

ANEJO 6: PLANEAMIENTO Y TRÁFICO

ANEJO N° 6: PLANEAMIENTO Y TRÁFICO

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN	2
2.- DATOS BÁSICOS DE TRÁFICO Y MOVILIDAD. ESTACIONES DE AFORO.	3
2.1.- INFORMACIÓN CONTENIDA EN LOS MAPAS DE TRÁFICO DEL MINISTERIO DE FOMENTO. AÑO 2008.	3
3.- PROGNOSIS DE TRÁFICO EN EL TRONCO DE LA N-340.....	4
4.- CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO.....	5
5.- ESTUDIO DE CAPACIDAD DE GLORIETAS.....	6
5.1.- ESTUDIO DE CAPACIDAD DE LA ROTONDA ACT p.k. 697+500.....	7
5.2.- ESTUDIO DE CAPACIDAD DE LA ROTONDA ACT San Carlos.P.k. 692+000	8
6.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.....	9

APÉNDICE 1: DOCUMENTACIÓN SOBRE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

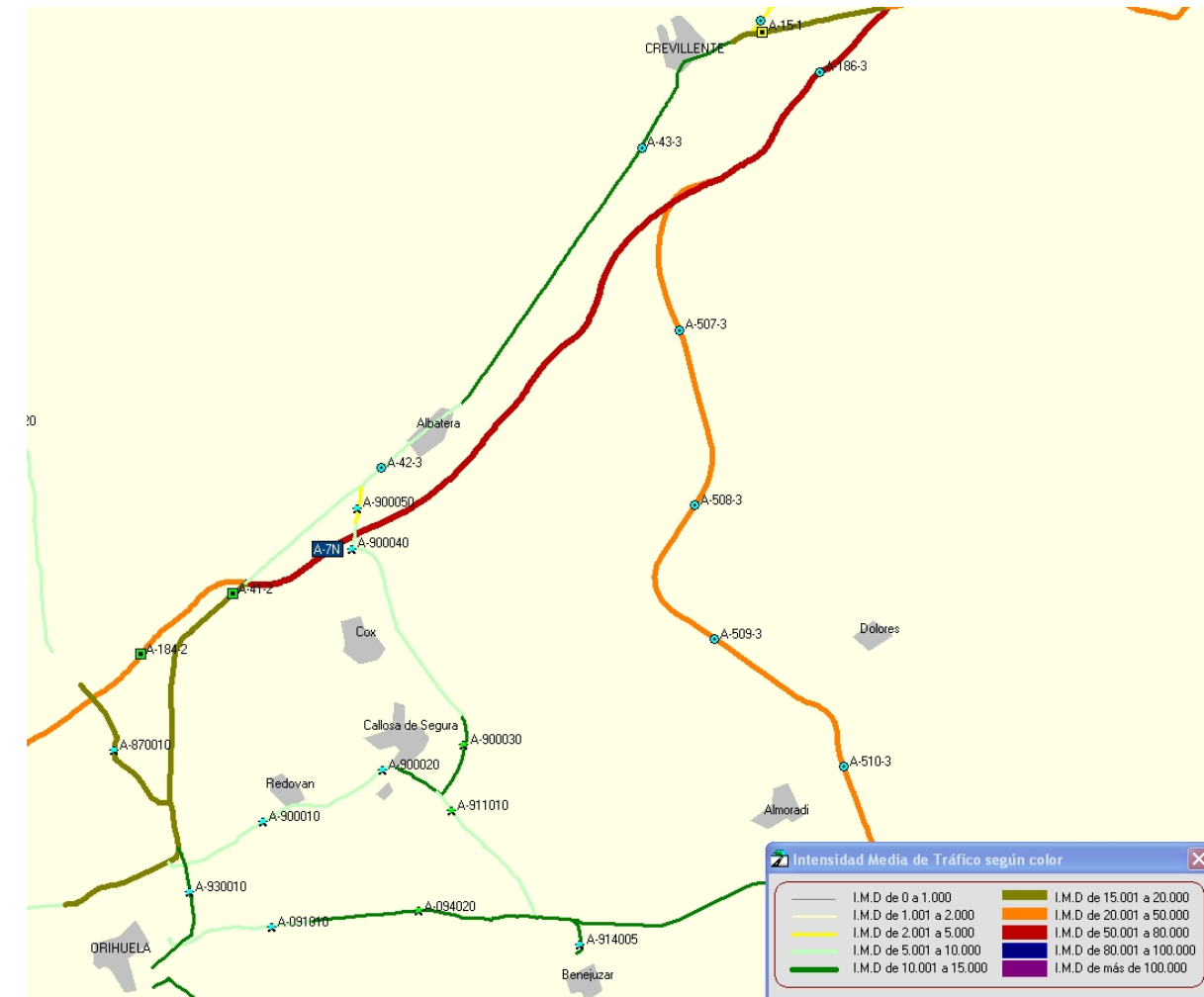
1.- INTRODUCCIÓN

El objeto del Proyecto de Construcción es la mejora de la Seguridad Vial dentro de la N-340. Para ello, se han proyectado distintas actuaciones a lo largo del trazado de la misma, tales como implantación de glorietas, mejoras de vías de servicio, mejora de instalaciones en túnel etc.... Aunque el objetivo principal de estas actuaciones es el de mejorar la seguridad vial, es preciso destacar que con la mejora de los accesos mediante glorietas, se mejora la situación del tráfico, puesto que se facilitan tanto el acceso como la salida de la N-340, aspectos muy relevantes para la congestión de la vía.

El presente Anejo tiene como objetivo el estudio de la situación actual del tráfico rodado en el entorno de la N-340. Este análisis se utilizará posteriormente para obtener la categoría de tráfico pesado que van a soportar cada una de las actuaciones a N-340 englobadas dentro del presente Proyecto de Construcción. Cabe destacar el estudio de la capacidad de las glorietas. Para inducir el tráfico futuro en el tronco de la N-340, así como en la vía distribuidora y en las distintas vías, se tendrán en cuenta los datos de tráfico facilitados por distintos organismos públicos y de los aforos realizados en puntos estratégicos. Más adelante se realizará un análisis minucioso de dichos datos.

En la imagen siguiente, obtenida del Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento, en su edición de 2.008, se muestra la zona del proyecto, con las principales carreteras dependientes del Ministerio de Fomento, representadas por colores que indican intervalos de IMD.

En la actualidad la IMD en el tramo de la N-340 que nos incumbe oscila entre los 9.000 y 15.000 vehículos.



Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento. Año 2.008

2.- DATOS BÁSICOS DE TRÁFICO Y MOVILIDAD. ESTACIONES DE AFORO.

Toda la información referente al tráfico dentro del área de estudio se ha obtenido de las siguientes fuentes:

- Mapas de tráfico del Ministerio de Fomento.

De acuerdo con el nivel de observaciones practicado, las estaciones de aforo se clasifican en:

- Permanentes.
- Control Primario.
- Control Secundario.
- Cobertura.

Permanentes:

La observación se realiza durante todos los días del año, utilizando aparatos automáticos con registradores horarios y sistema de detección de vehículos ligeros y pesados.

Control Primario:

Se realizan aforos durante veinticuatro días completos, eligiendo seis periodos de cuatro días consecutivos, de forma que en cada periodo hay dos días laborables, un sábado y un domingo. Los meses se seleccionan de manera alternativa. Las observaciones se hacen cada dos meses, y cada año cambian los meses de observación. Se utilizan aparatos automáticos con registradoras horarias, complementándolo con aforos manuales.

Control Secundario:

Constituye una red superpuesta a las estaciones de control principal y se aforan exclusivamente seis días laborables al año, uno cada dos meses. Para cada estación de control secundario debe establecerse una afinidad con una o varias estaciones de control principal, con objeto de tener en cuenta la influencia de sábados y domingos. Se utilizan aparatos automáticos con registradoras horarias, complementando con aforos manuales.

Cobertura:

Se realiza un aforo al año en día laborable y durante dieciséis horas (de 6 a 22 horas) y a partir de este dato y los suministrados por las estaciones de control afines, se determina el tráfico medio diario anual (I.M.D.), medido en vehículos/día. Se utilizan aparatos totalizadores y aforos manuales complementarios.

De este modo, eligiendo cuidadosamente los puntos de observación y estableciendo los grupos afines correspondientes, se obtendrá un completo sistema informativo del tráfico sin necesidad de grandes requerimientos materiales y humanos, optimizando el número de observaciones en base a una adecuada caracterización de las estaciones de aforo.

Así mismo, en las estaciones permanentes, primarias y secundarias se realizarán aforos manuales en los que se registrarán únicamente las motos y autobuses de acuerdo con el siguiente criterio:

- De control permanente y primario: Un día laborable durante seis horas (de 8 a 14h) en meses alternos en un total de seis días laborables al año (coincidiendo con seis días de aforo automático).
- De control secundario: Dos días laborables durante seis horas (de 8 a 14 horas) cada seis meses con un total de cuatro días laborables al año (coincidiendo con días de aforo automático).

Al analizar los datos obtenidos en las distintas fuentes, se llevará a cabo una compilación de la información para así obtener los datos de trabajo necesarios para realizar el estudio de tráfico correspondiente al presente Proyecto de Construcción.

Aforos manuales:

Con el objetivo de determinar las intensidades de acceso a las distintas glorietas, y las interacciones entre las entradas y salidas con los vehículos circulantes por la misma se han aforado todos los movimientos que con la futura actuación se englobarán dentro de las intersecciones circulares.

Los aforos se han realizado durante las dos horas puntas de la carretera; es decir durante la primera hora de la mañana (8:00-9:00) y durante el mediodía (13:00-14:00).

2.1.- INFORMACIÓN CONTENIDA EN LOS MAPAS DE TRÁFICO DEL MINISTERIO DE FOMENTO. AÑO 2008.

Según se puede apreciar en el Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento del año 2.008, se pueden localizar, dentro del tramo, varias estaciones de aforos dependientes del Ministerio de Fomento.

Dentro del tronco de la N-340, existen una estación de cobertura y una de control secundario, situadas en los pp.kk. 694+000 y 698+000.

En las tablas siguientes, se incluyen los resultados de IMD y su evolución a lo largo del tiempo, de las estaciones situadas en la N-340.

Evolución de la IMD				2004		2005		2006		2007		2008	
Estación	Categoría	Carretera	P.k.	IMD	IMDp	IMD	IMDp	IMD	IMDp	IMD	IMDp	IMD	IMDp
A-41-2	Secundaria	N-340	694	15210	2339	15093	2284	15406	2324	15958	2425	15248	1940
A-42-3	Cobertura	N-340	698	7763	1193	7549	1145	8342	1261	8352	1269	9164	1165

IMD 2.004 – 2.008

El crecimiento anual medido en el periodo comprendido entre 2.004 y 2.008 registrado en las estaciones anteriormente expuestas se muestra a continuación.

Evolución de la IMD				Crecimiento anual medio	
Estación	Categoría	Carretera	P.k.	IMD	IMDp
A-41-2	Secundaria	N-340	694	0,25	-20,57
A-42-3	Cobertura	N-340	698	15,29	-2,40

Crecimiento Anual Medio 2.004 – 2.008

De estos datos se concluye que únicamente aumenta el tráfico en la estación situada en el p.k. 698, (esta estación se sitúa muy cerca de un enlace con la A-7). La estación situada en el p.k. 694 mantiene el tráfico constante en los últimos años. En cambio, la última estación ha perdido un número notable de usuarios en los últimos años.

3.- PROGNOSIS DE TRÁFICO EN EL TRONCO DE LA N-340

Con los datos de IMD obtenidos en las estaciones de medición de aforos del Ministerio de Fomento desde el año 2.004 hasta el año 2.008, se ha realizado una prognosis del tráfico para obtener la IMD que soportará el tronco de la N-340 cuatro años después de la puesta en servicio de las actuaciones, cifrado para el año 2016.

Para la realización de la prognosis del tráfico en la N-340 se han cumplido la "Orden FOM/3317/2010, de 17 de Diciembre, por la que se aprueba la instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento. En concreto en el anejo II Parámetros de eficiencia para los estudios y proyectos de carreteras en su punto 5 dice:

"Los incrementos de tráfico a utilizar en los estudios de tráfico, a efectos de definir la necesidad de carriles adicionales en rampa, terceros carriles por cuestión de capacidad, la categoría del firme, así como cualquier otra cuestión de la geometría de la carretera serán los siguientes:

Incrementos del tráfico a utilizar en estudios

Periodo	Incremento
2010-2012	1,08%
2013-2016	1,12%
2017-adelante	1,44%

Evolución de la IMD				Crecimiento anual medio	
Estación	Categoría	Carretera	P.k.	IMD 2016	IMDp 2016
A-41-2	Secundaria	N-340	694	10002	764
A-42-3	Cobertura	N-340	698	12654	2307

Prognosis de las estaciones de la zona.

4.- CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO

La estructura del firme, depende, entre otros factores, de la acción del tráfico, fundamentalmente del tráfico pesado, durante el período de proyecto del firme. Por ello, la sección estructural del firme dependerá en primer lugar de la intensidad media diaria de vehículos pesados (IMDp) que se prevea en el carril de proyecto en el año de puesta en servicio. Dicha intensidad se utilizará para establecer la categoría de tráfico pesado.

Según la Norma 6.1 – IC “Secciones de firme”, se partirá de los aforos de intensidades, de la proporción de vehículos pesados y de los datos disponibles para la previsión de su evolución. Se tendrá en cuenta especialmente el tráfico inducido y el generado en los meses siguientes a la puesta en servicio, ya que la experiencia pone de manifiesto que puede cambiar la categoría de tráfico pesado inicialmente considerada.

Si no se pudiera disponer de datos concretos sobre asignación por carriles, para la determinación de la categoría de tráfico pesado se admitirá lo siguiente:

- En calzadas de dos carriles por sentido de circulación, en el carril exterior se considera la categoría de tráfico pesado correspondiente a todos los vehículos pesados que circulan en ese sentido.

Según la Norma 6.1 – IC, para estimar la evolución del tráfico pesado se podrá adoptar como tasa de crecimiento el valor medio de las obtenidas en los cinco últimos años en la estación de aforo permanente o de control (primaria o secundaria) en el mismo itinerario y más próxima al tramo en estudio.

En este caso, para calcular la IMDp en el año de puesta en servicio, se ha tenido en cuenta la IMD del año 2016 calculada en el apartado anterior. Partiendo de este dato, se obtiene la IMDp como una proporción de los vehículos totales.

Dicha proporción se obtiene calculando el porcentaje que representa el tráfico de pesados respecto de la IMD en cada una de las estaciones de aforo, como suma del porcentaje de pesados. Con la proporción anual en cada una de las estaciones, se calcula una proporción total dentro de cada una de las estaciones.

Debido a las diferencias existentes entre las distintas estaciones de aforo se ha segmentado el estudio en tres partes diferenciadas según sea la estación de aforos más influyente en la zona

Evolución de la IMD				Crecimiento anual medio	
Estación	Categoría	Carretera	P.k.	IMD 2016	IMDp 2016
A-41-2	Secundaria	N-340	694	10002	764
A-42-3	Cobertura	N-340	698	12654	2307

Porcentaje de pesados anual.

A los efectos de aplicación de esta norma, se definen ocho categorías de tráfico pesado, según la IMDp que se prevea para el carril de proyecto en el año de puesta en servicio. En la siguiente tabla se muestran las categorías de tráfico comprendidas entre T00 y T2.

Categoría de Tráfico Pesado	T00	T0	T1	T2	T31	T32	T41	T42
IMDp (Vehículos pesados/día)	≥ 4000	3999-2000	1999-800	799-200	199-100	99-50	49-25	< 25

Categorías de tráfico pesado

La Norma 6.1.-I.C. “Secciones de Firme” considera las siguientes categorías de tráfico pesado para el carril de proyecto:

Categoría de Tráfico Pesado	IMDp
T00	IMDp > 4000
T0	3999 > IMDp > 2000
T1	1999 > IMDp > 800
T2	799 > IMDp > 200

Para determinar la categoría del tráfico a efectos del diseño de firmes es necesario conocer la IMD de vehículos pesados en la calzada y en el año de puesta en servicio. La IMD dada por las estaciones de aforo es la suma de los vehículos en ambos sentidos.

Por tanto, la IMD en un sentido es el 50 % del tráfico total, y para obtener la IMD en el carril de proyecto se tiene en cuenta lo siguiente:

El tráfico en el tramo considerado en el tronco es el siguiente según la tramificación:

- P.K. 686 – P.K. 698: IMD de pesados es de **1.385 / 2** lo que nos da una **categoría de tráfico de T2**.

5.- ESTUDIO DE CAPACIDAD DE GLORIETAS

Para analizar la capacidad de las glorietas a implantar y pre-dimensionar la geometría de las mismas se han realizado un estudio pormenorizado de los flujos de tráfico en las zonas de actuación.

El proceso del estudio de capacidad de rotondas sigue los siguientes pasos

- Aforo de los flujos de tráfico que afectan a la implantación de la rotonda durante las horas punta.

Se ha realizado un conteo de los vehículos asociados a los posibles movimientos existentes en cada zona. Para ello se ha establecido una red de movimientos para cada caso. Esta metodología se emplea en los 9 puntos donde es necesario medir los flujos del tráfico:

Para los cálculos de capacidad de la glorieta se han utilizado la opción pésima de las dos horas punta.

- Cálculo de los vehículos/hora aplicando los coeficientes necesarios.

Se han realizado las correcciones de factor de hora punta y el factor de vehículos pesados para mayorar las mediciones obtenidas en campo.

- Modelización de los flujos de tráfico. (flujo de entrada, flujo de salida y flujo circulante)

Se han agrupado los diferentes movimientos para establecer las tres tipologías de flujo

- Aplicación de diferentes métodos para el estudio de la capacidad de la glorieta

Para el cálculo de la capacidad de las glorietas se han realizado dos métodos diferentes.

En primer lugar, se ha utilizado el método TRRL (Transport Road and Research Laboratory) que utiliza tanto la geometría de la intersección circular como el tráfico existente en dicho punto.

En este método se parte de la hipótesis de que la relación entre los dos tráficos, el que circula por el anillo y el entrante, es una relación lineal o cuasi-lineal, del tipo:

$$Q_e = k (F - f_c Q_c)$$

donde:

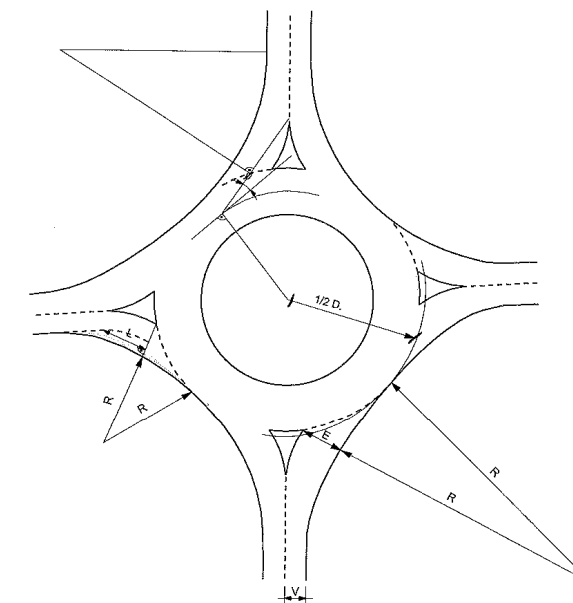
Q_e : es la capacidad de una entrada, en v/h

Q_c : es el tráfico que circula por el anillo, en v/h

k , F y f_c : son parámetros dependientes de las características geométricas de la entrada y de la glorieta

El método utilizado para determinar las constantes k , F y f_c , se basa en mediciones de tráfico en un número importante de glorietas en condiciones de saturación y en la elaboración de rectas de regresión que den la correspondencia entre la geometría y los parámetros.

Los parámetros utilizados se adjuntan en la figura siguiente.



- E ancho de la entrada (en metros)
- V mitad de la anchura de la vía de aproximación (en metros)
- L longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada (en metros)
- D diámetro del círculo inscrito en metros
- Φ ángulo de entrada en grados sexagesimales
- R radio de la entrada (en metros)

El segundo método empleado es el método de CETUR, este método considera que la capacidad máxima de una entrada es fija e igual a 1500 veh/h . La fórmula es la siguiente:

$$Q_e = 1500 - 5/6 (Q_c + 0,2Q_s)$$

Donde:

Q_e : es la capacidad de una entrada, en v/h

Q_c : es el tráfico que circula por el anillo, en v/h

Q_s : es el tráfico que sale por el mismo brazo

También se calcula el grado de saturación de la rotonda según el siguiente criterio

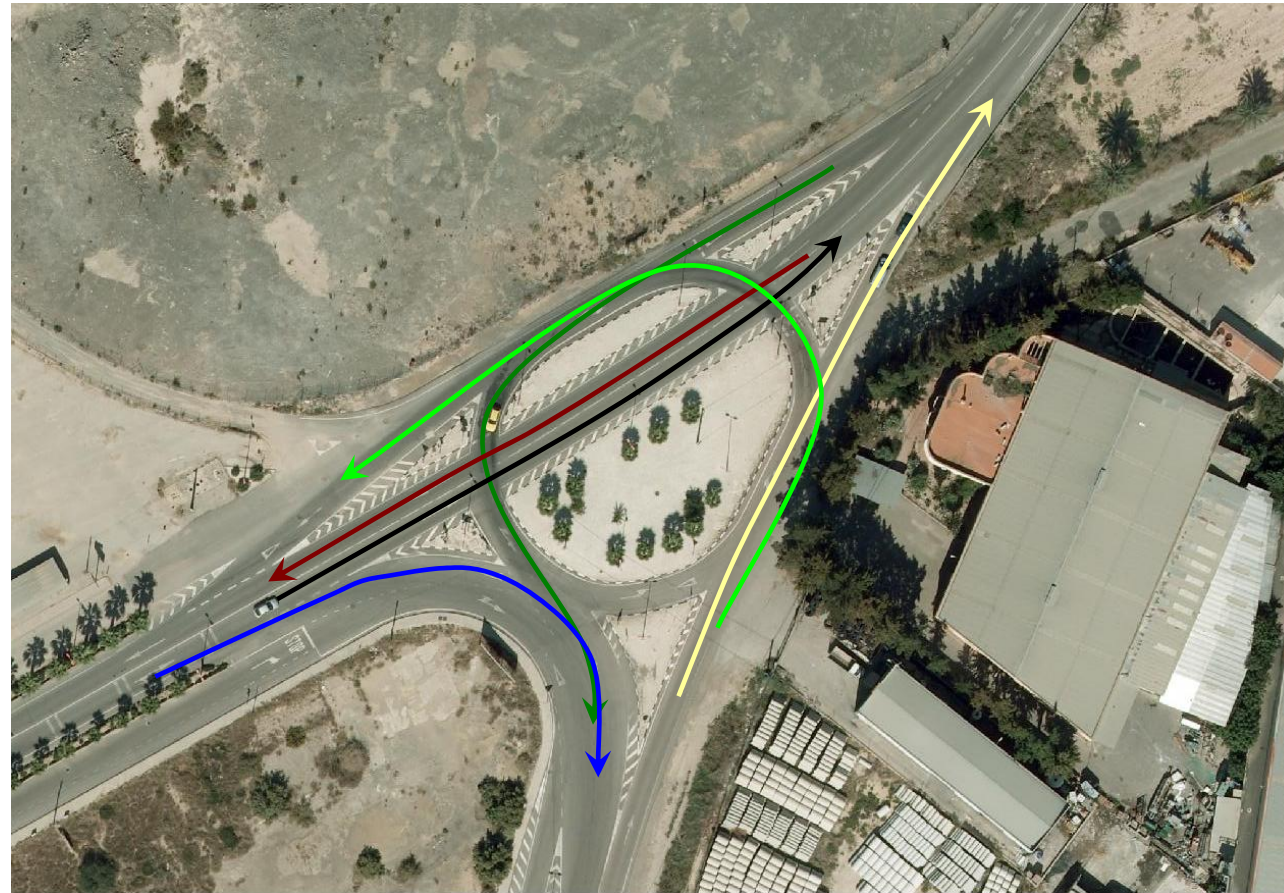
$0 < l_e / Q_e < 0,85$	Correcto
$0,85 < l_e / Q_e < 1$	Saturación
$1 < l_e / Q_e < Inf$	Congestión

- Conclusiones

Una vez aplicados ambos métodos a todas las zonas se puede afirmar que en ningún caso se presentan problemas de saturación en ninguno de los casos. En el Anejo I Cálculos de la capacidad de las rotondas

5.1.- ESTUDIO DE CAPACIDAD DE LA ROTONDA ACT p.k. 697+500

En primer paso es medir el tráfico de los movimientos actuales en el punto donde se proyecta una glorieta para luego poder agruparlos y realizar el estudio de la capacidad de las glorietas. Durante los aforos realizados en el p.k. 697 se han diferenciado los siguientes movimientos. En la imagen se representan los mas importantes, debido a que existen 10 movimientos posibles en la intersección. Para calcular la IMD de los movimientos no aforados tendremos en cuenta que los valores medidos pertenecen a la hora punta en dicho punto. La IMD de los diferentes movimientos se calcula relacionando el conteo de vehículos con la IMD aforada en la estación A-41-3.



Act3	Veh/hora	IMD	Leyenda
1	237	4543	Black
2	166	3182	Red
3	65	1246	Blue
4	0	0	White
5	0	0	White
6	112	2147	Green
7	75	1437	Yellow
8	0	0	White
9	0	0	White
10	100	1917	Bright Green

Una vez implantada la glorieta se reordenan los flujos de tráfico, se adjuntan a continuación los cálculos de capacidad de la glorieta una vez realizada la redistribución

Características geométricas de la glorieta p.k.697+500								
	v	e	l	r	d	Φ		
A	13,5	18	20	40	70	30		
B	4	13	14	40	70	30		
C	4,3	13	20	36	65	30		
Parámetros de cálculo								
	le	Qc	F	f	x	k	t	s
A	320,31	107,25	5002,63	17,72	16,12	1,02	19,50	0,36
B	199,03	251,01	2155,45	7,45	6,94	1,02	14,50	1,03
C	281,86	79,87	2457,22	8,05	7,94	1,02	14,50	0,70
Resultados TRRL				Resultados CETUR				
Qe= F-f*Qc	Capacidad	Saturación		Ce,cc=1130e(-0,00007*Qc)	Capacidad	Saturación		
A	2440	Xsat(A)	0,10	A	906,16	Xsat(A)	0,31	
B	2704	Xsat(B)	0,70	B	906,16	Xsat(B)	0,21	
C	1927	Xsat(C)	0,16	C	1058,78	Xsat(C)	0,26	

5.2.- ESTUDIO DE CAPACIDAD DE LA ROTONDA ACTUACIÓN San Carlos.P.k. 692+000

En primer paso es medir el tráfico de los movimientos actuales en el punto donde se proyecta una glorieta para luego poder agruparlos y realizar el estudio de la capacidad de las mismas. Durante los aforos realizados en el p.k. 692 se han diferenciado los siguientes movimientos. En la imagen se representan los más importantes, debido a que existen numerosos movimientos posibles en la intersección. Para calcular la IMD de los movimientos no aforados tendremos en cuenta que los valores medidos pertenecen a la hora punta en dicho punto. La IMD de los diferentes movimientos se calcula relacionando el conteo de vehículos con la IMD aforada en la estación A-41-2.



Act3	Veh/hora	IMD	Leyenda
1	456	10944	Black
2	352	8448	Red
3	80	1920	Yellow
4	5,5	132	
5	55	1320	
6	10	240	
7	100,5	2412	Green
8	25	600	
9	5	120	
10	5	120	
11	15,5	372	
12	10	240	
13	5	120	
14	5	120	

Una vez implantada la glorieta se reordenan los flujos de tráfico, se adjuntan a continuación los cálculos de capacidad de la glorieta una vez realizada la redistribución.

Características geométricas de la glorieta San Carlos								
	v	e	l	r	d	Φ		
A	13,5	18	20	40	55	30		
B	4	13	14	40	55	30		
C	4,3	13	20	36	55	30		
Parámetros de cálculo								
	le	Qc	F	f	x	k	t	s
A	382	118,04	5002,63	1,58	16,12	1,02	1,74	0,36
B	572	377,67	2155,45	0,91	6,94	1,02	1,78	1,03
C	148	42,26	2457,22	0,99	7,94	1,02	1,78	0,70
Resultados TRRL				Resultados CETUR				
Qe= F*f*Qc	Capacidad	Saturación		Ce,cc=1130e(-0,00007*Qc)	Capacidad	Saturación		
Capacidad de A	4816	Xsat(A)	0,08	Capacidad de A	1129,19	Xsat(A)	0,37	
Capacidad de B	1810	Xsat(B)	0,32	Capacidad de B	1128,59	Xsat(B)	0,34	
Capacidad de C	2416	Xsat(C)	0,06	Capacidad de C	1129,19	Xsat(C)	0,37	

6.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Las actuaciones objeto del presente proyecto se encuentran en los términos municipales de Albaterra y Redován encontrándose todos en la provincia de Alicante.

Albaterra

El primer Plan General de Ordenación Urbana de Albaterra, redactado al amparo de la Ley del Suelo de 12 de mayo de 1956, fue aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Alicante el 16 de Diciembre de 1968, entró en vigor el 4 de Marzo de 1969. Se trataba de un plan esquemático, cuya documentación básicamente estaba formada por un plano de Zonificación, un plano de Alineaciones, y las Ordenanzas de construcción de viviendas, con numerosas lagunas en cuanto a la limitación de alturas edificables en el casco urbano, que motivaron una serie de intentos de proceder a modificación o a su revisión anticipada que no culminaron su proceso.

- 1971. Moción del Teniente Alcalde del Ayuntamiento proponiendo la modificación de las ordenanzas de construcción, en base a que no existe limitación en la altura de los edificios.
- Noviembre 1973. Denegación por parte del Ministerio de la Vivienda de la revisión anticipada del Plan por considerar que no se han producido ni cabe esperar que se produzcan en un futuro inmediato, cambios sustanciales en la situación urbanística del Municipio que exijan o aconsejen la revisión, proponiendo la redacción de documentos de planeamiento de desarrollo: Planes Parciales o Planes de Reforma Interior.
- Mayo 1974. Se inicia la modificación del Plan General con el fin de disminuir sustancialmente las alturas de la edificación con respecto al ancho de las calles y la delimitación de una zona como "casco intensivo".
- Julio 1974. Publicación de las Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento de la Provincia de Alicante, que suplen subsidiaria y complementariamente las deficiencias del planeamiento municipal.
- Enero 1975. La Delegación Provincial del Ministerio de la Vivienda de Alicante devuelve el expediente al Ayuntamiento para que lo complete.
- Febrero 1975 la Alcaldía propone la revisión del Plan General en base a las deficiencias del mismo.
- Febrero 1975. La Delegación Provincial del Ministerio de la Vivienda de Alicante deniega la revisión solicitada y propone la redacción de un Plan General, en base a que el planeamiento existente no tiene tal carácter.
- 1975-1985. Se aprueban algunas modificaciones puntuales del Plan General de pequeña entidad.
- Marzo 1990. Se aprueban por la Comisión Provincial de Urbanismo las Normas Subsidiarias de Albaterra.

En Diciembre 2009 se presenta el nuevo P.G.O.U. del ayuntamiento de Albaterra, aprobado definitivamente en 2010 y vigente en la actualidad.

Redován

Desde que comenzó en 1979 la tramitación del Plan General de Redován aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Alicante de 19 de diciembre de 1985 (BOPA 11-03-1986), no solo han cambiado las normas legales que regulan el régimen del suelo varias veces sino que también la mayor parte de las circunstancias relacionadas con el proceso urbano en la localidad han variado profundamente: desde la demografía (4.424 habitantes en el censo de 1981 y 5.806 en la revisión del Padrón municipal a 1-01- 2002, 6.645 habitantes en el momento de culminar la redacción de este nuevo Plan General); al ciclo económico general de la nación; o al encuadre global del municipio en el marco territorial (agrícola de temporeros, en gran parte, todavía en aquellos años, cuando hoy recibe una importante colonia de inmigrantes laborales). Todo ello justifica plenamente la formulación de un nuevo instrumento de ordenación integral del territorio que atienda a los nuevos requerimientos a que se enfrenta la población.

El Plan General de 1985, ha sufrido las siguientes modificaciones:

- A. Modificación puntual nº 1 del Plan General de Redován en suelo No urbanizable C-10.
- B. Modificación puntual nº 2 del Plan General de Redován en suelo urbano.
- C. Modificación puntual nº 3 del Plan General de Redován en suelo no urbanizable C-10.
- D. Modificación puntual nº 4 del Plan General de Redován en suelo urbanizable programado Sector B-5.
- E. Plan parcial del Polígono Industrial "San Carlos" Formulado por Comunidad de Propietarios del Sector.
- F. Plan parcial del Sector B-5 de suelo urbanizable programado residencial.
- G. Homologación Modificativa y Pormenorizada del Sector B-4 de suelo urbanizable no Programado residencial.
- H. Plan parcial del Sector B-4 de suelo urbanizable no programado residencial.
- I. Plan Parcial "Residencial Barrio de San Carlos", incluso Programa de actuación integrada, con la correspondiente alternativa técnica.
- J. Programa de desarrollo de la Actuación integrada (incluyendo Plan parcial, Proyecto de reparcelación y Proyecto de urbanización, junto al expediente de Homologación) del Sector de usos industriales y terciarios Sector Industrial, formulado por Excmo. Ayuntamiento de Redován, para el sector C-13 del Plan General de Redován (Decreto de Alcaldía de 10 de febrero de 1998, por el que se dispuso la apertura del periodo de información pública –DOGV. nº 3.211 de 26-08-1998).

K. Programa de actuación integrada, con Proyecto de urbanización y de reparcelación formulado por el Excmo. Ayuntamiento de Redován. Para el Sector I, Industrial San Carlos del Plan General de Redován (Decreto de 28 de junio de 2.002, por el que se dispuso la apertura del periodo de información pública – DOGV nº 4.313 de 13-08-2002).

Durante la redacción técnica del nuevo Plan General, para la renovación del Plan General de 1985, el Ayuntamiento remitió al Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante documentación del mismo a efectos del Concierto Previo previsto en el artículo 38.1 de la Ley 6/1994, Reguladora de la Actividad Urbanística, trámite que fue evacuado por resolución del Director General de Urbanismo y Ordenación Territorial de fecha 12 de marzo de 2002, que formuló una serie de consideraciones desde el punto de vista de las exigencias de la política urbanística y territorial de la Generalitat Valenciana, tal y como se recoge en el artículo 40 de la LRAU. El Plan General se sometió a información pública durante un mes mediante acuerdo del Pleno del Ayuntamiento del día 17 de diciembre de 2003, publicándose el anuncio en el Diario Oficial de la Generalidad Valenciana de fecha 19 de enero de 2004 y en el diario «La Verdad» de fecha 13 de enero del mismo año. Durante el periodo de exposición pública se presentaron 20 alegaciones, que constan informadas y resueltas, en sentido estimatorio unas y desestimatorio otras, en el expediente. Se aprobó provisionalmente por el mismo órgano en fecha 8 de junio de 2004. Introducidas determinadas modificaciones como consecuencia de diversos requerimientos efectuados desde otras administraciones, el documento que las incorpora es aprobado provisionalmente por el Pleno municipal en fecha 11 de abril de 2006.

En la memoria justificativa del Plan General se establecen como aspectos fundamentales del plan los siguientes:

- Diseño de la ciudad respetando su actual esquema básico, respetando el núcleo central y la extensión al oeste del mismo.
- Mantenimiento de los suelos urbanizables no desarrollados del vigente Plan General al este y al oeste del casco consolidado.
- Importante presencia de suelo urbanizable industrial en el noroeste del término, la mejor comunicada.
- Desarrollo de dos unidades de ejecución en suelo urbano en una zona actualmente ocupada por actividades industriales de difícil compatibilidad, para mejorar las condiciones visuales y ambientales de la localidad.
- División del suelo No Urbanizable en dos grandes áreas, una hacia el norte del término, que se clasifica como de especial protección, correspondiente con la unidad ambiental de la Sierra de Callosa, y otra de suelo no urbanizable común que abarca el resto del término. La Ordenación propuesta clasifica el suelo en Urbano, Urbanizable y No Urbanizable, y propone el crecimiento, tanto residencial como industrial, junto al los dos cascos consolidados.

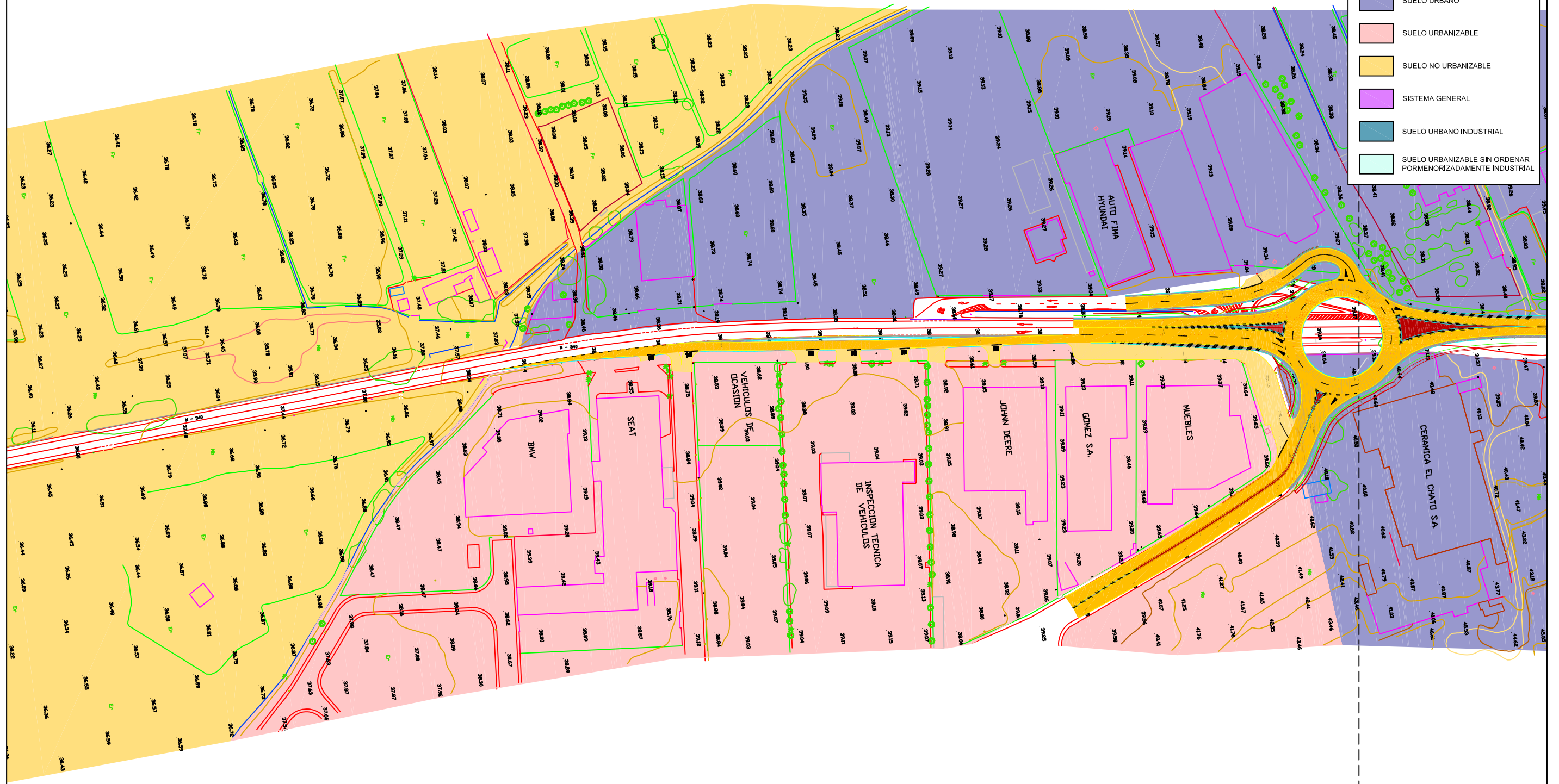
El 26 de Noviembre de 2007, se aprobó definitivamente la Modificación nº 1 del Plan Parcial de Ordenación del Polígono Industrial “San Carlos”.

En el apéndice 1 se recoge toda la información sobre el planeamiento urbanístico.

APÉNDICE N° 1: DOCUMENTACIÓN SOBRE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO



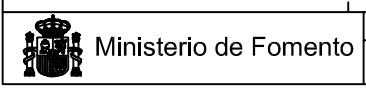
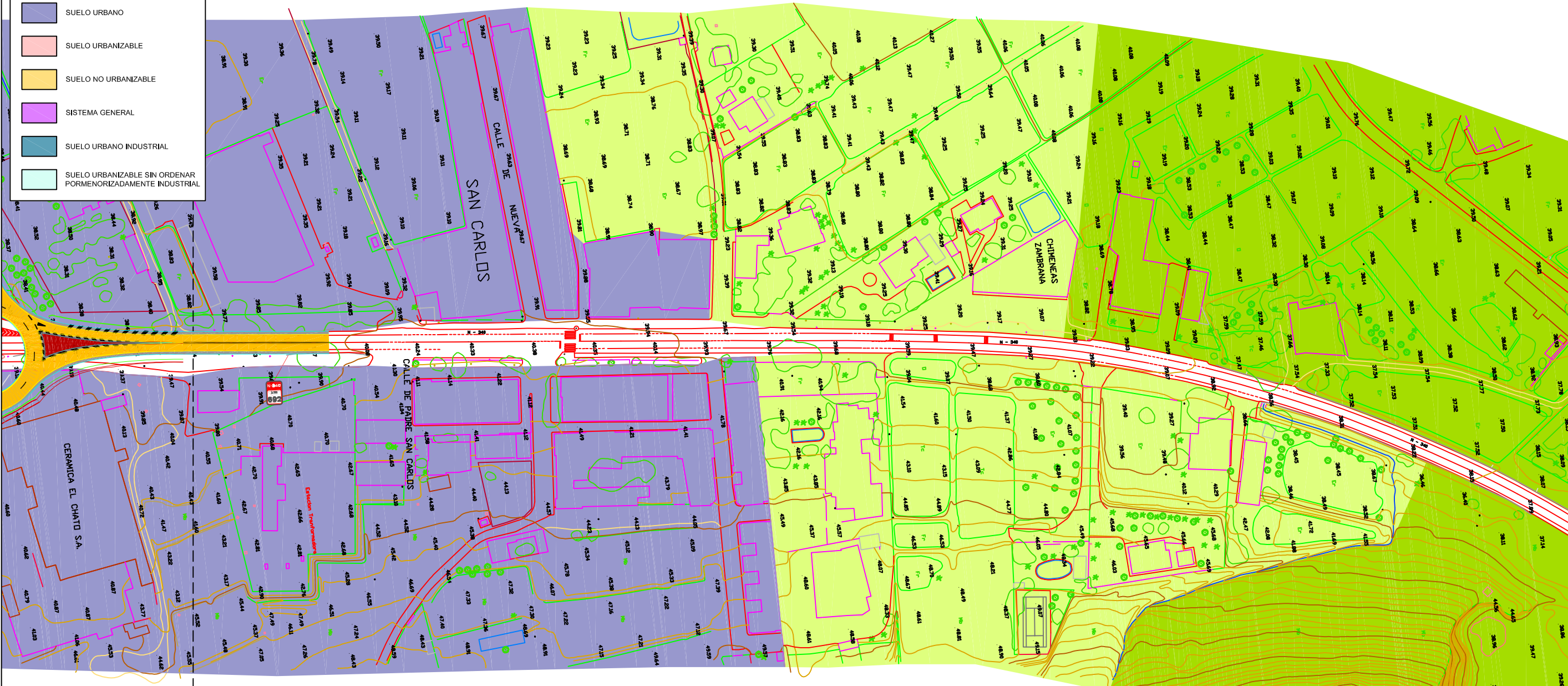
LEYENDA	
	SUELO COMUN GENERAL
	SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL
	SUELO INDUSTRIAL
	SUELO URBANIZABLE INDUSTRIAL NO PORMENORIZADO
	SUELO NO URBANIZABLE COMUN
	SUELO NO URBANIZABLE PROTECCION ECOLOGICA Y PAISAJISTICA
	SUELO URBANO
	SUELO URBANIZABLE
	SUELO NO URBANIZABLE
	SISTEMA GENERAL
	SUELO URBANO INDUSTRIAL
	SUELO URBANIZABLE SIN ORDENAR PORMENORIZADAMENTE INDUSTRIAL





LEYENDA

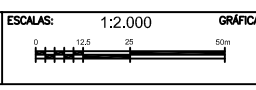
	SUELO COMUN GENERAL
	SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL
	SUELO INDUSTRIAL
	SUELO URBANIZABLE INDUSTRIAL NO PORMENORIZADO
	SUELO NO URBANIZABLE COMUN
	SUELO NO URBANIZABLE PROTECCION ECOLOGICA Y PAISAJISTICA
	SUELO URBANO
	SUELO URBANIZABLE
	SUELO NO URBANIZABLE
	SISTEMA GENERAL
	SUELO URBANO INDUSTRIAL
	SUELO URBANIZABLE SIN ORDEN PORMENORIZADAMENTE INDUSTRIAL



Dirección General de Carreteras
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS
 DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:
 JESÚS REDONDO GONZÁLEZ

EL JEFE DEL ÁREA DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN
 EMILIO PEÑO MIRET



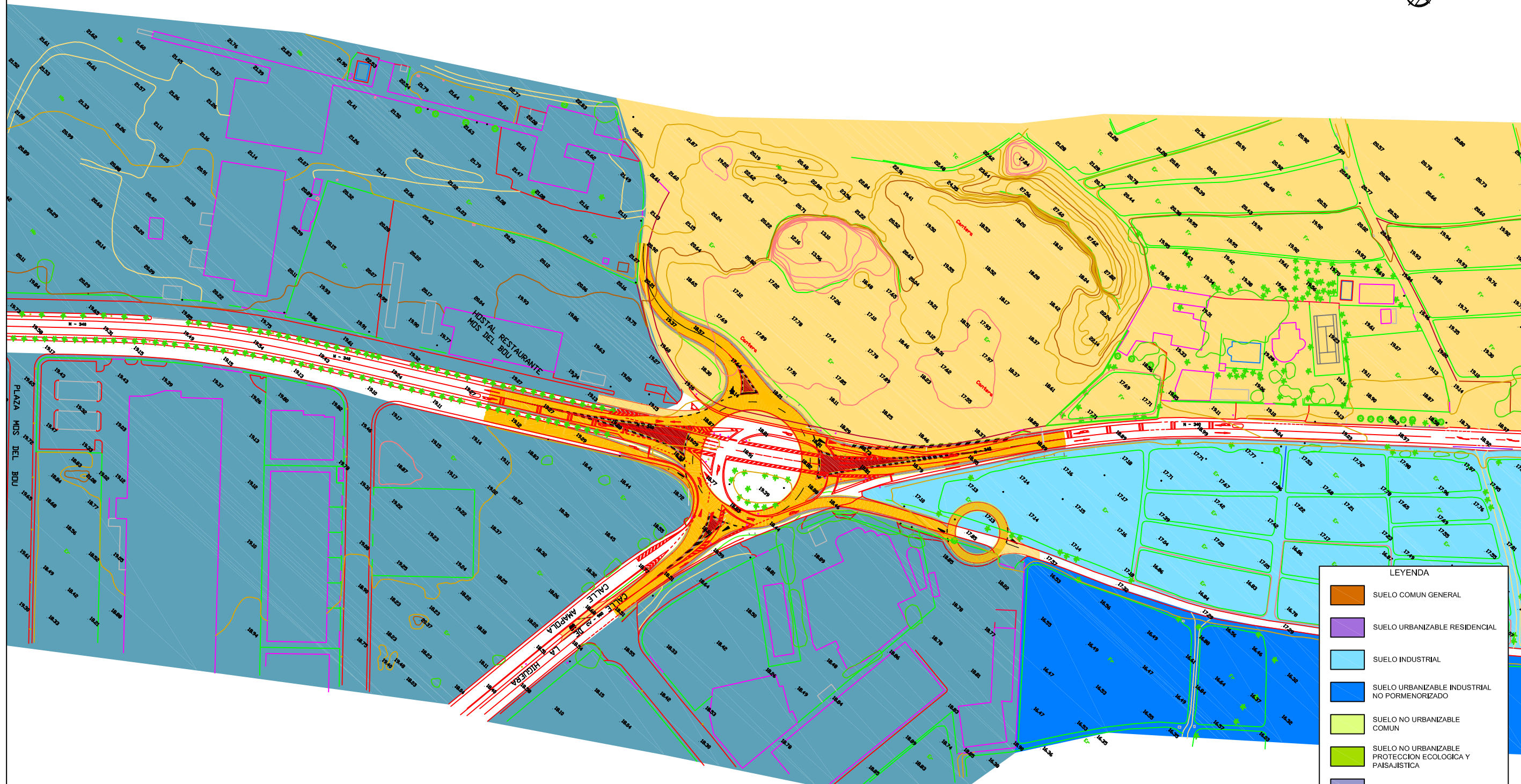
TÍTULO:
 ACTUACIONES PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD
 VIAL EN LA N-340, P.K. 691,800 - P.K. 697,500

CLAVE:
 33-A-4610

Nº PLANO:
 HOJA 2 DE 2

DESIGNACIÓN:
 PLANEAMIENTO
 ACT. TRAVESÍA DE SAN CARLOS P.K. 692+000

FECHA:
 DIC 2014



LEYENDA

	SUELO COMUN GENERAL
	SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL
	SUELO INDUSTRIAL
	SUELO URBANIZABLE INDUSTRIAL NO PORMENORIZADO
	SUELO NO URBANIZABLE COMUN
	SUELO NO URBANIZABLE PROTECCION ECOLOGICA Y PAISAJISTICA
	SUELO URBANO
	SUELO URBANIZABLE
	SUELO NO URBANIZABLE
	SISTEMA GENERAL
	SUELO URBANO INDUSTRIAL
	SUELO URBANIZABLE SIN ORDENAR PORMENORIZADAMENTE INDUSTRIAL

