



# GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

## Transports i Logística

SEPTIEMBRE 2013

PL-14.12

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

CARRETERAS CV-905 Y CV-930

**ep**tisa

AUTOR DEL ESTUDI    JAVIER ESPA FELIP  
DIRECTOR DEL ESTUDI    JOAN CERVERÓ POZO

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

Servici de Planificació

## ÍNDICE GENERAL

<b>1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL DOCUMENTO.....</b>	<b>1</b>
<b>2. NORMATIVA.....</b>	<b>3</b>
<b>3. DESCRIPCIÓN DE LOS EJES VIARIOS.....</b>	<b>5</b>
3.1 CV-905 (DESDE BENIJÓFAR A TORREVEIJA).....	5
3.2 CV-930 (DESDE LA N-340 A ORIHUELA) .....	6
<b>4. METODOLOGÍA DE CÁLCULO .....</b>	<b>9</b>
<b>5. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA .....</b>	<b>11</b>
<b>6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA .....</b>	<b>13</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa de ubicación de la UME CV-905 (desde Benijófar a Torreveija) .....	5
Figura 2. Mapa de ubicación de la UME CV-930 (desde la N-340 a Orihuela (Ronda de Orihuela)).....	7

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Tabla A1 del Anexo III del RD1367/2007 .....	3
Tabla 2. Términos municipales en la zona de estudio de las CV-930. ....	5
Tabla 3. Tabla con las características de los tramos considerados en la tramificación de la CV -905 .....	6
Tabla 4. Datos de tráfico de la CV-905 (Año 2004). ....	6
Tabla 5. Datos de tráfico registrado en las estaciones de aforo durante 2011 en la CV-905. ....	6
Tabla 6. Términos municipales en la zona de estudio de las CV-930. ....	6
Tabla 7. Tabla con las características de los tramos considerados en la tramificación de la CV-930. ....	7
Tabla 8. Datos de tráfico de la CV-930 (año 2004).....	7
Tabla 9. Datos de tráfico registrado en las estaciones de aforo durante 2011 en la CV-930. ....	7
Tabla 10. Capas que componen el modelo digital del terreno para la realización de los cálculos acústicos. ..	9
Tabla 11. Parámetros utilizados en el modelo de cálculo.....	9
Tabla 12. Parámetros utilizados en el modelo de cálculo.....	13

## MEMORIA

## **1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL DOCUMENTO**

El presente documento se redacta en aplicación de lo señalado por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que define las **zonas de servidumbre acústica** como los "*sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos*".

En su Artículo 10 se señala que "*los sectores del territorio afectados al funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo o portuario o de otros equipamientos públicos que se determinen reglamentariamente, así como los sectores situados en el entorno de tales infraestructuras, existentes o proyectadas, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas*".

A efectos de aplicación de esta Ley y de los decretos que la desarrollan, se consideran servidumbres acústicas "las destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo y portuario, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras".

En este mismo sentido, el Decreto 104/2006, de 14 de julio, de Planificación y Gestión en materia de Contaminación Acústica de la Generalitat Valenciana prevé también, en aplicación de la normativa estatal, la posibilidad de gravar con servidumbres acústicas los sectores del territorio afectados por dicho tipo de infraestructuras.

El ámbito de definición y la información de partida para el presente estudio son los **Mapas Estratégicos de Ruido (MER)** correspondientes a la 1ª Fase comprendiendo el conjunto de grandes ejes viarios de la red autonómica con más de 6.000.000 de circulaciones anuales.

Dichos MER fueron elaborados, sometidos al trámite de información pública y aprobados, en aplicación de la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, y de conformidad con lo dispuesto en la referida Ley 37/2003 del Ruido.

De acuerdo con lo expuesto, se redacta el presente documento de **Delimitación de las zonas de servidumbre acústica** de las carreteras de la Generalitat Valenciana de Primera Fase CV-905 Benijófar-Torreveija y CV-930 "Ronda de Orihuela".

## 2. NORMATIVA

La normativa de aplicación para el presente estudio es la que se cita a continuación:

### Normativa Estatal

- Ley 37/ 2003, de 17 de noviembre, del Ruido, elaborada como transposición de la citada Directiva Europea.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental que establece los criterios necesarios para la elaboración de los planes de acción, así como sus contenidos mínimos, completando aquellos aspectos de la Directiva 2002/49/CE que no fueron recogidos en la propia Ley, por ser objeto de un desarrollo reglamentario posterior.
- 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.

El RD 1367/2007 en su artículo 8 cita lo siguiente:

*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 ésta, 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.*

A continuación se muestra la citada tabla de valores límite de inmisión de ruido, aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias:

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 1: Tabla A1 del Anexo III del RD1367/2007

### Normativa Autonómica

- Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.
- Decreto 19/2004, de 13 de febrero, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas para el control del ruido producido por los vehículos a motor
- Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas de prevención y corrección de contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios.
- Resolución de 9 de mayo de 2005, del Director General de Calidad Ambiental, relativa a la disposición transitoria primera del 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.
- Decreto 104/2006, de 14 de julio, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.

El artículo 28.5 del Decreto 104/2006 establece lo siguiente: “*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*”

En la Disposición Adicional Tercera “Servidumbres Acústicas”, cita lo que se incluye a continuación: “*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*”.



### 3. DESCRIPCIÓN DE LOS EJES VIARIOS

En el presente apartado se efectúa, conforme a los contenidos mínimos establecidos por el RD 1513/2005, una breve descripción de los ejes viarios que son objeto del presente Plan de Acción.

#### 3.1 CV-905 (DESDE BENIJÓFAR A TORREVIEJA)

- **Descripción general de la UME**

La zona de estudio queda enmarcada dentro de los municipios que se indican en la Tabla 2.

UME	TERMINOS MUNICIPALES EN LA ZONA DE ESTUDIO		
CV-905	Torreveja	Rojales	Algorfa

Tabla 2. Términos municipales en la zona de estudio de las CV-930.

Se trata de una vía de conexión que enlaza la autopista de peaje AP-7 con el área metropolitana de Torreveja. La orientación de esta vía es NO-SE y posee en la parte del tramo en estudio una única calzada con dos carriles para cada sentido de circulación.

Los carriles tienen una anchura de 3,5 m y arcén interior de 0,75 m y de 1 m el exterior. Los sentidos de circulación están separados por una mediana de 5 m de anchura.

Por otra parte, en sentido Torreveja, transcurre un carril bici de 3 m de ancho, separado 2,5 m del arcén de la carretera.

A lo largo del recorrido de esta vía existen numerosas rotondas de enlace con otras carreteras y de acceso a zonas urbanas colindantes.

- El origen del tramo en estudio, se encuentra en el enlace con la Autopista del Mediterráneo AP-7 en el término municipal de Algorfa y al sur del término municipal de Benijófar.
- El final del tramo, está ubicado al norte del área metropolitana de Torreveja, en su intersección con la carretera N-332 (CV-92).

El recorrido consta de aproximadamente 10.500 m, enlazando con las carreteras CV-895, CV-945 y N-332 (CV-92), dejando a uno y otro lado las urbanizaciones de Ciudad Quesada, San Luis, El Limonar, El Chaparral, La Torreta III, II y I y Doña Inés.

La carretera transcurre entre las Lagunas Salinas de La Mata y Salinas de Torreveja.

En prácticamente todo el trazado la carretera va acompañada, por su margen derecha, por un "carril bici" de 3 m de ancho.

En relación con los usos del suelo, en la carretera pueden diferenciarse claramente dos subtramos. En un primer subtramo se atraviesa una zona agrícola caracterizada por la existencia de huertos de pequeñas dimensiones y viviendas y naves industriales aisladas y dispersas, y extensas plantaciones de frutales. Posteriormente aparecen urbanizaciones aisladas en la margen izquierda.

A partir del P.K 7+000, después de pasar las Lagunas Saladas comienza un reguero de urbanizaciones hasta llegar al núcleo de Torreveja.

Entre el P.K 8+500-10+200 se localizan varios centros educativos en la margen derecha.

Al final del tramo aparecen bloques de viviendas de aproximadamente 5 alturas.

En la Figura 1 se muestra la ubicación geográfica del tramo de carretera objeto de estudio.

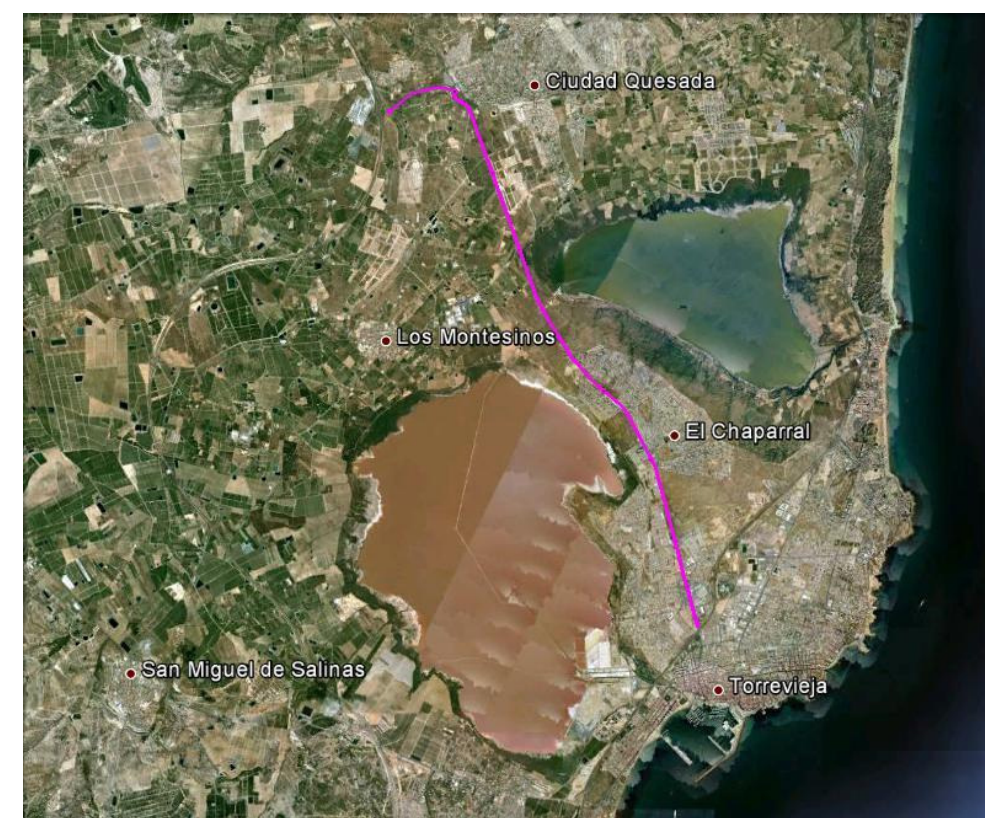


Figura 1. Mapa de ubicación de la UME CV-905 (desde Benijófar a Torreveja)

- **Resumen del tráfico considerado**

Los datos de tráfico utilizados para la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido se obtuvieron a partir de los datos disponibles por la Conselleria d'Infraestructures i Transports (actual Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente) todos ellos correspondientes al año 2004.

En la CV-905, los datos procedieron de las tres estaciones de aforo siguientes:

- 905010 (PK 1+850)
- 905020 (PK 4+300)
- 905030 (PK 7+150)

A partir de los datos de estas tres estaciones de aforo, se identifican en la carretera estudiada otros tantos tramos, cuyas características más significativas se muestran en la Tabla 3.

UME	TIPOLOGIA	CARACTERÍSTICAS DE LOS TRAMOS						
		SUBTRAMO	INICIO	P.K. INICIAL	FINAL	P.K. FINAL	LONGITUD (Km)	IMD
CV-905	Convencional	CV-905.010	AP-7	0+000	CV-895	3+800	3,8	25.313
CV-905	Convencional	CV-905.020	CV-895	3+800	CV-945	4+800	1	28.176
CV-905	Convencional	CV-905.030	CV-945	4+800	CV-92	10+500	5,7	32.289

Tabla 3. Tabla con las características de los tramos considerados en la tramificación de la CV-905

Como resumen, en la CV-905 se efectuó el estudio sobre tres tramos, con una longitud total aproximada de 10'5 kilómetros y una intensidad media diaria de 29.373 vehículos/día. Estos datos se resumen en la Tabla 4.

DATOS DE TRÁFICO DE LA UME CV-905 (2004)			
UME	Nº TRAMOS	LONGITUD	IMD media*
CV-905	3	10,5	29.373

(\*) Media ponderada de todos los tramos

Tabla 4. Datos de tráfico de la CV-905 (Año 2004).

Con respecto a los datos utilizados durante los trabajos de elaboración del Mapa estratégico de Ruido (2007) correspondientes al año 2004, se ha efectuado una comparativa con respecto a los datos actualizados más recientes disponibles correspondientes al año de 2011. Estos resultados se muestran en la Tabla 5.

DATOS DE TRÁFICO DE LA UME CV-905 (2011)			
UME	Nº TRAMOS	LONGITUD	IMD media*
CV-905	3	10,5	25.303

(\*) Media ponderada de todos los tramos

Tabla 5. Datos de tráfico registrado en las estaciones de aforo durante 2011 en la CV-905.

Conforme a los resultados expuestos en la tabla anterior del año 2011, se observa un descenso del tráfico en la carretera que se sitúa en el entorno de los 4.000 vehículos/día, es decir, un descenso del 13,9% con respecto a los datos disponibles del año 2004.

Este descenso del tráfico debe suponer un descenso en los niveles sonoros ya que el volumen de tráfico es su principal causa.

### 3.2 CV-930 (DESDE LA N-340 A ORIHUELA)

#### • Descripción general de la UME

La zona de estudio se enmarca íntegramente dentro del término municipal de Orihuela, tal y como queda reflejado en la Tabla 6.

UME	TERMINOS MUNICIPALES EN LA ZONA DE ESTUDIO
CV-930	Orihuela

Tabla 6. Términos municipales en la zona de estudio de las CV-930.

Se trata de una vía de conexión que enlaza la carretera N-340 (Elche-Murcia) con el área metropolitana de Orihuela. La orientación de esta vía es netamente norte-sur y posee en la parte del tramo en estudio una única calzada con un carril para cada sentido de circulación.

Los carriles tienen una anchura de 3,5 m y arcén de 1,5 m a ambos lados.

A lo largo del recorrido de esta vía existen rotondas de enlace con otras carreteras de igual categoría o inferior.

- El origen del tramo en estudio, se encuentra al norte del municipio de Orihuela, en el enlace con la carretera N-340.
- El final del tramo, está ubicado en el acceso este a la población de Orihuela y coincide con la intersección con la carretera CV-95.

En este tramo que discurre en sentido norte, se recorren aproximadamente 3,2 Km., enlazándose con las carreteras CV-900, CV-91, CV-922 y CV-95, dejándose a uno y otro lado las zonas residenciales de El Escorratel, Camino de Callosa, El Oasis, El Palmeral y Los Huertos.

Entre el enlace de la carretera CV-91 y el final del tramo de estudio transcurre una vía de ferrocarril paralela a la calzada por la margen izquierda. Además, en este tramo final la carretera atraviesa el río Segura.

Prácticamente todo el recorrido de la carretera es por zonas agrícolas con viviendas unifamiliares en las proximidades de las rotondas y polígonos industriales al inicio y final de la carretera.

Al final del tramo, en el núcleo de Orihuela, existen algunos bloques de viviendas de entre 2-5 plantas.

En la Figura 2 se muestra la ubicación geográfica del tramo de carretera objeto de estudio.



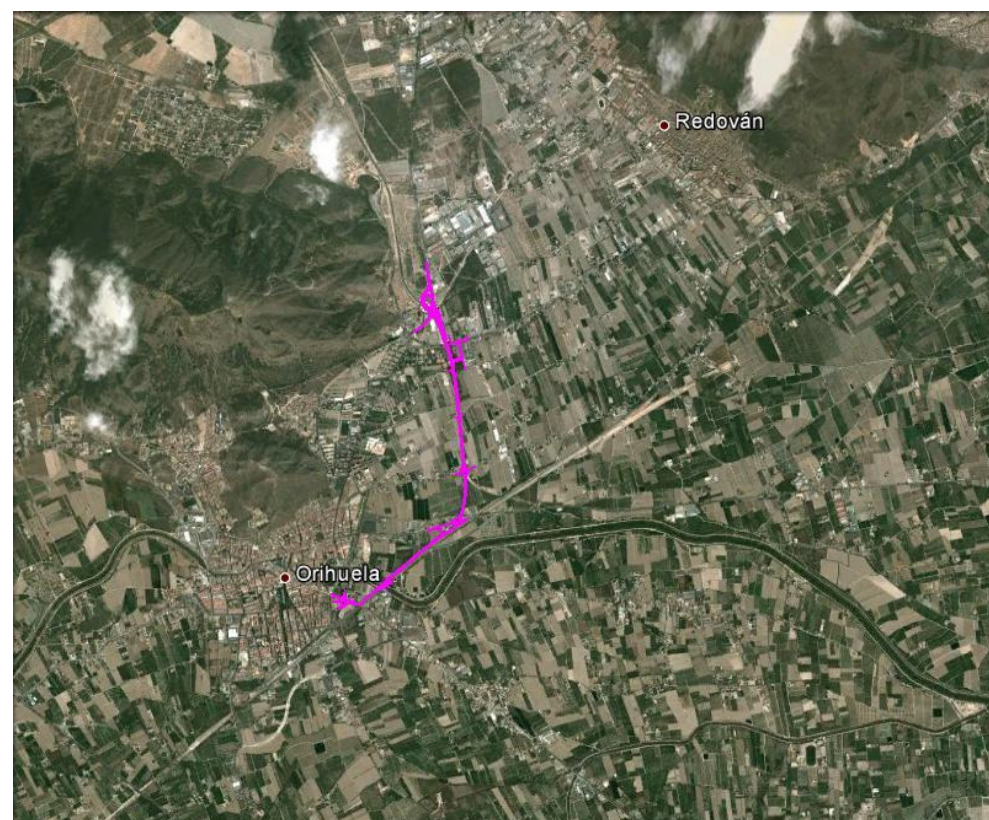


Figura 2. Mapa de ubicación de la UME CV-930 (desde la N-340 a Orihuela (Ronda de Orihuela))

• **Resumen del tráfico considerado**

Los datos de tráfico utilizados para la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido se obtuvieron a partir de los datos disponibles por la Conselleria d'Infraestructures i Transports (actual Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente) todos ellos correspondientes al año 2004.

En la CV-905, los datos procedían de las dos estaciones de aforo siguientes:

- 930010 (PK 1+150)
- 930020 (PK 2+400)

A partir de los datos de estas dos estaciones de aforo, se identifican en la carretera estudiada dos tramos, cuyas características más significativas se muestran en la Tabla 7.

UME	TIPOLOGIA	CARACTERÍSTICAS DE LOS TRAMOS						
		SUBTRAMO	INICIO	P.K. INICIAL	FINAL	P.K. FINAL	LONGITUD (Km)	IMD
CV-930	Autovía	CV-930.010	N-340	0+000	CV-91	2+000	2	22.546
CV-930	Autovía	CV-930.020	CV-91	2+000	CV-95	3+200	1,2	17.986

Tabla 7. Tabla con las características de los tramos considerados en la tramificación de la CV-930.

Como resumen, en la CV-930 se efectuó el estudio sobre dos tramos, con una longitud total aproximada de 3,2 kilómetros y una intensidad media diaria de 20.836 vehículos/día. Estos datos se resumen en la Tabla 8.

DATOS DE TRÁFICO DE LA UME CV-930 (2004)			
UME	Nº TRAMOS	LONGITUD	IMD media*
CV-930	2	3,2	20.836

(\*) Media ponderada de todos los tramos

Tabla 8. Datos de tráfico de la CV-930 (año 2004).

Con respecto a los datos utilizados durante los trabajos de elaboración del Mapa estratégico de Ruido (2007) correspondientes al año 2004, se ha efectuado una comparativa con respecto a los datos actualizados más recientes disponibles correspondientes al año de 2011. Estos resultados se muestran en la Tabla 9.

DATOS DE TRÁFICO DE LA UME CV-930 (2011)			
UME	Nº TRAMOS	LONGITUD	IMD media*
CV-930	3	10,5	16.801

(\*) Media ponderada de todos los tramos

Tabla 9. Datos de tráfico registrado en las estaciones de aforo durante 2011 en la CV-930.

Conforme a los resultados expuestos en la tabla anterior del año 2011, se observa un descenso del tráfico en la carretera que se sitúa en el entorno de los 4.035 vehículos/día, es decir, un descenso del 19,4% con respecto a los datos disponibles del año 2004.

Este descenso del tráfico debe suponer un descenso en los niveles sonoros ya que el volumen de tráfico es su principal causa.



#### 4. METODOLOGÍA DE CÁLCULO

Para la elaboración de los cálculos y la generación de los mapas de servidumbre acústica se ha utilizado el Programa LIMA 7812 C V5.0 de alta capacidad de cálculo que cubre ampliamente las características solicitadas por la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental.

El método de cálculo aplicado ha sido método francés **NMPB-Routes-96**, que establece los niveles de emisión según "La Guide du Bruit des Transports Terrestres, CETUR 1980".

- **Modelo digital acústico**

Para la realización de los cálculos acústicos se ha confeccionado un Modelo Digital Acústico que consta de un MDT (Modelo digital del terreno) y una serie de parámetros o características acústicas.

El modelo digital acústico se compone de las capas que se muestran en la Tabla 10.

ELEMENTO DEL MODELO ACÚSTICO	INFORMACIÓN
Eje Acústico	Cobertura de polilínea con tráfico asociado
Curvas de nivel	Cobertura de polilínea con cota de elevación
Líneas de elevación	Cobertura de polilínea de las líneas externas de la plataforma, taludes, etc.
Tableros	Cobertura de polígono correspondiente a los puentes, viaductos, etc.
Obstáculos	Cobertura de polilínea correspondiente a pantallas, muros, etc.
Suelo	Cobertura de polígono con el tipo de absorción asociado.
Edificios	Cobertura de polígono correspondiente a los edificios.

Tabla 10. Capas que componen el modelo digital del terreno para la realización de los cálculos acústicos.

- **Parámetros de cálculo**

En la Tabla 11 se muestra un resumen de los parámetros de cálculo utilizados:

CONDICIONES DE CÁLCULO		
ASPECTO	ATRIBUTO	OBSERVACIONES
Método de Cálculo	NMPB (Francia)	
Altura de malla	4 m	
Tamaño de celda	10 m	
Max. dist. rayo emisor	1.200 m	

CONDICIONES DE CÁLCULO		
ASPECTO	ATRIBUTO	OBSERVACIONES
Orden de Reflexión	2	
Reflexión del suelo	Absorbente (Zona de campo) Reflectante (Zonas urbanas)	
Condiciones climáticas	15 ° C 70 % Humedad relativa	Valores por defecto de XP S 31-133
Condiciones de Probabilidad favorable de Propagación del Ruido	Día: 50 % Tarde: 75 % Noche: 100 %	Valores por defecto de XP S 31-133
Pavimento	Asfalto convencional	

Tabla 11. Parámetros utilizados en el modelo de cálculo.

Para los porcentajes de ocurrencia de condiciones favorables a la propagación del ruido se han adoptado los valores recomendados por el grupo de trabajo europeo WG-AEN.

## **5. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA**

Una vez obtenidos los correspondientes mapas de niveles sonoros a 4 m, para cada uno de los períodos horarios considerados, se realiza un tratamiento mediante SIG, para determinar, en cada punto del territorio, el nivel que resulta más restrictivo, en relación con los criterios definidos en el artículo 8.b) del R.D. 1367/2007.

Para ello, se selecciona la isófona que resulte más alejada de la carretera, en cada punto, de los siguientes valores:

- Ldía: 60 dB(A)
- Ltarde: 60 dB(A)
- Lnoche: 50 dB(A)

## 6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Aplicando la metodología descrita y los criterios de delimitación adoptados, los mapas resultantes se representan a escala 1:25.000, de forma independiente para cada eje viario considerado, constituyendo la siguiente colección de planos incluida en este documento:

CARRETERA	PLANO
CV-905	SA-905
CV-930	SA-930

Tabla 12. Parámetros utilizados en el modelo de cálculo

A continuación se comentan los aspectos más relevantes de los resultados obtenidos, en relación con las zonas urbanas presentes y su entorno inmediato:

- **CV-905.** La línea isófona que resulta más desfavorable es la correspondiente al nivel sonoro Ltarde (19:00-23:00).

Las zonas de servidumbre así delimitadas abarcan bandas de territorio de aproximadamente 200m a cada lado de la carretera hasta el PK 6+000 que discurre por terreno rústico. Entre el PK 6+000-10+500 la anchura en general disminuye considerablemente al discurrir la carretera por zonas urbanas, concretamente abarca las primeras líneas de las urbanizaciones de San Luis-La Siesta-El Chaparral, El Limonar y el Área urbana de Torreveija.

- **CV-930.** La línea isófona que resulta más desfavorable es la correspondiente al nivel sonoro Ltarde (19:00-23:00).

Las zonas de servidumbre así delimitadas abarcan bandas de territorio de aproximadamente 300m a cada lado de la carretera hasta discurriendo prácticamente en toda la zona por terreno rústico salvo los últimos 200 m que se adentra en el entorno de Orihuela.

## **7. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PRESENTE DOCUMENTO**

MEMORIA

PLANOS:

MAPA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA CV-905

MAPA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA CV-930

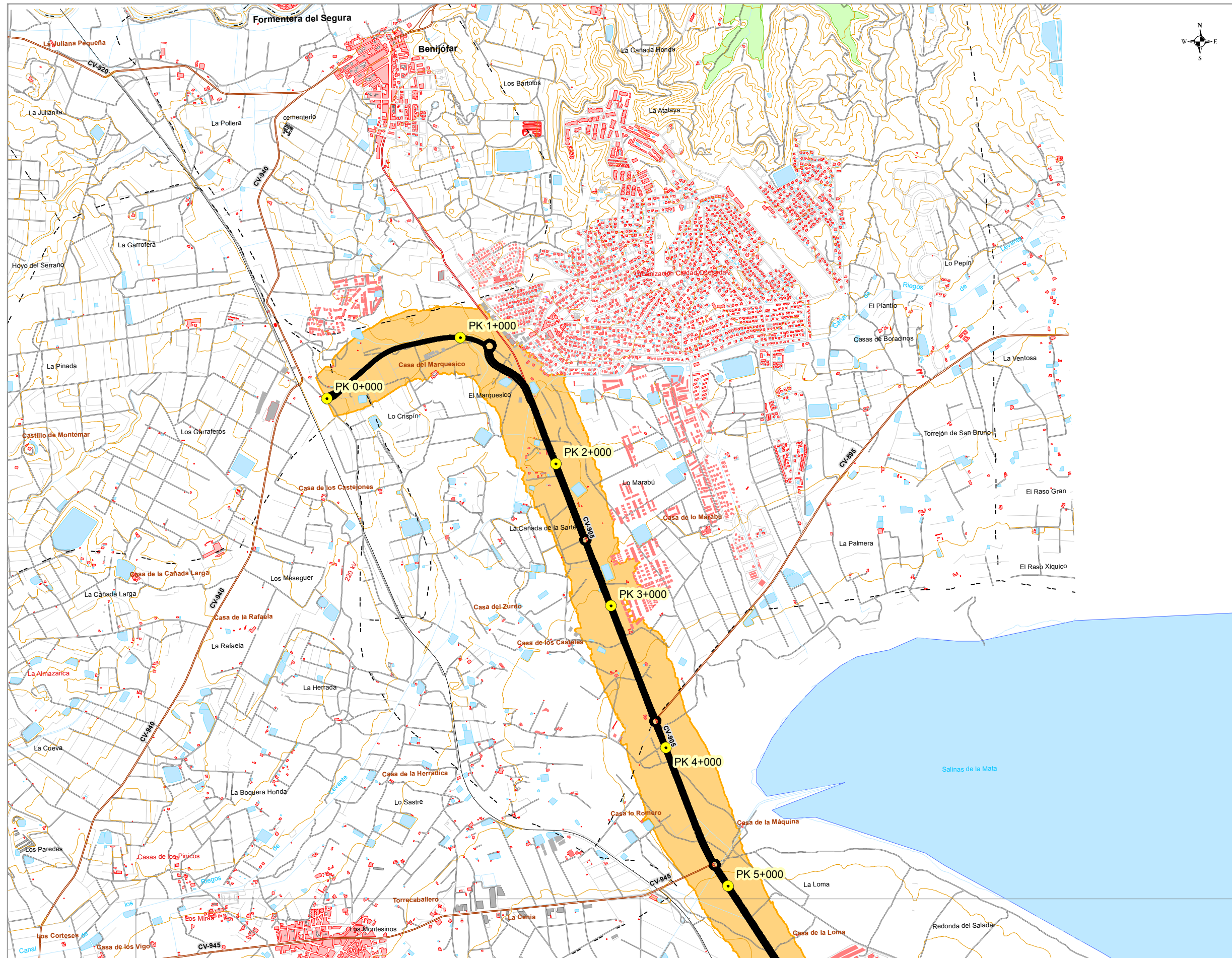
Valencia, Septiembre de 2013  
EL AUTOR DEL ESTUDIO DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA



Fdo.: JAVIER ESPA FELIP



**PLANOS**



UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO

CARRETERA CV-905  
BENIJÓFAR - TORREVIEJA

**Usos de edificios**

- Uso Sanitario o Docente
- Uso Residencial
- Uso Industrial

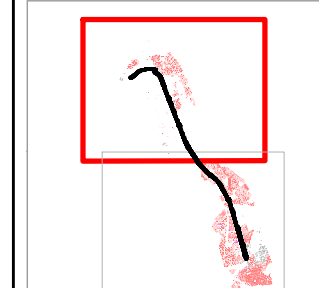
**Servidumbre acústica**

- Servidumbre acústica

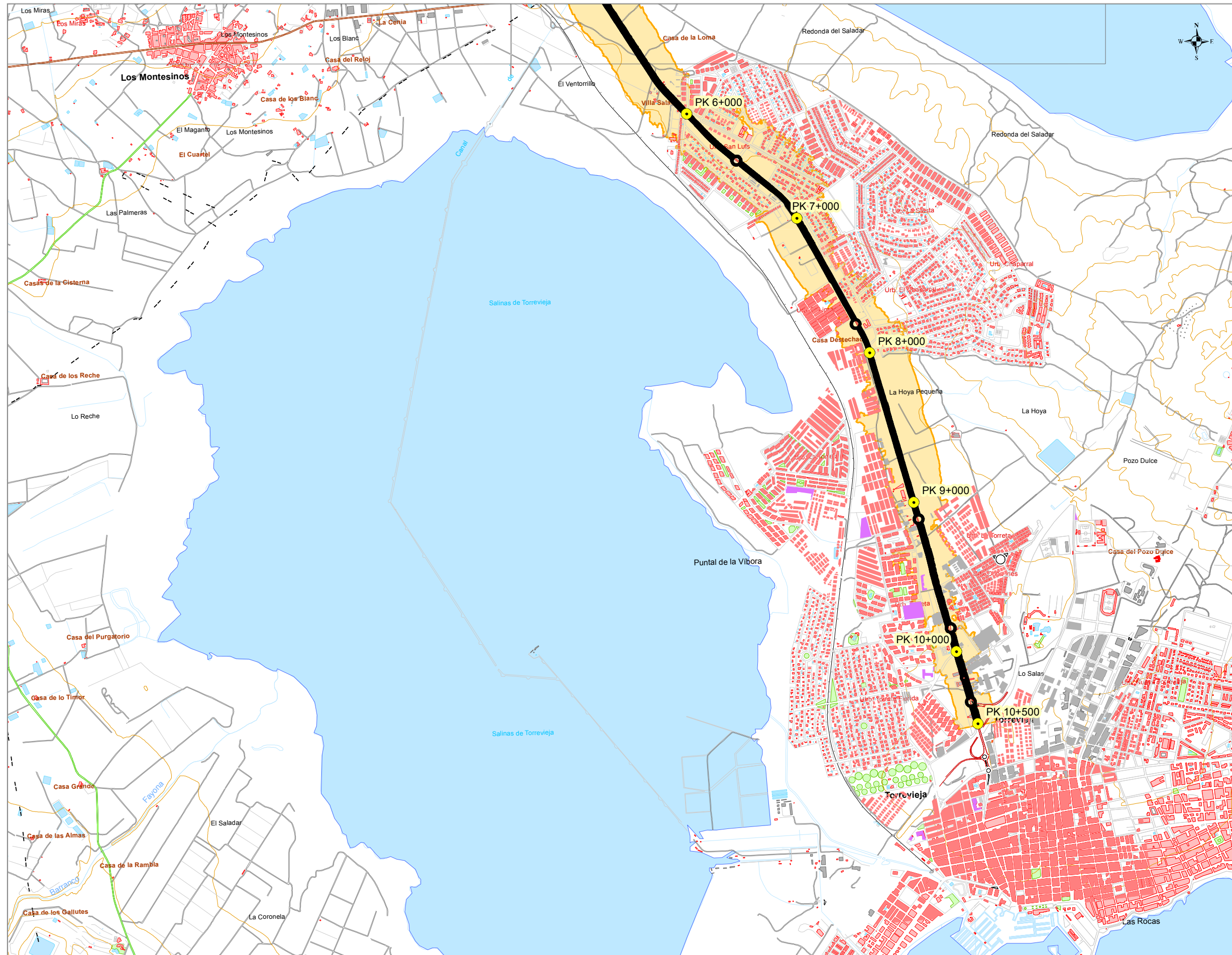
**SERVIDUMBRE ACÚSTICA**

Ldía	60 dBA
Ltarde	60 dBA
Lnoche	50 dBA

**DISTRIBUCIÓN**







UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO

CARRETERA CV-905  
BENIJÓFAR - TORREVIEJA

Usos de edificios

- Uso Sanitario o Docente
- Uso Residencial
- Uso Industrial

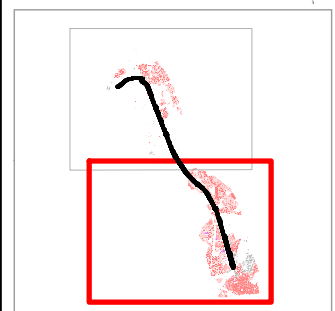
Servidumbre acústica

- Servidumbre acústica

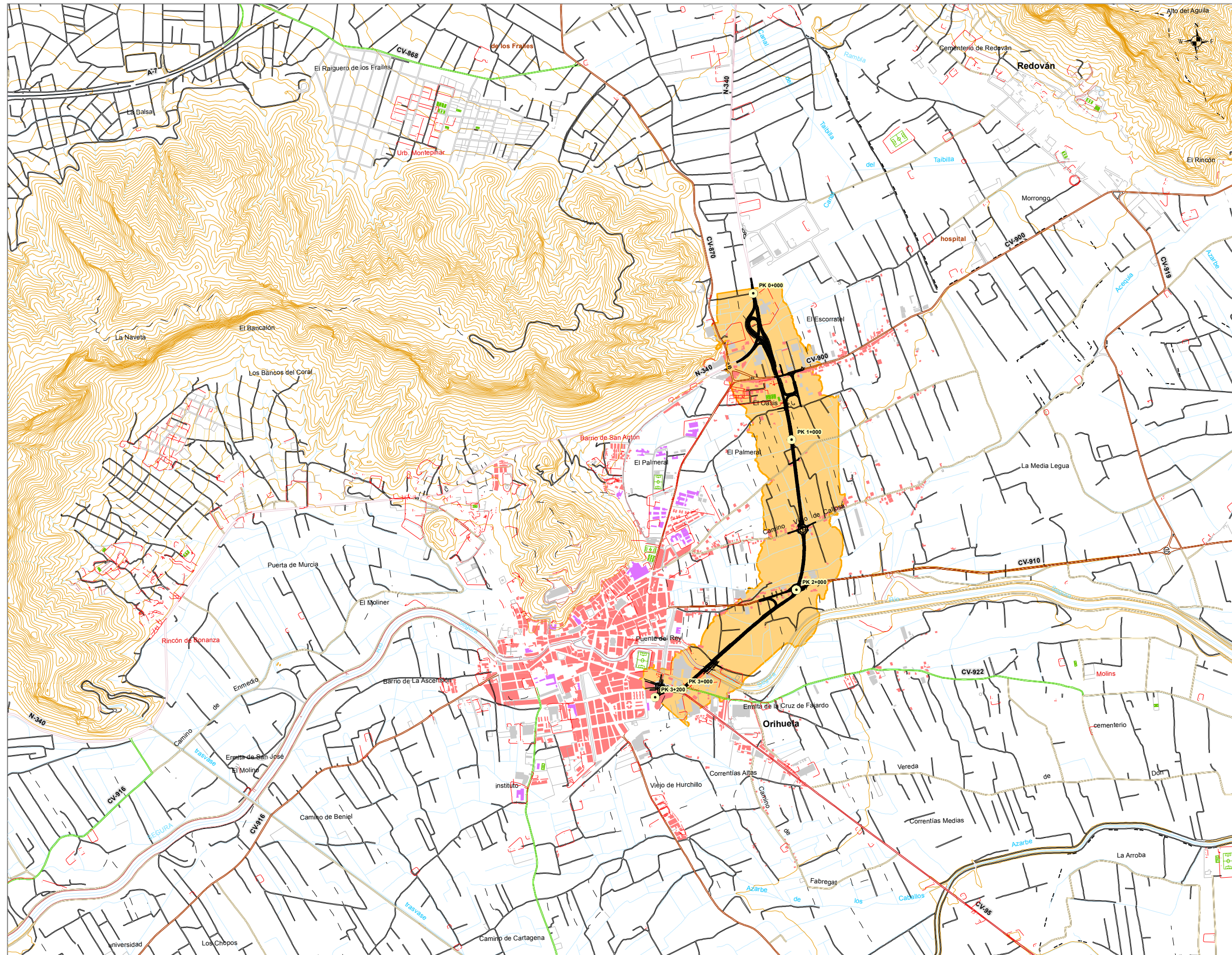
SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Ldía	60 dBA
Ltarde	60 dBA
Lnoche	50 dBA

DISTRIBUCIÓN







UNIDAD DE MAPA ESTRATÉGICO

CARRETERA CV-930  
RONDA DE ORIHUELA

Usos de edificios

- Uso Sanitario o Docente
- Uso Residencial
- Uso Industrial

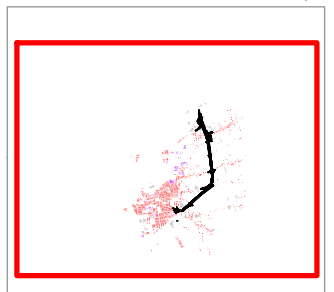
Servidumbre acústica

- Servidumbre acústica

SERVIDUMBRE ACÚSTICA

Ldía	60 dBA
Ltarde	60 dBA
Lnoche	50 dBA

DISTRIBUCIÓN







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

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