

ANEXOS

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU DE PEGO

“CANTERA PEÑALBA”

VERSIÓN INICIAL (Conforme al artículo 54.1 TRLOTUP).

ANEXO 1

Se incorporan las consideraciones del informe emitido por la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias de la Generalitat Valenciana (RE número 2024-E-RC-484, de 30 de enero de 2024).

ANEXO 2

Se incorporan las consideraciones del Informe Técnico emitido por el Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio (registro de entrada número 2024-E-RC-731, de 19 de febrero de 2024).

ANEXO 2.1.- ANEXO DE PLANIFICACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.

**ANEXO 2.2.- ANÁLISIS DEL POSIBLE IMPACTO SOBRE LA INFANCIA,
LA ADOLESCENCIA Y LA FAMILIA.**

ANEXO 3

Se incorporan las consideraciones del informe emitido el 16/02/2024 por el Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000 de la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori de la Generalitat Valenciana.

ANEXO 4

Se incorporan las consideraciones del Informe Técnico emitido por la Sección de Minas del Servicio Territorial de Industria, Energía y Minas de Alicante de la Conselleria de Innovación Industria Comercio y Turismo.

ANEXO 5

Se incorporan las consideraciones del Informe Técnico emitido por el Servicio de Planificación del Servicio Territorial de Obras Públicas de Alicante, Dirección General de Infraestructuras y Proyectos Urbanos de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.

ANEXO 6

Se incorporan las consideraciones del Informe de la Sección Forestal por afección a la vía pecuaria “Senda del Camino Viejo de Oliva” emitido por el Ingeniero Técnico Forestal del Servicio Territorial de Medio Ambiente, Dirección Territorial de Alicante.

ANEXO 1

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU DE PEGO

“CANTERA PEÑALBA”

VERSIÓN INICIAL (Conforme al artículo 54.1 TRLOTUP).

Expediente: 685/2022

Procedimiento: Modificación puntual del PGOU de Pego. Cantera «Peñalva»

Objeto: Traslado de informe.

Interesada: ARENAS FORNA, S.L.

Se incorporan las consideraciones del informe emitido por la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias de la Generalitat Valenciana (RE número 2024-E-RC-484, de 30 de enero de 2024).

El informe es redacta per part del Servei de Planificació de la Subdirecció General d'Emergències en resposta a l'escrit referit a la Modificació Puntual del PGOU del municipi de Pego "Pedrera Penyalba" (Exp G-685/2022) remés per l'ajuntament del citat municipi.

"Una vegada consultades la documentació aportada i les normatives vigents aplicables a l'estudi dels diferents riscos a considerar, cal assenyalar el següent:

*- **Risc d'inundacions:** segons el Pla d'Acció Territorial de caràcter sectorial sobre Prevenció del Risc d'Inundació en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) i el SNCZI, l'àmbit de la modificació **no està afectat per la perillositat d'inundacions.***

*- **Risc sísmic:** segons el que estableix la Norma de Construcció Sismorresistent del 2002 (NCSR-02), el municipi de Pego té una acceleració sísmica de 0,07 g. Per tant, en la modificació presentada s'han d'assumir els condicionants i les limitacions que estableix a l'efecte aquesta normativa.*

*- **Risc d'esllavissaments:** segons la Cartografia Temàtica de la Comunitat Valenciana, l'àmbit de la modificació **no està afectat pel risc d'esllavissaments.***

*- **Risc d'incendis forestals:** segons la cartografia del Pla d'Acció Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR), l'àmbit de la modificació està ocupat per sòl forestal.*

Per tant, s'haurà de consultar al departament competent en prevenció d'incendis forestals de la Generalitat Valenciana, qui haurà de determinar els condicionants i limitacions a complir en el pla.

*- **Risc ocasionat per accident en el transport de mercaderies perilloses:** segons el Pla Especial de la Comunitat Valenciana front al risc d'accidents en el transport de mercaderies perilloses, **l'àmbit de la modificació presentada està fora de les zones d'especial exposició de les vies de circulació preferent d'aquestes mercaderies.** A més, aquest risc no suposa un impediment per al desenvolupament de l'activitat de la modificació presentada.*

*- **Risc d'accidents greus en els quals intervinguen substàncies perilloses:** actualment **no es té coneixement de l'existència cap empresa afectada** pel R.D. 840/2015 que afecte l'àmbit de la modificació presentada".*

Conforme al informe redactado por el Servicio de Planificación de la Subdirección General de Emergencias la Modificación puntual del PGOU de Pego, "Cantera Peñalva", estaría afectada por los riesgos siguientes:

1.- RIESGO SÍSMICO

Según lo establecido en la Norma de Construcción Sismorresistente de 2002 (NCSR-02), el municipio de Pego tiene una aceleración sísmica de 0,07 g. Por tanto, en la modificación presentada **deben asumirse los condicionantes y las limitaciones que establece al efecto esta normativa.**

La norma de construcción sismorresistente: parte general y edificación (NCSE-02), figura como anexo al REAL DECRETO 997/2002, de 27 de septiembre, por el que se aprueba.

1.2. APLICACIÓN DE LA NORMA.

1.2.1. Ámbito de aplicación.

*Esta Norma es de aplicación al proyecto, construcción y conservación de **edificaciones de nueva planta**. En los casos de reforma o rehabilitación se tendrá en cuenta esta Norma, a fin de que los niveles de seguridad de los elementos afectados sean superiores a los que poseían en su concepción original. Las obras de rehabilitación o reforma que impliquen modificaciones substanciales de la estructura (por ejemplo: vaciado de interior dejando sólo la fachada), son asimilables a todos los efectos a las de construcción de nueva planta.*

Además, las prescripciones de índole general del apartado 1.2.4 serán de aplicación supletoria a otros tipos de construcciones, siempre que no existan otras normas o disposiciones específicas con prescripciones de contenido sismorresistente que les afecten.

El proyectista o director de obra podrá adoptar, bajo su responsabilidad, criterios distintos a los que se establecen en esta Norma, siempre que el nivel de seguridad y de servicio de la construcción no sea inferior al fijado por la Norma, debiéndolo reflejar en el proyecto.

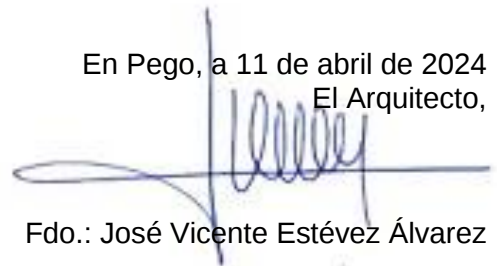
Por tanto, **se asumirán los condicionantes y las limitaciones que establece al efecto la Norma de Construcción Sismorresistente de 2002 (NCSR-02)** al realizar los proyectos, las construcciones y la conservación de las **edificaciones de nueva planta**.

y 2.- RIESGO DE INCENDIOS FORESTALES

Efectivamente según cartografía del Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana (PATFOR), el ámbito de la modificación está ocupado por suelo forestal.

Conocida la delimitación final de la Modificación Puntual, conforme al PATFOR, el **departamento competente en prevención de incendios forestales de la Generalitat Valenciana**, deberá determinar los condicionantes y limitaciones a cumplir en el correspondiente plan de prevención de incendios forestales.

En Pego, a 11 de abril de 2024
El Arquitecto,



Fdo.: José Vicente Estévez Álvarez

ANEXO 2

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU DE PEGO

“CANTERA PEÑALBA”

VERSIÓN INICIAL (Conforme al artículo 54.1 TRLOTUP).

Expediente: 685/2022

Procedimiento: Modificación puntual del PGOU de Pego. Cantera «Peñalba»

Objeto: Traslado de informe.

Interesada: ARENAS FORNA, S.L.

Se incorporan las consideraciones del Informe Técnico emitido por el Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio (registro de entrada número 2024-E-RC-731, de 19 de febrero de 2024).

Respecto al cumplimiento del primero, la versión preliminar no ha excluido del área de extracción de áridos la zona afectada por el incendio forestal de 2001. Si el Ayuntamiento estima necesario mantener esa área como de extracción de áridos, deberá solicitar un nuevo pronunciamiento ambiental, que modifique o ratifique el ya emitido.

Respecto al cumplimiento del tercero, los planos han incorporado leyenda.

Respecto al cumplimiento del cuarto, la modificación deberá incorporar una parte con eficacia normativa, claramente identificada, en la que se recoja el condicionante impuesto.

Respecto al cumplimiento del quinto, la memoria justificativa se limita a indicar que *"no se va a producir un incremento de la actividad de explotación ni del tráfico de entrada y salida a la misma"*. Esta afirmación resulta insuficiente a efectos de cumplimentar el condicionante del IATE, y tampoco se ha justificado si el acceso existente es adecuado y acorde con la nueva situación o no.

Respecto al cumplimiento del sexto, tampoco el documento contiene justificación suficiente respecto al posible incremento de consumos de recursos hídricos, limitándose a indicar que *"La modificación no supone un incremento de recurso hídrico"*.

Desde el punto de vista de las competencias de este Servicio Territorial

1. El documento menciona la cesión al Ayuntamiento de una superficie de 237.789 m². El plano de ordenación debe identificar claramente esta superficie, y la parte con eficacia normativa recoger la obligatoriedad de esta cesión.
2. La documentación debe incorporar documentación requerida por el artículo 40 del TRLOTUP, así como del resto de legislación vigente, como: estudio de viabilidad económica; memoria de sostenibilidad económica; informe de impacto de género; informe de impacto en la infancia, la adolescencia y la familia; o, en su caso, la justificación de la innecesariedad de los documentos correspondientes. Téngase en consideración que no puede considerarse cumplida la participación pública sin que se hay puesto a disposición pública la totalidad de la documentación legalmente exigible.

1.- CUMPLIMIENTO DE LOS CONDICIONANTES

1.1.- CUMPLIMIENTO DEL PRIMERO

Efectivamente, no se ha excluido del área de extracción de áridos la zona afectada por el incendio forestal de 2001. Cuando se produjo el incendio, **10 junio de 2001**, conforme a planeamiento **el suelo no era forestal**.

De acuerdo al planeamiento vigente, la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Pego, el ámbito de los terrenos del incendio iniciado el 10 de julio de 2001 se trata de una **Zona Rústica Común** y de **Extracción de Áridos** y dichos terrenos **no tienen protecciones derivadas de su uso o aprovechamiento forestal**. El artículo 292 de la Normativa Urbanística del Plan General de Ordenación Urbana de Pego define el Suelo No Urbanizable Común como aquel que, no dispone de características naturales que recomienden su protección, resultando innecesarias para el desarrollo urbano a corto o medio plazo. Por tanto, el ámbito de los terrenos del incendio iniciado el 10 de julio de 2001, que se trata de una Zona Rústica Común, **no tiene protecciones derivadas de su uso o aprovechamiento forestal**. El artículo 194 de la Normativa Urbanística del Plan General establece unas condiciones para el Uso Extractivo. Por lo que, el ámbito de los terrenos del incendio de 2001 en la zona de **Extracción de Áridos** **no tiene protecciones derivadas de su uso o aprovechamiento forestal** y no se cambian las condiciones de uso.

Los terrenos del incendio de 2001 no tienen un uso forestal y la actividad no es incompatible con la regeneración de la cubierta vegetal (está aprobado un Plan de Restauración Integral). Por tanto, en la presente Modificación Puntual se cumple con el artículo 50 de la **Ley 43/2003, de Montes**.

Los terrenos del incendio de 2001 no se clasifican o reclasifican como suelo urbano o urbanizable. Los terrenos no se destinan a actividades extractivas hasta transcurridos diez años. Por tanto, en la presente Modificación Puntual se cumple con el artículo 59.1 y 2 de la **Ley 3/1993, Forestal de la Comunidad Valenciana**.

El Informe Forestal del **Plan de Restauración Integral** de la ampliación de la explotación de la Sección A) denominada "Peñalva", emitido por la "Dirección General de Gestión del Medio Natural" correspondiente a la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda el **8 de febrero de 2011**, manifiesta que desde el punto de vista forestal, **se informa favorablemente**, al considerar la restauración adecuada y compatible con el resultado final previsto y los objetivos planteados. **El cambio de clasificación de los terrenos, que se solicita, permite que éstos no siendo forestales antes de la actuación, pasen a serlo tras la restauración**.

El PATFOR se aprobó posteriormente: **DECRETO 58/2013, de 3 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana**.

1.2.- CUMPLIMIENTO DEL CUARTO

La parte con eficacia normativa recoge el condicionante de que **previamente al inicio de los trabajos en la zona de policía de cauce público se deberá contar con la autorización de la CHJ** (Confederación Hidrográfica del Júcar).

1.3.- CUMPLIMIENTO DEL QUINTO

Respecto a que *no se va a producir un incremento del tráfico de entrada y salida a la misma*, nos remitimos a la respuesta a la solicitud de documentación del Informe Técnico emitido por el **Servicio de Planificación del Servicio Territorial de Obras Públicas de Alicante** en relación a:

- Definición del **tráfico generado** por la Cantera Peñalba, así como de su tipología.
- Definición unívoca del PK del acceso propuesto, que concuerde con la definición gráfica del mismo. La **propuesta de accesos** debe tener en cuenta la DIC en tramitación contigua a la Cantera Peñalba, y debe ser **única** para ambas actividades.
- **Estudio de visibilidades** del acceso propuesto desde la carretera autonómica **CV-715**.

Respecto a *si el acceso existente es adecuado y acorde con la nueva situación*, nos remitimos a la respuesta a la solicitud de documentación del Informe Técnico emitido por el **Servicio de Planificación del Servicio Territorial de Obras Públicas de Alicante** en relación a:

La **propuesta de acceso** debe **cumplir** con la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la **Norma 3.1-IC Trazado**, de la Instrucción de Carreteras (existencia de las visibilidades requeridas, diseño acorde a la IMD en el año horizonte del **tráfico total generado** por la actividad existente de **cantera** y la futura actividad propuesta de **planta de aglomerado**, teniendo en cuenta el vehículo patrón característico). La propuesta de acceso debe ser compatible con un sistema de drenaje adecuado en la zona del acceso, evitando la llegada a la calzada de aguas de escorrentía, etc.

1.4.- CUMPLIMIENTO DEL SEXTO

La actividad actualmente está en funcionamiento y con la Modificación Puntual del Plan General de Pego, que se redacta con el objeto de redelimitar el perímetro del suelo de la "EXTRACCIÓN DE ÁRIDOS", no está previsto un incremento de los recursos hídricos.

2.- RESPECTO A LAS COMPETENCIAS DEL SERVICIO TERRITORIAL

2.1.- PLANO DE ORDENACIÓN:

En el plano de la ordenación O.01 se identifica la superficie de **237.789 m²** de la cesión al Ayuntamiento y se recoge, por tanto, en la parte con eficacia normativa.

CUADRO SUPERFICIES	
SUPERFICIE PLAN GENERAL:	341.781 m ²
SUPERFICIE EXPLOTABLE CONTEMPLADA EN EL PGOU:	67.693 m ²
SUPERFICIE A AUMENTAR NO EXPLOTABLE EN EL PGOU:	133.288 m ²
SUPERFICIE A CEDER AL AYUNTAMIENTO:	237.879 m ²

dosdeu
arquitectura

modificación puntual del PGOU de Pego Cantera de Caliza "Peñalba"
VERSIÓN INICIAL

Pda. Peñalba, Polígono 1, parcela 46_03780 Pego (Alicante)

promotor_ **Arenas Forna S.L.** exp_ **21-120**
arquitecto_ plano_ **ordenación propuesta**

O.01
noviembre de 2021

jose vicente estevez alvarez escala_ **e:1/5.000**
COACV nº 12.522
C./ mestra joaquina gavià , 8 baix d'ia - 03760 Ondara (Alicant)

2.2.- JUSTIFICACIÓN DE LA INNECESARIDAD:

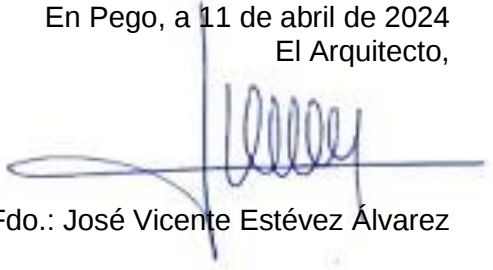
La documentación requerida por el artículo 40 de la LOTUP, incluida en la Sección IV correspondiente a los planes parciales, planes de reforma interior y estudios de detalle, se refiere a los planes parciales y planes de reforma interior y dentro de los documentos sin eficacia normativa se refiere a que éstos deberán contener:

Estudio de viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica, si no estuvieran convenientemente detallados en el plan general estructural.

Se incorpora: ANEXO DE PLANIFICACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Se incorpora en un anexo: ANÁLISIS DEL POSIBLE IMPACTO SOBRE LA INFANCIA, LA ADOLESCENCIA Y LA FAMILIA.

En Pego, a 11 de abril de 2024
El Arquitecto,


Fdo.: José Vicente Estévez Álvarez

ANEXO DE PLANIFICACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

INTRODUCCIÓN

En el documento presentado de Modificación Puntual del PGOU de Pego, relativa al ámbito de la cantera, se consideró innecesario un informe de impacto de género por tratarse de un ámbito, ya ordenado por el propio Plan General, cuyo objetivo es redelimitar un área de Extracción de Áridos cediendo superficie de dicho suelo al Ayuntamiento y permaneciendo inalterada la planificación a los efectos generales y a los específicos que se recogen en el Anexo XII del TRLOTUP de planificación con perspectiva de género.

El **Anexo XII** de Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (TRLOTUP) establece los **criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género** siguientes:

1. Urbanismo para las personas.
2. Red de espacios comunes.
3. Proximidad de las actividades de la vida cotidiana.
4. Combinación de usos y actividades.
5. Seguridad en el espacio público.
6. Habitabilidad del espacio público.
7. Equipamientos.
8. Vivienda.
9. Movilidad.
10. Transversalidad.

JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE PLANIFICACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA M.P. PGOU DE PEGO

La Modificación Puntual del PGOU de Pego, relativa al ámbito de la cantera «Peñalva», se limita a reordenar una de las áreas de Extracción de Áridos cediendo una superficie de dicho suelo al Ayuntamiento. En este sencillo escenario de modificación puntual del planeamiento, ordenado pormenorizadamente por el Plan General, es en el que justificaremos la planificación con perspectiva de género. Con ello se quiere precisar que la mayoría de las determinaciones que se establecen en el Anexo XII del TRLOTUP no dependen de la Modificación Puntual sino del propio Plan General, ya que el alcance de la modificación es muy reducido y **no contiene competencias sobre la mayoría de las materias que se enuncian en el Anexo XII del TRLOTUP**.

1.- En relación al **Urbanismo para las personas**.

La M.P. PGOU de Pego responde a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta su diversidad, en armonía con la perspectiva de género en la planificación. El ámbito reordenado refleja y no dificulta las diferentes esferas de la vida como son la productiva, la social o política y la personal. Además, posibilita los distintos usos y necesidades que requieren las personas con sus diversidades, dentro de un pequeño ámbito de carácter urbano.

Por tratarse de un ámbito donde no existe la edificación residencial, que ordena el Plan General, ni población vinculada a la misma, no se pueden determinar valores cuantitativos ni cualitativos de la población residente como son edad, sexo, estudios, diversidad funcional etc. En cualquier caso, las repercusiones de las acciones previstas en la M.P. PGOU no afectan a la diversidad de la población, ya que, simplemente, se modifica la delimitación de una cantera de extracción de áridos y se posibilita la cesión al Ayuntamiento, aspectos que no menoscaban las necesarias garantías de la diversidad de las personas en el ámbito que nos ocupa.

2.- En relación a la **Red de espacios comunes**.

El Anexo XII del TRLOTUP establece la red de espacios comunes como el conjunto de espacios públicos que dan apoyo a las actividades diarias de los entornos público y privado. En nuestro caso, se trata de un entorno privado donde no hay una red de espacios comunes, aunque sí se cede una superficie del ámbito al Ayuntamiento.

La forma en que se definen y conectan los viales tiene en cuenta las necesidades cotidianas de las personas, conectando adecuadamente con la red de espacios libres colindantes mediante trazados accesibles, directos, sostenibles y racionales.

3.- En relación a la **Proximidad de las actividades de la vida cotidiana**.

Aunque la M.P. PGOU no otorga edificabilidad al ámbito de la cantera, ya que es atribución del PGOU, se satisface la exigencia de suficiente densidad en el tejido urbano, establecida en el Anexo XII del TRLOTUP, favoreciendo con ello la proximidad entre las actividades diarias y facilitando las conexiones con los espacios y equipamientos adyacentes al casco urbano y limitando el crecimiento disperso.

4.- En relación a la **Combinación de usos y actividades**.

La ordenación de los usos propuesta en la M.P. PGOU garantiza la inclusión de la totalidad poblacional (personas de diferente sexo, edad, diversidad funcional, origen y cultura).

5.- En relación a la **Seguridad en el espacio público**.

El ámbito establece las características accesibles de los elementos de la red de espacios comunes e itinerarios peatonales, garantizando la seguridad de los usuarios y usuarias con la iluminación y visibilidad necesaria y la eliminación de barreras físicas que condicionen la seguridad.

6.- En relación a la **Habitabilidad del espacio público**.

El ámbito proyectará espacios peatonales anchos, seguros y libres de conflictos con el tráfico de vehículos, al servicio de las actividades citadas.

7.- En relación a los **Equipamientos**.

La M.P. PGOU de Pego no puede establecer reservas de suelo para la edificación de equipamientos y centros destinados a la atención de las personas que necesiten espacios especializados ya que esa facultad no le pertenece a una modificación puntual de planeamiento como la presente.

8.- En relación a la **Vivienda**.

La M.P. PGOU de Pego no modifica la tipología de edificación establecida por el PGOU.

9. En relación a la **Movilidad**.

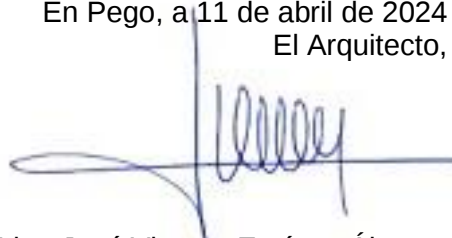
Los planes de movilidad incorporarán la perspectiva de género en la seguridad en los itinerarios nocturnos, creando itinerarios seguros, con iluminación adecuada y ausencia de barreras físicas y visuales.

10.- En relación a la **Transversalidad**.

La perspectiva de género en la construcción y la gestión de la ciudad hay que desarrollarla en todas las escalas, en todos los programas, planes y proyectos urbanísticos, desde la planificación hasta la gestión, desde la idea hasta su materialización, en acciones concretas que puedan ser percibidas y reconocidas por las personas a las que van dirigidas.

Dentro del Plan de Participación Pública (PPP) y del Estudio de Integración Paisajística (EIP) hay que incorporar a los sectores de población correspondientes a los perfiles resultantes del análisis demográfico de este anexo de perspectiva de género. Se fomentará, especialmente, la participación de las mujeres en la elaboración de planes y proyectos urbanos con una doble función: incorporar al debate su forma de vivir la ciudad y disponer de su compleja visión formada desde la vinculación con otros grupos sociales que dependen de ellas, y que hace que su participación sea de especial interés en la ordenación del detalle de los planes y los proyectos de urbanización y de obra pública.

En Pego, a 11 de abril de 2024
El Arquitecto,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' followed by a series of loops and a horizontal line at the end.

Fdo.: José Vicente Estévez Álvarez

ANÁLISIS DEL POSIBLE IMPACTO SOBRE LA INFANCIA, LA ADOLESCENCIA Y LA FAMILIA

INTRODUCCIÓN

En el documento presentado de Modificación Puntual del PGOU de Pego, relativa al ámbito de la cantera, se consideró innecesario un análisis del posible impacto sobre la infancia, la adolescencia y la familia por tratarse de un ámbito, ya ordenado por el propio Plan General, cuyo objetivo es redelimitar un área de Extracción de Áridos cediendo superficie de dicho suelo al Ayuntamiento.

La Disposición adicional décima de la **Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas**, introducida por la **Ley 16/2015, de 28 de julio**, de modificación del sistema de protección a la infancia y adolescencia, establece lo siguiente: *«Disposición adicional décima. Impacto de las normas en la familia. Las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia»*. Además, el artículo 22 de la **Ley orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor**, precepto introducido por la **Ley 16/2015, de 28 de julio**, señala lo siguiente: *«Las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia»*. En el mismo sentido, el artículo 6, apartado tercero, de la **Ley 12/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Protección Integral de la Infancia y la Adolescencia de la Comunidad Valenciana**, según la redacción dada por la **Ley 13/2016, de 29 de diciembre**, señala lo siguiente: *«[...] los proyectos normativos incorporarán un informe de impacto normativo en la infancia, en la adolescencia y en la familia que se elaborará por el departamento o centro directivo que propone el anteproyecto de ley o proyecto de norma, plan o programa, de acuerdo con las instrucciones y directrices que dicte el órgano competente en la materia, y deberá acompañar la propuesta desde el inicio del proceso de tramitación»*.

La M.P. PGOU de Pego no es, desde luego, contraria a los principios rectores previstos en el artículo 3 de la **Ley 12/2008, de 3 de julio, de protección integral de la infancia y la adolescencia de la Comunidad Valenciana**, que son los siguientes:

a) *Primacía del interés superior del menor sobre cualquier otro interés legítimo concurrente. Para la determinación del interés superior del menor se tendrá en cuenta la condición del menor como sujeto de derechos y responsabilidades, su edad, grado de madurez, capacidad de discernimiento y demás condiciones personales y socioeconómicas en que se desenvuelve, buscando siempre la confluencia entre el interés del menor y el interés social.*

b) *No discriminación por razón de nacimiento, sexo, nacionalidad, etnia, religión, lengua, cultura, opinión, discapacidad física, psíquica o sensorial, condiciones personales, familiares, económicas o sociales, tanto propias del menor como de su familia.*

c) *Integración social del menor en todas las medidas de prevención y protección que se adopten en relación con él, las cuales deberán contar con la colaboración del menor, su familia y las instituciones públicas y privadas.* d) *Permanencia o reagrupación familiar, procurando, en la medida de lo posible, la unidad familiar. Todo ello bajo la consideración de que los niños tienen en la familia su ámbito natural de protección y realización personal”*.

La Ley 26/2018, de 21 de diciembre, de derechos y garantías de la infancia y la adolescencia, en su artículo 6: Informes de impacto en la infancia y la adolescencia señala lo siguiente:

“Los planes sectoriales y los proyectos normativos de la Generalitat incorporarán un informe de impacto en la infancia y la adolescencia que se elaborará por el departamento o centro directivo que propone el anteproyecto de ley o proyecto de norma, plan o programa, de acuerdo con las instrucciones y directrices que dicte el órgano competente en la materia, y deberá acompañar la propuesta desde el inicio del proceso de tramitación”.

El Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, en su artículo 13.1, Cohesión social, perspectiva de género y urbanismo, señala:

“La ordenación territorial y urbanística procurará las condiciones necesarias para conseguir ciudades socialmente integradas, evitando soluciones espaciales discriminatorias que generen áreas marginales y ambientes de exclusión social, que son contrarias a los valores constitucionales”.

ANÁLISIS DEL POSIBLE IMPACTO SOBRE LA INFANCIA, LA ADOLESCENCIA Y LA FAMILIA

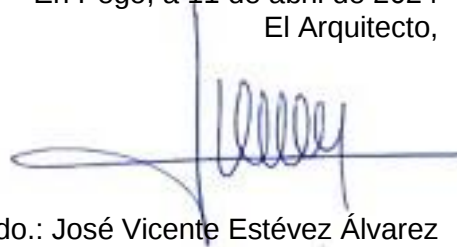
La Modificación Puntual propuesta contempla una modificación en un aspecto muy parcial y particular del PGOU de Pego, que es ampliar el ámbito del suelo no urbanizable de Extracción de Áridos previsto en el PGOU de Pego con cargo al suelo no urbanizable común previsto en el PGOU, que es adyacente a la cantera actual, todo ello para materializar la autorización de explotación de recursos de la Sección A Cantera “Peñalva”, cediendo una superficie al Ayuntamiento de Pego y aumentando la no explotable en el Zona Rústica Común X. Por lo que, la M.P. PGOU de Pego responde a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta su diversidad de género, edad y unidad familiar.

De los objetivos genéricos de la actuación que se propone, con escasa incidencia sobre la ordenación pormenorizada del PGOU, resulta:

- La modificación propuesta no altera el equilibrio de las dotaciones públicas ni incrementa el aprovechamiento del Plan, incrementándose la proporción de dotaciones públicas previstas por el PG.
- La modificación propuesta no conlleva diferente calificación urbanística de zonas verdes o espacios libres y no afecta la calificación de las parcelas de uso dotacional docente o sanitario.

En conclusión, la modificación propuesta no incide directamente en el régimen de la infancia, la adolescencia o la familia, si bien sus efectos indirectos han de considerarse favorables para todos esos grupos sociales y para el resto de usuarios/as.

En Pego, a 11 de abril de 2024
El Arquitecto,



Fdo.: José Vicente Estévez Álvarez

ANEXO 3

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU DE PEGO

“CANTERA PEÑALBA”

VERSIÓN INICIAL (Conforme al artículo 54.1 TRLOTUP).

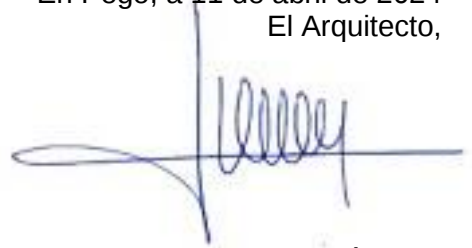
Procedimiento: Modificación puntual del PGOU de Pego. Cantera de caliza «Peñalva»

Se incorporan las consideraciones del informe emitido el 16/02/2024 por el Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000 de la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori de la Generalitat Valenciana.

En el informe emitido por el Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000 de la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori de la Generalitat Valenciana se manifiesta que:

“L'àrea afectada per la Modificació Puntual no forma part de cap espai de la Xarxa Natura 2000. Tampoc no consta la presència, a aquesta zona, d'espècies prioritàries de flora o fauna que puguen veure's afectades per l'ordenació proposada”.

En Pego, a 11 de abril de 2024
El Arquitecto,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' followed by several loops and a final vertical stroke.

Fdo.: José Vicente Estévez Álvarez

ANEXO 4

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU DE PEGO

“CANTERA PEÑALBA”

VERSIÓN INICIAL (Conforme al artículo 54.1 TRLOTUP).

Expte: JUVARI/2024/15/03

ASUNTO: Informe sobre la Modificación Puntual del PGOU de Pego. Explotación denominada «Peñalva» RCA 577.

Se incorporan las consideraciones del Informe Técnico emitido por la Sección de Minas del Servicio Territorial de Industria, Energía y Minas de Alicante de la Conselleria de Innovación Industria Comercio y Turismo.

EN RESPUESTA AL REFERIDO INFORME SE REALIZAN LAS SIGUIENTES PUNTUALIZACIONES:

1.- Se adjunta la delimitación, mediante coordenadas, de los diferentes perímetros mencionados:

“**superficie a ceder al Ayuntamiento**” y
“**extracción de áridos**”, entre otros,
para poder contrastarlos con el listado de coordenadas y estudiar sus efectos.

2.- La presente modificación puntual del PGOU de Pego, no incluye todo el perímetro autorizado mediante resolución de fecha 28 de octubre de 2014 del Servicio Territorial de Energía.

No se produce un aumento de la superficie catalogada en el planeamiento propuesto como extracción de áridos.

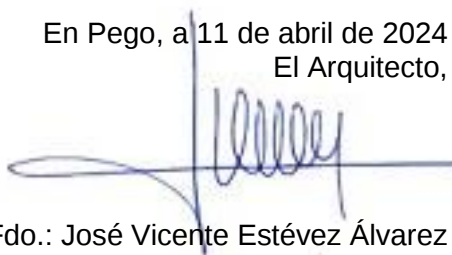
Por tanto, no hay modificación del perímetro autorizado antes referenciado, y no se requiere la aprobación de la modificación del proyecto general de explotación y del plan de restauración integral.

EN EL INFORME SE INDICA QUE:

Actualmente mediante el expediente MIEXCD/2008/3/03 se está instruyendo, en el Servicio Territorial de Industria, Energía y Minas de Alicante, la tramitación de la Concesión Directa de Explotación por reclasificación de la sección A) a la sección C) de la Ley 22/1973 de 21 de julio de Minas de la explotación denominada “Peñalba”.

El artículo 122 de la vigente Ley 22/1973, de 21 de julio, de Minas, establece expresamente que *“cualquier prohibición contenida en los instrumentos de ordenación sobre actividades incluidas en la Ley de Minas deberá ser motivada y no podrá ser de carácter genérico”*.

En Pego, a 11 de abril de 2024
El Arquitecto,



Fdo.: José Vicente Estévez Álvarez

LISTADO DE COORDENADAS

-Coordenadas cesión Ayuntamiento.

LISTADO DE COORDENADAS

CESIÓN AL AYUNTAMIENTO

Zona: UTM 30 ETRS89

Vértice	Coordenada X	Coordenada Y
0	750939.92	4305739.17
1	750934.37	4305724.07
2	750929.51	4305719.64
3	750929.42	4305719.12
4	750925.26	4305715.33
5	750946.51	4305688.76
6	750955.95	4305676.95
7	750969.53	4305669.37
8	750980.83	4305668.47
9	750995.74	4305671.56
10	750997.52	4305671.90
11	750999.52	4305672.50
12	751006.06	4305675.77
13	751015.12	4305680.29
14	751018.64	4305682.05
15	751024.22	4305684.83
16	751029.71	4305687.43
17	751044.89	4305694.41
18	751061.61	4305698.54
19	751078.61	4305701.35
20	751080.46	4305701.66
21	751083.76	4305702.21
22	751099.88	4305704.87
23	751115.18	4305709.40
24	751129.61	4305718.31
25	751142.41	4305726.76
26	751154.37	4305736.71
27	751170.11	4305749.80
28	751171.42	4305750.88
29	751193.83	4305766.30
30	751229.13	4305776.37
31	751260.36	4305781.51
32	751287.17	4305776.99
33	751303.02	4305774.37
34	751324.28	4305771.90
35	751339.31	4305787.80
36	751344.46	4305779.84
37	751349.85	4305771.88
38	751361.77	4305755.60
39	751366.28	4305749.00
40	751373.02	4305740.65
41	751380.13	4305730.11
42	751388.22	4305720.82
43	751393.71	4305714.20
44	751398.30	4305708.40
45	751407.96	4305689.61
46	751397.55	4305691.42
47	751384.27	4305679.96
48	751346.43	4305680.61

49	751333.89	4305683.48
50	751320.54	4305680.23
51	751311.97	4305681.86
52	751303.68	4305681.23
53	751294.07	4305685.36
54	751284.94	4305686.13
55	751270.68	4305686.52
56	751258.58	4305688.86
57	751183.28	4305618.60
58	751203.60	4305588.36
59	751216.37	4305562.66
60	751218.69	4305507.66
61	751202.89	4305488.08
62	751186.55	4305485.15
63	751170.91	4305484.86
64	751153.72	4305488.40
65	751139.49	4305491.92
66	751124.81	4305495.44
67	751102.31	4305507.45
68	751017.39	4305572.28
69	750930.27	4305585.88
70	750901.32	4305596.26
71	750891.44	4305578.86
72	750871.81	4305601.22
73	750867.84	4305609.34
74	750870.22	4305635.00
75	750880.69	4305682.20
76	750888.56	4305707.54
77	750868.19	4305713.82
78	750857.83	4305688.77
79	750842.61	4305666.51
80	750828.47	4305653.73
81	750821.15	4305640.70
82	750816.59	4305624.16
83	750825.34	4305613.67
84	750808.19	4305598.75
85	750778.90	4305589.17
86	750764.81	4305590.22
87	750743.25	4305585.88
88	750714.35	4305585.45
89	750667.45	4305587.11
90	750604.87	4305677.67
91	750588.79	4305699.25
92	750541.18	4305715.25
93	750504.56	4305751.78
94	750477.23	4305781.03
95	750450.50	4305831.85
96	750423.05	4305884.72
97	750335.33	4305951.67
98	750349.36	4305976.62
99	750386.76	4305974.44
100	750440.69	4305970.73
101	750507.56	4305934.22
102	750525.95	4305924.17
103	750515.65	4306028.60
104	750516.97	4306044.36

105	750518.13	4306058.23
106	750518.39	4306061.41
107	750519.78	4306078.04
108	750520.69	4306088.89
109	750518.19	4306105.11
110	750513.42	4306120.99
111	750508.56	4306135.68
112	750501.85	4306153.50
113	750495.42	4306169.15
114	750495.66	4306186.69
115	750500.18	4306201.78
116	750504.33	4306209.17
117	750550.05	4306154.59
118	750624.03	4306093.07
119	750643.00	4306083.47
120	750704.46	4306060.78
121	750744.58	4306002.51
122	750760.19	4305975.81
123	750786.41	4305938.61
124	750818.93	4305903.42
125	750825.27	4305875.01
126	750863.07	4305862.08
127	750909.41	4305813.52
128	750940.54	4305760.96

LISTADO DE COORDENADAS

-Coordenadas área extracción de áridos Modificación Puntual PGOU.

LISTADO DE COORDENADAS

EXTRACCIÓN DE ÁRIDOS

Zona: UTM 30 ETRS89

Vértice	Coordenada X	Coordenada Y
0	751299.88	4305895.65
1	751290.54	4305883.06
2	751173.87	4305837.21
3	751189.46	4305765.18
4	751174.23	4305761.25
5	751172.93	4305760.16
6	751157.19	4305747.07
7	751145.23	4305737.12
8	751132.43	4305728.68
9	751118.00	4305719.77
10	751102.70	4305715.24
11	751086.58	4305712.57
12	751083.28	4305712.02
13	751081.43	4305711.72
14	751064.43	4305708.90
15	751047.71	4305704.78
16	751032.53	4305697.79
17	751027.04	4305695.20
18	751021.46	4305692.41
19	751017.94	4305690.65
20	751008.88	4305686.13
21	751002.34	4305682.87
22	751000.34	4305682.27
23	750998.56	4305681.93
24	750983.43	4305679.06
25	750972.62	4305679.03
26	750958.77	4305687.32
27	750949.33	4305699.12
28	750939.70	4305711.16
29	750948.98	4305719.62
30	750949.07	4305720.13
31	750953.93	4305724.57
32	750956.91	4305741.66
33	750956.71	4305762.62
34	750928.97	4305814.02
35	750881.66	4305863.54
36	750844.83	4305875.51
37	750838.49	4305903.91
38	750792.74	4305949.25
39	750766.52	4305986.45
40	750750.91	4306013.15
41	750710.79	4306071.43
42	750649.33	4306094.12
43	750630.35	4306103.72
44	750556.38	4306165.23
45	750510.66	4306219.81
46	750517.19	4306229.58
47	750521.06	4306236.21
48	750527.66	4306250.24

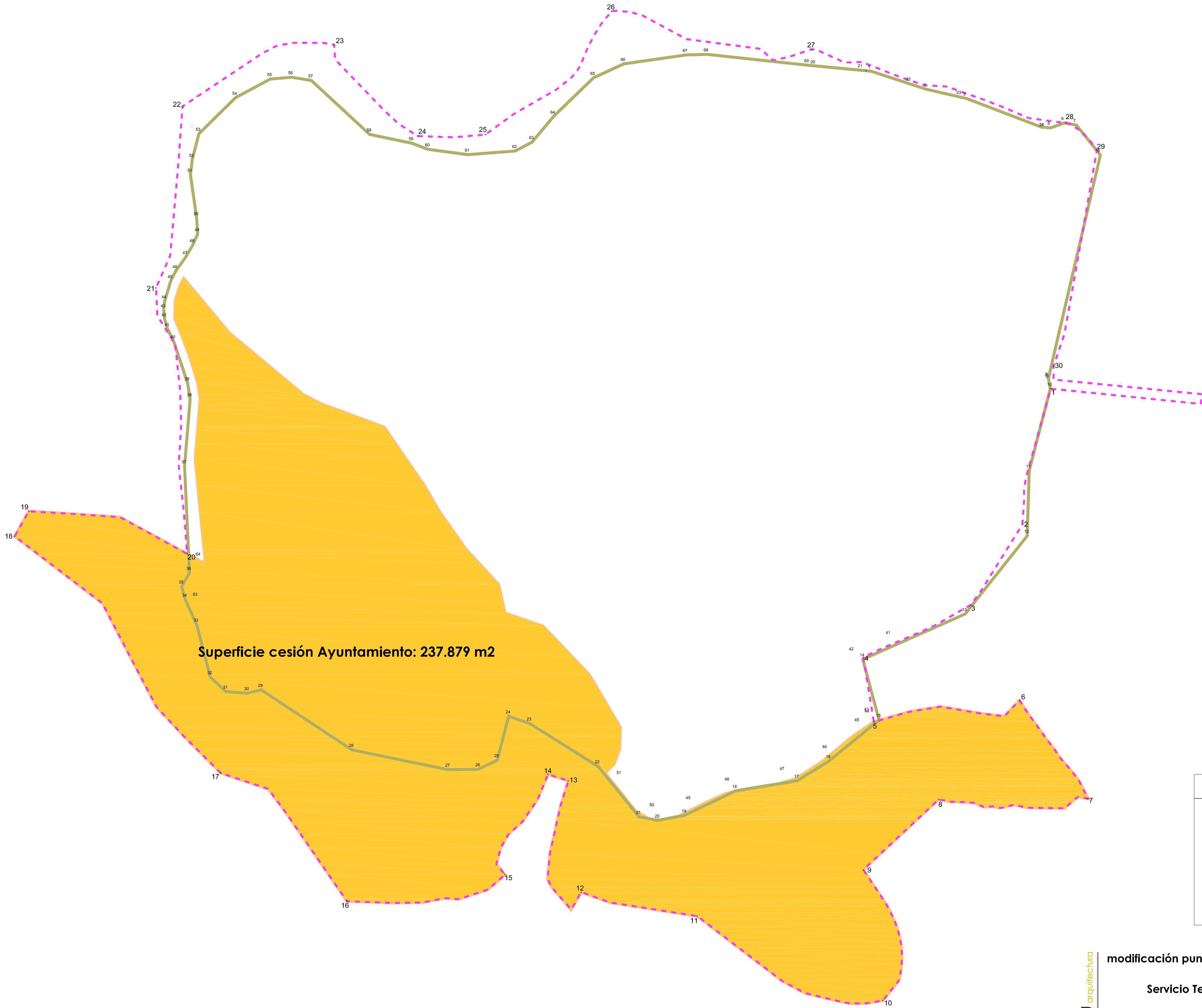
49	750527.38	4306266.40
50	750525.07	4306281.60
51	750522.67	4306296.71
52	750521.23	4306314.41
53	750524.60	4306331.29
54	750528.63	4306349.12
55	750540.04	4306361.28
56	750552.36	4306371.87
57	750565.36	4306382.98
58	750580.61	4306390.41
59	750593.85	4306398.63
60	750609.70	4306400.04
61	750625.51	4306397.91
62	750637.64	4306386.96
63	750649.33	4306375.95
64	750662.65	4306363.11
65	750674.78	4306352.41
66	750687.77	4306343.38
67	750703.34	4306339.55
68	750719.67	4306336.44
69	750735.75	4306332.28
70	750751.50	4306327.75
71	750769.81	4306325.44
72	750784.85	4306323.26
73	750800.73	4306323.20
74	750817.51	4306324.39
75	750833.69	4306326.27
76	750849.06	4306330.27
77	750860.83	4306340.14
78	750870.27	4306352.09
79	750880.49	4306363.57
80	750894.03	4306374.06
81	750904.58	4306387.38
82	750916.52	4306398.75
83	750930.99	4306407.63
84	750946.49	4306413.87
85	750961.48	4306416.45
86	750978.50	4306419.06
87	750994.34	4306421.02
88	751011.11	4306422.67
89	751017.87	4306422.76
90	751042.93	4306420.99
91	751045.47	4306420.67
92	751047.47	4306420.67
93	751059.16	4306419.84
94	751165.73	4306418.70
95	751180.77	4306417.30
96	751195.72	4306414.75
97	751212.19	4306409.37
98	751228.97	4306403.90
99	751245.36	4306398.56
100	751261.73	4306394.67
101	751279.34	4306390.63
102	751296.09	4306385.27
103	751361.23	4306360.50
104	751370.45	4306359.65

105	751381.45	4306363.56
106	751393.03	4306360.30
107	751409.48	4306341.87
108	751409.22	4306306.86
109	751407.35	4306295.30
110	751404.70	4306285.28
111	751396.06	4306257.73
112	751367.60	4306232.29
113	751336.96	4305954.98

PLANOS SOLICITADOS

CESSION AL AYUNTAMIENTO
Zona: UTM 30 ETRS89
Vértice Coordenada X Coordenada Y

0	750939.92	4305739.17
1	750934.37	4305724.07
2	750929.51	4305719.64
3	750929.42	4305719.12
4	750925.26	4305715.33
5	750946.51	4305688.76
6	750955.95	4305676.95
7	750969.53	4305669.37
8	750980.83	4305668.47
9	750995.74	4305671.56
10	750997.52	4305671.90
11	750999.52	4305672.50
12	751006.06	4305675.77
13	751015.12	4305680.29
14	751018.64	4305682.05
15	751024.22	4305684.83
16	751029.71	4305687.43
17	751044.89	4305694.43
18	751061.61	4305698.54
19	751078.61	4305701.35
20	751080.46	4305701.66
21	751083.76	4305702.21
22	751099.88	4305704.87
23	751115.18	4305709.40
24	751129.61	4305718.31
25	751142.41	4305726.76
26	751154.37	4305736.71
27	751170.11	4305749.80
28	751171.42	4305750.88
29	751193.83	4305766.30
30	751229.13	4305776.37
31	751260.36	4305781.51
32	751287.17	4305776.99
33	751303.02	4305774.37
34	751324.28	4305771.90
35	751339.31	4305787.80
36	751344.46	4305779.84
37	751349.85	4305771.88
38	751361.77	4305755.60
39	751366.28	4305749.00
40	751373.02	4305740.65
41	751380.13	4305730.11
42	751388.22	4305720.82
43	751393.71	4305714.20
44	751396.30	4305708.40
45	751407.96	4305689.61
46	751397.55	4305691.42
47	751384.27	4305679.96
48	751346.43	4305680.61
49	751333.93	4305683.48
50	751320.54	4305680.23
51	751311.97	4305681.86
52	751303.68	4305681.23
53	751294.07	4305685.36
54	751284.94	4305686.13
55	751270.68	4305686.52
56	751258.58	4305688.86
57	751183.28	4305618.60
58	751203.60	4305588.36
59	751216.37	4305562.66
60	751218.69	4305507.66
61	751202.89	4305488.08
62	751186.55	4305485.15
63	751170.91	4305484.86
64	751153.72	4305488.40
65	751139.49	4305491.92
66	751124.61	4305495.44
67	751102.31	4305507.45
68	751017.39	4305572.28
69	750930.27	4305585.88
70	750901.32	4305596.26
71	750891.14	4305578.86
72	750871.81	4305601.22
73	750867.84	4305609.34
74	750870.22	4305635.00
75	750880.69	4305682.20
76	750888.56	4305707.24
77	750868.19	4305713.82
78	750857.83	4305688.77
79	750842.61	4305666.51
80	750828.47	4305653.73
81	750821.15	4305640.70
82	750816.59	4305624.16
83	750825.34	4305613.67
84	750808.19	4305598.75
85	750778.90	4305589.17
86	750764.81	4305590.22
87	750743.25	4305585.88
88	750714.55	4305585.45
89	750667.45	4305587.11
90	750604.87	4305677.67
91	750588.79	4305699.25
92	750541.18	4305715.25
93	750504.56	4305751.78
94	750477.23	4305781.03
95	750450.50	4305831.85
96	750423.05	4305884.72
97	750335.33	4305951.67
98	750349.36	4305976.62
99	750386.76	4305974.44
100	750440.69	4305970.73
101	750507.56	4305934.22
102	750525.95	4305924.17
103	750515.65	4306028.60
104	750516.97	4306044.36
105	750518.13	4306058.23
106	750518.39	4306061.41
107	750519.78	4306078.04
108	750520.69	4306088.89
109	750518.19	4306105.11
110	750513.42	4306120.99
111	750508.56	4306135.68
112	750501.85	4306153.50
113	750495.42	4306169.15
114	750495.66	4306186.69
115	750500.18	4306201.78
116	750504.33	4306209.17
117	750550.05	4306154.59
118	750624.03	4306093.07
119	750643.00	4306083.47
120	750704.46	4306060.78
121	750744.98	4306002.51
122	750760.19	4305975.81
123	750786.41	4305938.61
124	750818.93	4305903.42
125	750825.27	430875.01
126	750863.07	4305862.08
127	750909.41	4305813.52
128	750940.54	4305760.96



COORDENADAS UTM DEL
PERÍMETRO DE LA PROPIEDAD

PUNTO	X	Y
1	751.630.505	4.306.307.571
2	751.482.114	4.306.171.982
3	751.400.374	4.306.981.543
4	751.278.081	4.306.045.659
5	751.303.688	4.306.914.783
6	751.448.146	4.306.968.283
7	751.517.199	4.306.888.081
8	751.588.410	4.306.867.738
9	751.293.118	4.306.827.078
10	751.512.398	4.306.686.564
11	751.127.227	4.306.780.761
12	751.111.152	4.306.884.131
13	750.986.392	4.306.916.077
14	750.978.023	4.306.922.284
15	750.935.177	4.306.952.157
16	750.777.287	4.306.785.550
17	750.685.623	4.306.823.129
18	750.445.163	4.306.169.146
19	750.459.196	4.306.185.101
20	750.617.380	4.306.142.688
21	750.686.373	4.306.408.319
22	750.612.904	4.306.588.812
23	750.784.391	4.306.651.199
24	750.847.687	4.306.559.958
25	750.915.538	4.306.561.462
26	751.041.804	4.306.684.649
27	751.241.528	4.306.646.610
28	751.485.889	4.306.573.361
29	751.526.514	4.306.545.925
30	751.631.051	4.306.302.139

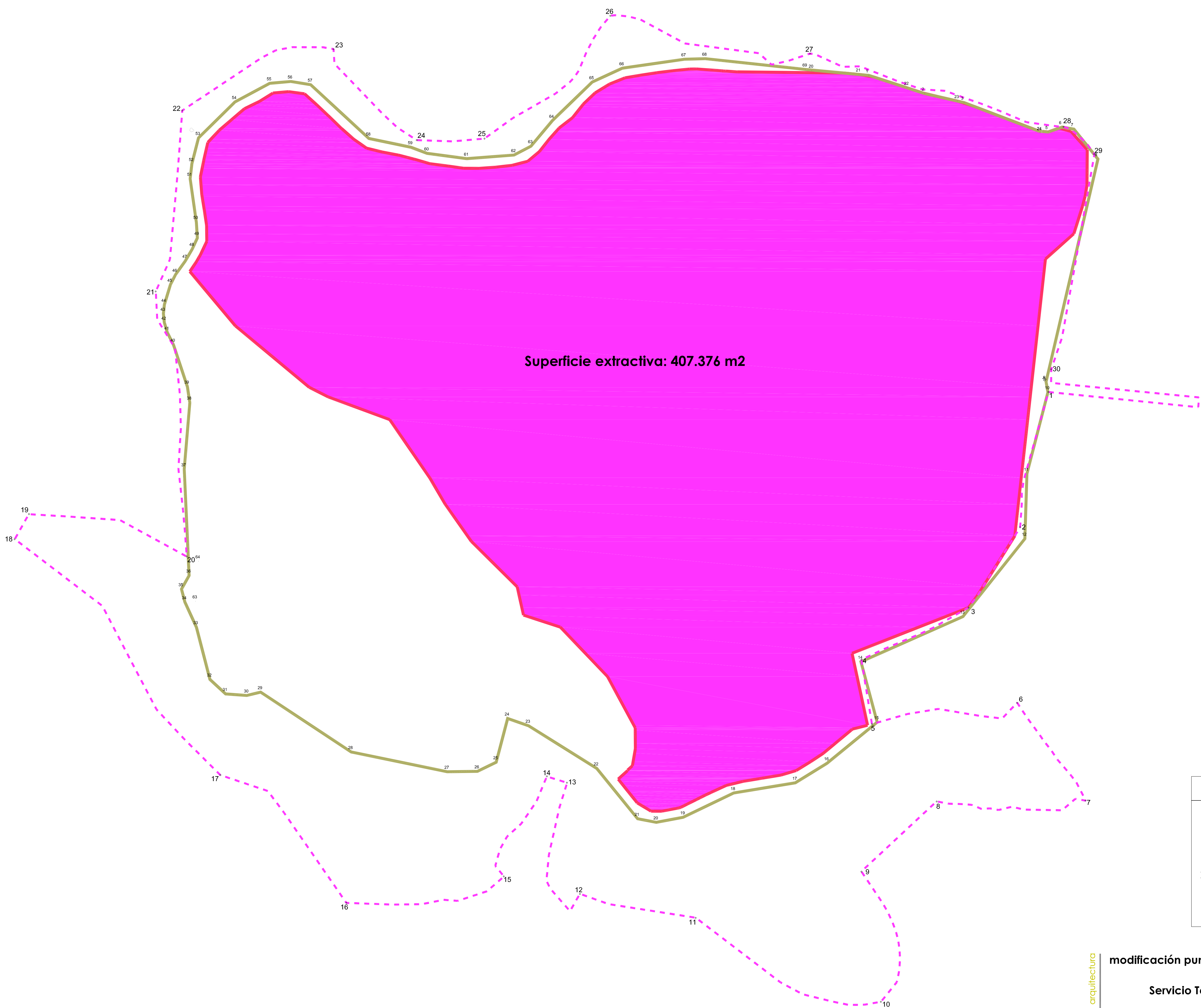
SUPERFICIE = 740.803 m²

VERTICES LIMITE ADMINISTRATIVO					
COORDENADAS U.T.M.					
	ED50		X		Y
	X	Y	X	Y	ETRS89
1	751.300.56	4.306.624.85	751.190.93	4.306.416.42	
2	751.356.58	4.306.606.59	751.246.95	4.306.398.15	
3	751.395.87	4.306.597.57	751.286.24	4.306.389.13	
4	751.471.07	4.306.588.98	751.381.44	4.306.360.54	
5	751.480.28	4.306.588.15	751.370.65	4.306.359.69	
6	751.494.00	4.306.573.00	751.384.37	4.306.364.56	
7	751.506.00	4.306.571.00	751.396.37	4.306.362.56	
8	751.530.00	4.306.541.00	751.420.37	4.306.332.56	
9	751.478.05	4.306.517.76	751.388.43	4.306.108.32	
10	751.479.92	4.306.307.40	751.370.30	4.306.098.96	
11	751.458.88	4.306.225.59	751.349.26	4.306.017.15	
12	751.456.85	4.306.180.58	751.347.23	4.305.952.14	
13	751.394.86	4.306.082.53	751.285.24	4.305.874.09	
14	751.292.63	4.306.037.26	751.183.01	4.305.828.63	
15	751.308.88	4.305.976.72	751.199.26	4.305.768.28	
16	751.258.74	4.305.935.58	751.149.12	4.305.727.15	
17	751.227.00	4.305.915.97	751.117.38	4.305.707.54	
18	751.165.12	4.305.905.73	751.055.50	4.305.697.30	
19	751.114.62	4.305.881.41	751.005.00	4.305.672.98	
20	751.087.79	4.305.876.32	750.978.17	4.305.667.89	
21	751.069.01	4.305.879.89	750.959.39	4.305.671.46	
22	751.027.99	4.305.930.41	750.918.37	4.305.721.98	
23	750.958.72	4.305.973.15	750.850.19	4.305.764.72	
24	750.938.79	4.305.980.40	750.829.17	4.305.771.97	
25	750.927.34	4.305.936.57	750.817.72	4.305.728.14	
26	750.908.57	4.305.927.45	750.798.95	4.305.719.02	
27	750.878.39	4.305.927.02	750.788.77	4.305.718.59	
28	750.782.09	4.305.940.96	750.672.47	4.305.738.43	
29	750.691.37	4.306.006.80	750.581.75	4.305.798.37	
30	750.677.58	4.306.003.48	750.567.96	4.305.795.05	
31	750.656.33	4.306.004.99	750.548.71	4.305.796.56	
32	750.640.88	4.306.019.49	750.531.06	4.305.811.06	
33	750.627.00	4.306.072.00	750.517.38	4.305.883.57	
34	750.615.58	4.306.096.92	750.505.96	4.305.888.49	
35	750.612.08	4.306.109.98	750.502.46	4.305.901.55	
36	750.619.75	4.306.123.67	750.510.13	4.305.915.24	
37	750.614.88	4.306.230.14	750.505.26	4.306.021.71	
38	750.620.46	4.306.287.02	750.510.84	4.306.088.59	
39	750.618.00	4.306.313.00	750.508.38	4.306.104.57	
40	750.604.00	4.306.355.00	750.494.38	4.306.146.57	
41	750.598.00	4.306.367.00	750.488.38	4.306.158.57	
42	750.595.00	4.306.377.00	750.485.38	4.306.168.57	
43	750.594.00	4.306.386.00	750.484.38	4.306.177.57	
44	750.595.00	4.306.396.00	750.485.38	4.306.186.57	
45	750.601.00	4.306.415.00	750.491.38	4.306.206.57	
46	750.606.00	4.306.425.00	750.496.38	4.306.216.57	
47	750.616.00	4.306.439.00	750.506.38	4.306.230.57	
48	750.623.00	4.306.451.00	750.513.38	4.306.242.57	
49	750.628.00	4.306.462.00	750.518.38	4.306.253.57	
50	750.627.00	4.306.478.00	750.517.38	4.306.269.57	
51	750.620.80	4.306.521.18	750.511.18	4.306.312.75	
52	750.622.51	4.306.538.05	750.512.84	4.306.327.62	
53	750.629.12	4.306.562.14	750.519.50	4.306.353.71	
54	750.665.58	4.306.588.15	750.555.96	4.306.389.72	
55	750.700.44	4.306.616.88	750.590.82	4.306.408.43	
56	750.721.45	4.306.616.73	750.611.83	4.306.410.30	
57	750.741.51	4.306.615.54	750.631.89	4.306.407.11	
58	750.799.85	4.306.561.61	750.690.23	4.306.353.18	
59	750.841.83	4.306.552.86	750.732.21	4.306.344.43	
60	750.858.22	4.306.546.68	750.748.60	4.306.338.25	
61	750.896.02	4.306.541.34	750.788.40	4.306.332.93	
62	750.945.26	4.306.545.02	750.835.64	4.306.336.59	
63	750.962.20	4.306.553.94	750.852.58	4.306.345.51	
64	750.983.43	4.306.579.36	750.873.81	4.306.370.93	
65	751.023.43	4.306.618.09	750.913.80	4.306.409.66	
66	751.053.58	4.306.653.03	750.943.95	4.306.423.60	
67	751.116.56	4.306.641.00	751.026.90	4.306.432.57	4.306.432.57
68	751.135.65	4.306.641.00	751.026.90	4.306.433.18	4.306.433.18
69	751.238.30	4.306.630.63	751.128.75	4.306.422.20	4.306.422.20
SUPERFICIE = 645.106.06 m2					

EXTRACCION DE ARIDOS

Zona: UTM 30 ETRS89
Vértice Coordenada X Coordenada Y

0	751299.88	4305895.65
1	751290.54	4305883.06
2	751173.87	4305937.21
3	751189.46	4305765.18
4	751174.23	4305761.25
5	751172.93	4305760.16
6	751157.19	4305747.07
7	751145.23	4305737.12
8	751132.43	4305728.68
9	751118.00	4305719.77
10	751102.70	4305715.24
11	751086.58	4305712.57
12	751083.28	4305712.02
13	751091.43	4305711.72
14	751064.43	4305708.90
15	751047.71	4305704.78
16	751032.53	4305697.79
17	751027.04	4305695.20
18	751021.46	4305692.41
19	751017.94	4305690.65
20	751008.88	4305686.13
21	751002.34	4305682.87
22	751000.34	4305682.27
23	750998.56	4305681.93
24	750983.43	4305679.06
25	750972.62	4305679.03
26	750958.77	4305687.32
27	750949.33	4305699.12
28	750939.70	4305711.16
29	750948.98	4305719.62
30	750949.07	4305720.13
31	750953.93	4305724.57
32	750956.91	4305741.66
33	750956.71	4305762.62
34	750928.97	4305814.02
35	750881.66	4305863.54
36	750844.83	4305875.51
37	750838.49	4305903.91
38	750792.74	4305949.25
39	750766.52	4305986.45
40	750750.91	4306013.15
41	750710.79	4306071.43
42	750649.33	4306094.12
43	750630.35	4306103.72
44	750556.38	4306165.23
45	750510.66	4306219.81
46	750517.19	4306229.58
47	750521.06	4306236.21
48	750527.66	4306250.24
49	750527.38	4306266.40
50	750525.07	4306281.60
51	750522.67	4306296.71
52	750521.23	4306314.41
53	750524.60	4306331.29
54	750528.63	4306349.12
55	750540.04	4306361.28
56	750522.36	4306371.87
57	750565.36	4306382.98
58	750580.61	4306390.41
59	750593.85	4306398.63
60	750609.70	4306400.04
61	750625.51	4306397.91
62	750637.44	4306386.96
63	750649.33	4306375.95
64	750662.65	4306363.11
65	750674.78	4306352.41
66	750687.77	4306343.38
67	750703.24	4306339.55
68	750719.67	4306336.44
69	750735.75	4306332.28
70	750751.50	4306327.75
71	750769.81	4306325.44
72	750784.85	4306323.26
73	750800.73	4306321.20
74	750817.51	4306324.39
75	750833.69	4306326.27
76	750849.06	4306330.27
77	750860.83	4306340.14
78	750870.27	4306352.09
79	750880.49	4306363.57
80	750894.03	4306374.06
81	750904.58	4306387.38
82	750916.52	4306398.75
83	750930.39	4306407.63
84	750946.49	4306413.87
85	750961.48	4306416.45
86	750978.50	4306419.06
87	750994.34	4306421.02
88	751011.11	4306422.67
89	751017.87	4306422.76
90	751042.93	4306420.99
91	751045.47	4306420.67
92	751047.47	4306420.67
93	751059.16	4306419.84
94	751165.73	4306418.70
95	751180.77	4306417.30
96	751195.72	4306414.75
97	751212.19	4306409.37
98	751228.97	4306403.90
99	751245.36	4306398.56
100	751261.73	4306394.67
101	751279.34	4306390.63
102	751296.09	4306385.27
103	751361.23	4306360.50
104	751370.45	4306359.65
105	751381.45	4306363.56
106	751393.03	4306360.30
107	751409.48	4306341.87
108	751409.22	4306306.86
109	751407.35	4306295.30
110	751404.70	4306285.28
111	751396.06	4306257.73
112	751367.60	4306232.29
113	751336.96	4305954.98



COORDENADAS UTM DEL PERIMETRO DE LA PROPIEDAD

PUNTO	X	Y
1	751 830.595	4 306 307.571
2	751 452.114	4 306 171.982
3	751 400.374	4 306 991.543
4	751 278.081	4 306 045.859
5	751 303.698	4 305 574.783
6	751 448.148	4 305 898.283
7	751 517.799	4 305 888.031
8	751 384.410	4 305 987.338
9	751 293.118	4 305 827.078
10	751 312.729	4 305 998.568
11	751 127.227	4 305 780.761
12	751 011.152	4 306 864.737
13	750 998.395	4 305 916.517
14	750 978.023	4 305 922.284
15	750 935.177	4 305 922.182
16	750 777.287	4 305 795.990
17	750 651.010	4 305 823.729
18	750 445.163	4 306 160.146
19	750 458.196	4 306 185.101
20	750 611.560	4 306 142.888
21	750 586.373	4 306 408.319
22	750 616.904	4 306 589.612
23	750 764.391	4 306 851.199
24	750 847.887	4 306 553.858
25	750 815.536	4 306 581.482
26	751 041.804	4 306 884.649
27	751 241.638	4 306 548.670
28	751 495.986	4 306 873.361
29	751 526.514	4 306 545.925
30	751 631.251	4 306 302.199

SUPERFICIE = 740.803 m²

VÉRTICES LIMITE ADMINISTRATIVO				
CORDENADAS U.T.M.				
ED50	X		X	Y
	X	Y		
1	751 300.56	4 306 624.85	751 190.93	4 306 416.42
2	751 356.58	4 306 606.59	751 246.95	4 306 398.15
3	751 395.87	4 306 597.57	751 286.24	4 306 389.13
4	751 471.07	4 306 588.98	751 381.44	4 306 360.54
5	751 480.26	4 306 588.13	751 370.05	4 306 359.89
6	751 494.00	4 306 573.00	751 384.37	4 306 364.56
7	751 506.00	4 306 571.00	751 396.37	4 306 362.56
8	751 530.00	4 306 541.00	751 420.37	4 306 332.56
9	751 478.46	4 306 317.70	751 368.43	4 306 169.32
10	751 479.92	4 306 307.40	751 370.30	4 306 098.96
11	751 458.88	4 306 225.59	751 349.26	4 306 017.15
12	751 456.85	4 306 160.58	751 347.23	4 305 952.14
13	751 394.86	4 306 082.53	751 285.24	4 305 874.09
14	751 292.63	4 306 037.26	751 183.01	4 305 822.83
15	751 308.88	4 305 976.72	751 199.26	4 305 768.28
16	751 258.74	4 305 935.58	751 149.12	4 305 727.15
17	751 227.00	4 305 915.97	751 117.38	4 305 707.54
18	751 165.12	4 305 905.73	751 055.50	4 305 697.30
19	751 114.62	4 305 881.41	751 005.00	4 305 672.98
20	751 087.79	4 305 876.32	750 978.17	4 305 667.89
21	751 069.01	4 305 879.89	750 959.39	4 305 671.46
22	751 027.99	4 305 930.41	750 918.37	4 305 721.98
23	750 989.72	4 305 973.15	750 850.10	4 305 784.72
24	750 938.79	4 305 980.40	750 829.17	4 305 771.97
25	750 927.34	4 305 936.57	750 817.72	4 305 728.14
26	750 908.57	4 305 927.45	750 798.95	4 305 719.02
27	750 878.39	4 305 927.02	750 768.77	4 305 718.59
28	750 782.09	4 305 946.86	750 672.47	4 305 738.43
29	750 691.37	4 306 006.80	750 581.75	4 305 798.37
30	750 677.58	4 306 003.48	750 567.96	4 305 795.05
31	750 656.33	4 306 004.99	750 546.71	4 305 796.56
32	750 640.88	4 306 019.49	750 531.06	4 305 811.09
33	750 627.00	4 306 072.00	750 517.38	4 305 883.57
34	750 615.58	4 306 096.92	750 505.96	4 305 888.49
35	750 612.08	4 306 109.98	750 502.46	4 305 901.55
36	750 619.75	4 306 123.67	750 510.13	4 305 915.24
37	750 614.86	4 306 230.14	750 505.26	4 306 021.71
38	750 620.48	4 306 297.02	750 510.84	4 306 088.59
39	750 618.00	4 306 313.00	750 508.38	4 306 104.57
40	750 604.00	4 306 355.00	750 494.38	4 306 146.57
41	750 596.00	4 306 367.00	750 488.38	4 306 158.57
42	750 586.00	4 306 377.00	750 485.38	4 306 168.57
43	750 594.00	4 306 386.00	750 484.38	4 306 177.57
44	750 595.00	4 306 395.00	750 485.38	4 306 186.57
45	750 601.00	4 306 415.00	750 491.38	4 306 206.57
46	750 606.00	4 306 425.00	750 496.38	4 306 216.57
47	750 616.00	4 306 439.00	750 506.38	4 306 230.57
48	750 623.00	4 306 451.00	750 513.38	4 306 242.57
49	750 628.00	4 306 462.00	750 518.38	4 306 253.57
50	750 627.00	4 306 478.00	750 517.38	4 306 269.57
51	750 620.80	4 306 521.18	750 511.18	4 306 312.75
52	750 622.51	4 306 536.05	750 512.89	4 306 327.82
53	750 629.12	4 306 562.14	750 519.50	4 306 353.71
54	750 665.58	4 306 586.15	750 555.96	4 306 389.72
55	750 700.44	4 306 616.88	750 590.82	4 306 408.43
56	750 721.45	4 306 616.73	750 611.83	4 306 410.38
57	750 741.51	4 306 615.54	750 631.89	4 306 407.11
58	750 799.85	4 306 561.61	750 690.23	4 306 353.18
59	750 841.83	4 306 552.86	750 732.21	4 306 344.43
60	750 858.22	4 306 546.68	750 748.00	4 306 338.25
61	750 898.02	4 306 541.36	750 788.40	4 306 332.83
62	750 945.26	4 306 545.02	750 835.64	4 306 336.59
63	750 982.20	4 306 553.94	750 852.58	4 306 345.51
64	750 983.43	4 306 579.38	750 873.81	4 306 370.93
65	751 023.43	4 306 616.09	750 913.80	4 306 409.69
66	751 053.58	4 306 632.03	750 943.95	4 306 423.69
67	751 115.85	4 306 641.00	751 006.02	4 306 432.57
68	751 136.56	4 306 641.61	751 026.93	4 306 433.18
69	751 238.38	4 306 630.63	751 128.75	4 306 422.20

SUPERFICIE = 543.106,06 m2

LEYENDA

PERÍMETRO TERRENO DE LA PROPIEDAD

PERÍMETRO ADMINISTRATIVO AUTORIZADO

PERÍMETRO DELIMITACIÓN M.P. EXTRACCIÓN DE ÁRIDOS

PERÍMETRO DELIMITACIÓN CESIÓN AL AYUNTAMIENTO

ANEXO 5

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU DE PEGO

“CANTERA PEÑALBA”

VERSIÓN INICIAL (Conforme al artículo 54.1 TRLOTUP).

Nº INF: 15.055-2024

S. Ref.: 685/2022

ASUNTO: Modificación puntual del PGOU de Pego. Cantera «Peñalva»

Se incorporan las consideraciones del Informe Técnico emitido por el **Servicio de Planificación** del Servicio Territorial de Obras Públicas de Alicante, Dirección General de Infraestructuras y Proyectos Urbanos de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.

CONCLUSIONES DEL INFORME:

El Servicio de Planificación, en lo referente a **infraestructuras públicas de competencia autonómica y planificación viaria**, emite **informe DESFAVORABLE**.

La propuesta de acceso debe cumplir la normativa vigente de Trazado, y se debe **proponer una solución conjunta y única de acceso a la Cantera Peñalba, y a la nueva DIC de industria de fabricación de aglomerado asfáltico en tramitación por el Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante**, en su caso, teniendo en cuenta el tráfico generado por ambas actividades en la propuesta.

“Este Servicio de Planificación reitera la solicitud de documentación complementaria solicitada en su informe de fecha 16 de febrero de 2023:

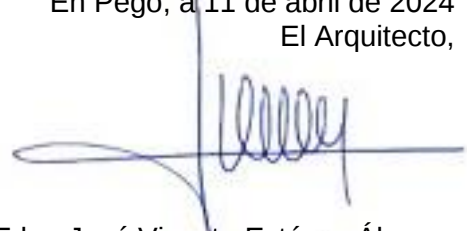
- **Definición del tráfico generado por la Cantera Peñalba**, así como de su tipología.
- **Definición unívoca del PK del acceso propuesto**, que concuerde con la definición gráfica del mismo. La **propuesta de accesos** debe tener en cuenta la DIC en tramitación contigua a la Cantera Peñalba, y debe ser **única** para ambas actividades.
- **Estudio de visibilidades del acceso propuesto** desde la carretera autonómica **CV-715**.
- La **propuesta de acceso debe cumplir con la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero**, por la que se aprueba la **Norma 3.1-IC Trazado**, de la Instrucción de Carreteras (existencia de las visibilidades requeridas, diseño acorde a la IMD en el año horizonte del **tráfico total generado** por la actividad existente de **cantera** y la futura actividad propuesta de **planta de aglomerado**, teniendo en cuenta el vehículo patrón característico). La propuesta de acceso debe ser compatible con un sistema de drenaje adecuado en la zona del acceso, evitando la llegada a la calzada de aguas de escorrentía, etc.
- **Definición escrita y gráfica acotada de la zona de protección de la carretera autonómica CV-715**. La **zona de protección** de la carretera CV-715 es de **25 metros**, contados desde la arista exterior de la calzada. Los usos previstos dentro de la zona de protección de la carretera autonómica deben ser compatibles con los previstos en la **Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana**.

Se adjunta la documentación correspondiente al:

- ESTUDIO DE TRÁFICO DEL ACCESO A LA PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO DESDE LA CARRETERA AUTONÓMICA CV-715.
- ESTUDIO DE VISIBILIDADES DEL ACCESO A LA PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO DESDE LA CARRETERA AUTONÓMICA CV-715.

Se aportará la documentación complementaria solicitada por el Servicio de Planificación en su informe de fecha 16 de febrero de 2023, firmada por técnico competente, con la propuesta de acceso conjunta y única de acceso a la Cantera Peñalba y a la nueva DIC de industria de fabricación de aglomerado asfáltico en tramitación por el Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante propiciado por la variación que podría generar la autorización del DIC indicado.

En Pego, a 11 de abril de 2024
El Arquitecto,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke, positioned over a horizontal line.

Fdo.: José Vicente Estévez Álvarez

ESTUDIO DE TRÁFICO

PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL ACCESO A LA
PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO
(ALICANTE) DESDE LA CARRETERA
AUTONÓMICA CV-715**

PEGO 03780 (ALICANTE)

MARZO DE 2024

PROMOTOR: PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.

C/ Tres Forques, 149- PI Vara de Quart
46.014 Valencia

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	3
2. OBJETO	3
3. FACTORES QUE INFLUYEN EN LA CAPACIDAD	3
4. DATOS PREVIOS	4
4.1. SECCIÓN TIPO DE LA CARRETERA	4
4.2. DISTRIBUCIÓN Y TIPO DE VEHÍCULOS	4
5. ESTUDIO	5
5.1. ENTRONQUE P.K. 5+725 CV-715	7
5.1.1. Capacidad de la carretera CV-715.....	7
6. CALCULO IMD	9
7. CONCLUSIONES	11

1. ANTECEDENTES

La mercantil PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A, es una empresa dedicada, desde hace más de 75 años a la Obra pública, tanto construcción de carreteras, autovías y vías urbanas, como obra hidráulica, depuración, jardinería y urbanizaciones...

En el presente documento se define el acceso a la Planta de Aglomerado Asfáltico que se pretende implantar en la parcela 42 del polígono 1 del T.M. de Pego (Alicante).

Los terrenos donde se pretende ubicar la planta de aglomerado asfáltico están colindantes a la explotación minera "PEÑALBA", propiedad de la mercantil ARENAS FORNA, S.L., de la cual emplea el árido extraído de la cantera como materia prima para la fabricación de dicho aglomerado asfáltico, motivo por el cual, ha de ubicarse cerca de origen natural.

Las materias primas que utiliza la instalación para llevar a cabo su función son áridos, filler de recuperación y asfalto, dichos componentes son mezclados a la temperatura conveniente obteniéndose un aglomerado que se aplica para la construcción de pavimentos bituminosos.

2. OBJETO

El presente estudio, tiene por objeto estudiar el tráfico del tramo de carretera CV-715 donde se encuentra el acceso a la parcela propuesta para la actividad (parcela 42 del polígono 1 del T.M. de Pego, Alicante) y, en consecuencia, analizar el IMD de vehículos generado en la vía por la actividad propuesta.

3. FACTORES QUE INFLUYEN EN LA CAPACIDAD

Factores que dependen de la carretera

- Sección transversal:
 - La capacidad aumenta con la anchura del carril hasta 3,60 m.
 - En caso de varios carriles por sentido multiplicar el número de carriles por la capacidad de cada carril.
- Obstáculos laterales:
 - Los conductores tienden a alejarse de ellos, efecto similar a estrechamiento.
 - Afectan los obstáculos a menos de 1,8 m del borde de la calzada en el caso de autovías y autopistas y que la suma de distancias a los mismos sean inferior a 3,60m en el caso de carreteras convencionales.

- Trazado:
 - Cerca de la capacidad la velocidad está más influida por el tráfico que por el trazado.
 - El trazado en planta no se tiene en cuenta explícitamente.
 - El trazado en alzado es importante por la reducción de velocidad de los vehículos pesados en las rampas.

Factores que dependen del tráfico

- Vehículos pesados:
 - Mayores dimensiones y menor velocidad que los coches disminuyen capacidad
 - Reducen los niveles de servicio al obligar a bajar la velocidad y a adelantar
 - Se calcula un número de coches equivalente a un vehículo pesado mediante un factor de equivalencia y se obtiene una intensidad en vehículos equivalentes
 - En el Manual de Capacidad hay factores de equivalencia para camiones y autobuses y para vehículos de recreo (autocaravanas y coches con caravana)
- Distribución entre carriles del tráfico.
- Variaciones del tráfico durante periodos cortos (15 min).
- Conductores: los conductores habituales que conocen la carretera permiten mayor fluidez. Solo en algunos casos se aplica un factor de corrección por conductores no habituales.

4. DATOS PREVIOS

4.1. SECCIÓN TIPO DE LA CARRETERA

Al igual que el tipo de terreno, la geometría de la carretera, fundamentalmente la sección tipo, tiene una incidencia directa en la capacidad de la misma.

En el presente caso de estudio los valores para la carretera CV-715 son los siguientes:

- Anchura de carril = 3,5 m
- Anchura de arcenes = 1,5 m

4.2. DISTRIBUCIÓN Y TIPO DE VEHÍCULOS

Obtenidos de los datos de aforo del año 2.022 para la carretera CV-715, la IMD y el porcentaje de vehículos pesados en la carretera objeto de estudio son:

- IMD = 4.890 veh/d
- % veh. pesados = 5,2%.

5. ESTUDIO

Según el Manual de Capacidad del TRB, la capacidad de una carretera de dos carriles, en condiciones ideales, es de 2.800 vehículos ligeros/hora, suma de ambos sentidos. Las condiciones ideales son las siguientes:

- ➤ Anchura de carriles superiores a 3,60m.
- ➤ Obstáculos laterales a más de 1,80m del borde de calzada.
- ➤ Tráfico formado por coches.
- ➤ Reparto de sentidos 50/50%.
- ➤ Terreno llano.

Cuando no se cumplen estas condiciones el dato ideal debe ser corregido según una serie de factores representativos de las condiciones reales:

$$c \text{ (veh/h)} = 2800 \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{vp} \cdot f_r \cdot \left(\frac{i}{c}\right)$$

donde:

- ➤ f_a es el factor de corrección por anchura de carril.
- ➤ f_o es el factor de corrección por obstáculos laterales.
- ➤ f_{vp} es el factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados.
- ➤ f_r es el factor de corrección por reparto entre sentidos.
- ➤ i/c es la relación intensidad de servicio/capacidad para el nivel de servicio considerado en función del tipo de terreno (llano, ondulado, montañoso) y del porcentaje de prohibición de adelantamiento en el tramo de estudio.

donde:

- ➤ f_a es el factor de corrección por anchura de carril. Se obtiene de la siguiente tabla, que lo relaciona además con la anchura del arcén.

Anchura útil del arcén	Carriles de 3,6m		Carriles de 3,3m		Carriles de 3m		Carriles de 2,7m	
	Nivel de Servicio		Nivel de Servicio		Nivel de Servicio		Nivel de Servicio	
	A-D	E	A-D	E	A-D	E	A-D	E
1,8	1	1	0,93	0,94	0,84	0,87	0,7	0,76
1,2	0,92	0,97	0,85	0,92	0,77	0,85	0,65	0,74
0,6	0,81	0,93	0,75	0,88	0,68	0,81	0,57	0,7
0,0	0,7	0,88	0,65	0,82	0,58	0,75	0,49	0,66

- ➤ f_o es el factor de corrección por obstáculos laterales.

- f_{vp} es el factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados

$$f_{vp} = \frac{1}{[1 + P_C \cdot (E_C - 1) + (P_R \cdot (E_R - 1) + P_B \cdot (E_B - 1))]}$$

donde:

- P_C : proporción de camiones en la circulación, en tanto por uno.
- P_R : proporción de vehículos de recreo (VR) en la circulación, en tanto por uno.
- P_B : proporción de autobuses en la circulación, en tanto por uno.
- E_C : equivalente de camiones, obtenido de la tabla siguiente.
- E_R : equivalente de VR, obtenido de la siguiente tabla.
- E_B : equivalente de autobuses, obtenido de la siguiente tabla.

Tipo de Vehículo	Nivel de Servicio	Tipo de Terreno		
		Llano	Ondulado	Montañoso
Camiones	A	2	4	7
	ByC	2,2	5	10
	DyE	2	5	12
VR's	A	2,2	3,2	5
	ByC	2,5	3,9	5,2
	DyE	1,6	3,3	5,2
Autobuses	A	1,8	3	5,7
	ByC	2	3,4	6

- i/c es la relación intensidad de servicio/capacidad para el nivel de servicio considerado en función del tipo de terreno (llano, ondulado, montañoso) y del porcentaje de prohibición de adelantamiento en el tramo de estudio.

N.S	TERRENO LLANO						TERRENO ONDULADO						TERRENO MONTAÑOSO					
	PROHIB. ADELANTMTO(%)						PROHIB. ADELANTMTO(%)						PROHIB. ADELANTMTO(%)					
	0	20	40	60	80	100	0	20	40	60	80	100	0	20	40	60	80	100
A	0,15	0,12	0,09	0,07	0,05	0,04	0,15	0,1	0,07	0,05	0,04	0,03	0,14	0,09	0,07	0,04	0,02	0,01
B	0,27	0,24	0,21	0,19	0,17	0,16	0,26	0,23	0,19	0,17	0,15	0,13	0,25	0,2	0,16	0,13	0,12	0,1
C	0,43	0,39	0,36	0,34	0,33	0,32	0,42	0,39	0,35	0,32	0,3	0,28	0,39	0,33	0,28	0,23	0,2	0,16
D	0,64	0,62	0,6	0,59	0,58	0,57	0,62	0,57	0,52	0,48	0,46	0,43	0,58	0,5	0,45	0,4	0,37	0,33
E	1	1	1	1	1		0,97	0,95	0,92	0,91	0,9	0,9	0,91	0,87	0,84	0,82	0,8	0,78
F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

- f_r es el factor de corrección por reparto entre sentidos. Se obtiene de la siguiente tabla

Reparto por Sentidos	100/0	90/10	80/20	70/30	60/40	50/50
Factor de ajuste	0,71	0,75	0,83	0,89	0,94	1

En los siguientes apartados se particularizan los factores mencionados para punto de estudio en concreto.

5.1. ENTRONQUE P.K. 5+725 CV-715

5.1.1. Capacidad de la carretera CV-715

- f_a es el factor de corrección por anchura de carril. Se obtiene de la siguiente tabla, que lo relaciona además con la anchura del arcén.

Anchura útil del arcén	Carriles de 3,6m		Carriles de 3,3m		Carriles de 3m		Carriles de 2,7m	
	Nivel de Servicio		Nivel de Servicio		Nivel de Servicio		Nivel de Servicio	
	A-D	E	A-D	E	A-D	E	A-D	E
1,8	1	1	0,93	0,94	0,84	0,87	0,7	0,76
1,2	0,92	0,97	0,85	0,92	0,77	0,85	0,65	0,74
0,6	0,81	0,93	0,75	0,88	0,68	0,81	0,57	0,7
0,0	0,7	0,88	0,65	0,82	0,58	0,75	0,49	0,66

Para el presente caso de estudio, tomando la columna de carriles 3,5m y para un arcén de 1,50m, se obtiene para los distintos niveles de servicio:

- **NS A-D = 0,937.**
- **NS E = 0,967.**
- f_o es el factor de corrección por obstáculos laterales: al tratarse de una carretera convencional, este factor se aplica cuando la suma de distancias a obstáculos laterales tanto a la derecha como a la izquierda, resulta inferior a los 3,60m. En el presente caso de estudio la suma de distancias resulta superior a dicha magnitud, tomando el factor igual a uno (1).
- f_{vp} es el factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados

$$f_{vp} = \frac{1}{[1 + P_C \cdot (E_C - 1) + (P_R \cdot (E_R - 1) + P_B \cdot (E_B - 1))]}$$

donde:

- P_C : proporción de camiones en la circulación, en tanto por uno.
- P_R : proporción de vehículos de recreo (VR) en la circulación, en tanto por uno.
- P_B : proporción de autobuses en la circulación, en tanto por uno.
- E_C : equivalente de camiones, obtenido de la tabla siguiente.
- E_R : equivalente de VR, obtenido de la siguiente tabla.

- E_B : equivalente de autobuses, obtenido de la siguiente tabla.

Tipo de Vehículo	Nivel de Servicio	Tipo de Terreno		
		Llano	Ondulado	Montañoso
Camiones	A	2	4	7
	ByC	2,2	5	10
	DyE	2	5	12
VR's	A	2,2	3,2	5
	ByC	2,5	3,9	5,2
	DyE	1,6	3,3	5,2
Autobuses	A	1,8	3	5,7
	ByC	2	3,4	6
	DyE	1,6	2,9	6,5

En el caso que nos ocupa, para el valor del 23% de vehículos pesados del aforo de 2.018, el factor de vehículos pesados para un terreno ondulado será:

$$f_{vp} = \frac{1}{[1 + 0,25 \cdot (E_c - 1)]}$$

- **NS A = 0,5714.**
- **NS B-C = 0,5.**
- **NS D-E = 0,5**

- $\triangleright$ i/c es la relación intensidad de servicio/capacidad para el nivel de servicio considerado en función del tipo de terreno (llano, ondulado, montañoso) y del porcentaje de prohibición de adelantamiento en el tramo de estudio.

En el tramo de estudio alrededor del punto de acceso (1km hacia cada sentido, 2km en total), se tienen los siguientes tramos de adelantamiento prohibido:

- Sentido Norte: 56,30% (1.126 m).
- Sentido Sur: 55,60% (1.112 m).

Habiendo 976 m de prohibición para ambos sentidos simultáneamente. Por tanto, el total de prohibición de adelantamiento en el tramo de 2km estudiado, asciende a un 63,10% (descontado de la suma de ambos sentidos el tramo común). De este modo, la relación i/c para los diferentes niveles de servicio será:

i/c	60,00	80,00	63,10
A	0,05	0,04	
B	0,17	0,15	
C	0,32	0,30	
D	0,48	0,46	
E	0,91	0,90	0,908

N.S	TERRENO LLANO						TERRENO ONDULADO						TERRENO MONTAÑOSO					
	PROHIB. ADELANTMTO(%)						PROHIB. ADELANTMTO(%)						PROHIB. ADELANTMTO(%)					
	0	20	40	60	80	100	0	20	40	60	80	100	0	20	40	60	80	100
A	0,15	0,12	0,09	0,07	0,05	0,04	0,15	0,1	0,07	0,05	0,04	0,03	0,14	0,09	0,07	0,04	0,02	0,01
B	0,27	0,24	0,21	0,19	0,17	0,16	0,26	0,23	0,19	0,17	0,15	0,13	0,25	0,2	0,16	0,13	0,12	0,1
C	0,43	0,39	0,36	0,34	0,33	0,32	0,42	0,39	0,35	0,32	0,3	0,28	0,39	0,33	0,28	0,23	0,2	0,16
D	0,64	0,62	0,6	0,59	0,58	0,57	0,62	0,57	0,52	0,48	0,46	0,43	0,58	0,5	0,45	0,4	0,37	0,33
E	1	1	1	1	1	1	0,97	0,95	0,92	0,91	0,9	0,9	0,91	0,87	0,84	0,82	0,8	0,78
F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

- f_r es el factor de corrección por reparto entre sentidos. Se obtiene de la siguiente tabla

Reparto por Sentidos	100/0	90/10	80/20	70/30	60/40	50/50
Factor de ajuste	0,71	0,75	0,83	0,89	0,94	1

Considerando un reparto del 50/50 a falta de datos con mayor precisión, el factor de ajuste es el siguiente: $f_r = 1,0$.

Sustituyendo estos valores en la fórmula de capacidad real, se tiene para cada nivel de servicio considerado la capacidad máxima en vehículos/hora:

$$c \text{ (veh/h)} = 2800 \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{vp} \cdot f_r \cdot \left(\frac{i}{c}\right)$$

CV-715	E
f_a	0,967
f_o	1,00
f_{vp}	0,50
f_r	1,00
i/c	0,908

Capacidad: E = 1229 veh/h

6. CALCULO IMD

En relación al incremento del tráfico en la carretera CV-715 a causa de la implantación de la actividad de fabricación de aglomerado asfáltico, seguidamente se presenta un análisis de los posibles niveles máximos de tráfico generados como consecuencia directa de la actividad industrial proyectada.

La planta de fabricación de aglomerado asfáltico tiene una capacidad de producción máxima, trabajando a pleno rendimiento de 200 tn/h. Cada bañera empleada para el transporte del material tiene capacidad total de 27 tn para cada viaje realizado.

- Horario habitual 7:30 a 16:30
- Planta: 200 tn/h a pleno rendimiento
- Capacidad bañera 27 tn
- máx carga hora 5 bañeras
- Viajes fabricados 40 viajes/día. Total 1080 t/día

A continuación, se presenta la siguiente tabla en la que se desarrolla la simulación del número máximo de bañeras que circularán por la carretera durante los picos de producción.

HORARIO	SALIDAS	ENTRADAS	IMD
06:30 a 7:30	5		5
7:30 a 8:30	5		5
8:30 a 9:30	5	5	10
almuerzo			
10:00 a 11:00	5	5	10
11:00 a 12:00	5	5	10
12:00 a 13:00	5	5	10
comida			
15:00 a 18:00	5	5	10
16:00 a 17:00	5	5	10
viajes fabricados	40	IMD	70

La actividad proyectada supondrá un incremento del tráfico diario en la carretera CV-715, de manera que aumentará de forma máxima el IMD de la vía con un aporte de 70 veh/día, siendo todos ellos vehículos pesados.

Teniendo en cuenta que durante el año 2022 para la carretera CV-715 se ha obtenido un IMD de 4890 veh/día con un porcentaje de vehículos pesados del 5,2%, la actividad industrial promovida por PAVASAL modificara el tránsito de la vía de la siguiente forma:

IMD: 4960 veh/día

vehículos pesados: 6,55 %

7. CONCLUSIONES

En el presente estudio se ha considerado el punto de acceso a la Planta de Aglomerado Asfáltico que se pretende implantar en la parcela 42 del polígono 1 del T.M. de Pego (Alicante).

En este caso el tráfico que genera la planta constituye el 1,5% del estimado en la carretera CV-715, por lo que no resultará representativo en el uso de dichas carreteras. Esta afirmación debe tomarse a efectos exclusivos de volúmenes de tráfico, dado que otros estudios adicionales para la autorización de los proyectos de construcción de los entronques deben descartar inconvenientes de visibilidad y seguridad vial que comprometan la viabilidad de los entronques.

En este caso, la capacidad de la carretera resulta superior, tanto a la IMD de la situación actual (4.890 veh/d, año 2.022 para la CV-715) como a una futura IMD estimada, en la que con la tasa de crecimiento de todavía se tienen hasta llegar a un nivel de servicio máximo previo al colapso circulatorio.

IMD con planta (veh/h)	IMD actual (veh/h)	Cap. Max (veh/h)	Margen hasta capacidad máxima
206	203	1229	1023

IMD con planta (veh/día)	IMD sin planta (veh/día)
4960	4890

Como puede observarse, según los cálculos efectuados, el IMD generado por la actividad no supera el límite de vehículos/día que pueden circular por la vía según la Norma 3.1-IC Trazado. Instrucción de Carreteras, la cual establece que el máximo IMD permitido para la realización de giros a la izquierda es de 5.000 veh/día.

ESTUDIO DE VISIBILIDAD

PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.

**ESTUDIO DE VISIBILIDADES DEL ACCESO A LA
PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO
(ALICANTE) DESDE LA CARRETERA
AUTONÓMICA CV-715**

PEGO 03780 (ALICANTE)

MARZO DE 2024

PROMOTOR: PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.

C/ Tres Forques, 149- PI Vara de Quart
46.014 Valencia

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	3
2. OBJETO	3
3. ESTUDIO DE VISIBILIDAD EN EL ACCESO DESDE LA CV-715.....	3
3.1. CARACTERÍSTICAS DE LAS INTERSECCIONES	4
3.2. ESTUDIO DE VISIBILIDADES	5
3.2.1. Visibilidad de parada	5
3.2.2. Distancia de parada.....	6
3.2.3. Visibilidad de cruce.....	7
3.2.4. Distancia de cruce	8
3.3. ANÁLISIS DE MANIOBRAS.....	9
3.3.1. Incorporación a la vía principal desde la vía secundaria con giro a la derecha	9
3.3.2. Incorporación a la vía secundaria desde la vía principal con giro a la derecha	9
3.3.3. Incorporación a la vía principal desde la vía secundaria con giro a la izquierda	10
3.3.4. Incorporación a la vía secundaria desde la vía principal con giro a la izquierda	11
4. CONCLUSIONES	11
PLANOS	12

1. ANTECEDENTES

La mercantil PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A, es una empresa dedicada, desde hace más de 75 años a la Obra pública, tanto construcción de carreteras, autovías y vías urbanas, como obra hidráulica, depuración, jardinería y urbanizaciones...

En el presente documento se define el acceso a la Planta de Aglomerado Asfáltico que se pretende implantar en la parcela 42 del polígono 1 del T.M. de Pego (Alicante).

Los terrenos donde se pretende ubicar la planta de aglomerado asfáltico están colindantes a la explotación minera "PEÑALBA", propiedad de la mercantil ARENAS FORNA, S.L., de la cual emplea el árido extraído de la cantera como materia prima para la fabricación de dicho aglomerado asfáltico, motivo por el cual, ha de ubicarse cerca de origen natural.

Las materias primas que utiliza la instalación para llevar a cabo su función son áridos, filler de recuperación y asfalto, dichos componentes son mezclados a la temperatura conveniente obteniéndose un aglomerado que se aplica para la construcción de pavimentos bituminosos.

2. OBJETO

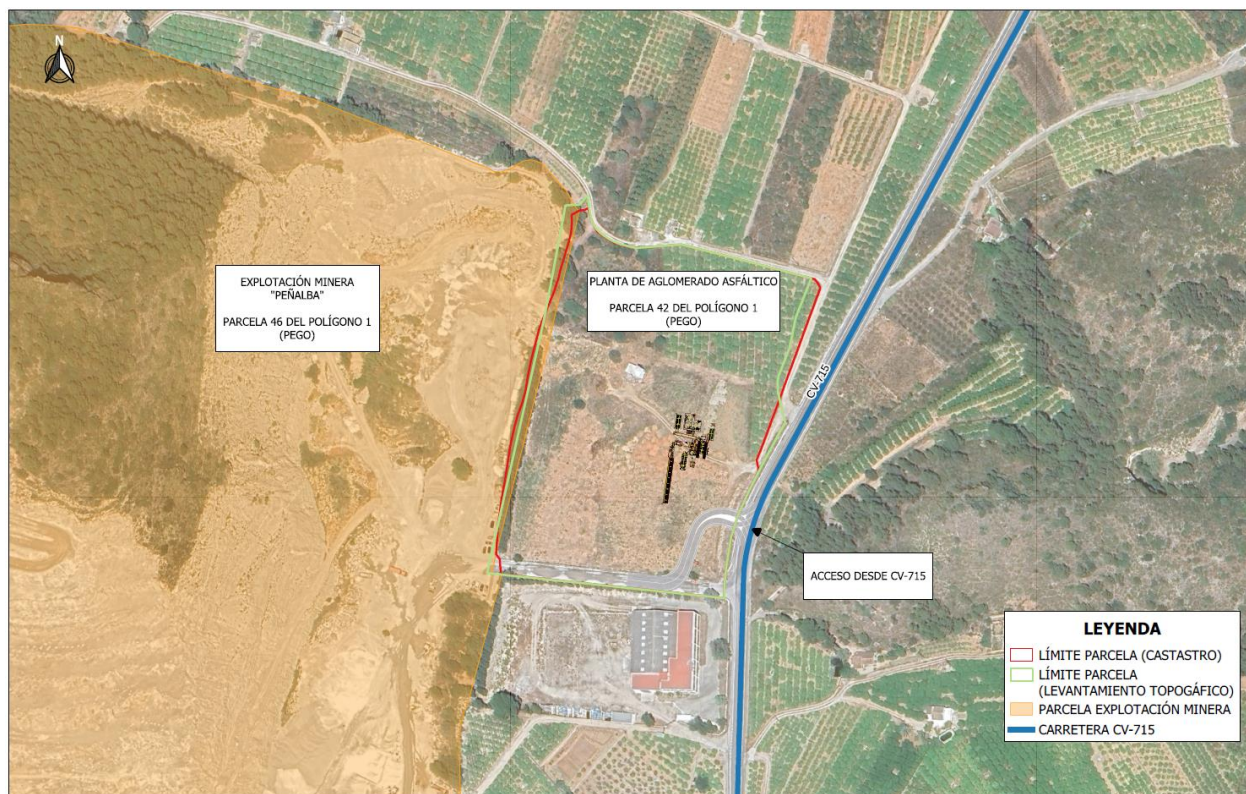
El presente estudio, tiene por objeto estudiar la visibilidad del cruce en la maniobra de giro a la izquierda en la entrada de vehículos a la parcela 42 del polígono 1 del T.M. de Pego (Alicante) y, en consecuencia, analizar la salida de vehículos desde la vía secundaria a la vía principal teniendo en cuenta la incorporación en ambos sentidos del tráfico.

Se incluye el análisis e interpretación de los resultados obtenidos de los cálculos efectuados a partir del trazado en planta y el perfil longitudinal del ramal de acceso al ámbito.

3. ESTUDIO DE VISIBILIDAD EN EL ACCESO DESDE LA CV-715

El presente apartado tiene por objeto estudiar la visibilidad en la propuesta de acceso realizada en el PK 5+725 de la carretera CV-715, que permiten el acceso a la futura Planta de Aglomerado Asfáltico proyectada en la parcela 42 del polígono 1 del T.M. de Pego (Alicante).

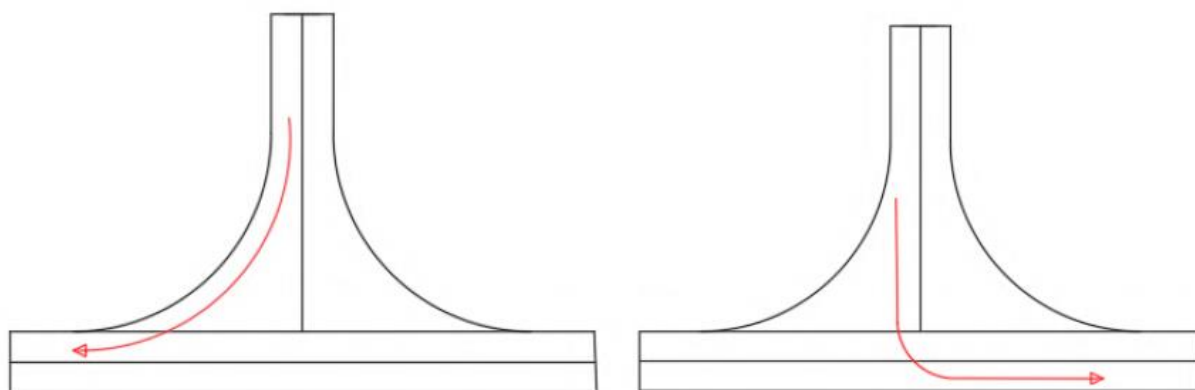
Seguidamente se presenta dicha propuesta de acceso a la parcela 42 del polígono 1 del T.M. de Pego (Alicante).



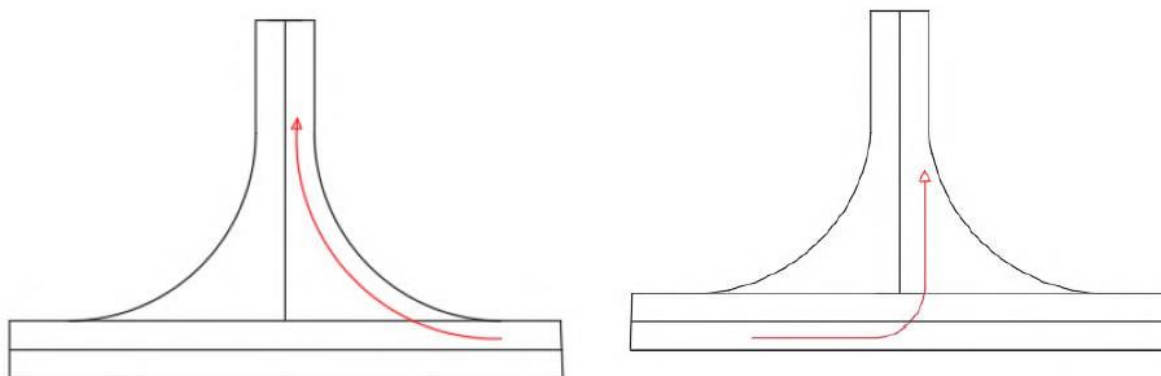
3.1. CARACTERÍSTICAS DE LAS INTERSECCIONES

Las características del cruce objeto de análisis son las propias de una intersección en T de acceso directo, en la que se permiten las siguientes maniobras:

- Incorporación a la vía principal, en cualquiera de los dos sentidos, desde la vía secundaria.



- Incorporación a la vía secundaria desde la vía principal con giro a la derecha y a la izquierda



La velocidad de proyecto de la carretera principal son 60 km/h. Se considera que los vehículos que accederán a la vía secundaria serán de dimensiones asimilables a vehículos pesados, tanto en fase de construcción como en fase de explotación.

3.2. ESTUDIO DE VISIBILIDADES

Tal y como se ha mencionado, el estudio pretende estudiar la visibilidad del cruce en la maniobra de giro a la izquierda en la entrada de vehículos a la parcela 42 del polígono 1 del T.M. de Pego (Alicante) y, en consecuencia, analizar la salida de vehículos desde la vía secundaria a la vía principal teniendo en cuenta la incorporación en ambos sentidos del tráfico, con el objetivo de analizar la existencia o no de visibilidad con el fin de valorar la seguridad de dichos movimientos.

Para que las distintas maniobras puedan efectuarse de forma segura, se precisa una visibilidad mínima, que depende de la velocidad de los vehículos y del tipo de maniobra.

El punto de vista del conductor se fija, a efectos del cálculo, a una altura de un metro y diez centímetros (1,10 m) sobre la calzada y a una distancia de un metro y cincuenta centímetros (1,50 m) del borde izquierdo de cada carril, por el interior del mismo y en el sentido de la marcha.

3.2.1. Visibilidad de parada

Se define la visibilidad de parada dentro de un carril como la distancia que existe entre un vehículo y un obstáculo situado en su trayectoria, en el momento en que el conductor puede divisarlo sin que luego desaparezca de su campo visual. La distancia se medirá a lo largo del carril.

Para el cálculo de la visibilidad de parada, se fija la altura del obstáculo sobre la rasante de la calzada en cincuenta centímetros (50 cm).

Se considera que un obstáculo es divisible siempre que pueda trazarse una visual entre el punto de vista del conductor y todos los puntos superiores del obstáculo.

La visibilidad de parada deberá ser superior a la distancia de parada calculada con la velocidad de proyecto (V_p) del correspondiente tramo, en cuyo caso se dice que existe visibilidad de parada. La visibilidad de parada mínima en cada situación se ve representada en los planos del presente proyecto.

3.2.2. Distancia de parada

Se define como distancia de parada (D_p) la distancia total recorrida por un vehículo obligado a detenerse ante un obstáculo inesperado en su trayectoria, medida desde su posición en el momento de aparecer el objeto que motiva la detención. Incluye la distancia recorrida durante los tiempos de percepción, reacción y frenado. La distancia de parada se obtiene mediante la siguiente expresión:

$$D_p = \frac{V \cdot t_p}{3,6} + \frac{V^2}{254 \cdot (f_i + i)}$$

Siendo:

- D_p = Distancia de parada (m).
- V = Velocidad al inicio de la maniobra de frenado (km/h). Se toman 60 km/h.
- f_i = Coeficiente de rozamiento longitudinal movilizado rueda-pavimento. Se toma un valor de 0,39 (Valor de la tabla 3.1 de la norma).
- i = Inclinación de la rasante (en tanto por uno). Pendiente 2%, se toma un valor de 0,02 para el margen izquierdo y - 0,02 para el margen derecho.
- t_p = Tiempo de percepción y reacción (s). Se toma un valor de 2 segundos (establecido por la norma)

A efectos de diseño se considerará como distancia de parada, la obtenida a partir del valor de la velocidad de proyecto (V_p) del tramo considerado.

Finalmente, se obtiene el siguiente resultado:

- Margen derecho: $D_p = 67,9$ m.
- Margen izquierdo: $D_p = 71,6$ m.

3.2.3. Visibilidad de cruce

Se considerará como visibilidad de cruce, la distancia que precisa ver el conductor de un vehículo para poder cruzar otra vía que intersecta su trayectoria, medida a lo largo de la carretera atravesada. Estará determinada por las dos condiciones siguientes:

- El conductor de un vehículo que circula por una vía puede ver si otro vehículo se dispone a cruzar dicha vía.
- El conductor de un vehículo que va a cruzar la vía ve al vehículo que se aproxima.

Se considerará a todos los efectos que el vehículo que realiza el movimiento de cruce desde la conexión o el acceso, parte del reposo y está situado a una distancia, medida perpendicularmente al borde del carril más próximo de la vía preferente, de tres metros y medio (3,50 m). Si el movimiento de cruce se realiza mediante una maniobra de giro a la izquierda atravesando el sentido opuesto y no existe carril central de espera, se supondrá que el vehículo que lo realiza se sitúa a una distancia, medida perpendicularmente al borde del carril más próximo de la vía a la que se dirige mediante dicho cruce, de cinco metros (5,00 m).

Se tomará como altura del punto de vista del conductor un metro y diez centímetros (1,10 m). Los vehículos que se aproximan a la intersección, cuando un vehículo pretende realizar la maniobra de cruce, se considerarán simplificadaamente como turismos, teniendo en cuenta que el vehículo que realiza la maniobra constituye un obstáculo identificable a una altura de cincuenta centímetros (50 cm).

La visibilidad de cruce debe ser mayor que la distancia de cruce mínima correspondiente. En este caso la visibilidad de cruce mínima, determinada por la visual más restrictiva, aparece representada en los planos.

3.2.4. Distancia de cruce

Se define como **distancia de cruce (D_c)**, la distancia que puede recorrer un vehículo sobre una vía, durante el tiempo que otro vehículo emplea en realizar el movimiento de cruce atravesando dicha vía. La distancia de cruce (D_c) mínima conforme a la Instrucción de carreteras se calcula mediante la fórmula:

$$D_c = \frac{V \cdot t_c}{3,6}$$

Siendo:

D_c = distancia de cruce (m).

V = velocidad (60 km/h) del carril de entrada al ámbito.

t_c = tiempo en segundos que se tarda en realizar la maniobra completa de cruce.

El valor de t_c se obtiene de la fórmula:

$$t_c = t_p + \sqrt{\frac{2 \cdot (8 + l + w)}{9,8 \cdot j}}$$

Siendo:

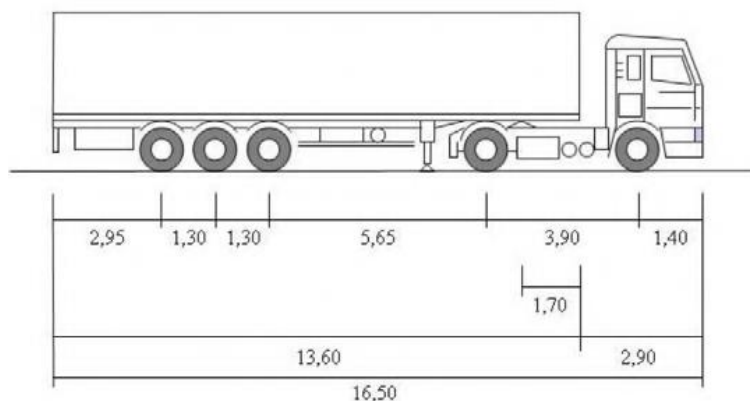
t_p = tiempo de percepción y reacción. Se toman 2 segundos.

l = longitud en metros del vehículo. Se considera 16,5 m para vehículos articulados.

w = anchura del carril atravesado. Se toma 3,5 m.

j = aceleración del vehículo. Se toma 0,055 para vehículos articulados.

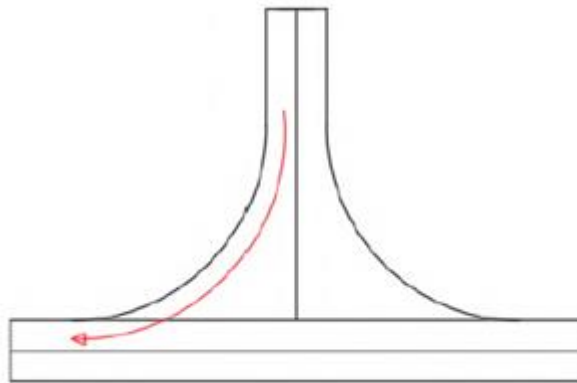
FIGURA A3.5.
CAMIÓN ARTICULADO PATRÓN
(dimensiones en metros)



Finalmente, se obtiene el siguiente resultado: **Dc= 203,2 m** para 60 km/h en el giro a la izquierda desde la vía principal. Del mismo modo, el resultado para el giro a la izquierda desde la vía secundaria hacia la vía principal para 60 km/h es el siguiente: **Dc= 203,2 m**.

3.3. ANÁLISIS DE MANIOBRAS

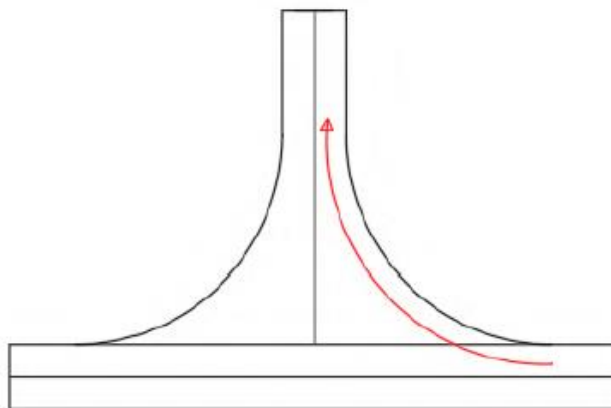
3.3.1. Incorporación a la vía principal desde la vía secundaria con giro a la derecha



El vehículo que se incorpora a la vía principal es un obstáculo para el que circula por la misma en dicho sentido.

La visibilidad de parada es > 400 m, para el margen derecho de la calzada, por tanto, es mayor a la distancia de parada (D_P) que es de 67,9 m. Se cumplen las condiciones de visibilidad en esta maniobra.

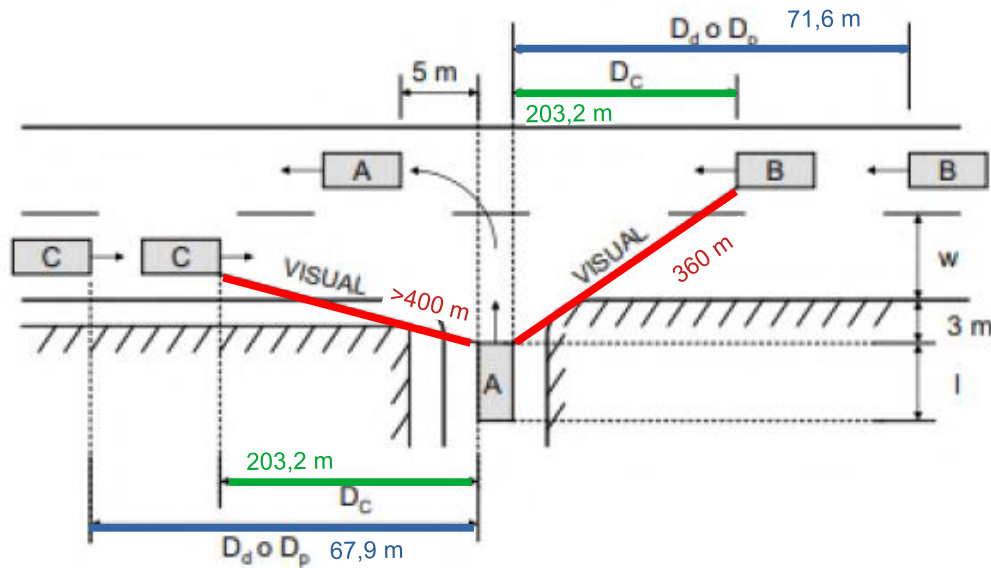
3.3.2. Incorporación a la vía secundaria desde la vía principal con giro a la derecha



El vehículo que circula por la vía principal y se incorpora a la vía secundaria reduce su velocidad y puede considerarse como un obstáculo para el vehículo que circula por el mismo carril.

La visibilidad de parada es > 400 m, para el margen derecho de la calzada, por tanto, es superior a la distancia de parada (D_p) que es de 67,9 m. Se cumplen las condiciones de visibilidad en esta maniobra.

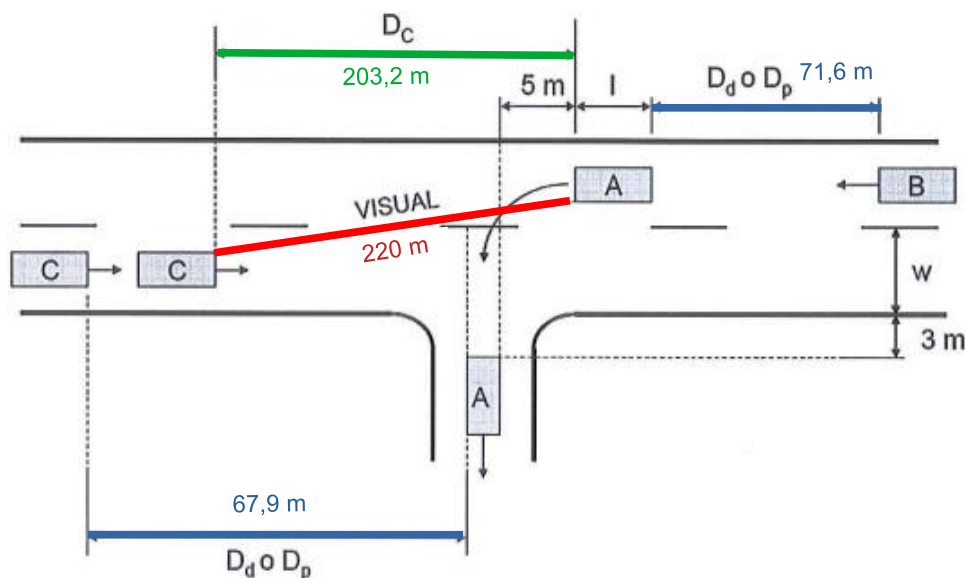
3.3.3. Incorporación a la vía principal desde la vía secundaria con giro a la izquierda



El vehículo que realiza la maniobra debe tener una visibilidad superior a la distancia de cruce. El vehículo que realiza la maniobra puede considerarse como un obstáculo para los que circulan por la misma, por lo que la visibilidad de los mismos debe ser superior a la distancia de parada.

Como puede verse en las figuras la visibilidad de parada es de 400 m, superior a la distancia de parada que es de 67,9 m. En cuanto a la visibilidad de cruce es de 360 m, superior a la distancia de cruce (D_c), que es de 209,9 m. Se cumplen las condiciones de visibilidad en esta maniobra.

3.3.4. Incorporación a la vía secundaria desde la vía principal con giro a la izquierda



El vehículo que va a realizar la maniobra debe tener una visibilidad superior a la distancia de cruce. El vehículo que realiza la maniobra puede considerarse como un obstáculo para los que circulan por la vía principal. Por tanto, la visibilidad de los mismos deberá ser superior a la distancia de parada.

Como puede observarse en la figura, la visibilidad de parada de los vehículos que circulan por la vía principal es > 300 m, superior a la distancia de parada (D_p) que es de 71,6 m. En cuanto a la visibilidad de cruce es de 220 m, superior a la distancia de cruce (D_c) que es de 209,9. Se cumplen las condiciones de visibilidad en esta maniobra.

4. CONCLUSIONES

Debido a las limitaciones en cuanto al ancho de la vía CV-715, se ha optado por el desarrollo de la presente propuesta de acceso a la parcela en la que no se ejecuta un nuevo carril central para posibilitar el giro a izquierdas desde la vía principal a la vía secundaria.

En cuanto al cumplimiento de la visibilidad requerida para posibilitar las diferentes maniobras de giro, desde la vía principal a la vía secundaria y viceversa, se ha comprobado que se cumple la visibilidad en cada una de las posibles maniobras de giro.

PLANOS

PROPUESTA DE ACCESO

1. PROPUESTA DE ACCESO

1.1. SITUACIÓN DEL ACCESO

VISIBILIDAD

2. INCORPORACIÓN A LA VÍA PRINCIPAL DESDE LA VÍA SECUNDARIA CON GIRO A LA DERECHA
3. INCORPORACIÓN A LA VÍA SECUNDARIA DESDE LA VÍA PRINCIPAL CON GIRO A LA DERECHA
4. INCORPORACIÓN A LA VÍA PRINCIPAL DESDE LA VÍA SECUNDARIA CON GIRO A LA IZQUIERDA
5. INCORPORACIÓN A LA VÍA SECUNDARIA DESDE LA VÍA PRINCIPAL CON GIRO A LA IZQUIERDA



LEYENDA

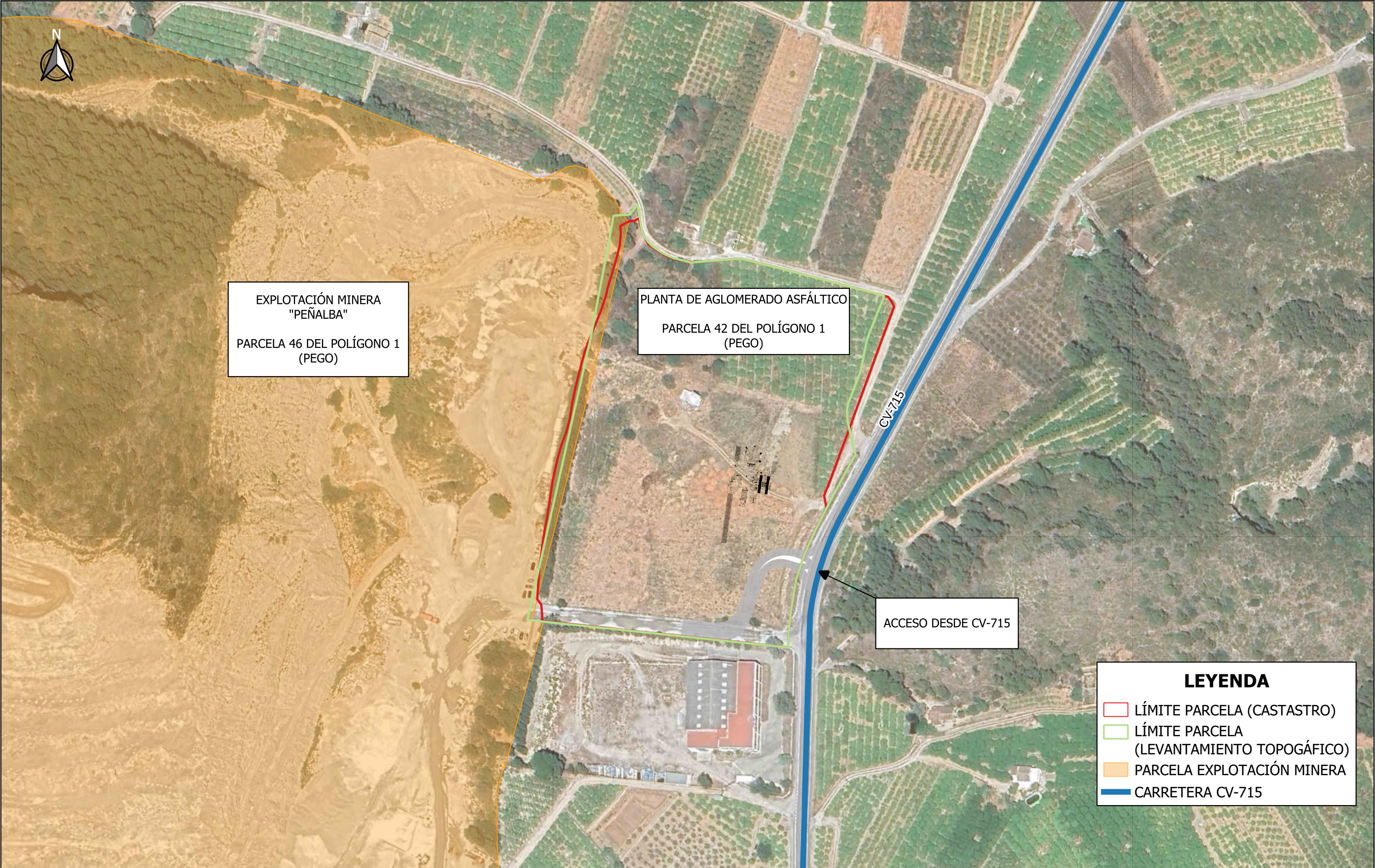
LÍMITE PARCELA (CASTASTRO)

LÍMITE PARCELA
(LEVANTAMIENTO TOPOGÁFICO)

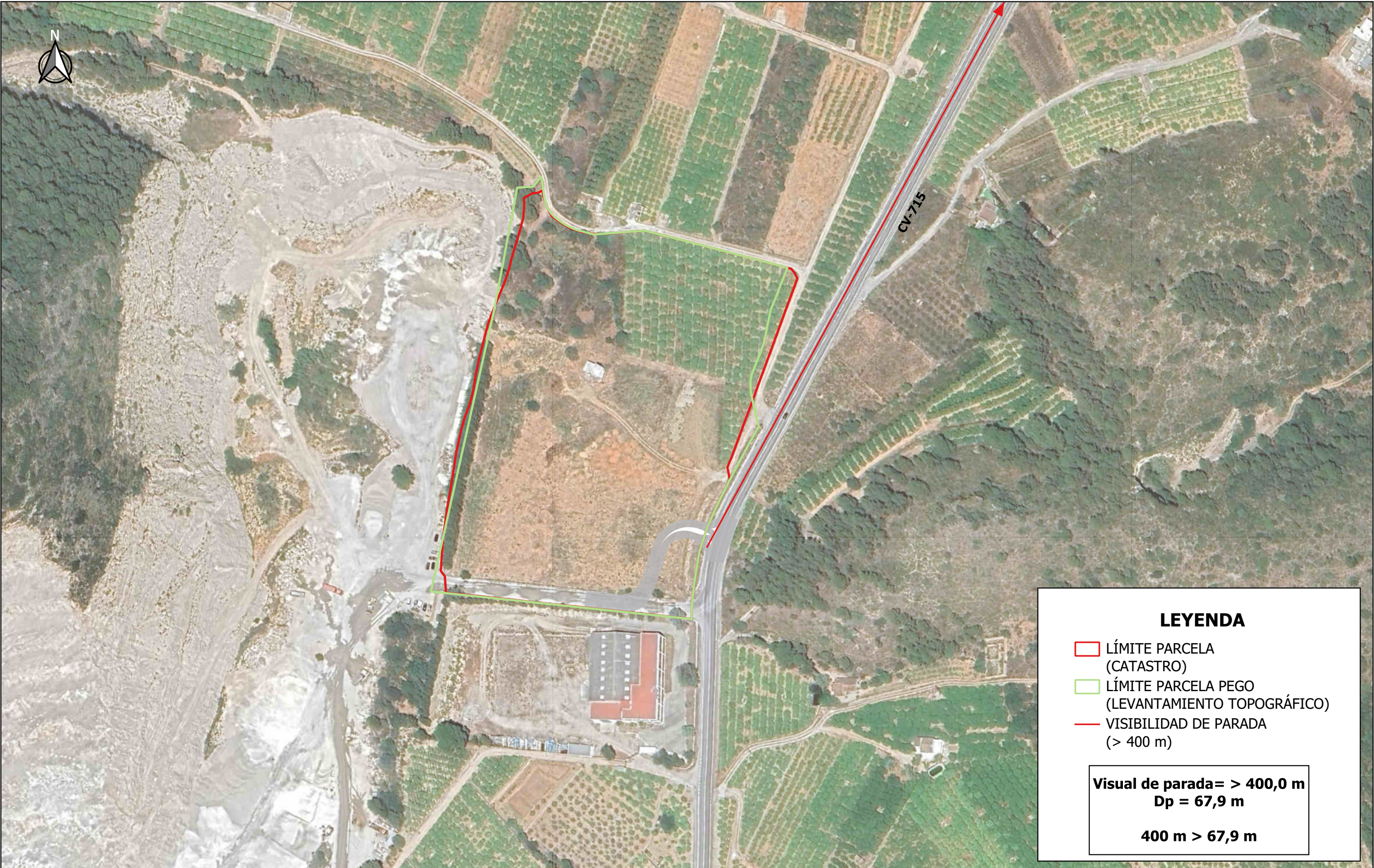
PARCELA EXPLOTACIÓN MINERA

CARRETERA CV-715

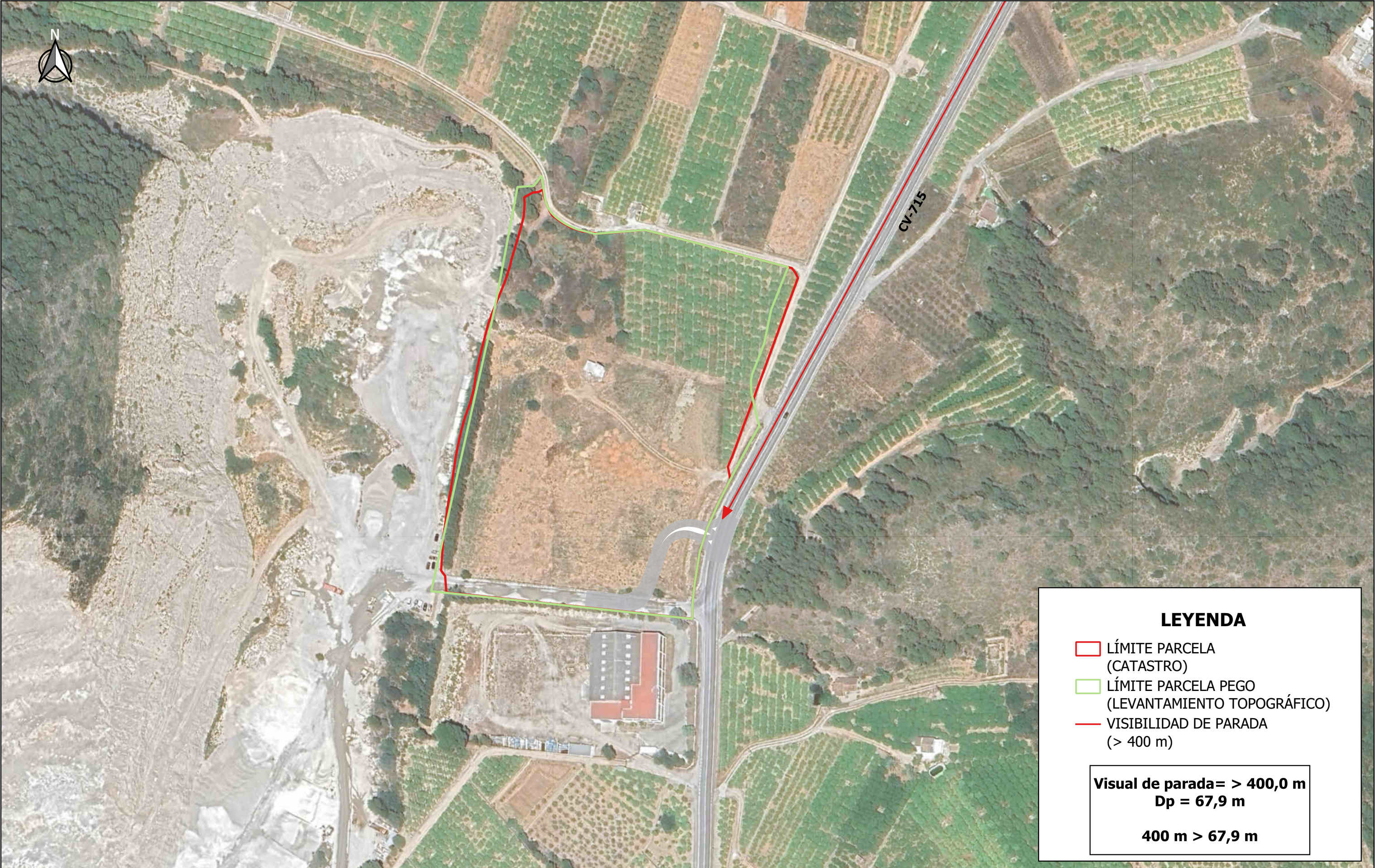
	Título del proyecto: ESTUDIO DE VISIBILIDADES DEL ACCESO A LA PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO (ALICANTE) DESDE LA CARRETERA AUTONÓMICA CV-715.	Promotor: PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.	Título del plano: PROPUESTA DE ACCESO		INGENIERO TÉCNICO INDUSTRIAL MIGUEL ÁNGEL MARTÍNEZ COLOMER Colegiado Nº 9283
		Escala: 1:500	Fecha: Marzo de 2023	Plano Nº: 1	



	Título del proyecto: ESTUDIO DE VISIBILIDADES DEL ACCESO A LA PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO (ALICANTE) DESDE LA CARRETERA AUTONÓMICA CV-715.	Promotor: PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.	Título del plano: SITUACIÓN DEL ACCESO		INGENIERO TÉCNICO INDUSTRIAL MIGUEL ÁNGEL MARTÍNEZ COLOMER Colegiado Nº 9283
		Escala: 1:2000	Fecha: Marzo de 2023	Plano Nº: 1.1	



	Título del proyecto: ESTUDIO DE VISIBILIDADES DEL ACCESO A LA PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO (ALICANTE) DESDE LA CARRETERA AUTONÓMICA CV-715.	Promotor: PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.	Título del plano: INCORPORACIÓN A LA VÍA PRINCIPAL DESDE LA VÍA SECUNDARIA CON GIRO A LA DERECHA		INGENIERO TÉCNICO INDUSTRIAL MIGUEL ÁNGEL MARTÍNEZ COLOMER Colegiado Nº 9283
		Escala: 1:2000	Fecha: Marzo de 2024	Plano Nº: 2	



LEYENDA

LÍMITE PARCELA
(CATASTRO)

LÍMITE PARCELA PEGO
(LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO)

VISIBILIDAD DE PARADA
(> 400 m)

Visual de parada= > 400,0 m
Dp = 67,9 m

400 m > 67,9 m

	Título del proyecto: ESTUDIO DE VISIBILIDADES DEL ACCESO A LA PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO (ALICANTE) DESDE LA CARRETERA AUTONÓMICA CV-715.	Promotor: PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.	Título del plano: INCORPORACIÓN A LA VÍA SECUNDARIA DESDE LA VÍA PRINCIPAL CON GIRO A LA DERECHA		INGENIERO TÉCNICO INDUSTRIAL MIGUEL ÁNGEL MARTÍNEZ COLOMER Colegiado Nº 9283
		Escala: 1:2000	Fecha: Marzo de 2024	Plano Nº: 3	



	Título del proyecto: ESTUDIO DE VISIBILIDADES DEL ACCESO A LA PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO (ALICANTE) DESDE LA CARRETERA AUTONÓMICA CV-715.	Promotor: PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.	Título del plano: INCORPORACIÓN A LA VÍA PRINCIPAL DESDE LA VÍA SECUNDARIA CON GIRO A LA IZQUIERDA		INGENIERO TÉCNICO INDUSTRIAL MIGUEL ÁNGEL MARTÍNEZ COLOMER Colegiado Nº 9283
		Escala: 1:2000	Fecha: Marzo de 2024	Plano Nº: 4	



LEYENDA

- LÍMITE PARCELA (CATASTRO)
- LÍMITE PARCELA PEGO (LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO)
- VISIBILIDAD DE CRUCE (220 m)
- VISIBILIDAD DE PARADA (> 300 m)

Visual de cruce = 220 m
 $D_c = 203,2 \text{ m}$
 $220 \text{ m} > 203,2 \text{ m}$

Visual de parada = > 300 m
 $D_p = 71,6 \text{ m}$
 $300 \text{ m} > 71,6 \text{ m}$



Título del proyecto:
ESTUDIO DE VISIBILIDADES DEL ACCESO A LA PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO (ALICANTE) DESDE LA CARRETERA AUTONÓMICA CV-715.

Promotor:
PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.

Escala:
1:2000

Título del plano:
INCORPORACIÓN A LA VÍA PRINCIPAL DESDE LA VÍA SECUNDARIA CON GIRO A LA IZQUIERDA

Fecha:
Marzo de 2024

Plano N°:
5

INGENIERO TÉCNICO INDUSTRIAL

MIGUEL ÁNGEL MARTÍNEZ COLOMER
Colegiado N° 9283

ANEXO 6

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU DE PEGO

“CANTERA PEÑALBA”

VERSIÓN INICIAL (Conforme al artículo 54.1 TRLOTUP).

N/Ref.: 17.129 EC_bis

ASUNTO: Modificación puntual del PGOU de Pego. (Cantera Peñalva)

Se incorporan las consideraciones del Informe de la Sección Forestal por afección a la vía pecuaria “Senda del Camino Viejo de Oliva” emitido por el Ingeniero Técnico Forestal del **Servicio Territorial de Medio Ambiente**, Dirección Territorial de Alicante.

CONSIDERACIONES PREVIAS:

La presente Modificación Puntual del Plan General de Pego, se redacta con el objeto de **redelimitar el perímetro del suelo de la “EXTRACCIÓN DE ÁRIDOS”**, mediante el instrumento de planeamiento adecuado para obtener la autorización de la ampliación de la explotación de recursos de la Sección A Cantera “Peñalba” que se tramita con relación al Proyecto de Explotación, Estudio de Impacto ambiental y Plan de Restauración Integral.

Mediante el visor cartográfico de la Generalitat (ICV) se ubica la parcela en cuestión y se comprueba que la explotación minera donde se ubica la cantera no afecta a ninguna vía pecuaria de manera directa. La vía de evacuación entronca con la carretera CV-715.

Es de aplicación lo definido en el PGOU en lo relativo a lo dispuesto en el art.194 Condiciones del Uso Extractivo: “las actividades extractivas de cualquier tipo están sujetas a previa licencia municipal sin perjuicio de lo necesidad de recabar autorización de otros organismos”.

El Plan de Explotación deberá prevenir la afección al Dominio Público Pecuario y garantizar los usos propios de la vía pecuaria, si se va a realizar un tránsito motorizado para acceder a la explotación.



Se aporta el ESTUDIO DE TRÁFICO DEL ACCESO A LA PARCELA 42 DEL POLÍGONO 1 DEL T.M. DE PEGO DESDE LA CARRETERA AUTONÓMICA CV-715.

CONCLUSIONES DEL INFORME, exclusivamente en materia de vías pecuarias:

Se informa que el uso para transporte de camiones y vehículos habituales en la explotación de áridos es incompatible con los usos propios y en especial con los complementarios (bici, paseo...) definidos en la Ley 3/2014, d'11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana.

Deberán incorporarse medidas preventivas, correctoras o compensatorias a las propuestas y valoradas en el Documento legal adecuado incluyendo allí las propuestas en su escrito de respuesta u otras como las siguientes:

- *Reducción de la velocidad máxima de circulación a 30 Km/h. (La velocidad máxima de la vía son 30 km/h) Deberán respetar los derechos de paso de los senderistas o paseantes a pie o a caballo, que tendrán prioridad frente a los vehículos sin motor.*
- *Prohibición del tránsito de cualquier vehículo cuyo nivel de emisión sonora, fijado en la ficha de homologación del vehículo para el ensayo estático o ensayo a vehículo parado determinado por el procedimiento establecido en el anexo I del citado Decreto 19/2004, de 13 de febrero, del Consell, supere los 81 dB.*
- *Señalización de todo el tramo que se pretende ocupar con señales homologadas de vía pecuaria, peligro de prioridad de paso de ganado y peatones o ciclistas, así como de precaución de circular a más de 30 km/h.*
- *Limitación del período de tránsito a 10 horas diarias como máximo, comprendiendo un horario desde las 8:00 de la mañana a las 18:00 por la tarde. Así como prohibición de circulación de los vehículos pesados en fin de semana, festivos y fechas de celebración de eventos deportivos, paso de ganado u otras actividades propias o usos compatibles y complementarios permitidos en las vías pecuarias.*
- *Habilitación de carriles específicos diferenciados para salvaguardar la seguridad de los usos propios o usos compatibles y complementarios permitidos en las vías pecuarias.*

Se aportará la documentación complementaria solicitada por el Servicio de Planificación en su informe de fecha 16 de febrero de 2023, firmada por técnico competente, con la propuesta de acceso conjunta y única de acceso a la Cantera Peñalba y a la nueva DIC de industria de fabricación de aglomerado asfáltico en tramitación por el Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante.

En Pego, a 11 de abril de 2024
El Arquitecto,

Fdo.: José Vicente Estévez Álvarez