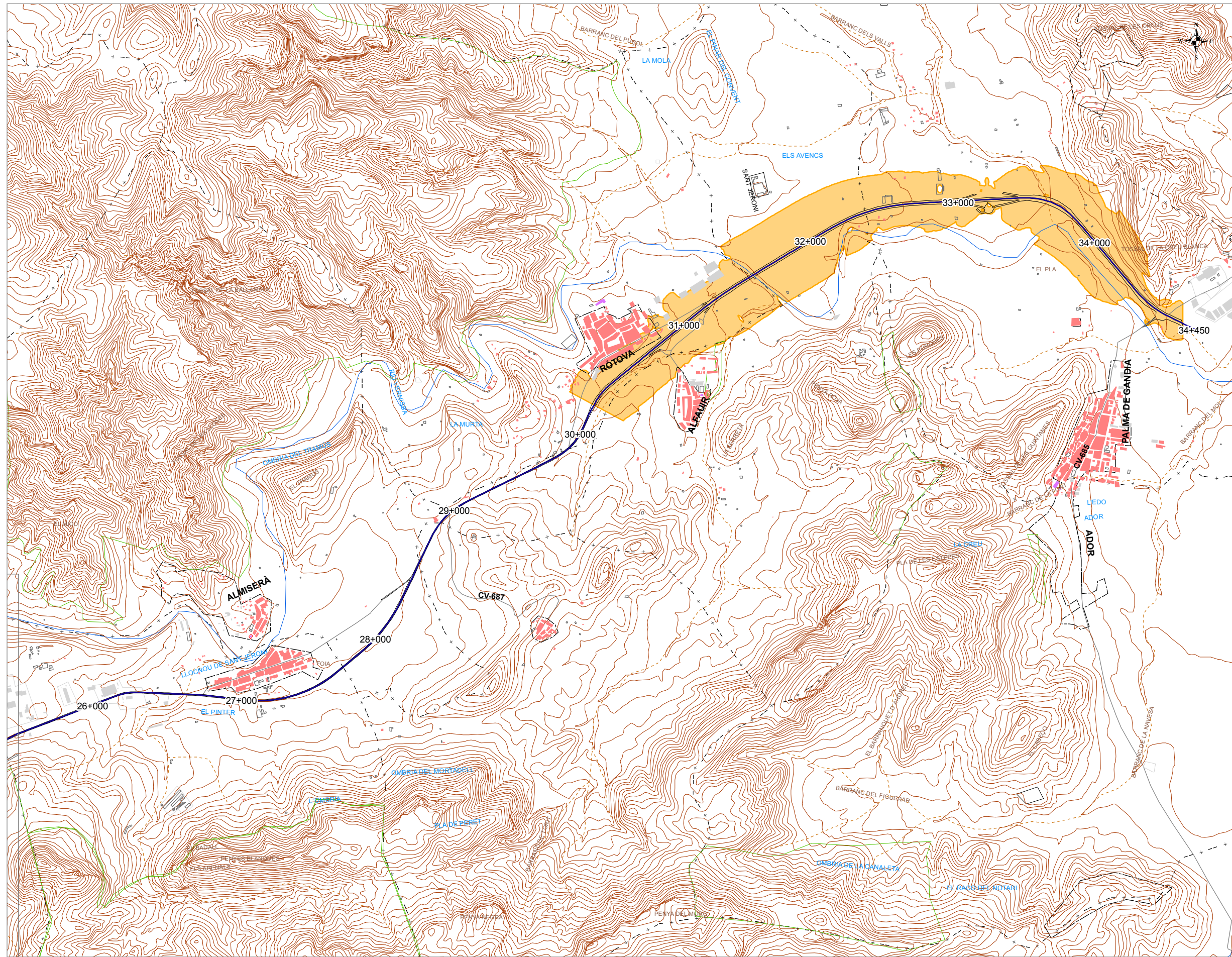
- Servidumbre acústica

SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Ldía	60 dBA
Ltarde	60 dBA
Lnoche	50 dBA

DISTRIBUCIÓN





UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO

CARRETERA CV-60
CV-40 - PALMA DE GANDÍA

Usos de edificios

- Uso Sanitario o Docente
- Uso Residencial
- Uso Industrial

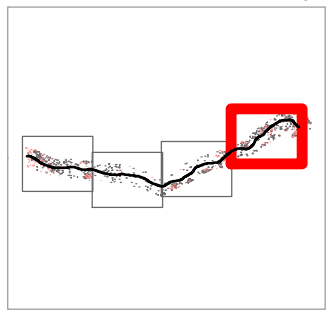
Servidumbre acústica

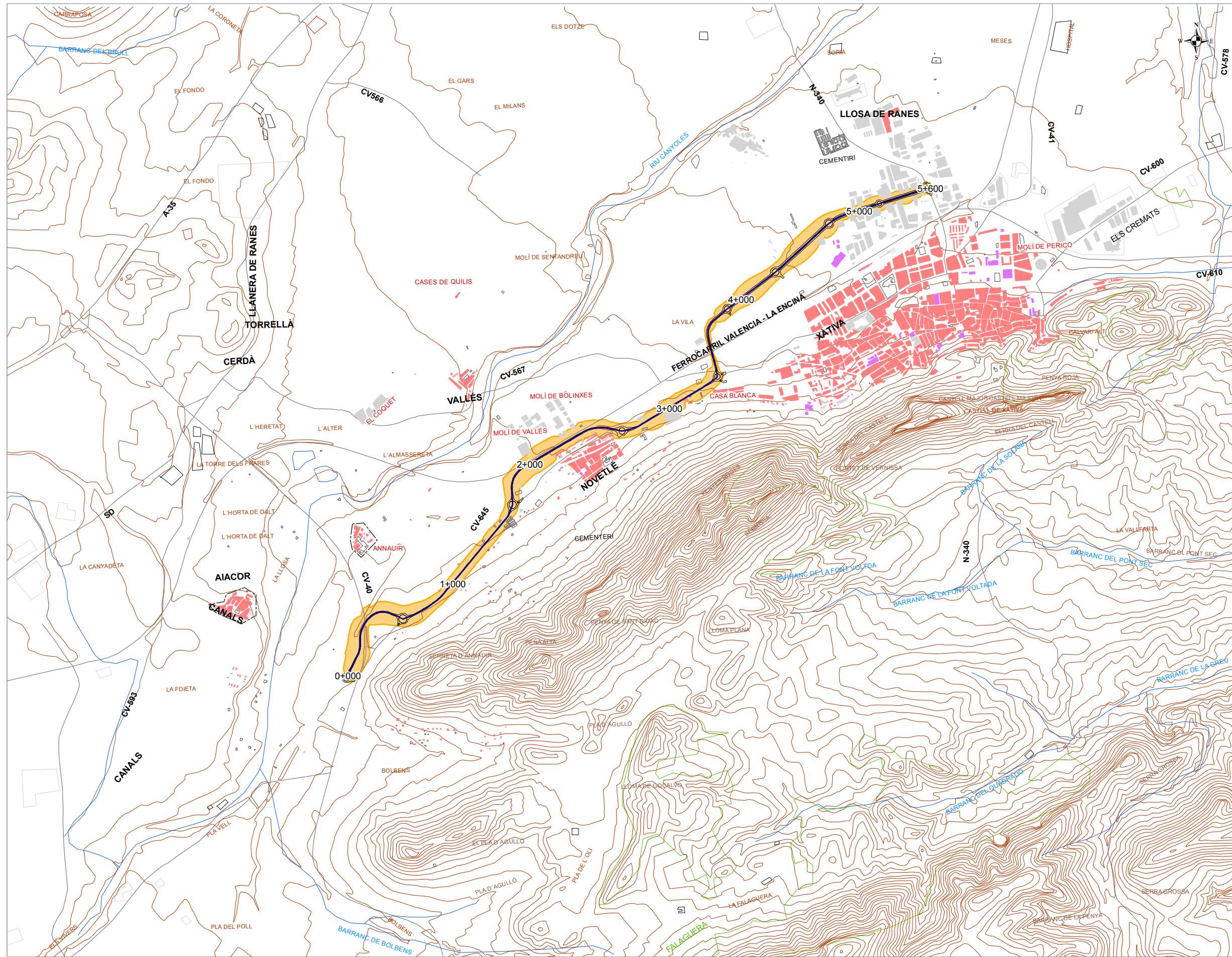
- Servidumbre acústica

SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Ldía	60 dBA
Ltarde	60 dBA
Lnoche	50 dBA

DISTRIBUCIÓN





UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO
CARRETERA CV-645
 CV-40 - N-340

Usos de edificios

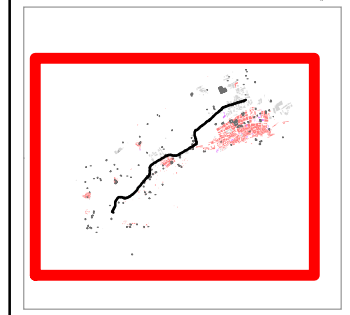
- Uso Sanitario o Docente
- Uso Residencial
- Uso Industrial

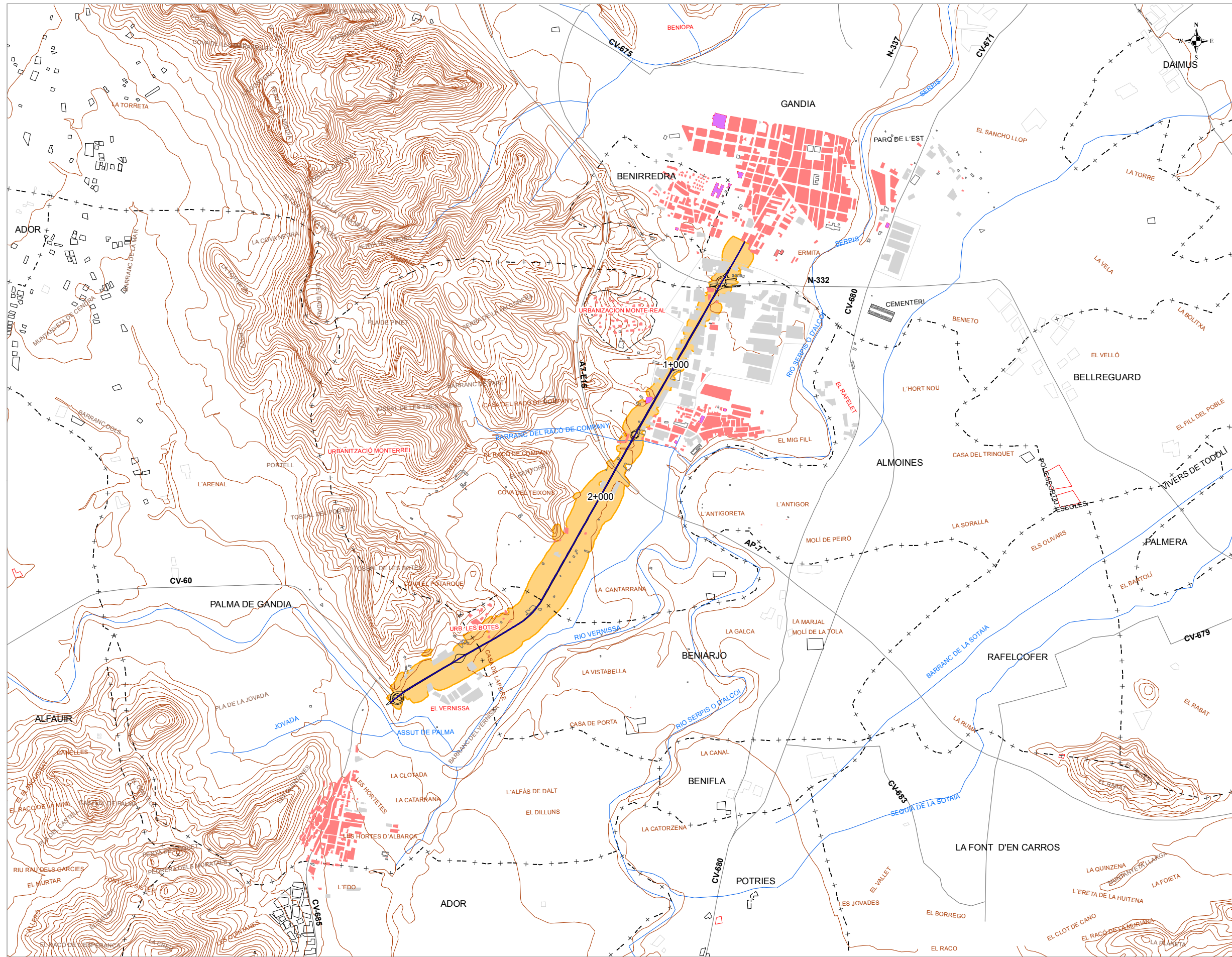
Servidumbre acústica

- Servidumbre acústica

SERVIDUMBRE ACÚSTICA	
Ldía	60 dBA
Ltarde	60 dBA
Lnoche	50 dBA

DISTRIBUCIÓN





UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO
**CARRETERA CV-686
 CV-60 - GANDÍA**

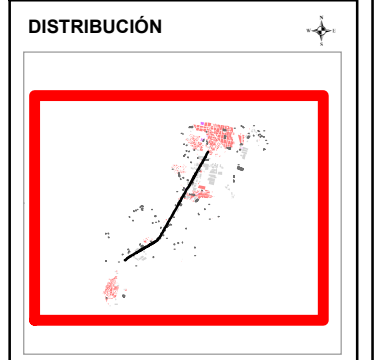
Usos de edificios

- Uso Sanitario o Docente
- Uso Residencial
- Uso Industrial

Servidumbre acústica

- Servidumbre acústica

SERVIDUMBRE ACÚSTICA	
Ldía	60 dBA
Ltarde	60 dBA
Lnoche	50 dBA



FULL DE CONTROL DE FIRMES DEL PROJECTE
HOJA DE CONTROL DE FIRMAS DEL PROYECTO

Codi expedient / <i>Cód. expediente:</i>	Codi intern DG / <i>Cód. interno D.G.:</i>	Títol del projecte / <i>Título del proyecto:</i>
1		6
2		7
3		8
4		9
5		10