



**MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL DE TALAVERA DE LA REINA PARA EL CIERRE DE
LA CIRCUNVALACIÓN SUR EN EL TRAMO ENTRE
CARRETERAS N-502 A LA CM-4102**

estudio A.I.A.

ESTUDIO A.I.A. Arquitectos Ingenieros Asociados S.A.



Enero 2018

INDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	5
1.1.	ANTECEDENTES Y PRESENTACION.....	5
2.	MEMORIA INFORMATIVA.....	8
2.1.	LEGISLACIÓN APLICABLE VIGENTE.....	8
2.1.	LOCALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.....	10
2.2.	ÁREA DE ACTUACIÓN, ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.....	11
2.3.	DETERMINACIONES DEL PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN.....	12
3.	MEMORIA JUSTIFICATIVA.....	14
3.1.	OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN DEL POM.....	14
3.1.1.	Tipo de Modificación.....	14
3.1.2.	Objetivo y Justificación de la Modificación del POM.....	15
3.2.	ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA.....	17
3.2.1.	Alcance de la Modificación Puntual del POM.....	17
3.2.2.	Modificación propuesta del trazado de la Circunvalación Sur.....	18
3.2.3.	Justificación de la propuesta de trazado.....	19
3.2.4.	Clasificación y categorías del Suelo propuesto en la Modificación Puntual del POM.....	22
3.2.5.	Plano de clasificación y categorías del suelo. Propuesta.....	23
4.	CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA ACTUAL DEL POM EN EL ÁMBITO DE LA PRESENTE MODIFICACIÓN PUNTUAL.....	24



4.1.	Modificación de la red viaria.	24
4.1.1.	Diseño de la red viaria.	25
4.1.2.	Tipología de secciones transversales.	29
4.2.	Modificación de Sectores de Suelo urbanizable art 273.	30
4.2.1.	Afección de Usos según categorías.	30
4.2.2.	Afección al tamaño y forma de los sectores.	31
5.	MODIFICACIÓN PROPUESTA.	31
5.1.1.	Justificación del procedimiento de cálculo para el mantenimiento de cargas correspondientes a los sistemas Generales.	34
5.1.2.	Justificación del procedimiento de cálculo para el mantenimiento de la edificabilidad máxima absoluta.	37
5.1.3.	Justificación del procedimiento de cálculo para el mantenimiento del número máximo de viviendas.	38
5.1.4.	Obtención del Aprovechamiento tipo.	39
6.	REGULARIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES INDUSTRIALES.	40
6.1.	Información gráfica.	40
6.2.	justificación de no variación de superficie de los terrenos afectados.	42
6.3.	viabilidad de la modificación.	44
7.	DOUMENTACIÓN DEL CAMBIO DE TRAZADO DE LA VARIANTE SUR OESTE	44
8.	MEMORIA ECONÓMICA.	45
8.1.	Definición de Sistemas generales de la Modificación Puntual.	47
9.	FICHAS DE PLANEAMIENTO.	48
9.1.	Fichas de planeamiento del POM.	48
9.2.	Fichas de planeamiento de la MODIFICACIÓN PUNTUAL.	49



10.	CONCLUSIÓN.....	50
11.	ANEXOS.....	51
11.1.	ANEXO 1. SUPERFICIE CATASTRAL DE LA MODIFICACION	52
11.2.	ANEXO 2. ESTUDIO DE CONTINUACIÓN DE CIRCUNVALACIÓN SUR DE TALAVERA DE LA REINA, TRAMO CM-4102 A N-502.	53
11.3.	ANEXO 3. DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.	54
11.4.	ANEXO 4: ESTUDIO DE TRÁFICO Y CAPACIDAD.....	55
11.5.	ANEXO 5: REGLAMENTACIÓN DE APLICACIÓN SOBRE DE RUIDO Y VIARIO . 56	
12.	DOCUMENTACIÓN GRÁFICA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.....	66
12.1.	PLANOS DE ORDENACIÓN INCLUIDOS EN EL POM:	66
12.2.	PLANOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL:	66



1. INTRODUCCIÓN.

El presente documento recoge la modificación del vigente Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina, bajo el título: Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina para el cierre de la Circunvalación Sur, en el tramo entre las carreteras N-502 y CM-4102

El promotor es el Excelentísimo Ayuntamiento de Talavera de la Reina, y la elaboración y redacción del documento es realizado por Estudio AIA arquitectos Ingenieros Asociados S.A.

1.1. ANTECEDENTES Y PRESENTACION.

En el Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina, aprobado en febrero de 2010, se contempla, entre otras actuaciones, la erradicación de los tráficos rodados de paso que atraviesan la ciudad mediante la definición de una circunvalación urbana que discurre por el sur y que se ha ido materializando por tramos, simultáneamente con el desarrollo urbano, y aprovechando los fuertes crecimientos y disponibilidades económicas del último gran desarrollo urbano.

La mencionada Circunvalación Sur prevista en el POM, se compone de dos grandes actuaciones. En primer lugar la Ronda Sur de Talavera, también conocida como Ronda Del Tajo, abierto a tráfico en octubre de 2011 y la Variante Suroeste realizada por el Ministerio de Fomento, recientemente finalizada en 2015,

Para completar la Circunvalación Sur en el momento actual, falta por ejecutar el último tramo de la Ronda Sur, comprendido entre la carretera nacional N-502, conocida como carretera de Alcaudete de la Jara y la autonómica CM-4102 conocida como carretera de Los Navalmorales, provocando una clara falta de funcionalidad de los tramos en servicio.

Éste fue el motivo por el que en el año 2014, el Excmo. Ayuntamiento de Talavera de la Reina La y la Consejería de Fomento iniciaron el estudio sobre la



viabilidad de completar la materialización de la Circunvalación Sur, estudiando otras soluciones posibles a la incluida en el POM, mediante la redefinición y ajuste del trazado que posibilitara mejorar la funcionalidad a lo largo de la Circunvalación así como una reducción en el coste inicialmente previsto.

En febrero de 2014 el Servicio de Carreteras de Toledo, a través de la empresa consultora DELFOS PROYECTOS S.L., realizó el estudio de "*Continuación de Circunvalación Sur en Talavera de la Reina*" (que se incluye en el Anexo 2 de la presente modificación Puntual), con el objetivo de definir el nuevo trazado para este último tramo pendiente para completar el cierre de la Circunvalación Sur, que servirá de base para el Proyecto de Construcción, planteando una nueva traza viaria que posibilite la continuidad el tráfico externo al núcleo urbano actual mediante la comunicación de la Ronda Sur de Talavera, y la Variante Suroeste desarrollada por el Ministerio de Fomento, sin afectar los criterios que sirvieron de base para la definición del modelo urbano del Plan, mantuviera su funcionalidad.

El mencionado documento expone el resultado del estudio anterior de tres alternativas de trazado del viario para el cierre de la Circunvalación Sur, describe la alternativa elegida y aprobada tanto por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina como por la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

La Modificación Puntual desarrolla la alternativa elegida para el nuevo trazado de la Circunvalación Sur en el tramo entre las carreteras CM-4102 y N-502, perteneciente al sistema viario previsto en el POM de Talavera, programando su ejecución inmediata una vez aprobada la Modificación Puntual del POM, y abordando la ejecución de una de las dos calzadas previstas, posponiendo la ejecución de la segunda calzada, y con ello el desdoblamiento completo de la variante, a una futura disponibilidad de recursos económicos.

Por el carácter estructurante de la Circunvalación Sur dentro del modelo urbano definido en el POM, la alteración de la traza conlleva la necesidad de



abordar una Modificación del POM, que tiene el carácter de Puntual, por estar gran parte de la misma ya ejecutada y no afectar sino a un tramo de la misma.

Por otra parte, la entrada en vigor de la Ley 21/2013, como consecuencia de la Directriz Europea 2011/92/UE de 13 de diciembre, hace necesario ajustar la tramitación ambiental a dicha Ley razón por la cual se ha elaborado un Documento Estratégico de Evaluación Ambiental para la presente Modificación Puntual del POM, que ha sido entregada el pasado 2 de febrero de 2017 en Registro de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Talavera a los efectos de poder iniciar el trámite oportuno y que se adjunta *(que se incluye en el Anexo 3 de la presente modificación Puntual)*.



2. MEMORIA INFORMATIVA.

2.1. LEGISLACIÓN APLICABLE VIGENTE.

La presente Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina se realiza dentro del marco legal vigente, atendiendo especialmente a:

1.- Decreto Legislativo 1/2010, de 18/05/2010, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística. [2010/8490].

Además de las normas de desarrollo vigentes:

- Decreto 87/1993, de 13 de julio, modificado por Decreto 58/1994, de 21 de junio, sobre catálogos de suelo de uso residencial.

- Decreto 242/2004, de 27 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Suelo Rústico de la Ley 2/1998, de 4 de junio, de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística.

- Decreto 248/2004, de 14 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de la Ley 2/1998, de 4 de junio, de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística.

- Decreto 124/2006, de 19 de diciembre, de Transparencia Urbanística.

- Decreto 35/2008, de 11 de marzo, por el que se regulan los órganos en materia de ordenación territorial y urbanística de la Junta de comunidades de Castilla-La Mancha, modificado por el Decreto 83/2009, de 23 de junio.

- Decreto 83/2009, de 23 de junio, por el que se establecen medidas de agilización y de apoyo a los Municipios en la concertación interadministrativa de Instrumentos de Ordenación Territorial y Urbanística.

- Orden de 31/03/2003, de la Consejería de Obras Públicas, por la que se aprueba la Instrucción Técnica de Planeamiento sobre determinados requisitos sustantivos que deberán cumplir las obras, construcciones e instalaciones en suelo rústico.



2.- Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina del 2010

Dentro del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla-La Mancha en el Capítulo V, el artículo 41 se refiere a las modificaciones puntuales de los Planes:

Artículo 41. La modificación de los Planes: concepto, procedencia y límites.

1. Toda reconsideración de los elementos del contenido de los Planes no subsumible en el artículo anterior supondrá y requerirá su modificación.
2. El Plan de Ordenación Municipal deberá identificar y distinguir expresamente las determinaciones que, aun formando parte de su contenido propio, no correspondan a la función legal que dicho Plan tiene asignada en esta Ley, sino a la del planeamiento para su desarrollo.

A efectos de su tramitación, la modificación de los elementos del contenido del Plan de Ordenación Municipal tendrá en cuenta dicha distinción, debiendo ajustarse a las reglas propias de la figura de planeamiento a que correspondan, por su rango o naturaleza, las determinaciones por ella afectadas.

3. La modificación podrá tener lugar en cualquier momento. No obstante, cuando se refiera a elementos propios del Plan de Ordenación Municipal deberá respetar las siguientes reglas:
 - a) Si el procedimiento se inicia antes de transcurrir un año desde la publicación del acuerdo de aprobación del Plan o de su última revisión, la modificación no podrá alterar ni la clasificación del suelo, ni la calificación de éste que afecte a parques, zonas verdes, espacios libres, zonas deportivas o de recreo y expansión o equipamientos colectivos.
 - b) No podrá tramitarse modificación alguna que afecte a determinación propia del Plan de Ordenación Municipal una vez expirado el plazo por éste señalado o del fijado en cualquier otra



forma para su revisión. Se exceptuarán de esta regla los supuestos en los que se acredite el inicio de los trabajos de revisión o redacción del Plan.

4. A las modificaciones exigidas por la adaptación de los Planes municipales a los supramunicipales y a los Proyectos de Singular Interés les será aplicable lo dispuesto en el párrafo segundo del número 3 y en el número 4 del artículo anterior.
5. Normativa de accesibilidad.
 - o Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
 - o Ley 1 /1994, de 24 de mayo, de Accesibilidad y Eliminación de Barreras en Castilla La Mancha.
 - o Decreto 158/1997 de 2 de diciembre por el que se aprueba el Código de Accesibilidad de Castilla La Mancha.
6. Otras normativas a tener en cuenta:
 - Normativa aplicable respecto al uso y la protección de las infraestructuras ferroviarias, Ley 38/2015, de 29 de septiembre .
 - RD 2387/2004, de fecha 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario
 - RD 810/2007, de fecha 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.



2.1. LOCALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.

Provincia:	Toledo
Termino Municipal:	Talavera de la Reina.
Datos Urbanísticos donde se desarrolla el Plan:	
Tipo de Planeamiento vigente:	Plan de Ordenación Municipal del 2010
Clasificación Actual de área:	Suelo Urbanizable.
Calificación de los Terrenos:	Uso Global Residencial.
Distancia al Suelo Urbano:	Colindante.
Distancia a las Infraestructuras:	Colindante con las carreteras N-502 y CM-4102.

2.2. ÁREA DE ACTUACIÓN, ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.

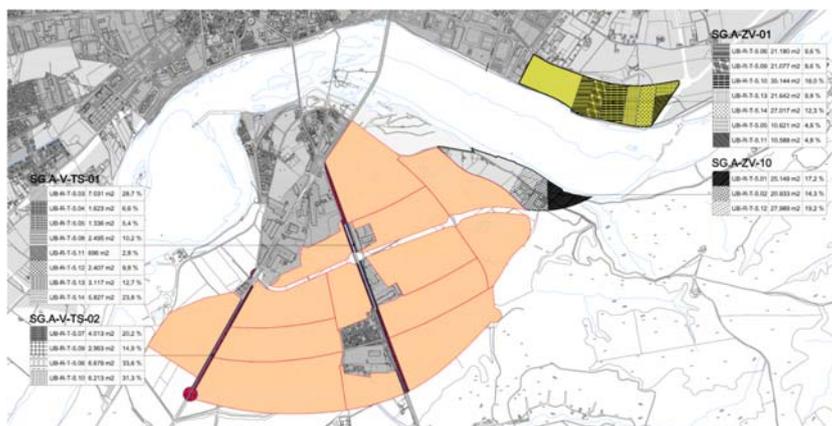
La presente Modificación Puntual del POM se localiza al sur del núcleo histórico de Talavera de la Reina, sobre suelos predominantemente agrícolas, sin otras construcciones que las de apoyo a las explotaciones agrícolas, delimitada al oeste por la carreteras nacional N-502, dirección Alcaudete de la Jara, al este por la carretera autonómica CM-4102 carretera de Los Navalmorales, al sur con suelo rústico y al norte con suelo urbano industrial.



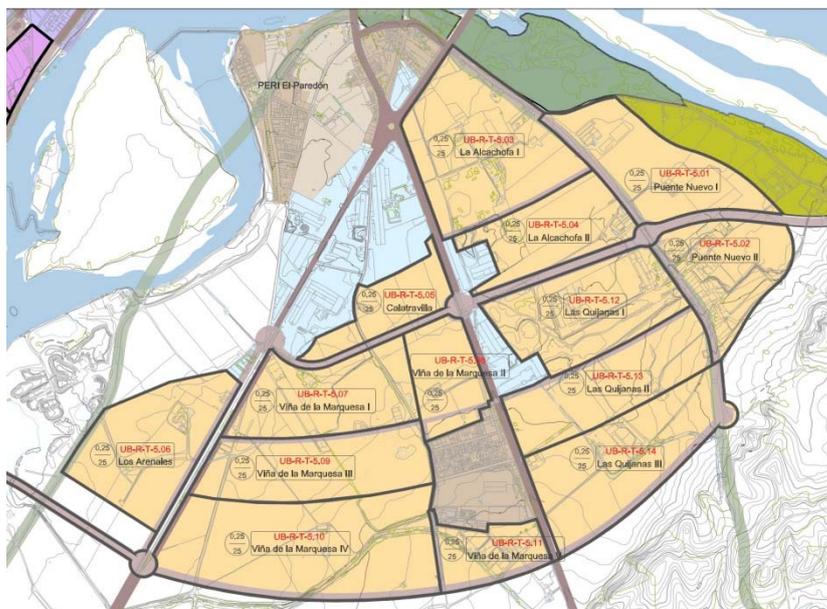


2.3.DETERMINACIONES DEL PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN.

El ámbito objeto de la presente Modificación Puntual del POM está clasificado como Suelo Urbanizable de Uso Global Residencial , se circunscribe a los Sectores UB-R-T-5.05 , UB-R-T-5.07 , UB-R-T-5.08 , UB-R-T-5.09, y UB-R-T-5.10, pertenecientes al Área Talavera Sur, junto a otros nueve Sectores, no incluidos dentro del ámbito de la Modificación, (Fichas de Planeamiento Talavera Sur), a desarrollar mediante Gestión Indirecta.



Área de reparto



Sectores de área



Todos estos sectores, según vienen definidos en el P.O.M de 2010, tienen las mismas condiciones de desarrollo, destacando el índice de edificabilidad de 0,25 m²/m² y la densidad de edificación de 25 viviendas /hectárea, de las que el 50% estarán destinadas a la construcción de Viviendas de Protección Oficial.

Los aprovechamientos de los Sectores afectados previstos en el POM, sujetos al mecanismo de Aprovechamiento Tipo de Área de Reparto son:

TABLA 1					
Identificación s.POM 2010	Sup. Sector	Edificabilidad	S. Edif . Maxima	densidad viv.	Nº max de viv.
UB-R-T-5-05	7,4341	0,25 m ² /m ²	18.585 m ²	25	186
UB-R-T-5-07	15,212	0,25 m ² /m ²	38.028 m ²	25	380
UB-R-T-5-08	8,3538	0,25 m ² /m ²	20.885 m ²	25	209
UB-R-T-5-09	16,6581	0,25 m ² /m ²	41.645 m ²	25	416
UB-R-T-5-10	30,1469	0,25 m ² /m ²	75.367 m ²	25	754
Total Sup SECTORES POM	77,8049		194.510 m²		1.945

Las superficies a aportar a los diferentes Sistemas Generales (SG) de los Sectores afectados previstos en el POM son:

TABLA 2		Sup. SG Adscritos (Has)
Sector	Carga Sobre Sistemas Generales Adscritos	
UB-R-T-5-05	4,8% SG-A-ZV-01 + 5,4% SG-A-V-TS-01	1,1957
UB-R-T-5-07	2,47 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 20,2% SG-A-V-TS-02	2,8725
UB-R-T-5-08	1,22 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 10,2% SG-A-V-TS-01	1,4683
UB-R-T-5-09	0,26 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 9,6% SG-A-ZV-01 + 14,9% SG-A-V-TS-02	2,6652
UB-R-T-5-10	0,69 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 16% SG-A-ZV-01 + 31,3% SG-A-V-TS-02	4,8236

La superficie total de los cinco sectores adscritos a los diferentes Sistemas Generales (SG) es de 13,0253 has.



3. MEMORIA JUSTIFICATIVA.

3.1. OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN DEL POM.

3.1.1. Tipo de Modificación.

La modificación del POM que se propone está motivada por el nuevo trazado de la Circunvalación Sur de Talavera de la Reina en su tramo de cierre que discurre por el Suelo Urbanizable del Plan, descrito en el apartado 2.3 área de actuación, ámbito de la Modificación Puntual.

La propuesta de Modificación no altera las categorías de suelo, mantendrá el aprovechamiento y cargas de los Sectores de suelo urbanizable residencial previstas en el P.O.M vigente, manteniendo las condiciones de viabilidad y ejecución de planeamiento.

La modificación Puntual propone:

1. La redefinición del trazado de cierre de la Circunvalación Sur de Talavera de la Reina en su tramo entre las carreteras nacional N-502, y la carretera autonómica CM-4102.
2. La redelimitación de los cinco sectores del Suelo Urbanizable Residencial que están afectados por el nuevo trazado de la Circunvalación Sur. La redelimitación de los sectores se lleva a cabo sin afectar a suelos con destino público, sin alterar la zonificación o uso urbanístico de las zonas verdes definidas en el POM, sin modificar los Sistemas Generales previstos ni los aprovechamientos urbanísticos del POM.
3. Proceder a la regularización de las instalaciones industriales realizadas en suelo urbanizable sin programar, mediante la redelimitación existente entre el Sector UB-R-T-5-05 y el sector de uso



industrial IE-2, y adecuarla a la realidad de las edificaciones e instalaciones de la planta de prefabricados de hormigón Cándido Zamora S.A. con dos objetivos:

- Se consigue integrar toda la planta de prefabricación dentro del mismo sector industrial.
- Se evita que parte de las actuales instalaciones industriales queden en dentro de un sector residencial.

Esta modificación no supone variación de superficies ni de los aprovechamientos urbanísticos de los terrenos afectados, no afectando a la modificación del trazado de conexión de la circunvalación sur, objetivo principal de la Modificación Puntual.

4. Finalmente, aunque está fuera del ámbito de actuación de la Modificación Puntual, se actualiza el trazado viario de la variante Sur Oeste ejecutada por el Ministerio de Fomento, dejando constancia del ligero cambio en el trazado y del punto de entronque con la N-502 respecto al previsto en el POM, aportando nuevos planos y corrigiendo el plano 28 del POM: Ordenación _ Clasificación del suelo y Sistemas Generales, Ordenación Estructural, mostrando que la estrecha banda de terrenos ubicados entre el sector UB-R-T-5.06 y la variante los terrenos mantienen su clasificación como suelo rústico.

Por lo tanto, las actuaciones propuestas por la Modificación Puntual del Suelo Urbanizable no suponen aumento de la superficie edificable máxima, se mantienen los metros cuadrados construidos ni del número máximo de viviendas totales correspondientes a la suma de los cinco sectores del ámbito de actuación y en consecuencia, de la población en el municipio.

Se justifica la redacción de la presente Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina de acuerdo con lo previsto en el TRLOTAU y su Reglamento



de Planeamiento, en la medida que no se trata de la " reconsideración total de la ordenación urbanística o de los elementos fundamentales del modelo" establecido inicialmente por el POM vigente.

3.1.2. Objetivo y Justificación de la Modificación del POM.

El objetivo de Modificación del POM es introducir en el planeamiento general de Talavera de la Reina aquellas modificaciones que, manteniendo la funcionalidad de la Circunvalación Sur, posibiliten su finalización, y mejoren la funcionalidad.

- Se reduce una de las glorietas del sistema de intersecciones de la Circunvalación Sur.
- Se realiza la conexión directa de las carreteras N-502 y CM 4102 mediante dos glorietas.
- Se culmina la conexión directa de la Ronda Sur de Talavera, conocida como Ronda Del Tajo, y la Variante Suroeste.
- Para ello se presenta un nuevo trazado que, manteniendo las dimensiones y componentes de la sección transversal prevista en el POM, reduce la distancia total entre las dos glorietas.

La Modificación del POM propuesta se localiza íntegramente dentro del suelo urbanizable.

Como objetivo ambiental específico la Modificación no altera las iniciales previsiones ambientales del POM, en la medida que mantiene la vigente delimitación y clasificación del suelo urbanizable por el que discurre el nuevo tramo y, por otra parte, no supone alteración de los usos, tipología o intensidades de aprovechamientos del POM vigente que pudieran suponer una mayor demanda de recursos (abastecimiento, energía, depuración, etc.).



De este modo formalmente la Modificación del POM se lleva a cabo sin afectar en ningún punto de término municipal el Suelo Rural previsto en el POM, afectando parcial y únicamente al Suelo Urbanizable, ya que la propuesta de Modificación Puntual supone la redefinición del viario estructurante de este.

Teniendo en cuenta tanto que el vigente POM de Talavera de la Reina del 2010 ya fue objeto de su correspondiente tramitación ambiental, como que la propuesta de Modificación Puntual no afecta ni a los usos, ni a los aprovechamientos urbanísticos, ni a las tipologías de edificación, sino únicamente a la organización viaria del suelo urbanizable, puede entenderse que las condiciones establecidas en el informe de Sostenibilidad del POM en su día aprobado mantienen su vigencia, son plenamente validas, y no precisan de medidas compensatorias complementarias, siendo por tanto innecesario abordar una nueva evaluación ambiental de la propuesta de Modificación.

3.2. ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA.

3.2.1. Alcance de la Modificación Puntual del POM

El Ayuntamiento de Talavera de la Reina considera urgente y necesario la modificación el trazado del tramo comprendido entre las carreteras N-502 y CM-4102 de la Circunvalación Sur de Talavera para lograr dar continuidad a la vía de circunvalación y mejorar la funcionalidad de las intersecciones de la misma con las citadas carreteras.

La intervención sobre el POM se lleva a cabo con los siguientes criterios generales:

- Posibilitar la ejecución material de la obra por fases, permitiendo acompañar la inversión económica necesaria a las disposiciones de las Haciendas Públicas intervinientes.



- Mantener las actuales delimitaciones de suelo rústico, suelo urbano, y suelo urbanizable, como de las categorías de suelo rustico establecidas en el vigente POM de Talavera de la Reina.
- Mantener la delimitación y condiciones tanto del suelo rústico como del suelo urbano establecidas en el POM.
- Mantener los actuales parámetros de uso, aprovechamiento y cargas previstas en el Plan de Ordenación Municipal para los sectores de suelo urbanizable afectado, así como las Áreas de Reparto del mismo.
- Mantener las condiciones de viabilidad y ejecución de planeamiento previstos en el vigente POM para los sectores afectados,
- Compatibilizar los criterios de intervención generales de protección ambiental y el modelo de desarrollo urbanístico del Plan de Ordenación Municipal.

3.2.2. Modificación propuesta del trazado de la Circunvalación Sur.

El trazado propuesto en la Modificación Puntual para el tramo de cierre de la circunvalación Sur, correspondiente al vial de conexión de la Ronda sur de Talavera y la Variante Suroeste, comprendido entre las carreteras N-502 y CM 4102, es el mismo que fue consensuado por propietarios y Ayuntamiento. La modificación del trazado propuesto reduce una de las glorietas previstas en el POM dentro del sistema de intersecciones de la Circunvalación Sur.

Su traza queda recogida gráficamente en el plano MP 05 de la presente Modificación Puntual.

El nuevo trazado propuesto supone una afección de una superficie de 52.076 m² de suelo urbanizable para uso viario, materializando una plataforma de 34 metros de ancho y 1.537 metros de longitud, medido a eje entre la intersección de las dos glorietas, (descontando la superficie correspondiente a las glorietas de enlace, ya realizadas). Por tanto la superficie del vial aumenta en 35.371 m², ya que la superficie actualmente definida es de 16.705m².



La sección viaria funcional será semejante a la del resto de los tramos de la Circunvalación Sur, ya materializados y en servicio, independientemente de que la ejecución material de la vía pueda llevarse a cabo mediante dos fases, coincidentes cada una de ellas con cada una de las calzadas previstas en el proyecto constructivo que las defina.

Esta circunstancia permitirá desde su inicial puesta en servicio descargar aún más los tráficos de travesía a las zonas urbanas interiores a la ciudad.

Esta modificación de trazado supone modificar un tramo de los Sistemas Generales del Viario previstos del POM y una nueva delimitación de cinco sectores del suelo urbanizable por los que discurre.

3.2.3. Justificación de la propuesta de trazado.

La Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina, motivada por la nueva traza del tramo de cierre de la Circunvalación Sur, se realiza con el criterio de minimizar tanto los costes de ejecución del tramo pendiente de ejecutar, así como de los tiempos en los que la obra puede iniciarse y ejecutarse, mejorando la funcionalidad del conjunto de la variante Sur prevista en el POM.

Asimismo, se podrá proceder a enlazar directamente la Variante Suroeste de Talavera, que ha llevado a cabo el Ministerio de Fomento, con la Ronda Sur, en la glorieta ejecutada por el Ministerio sobre la N-502, dando continuidad natural y fluida al tráfico en el sur de la ciudad mediante la Circunvalación que enlaza los extremos este y oeste de Talavera de la Reina.

La definición con estas características de la presente Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina provoca los siguientes efectos:

a.-Ambientalmente.



- Ha posibilitado la formulación de una Evaluación Estratégica Ambiental Simplificada acorde con lo previsto en los artículos 29 a 32 de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.
- Esto es así porque la Modificación Puntual sólo afecta, como se ha expuesto con anterioridad, a suelos urbanizables que ya fueron objeto de evaluación Ambiental dentro de la tramitación del POM, y que se mantienen con los mismos usos y aprovechamientos previstos, y por tanto las demandas de recursos naturales de todo tipo, (abastecimiento, vertidos, depuración, energía , tráfico etc.).

b.-Urbanísticamente.

- Redefinición de la sectorización en el ámbito de la Modificación Puntual provocada por el nuevo trazado de la vía y la conveniencia de facilitar al máximo la gestión futura de los nuevos sectores propuestos.
- Redelimitación del Sector UB-R-T-5-05 en la parte colindante con el sector de uso industrial IE-2, correspondiente a las instalaciones de la planta de prefabricados de hormigón cándido Zamora, para integrar todas las instalaciones dentro del mismo sector industrial y evitar que parte de las actuales instalaciones industriales queden en un sector residencial
- Reducción a cinco del número de sectores afectados, para que la Modificación Puntual suponga la menor afección a la gestión municipal del POM, manteniendo la nomenclatura de los sectores : UB-R-T-5.05, UB-R-T-5.07, UB-R-T-5.08, UB-R-T-5.09 y UB-R-T-5.10.

TABLA 3	Identificación s./POM 2010	Sup. Sector P.O.M	Sup. Sector M.P.
REDELIMITACIÓN DE SECTORES POR LA MODIFICACIÓN PUNTUAL	UB-R-T-5-05	7,4341 Ha	7,3902 Ha
	UB-R-T-5-07	15,212 Ha	18,1133 Ha
	UB-R-T-5-08	8,3538 Ha	8,7171 Ha
	UB-R-T-5-09	16,6581 Ha	30,8648 Ha
	UB-R-T-5-10	30,1469 Ha	9,1824 Ha



- Redefinición de una parte del viario estructurante planificado entre los sectores afectados por la nueva traza propuesta como cierre de la Circunvalación Sur, en concreto el existente entre los sectores: UB-R-T-5.05, UB-R-T-5.07 y UB-R-T-5.08.
- Modificación estructural del POM en la medida que afecta a los viarios estructurantes del mismo: Ronda de Circunvalación Sur, y dos viarios de conexión interiores del suelo urbanizable de conexión entre las carreteras CM-4302 y la N-502 que estructuran el ensanche urbano cerrado por la citada Circunvalación Sur.
- Mantenimiento del resto del viario estructurante del POM no afectado.
- Mantenimiento de las condiciones de la viabilidad de ejecución del planeamiento previsto mediante la modificación del Índice de Edificabilidad y la densidad máxima (Viviendas/Ha.) de los sectores afectados por la Modificación Puntual, de modo que no se alteran los beneficios y cargas de los propietarios afectados.
- Mantenimiento de las cargas de Sistemas Generales previstas por el vigente POM de Talavera de 2010, e incrementando las procedentes de nuevo trazado del vial, introduciendo una redefinición proporcional a la variación de superficies de los sectores afectados, con los siguientes aprovechamientos globales.

TABLA 4		CONDICIONANTES DEL POM 2010		
Superficie urbanizable	Edificabilidad m2		Carga Sobre Sistemas Generales Adscritos	Sup (Ha)
79,4754 Ha	194.512	UB-R-T-5-05	4,8% SG-A-ZV-01 + 5,4% SG-A-V-TS-01	1,1957
		UB-R-T-5-07	20,2% SG-A-V-TS-02+ 2,47 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo	2,8725
		UB-R-T-5-08	10,2% SG-A-V-TS-01+1,22 Ha SG Puente Nuevo	1,4683
	nº de viviendas	UB-R-T-5-09	9,6% SG-A-ZV-01 +14,9% SG-A-V-TS-02 + 0,26 Ha SG Puente Nuevo	2,6652
	1.945	UB-R-T-5-10	16% SG-A-ZV-01 +31,3% SG-A-V-TS-02 + 0,69 Ha SG Puente Nuevo	4,8236
				13,0253



TABLA 5		CONDICIONANTES DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL		
Superficie urbanizable	Edificabilidad m2		Carga Sobre Sistemas Generales Adscritos con nuevo vial	Sup (Ha)
79,4754 Ha	194.512	UB-R-T-5-05	3,03% SG-A-ZV-01 + 1,55% SG-A-V-TS-01 + 6,61% SG-A-V-TS-02 + 0,46 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 0,3520 Ha de incremento por modificación de trazado	1,6481
		UB-R-T-5-07	7,41% SG-A-ZV-01 + 3,80% SG-A-V-TS-01 + 16,20% SG-A-V-TS-02 + 1,13 Ha de SG Puente Nuevo + 0,8627 Ha de incremento por modificación de trazado	4,0394
		UB-R-T-5-08	3,57% SG-A-ZV-01 + 1,83% SG-A-V-TS-01 7,80% SG-A-V-TS-02 + 0,54 Ha de SG Puente Nuevo + 0,4152 Ha de incremento por modificación de trazado	1,9440
	nº de viviendas	UB-R-T-5-09	12,63% SG-A-ZV-01 + 6,48% SG-A-V-TS-01 27,61% SG-A-V-TS-02 + 1,93 Ha de SG Puente Nuevo + 1,47 Ha de incremento por modificación de trazado	6,8831
	1.945	UB-R-T-5-10	3,76% SG-A-ZV-01 + 1,93% SG-A-V-TS-01 8,21% SG-A-V-TS-02 + 0,57 Ha de SG Puente Nuevo + 0,4373 Ha de incremento por modificación de trazado	2,0478
			**NOTA: resultados de TABLA 15	16,5624

- Reducción del tiempo de entrada en servicio del tramo de Viario propuesto por el menor volumen de obra y la rápida tramitación ambiental propuesta.

3.2.4. Clasificación y categorías del Suelo propuesto en la Modificación Puntual del POM.

Como ya se ha expuesto en apartados anteriores, la Modificación sólo afecta a suelos urbanizables de uso global residencial ya contemplados como tal en el POM vigente.

La Modificación Puntual introduce cambios en la delimitación de la sectorización prevista en el POM, si bien ello se acompaña del mantenimiento de las cargas de Sistemas Generales de los sectores afectados para con ello no alterar los aprovechamientos lucrativos finales del suelo (y por tanto de los intereses de sus propietarios).



a.-Clasificación del suelo .

La clasificación del suelo propuesta en la presente Modificación Puntual es la misma que la actualmente prevista en el POM: Suelo Urbanizable residencial sectorizado.

La totalidad de los sectores afectados por la Modificación Puntual no pertenecen al suelo programado del Plan, debiéndose considerar que este propone que su desarrollo se lleve a cabo fuera de programa, es decir, mas allá de 12 años de vigencia de la programación del POM.

Como ya se ha señalado la propuesta afecta a un tramo de viario estructurante del POM; la Ronda Sur de Circunvalación, a una parte de los viarios planificados entre los sectores del suelo urbanizable de conexión entre las carreteras N-502 y CM-4102. Esta alteración del viario estructurante del POM en el ámbito de la Modificación no afecta al resto del viario estructurante del Plan.

b.-Regulación de Usos según categorías.

Los usos propuestos en la presente Modificación Puntual son los mismos que los actualmente previstos en el POM: Uso Global Residencial, categoría vivienda unifamiliar.

En consecuencia, la regulación del suelo de los sectores afectados por la presente Modificación Puntual será la prevista en el POM vigente, en la medida que no se alteran los previstos en este, así como tampoco la tipología.

3.2.5. Plano de clasificación y categorías del suelo. Propuesta.

El plano MP 5 de "*trazado y secciones de viario*", de la presente Modificación Puntual, recoge la traza de la nueva variante sobre el suelo urbanizable residencial del POM



El plano MP 4, "*redefinición de sectores*", de la presente Modificación Puntual, expone la nueva sectorización propuesta, que mantiene las cargas de Sistemas Generales Adscritos previstos en el POM sobre el M² de suelo bruto afectado, en una solución encaminada a mantener la viabilidad de ejecución del planeamiento previsto, de modo que la Modificación Puntual del Plan no resulte traumática para los intereses afectados.

4. CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA ACTUAL DEL POM EN EL ÁMBITO DE LA PRESENTE MODIFICACIÓN PUNTUAL.

La Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina para el tramo de la Circunvalación Sur comprendido entre las carreteras N-502 y CM-4102 afecta a dos aspectos claramente diferenciados, que son:

- 1.- La redefinición del trazado del viario correspondiente a la Circunvalación Sur de Talavera en su tramo comprendido entre las glorietas de las carreteras N-502 y CM-4102, así como de una parte del viario estructurante planificado entre los sectores afectados por la nueva traza propuesta como cierre de la Circunvalación Sur, en concreto el existente entre los sectores: UB-R-T-5.05, UB-R-T-5.07 y UB-R-T-5.08
- 2.- Consecuencia de lo anterior, la redelimitación de los cinco sectores de suelo urbanizable afectados por el cambio de trazado de la Circunvalación Sur, que corresponden a los denominados UB-R-T-5.05, UB-R-T-5.07, UB-R-T-5.08, UB-R-T-5.09 y UB-R-T-5.10 del POM.

4.1. Modificación de la red viaria.

El Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina establece en el Capítulo 6 las "Condiciones generales de urbanización", y dentro del mismo es en la Sección 1 "Diseño de la red viaria" donde incluye los artículos donde se fijan las condiciones de diseño y demás características de la red viaria.



4.1.1. Diseño de la red viaria.

El nuevo trazado del tramo de cierre de la Circunvalación Sur de Talavera de la Reina definido en la presente Modificación Puntual cumple con lo especificado en el artículo 53 del POM en lo referente a las condiciones generales de diseño de la red viaria (OE)

- En su apartado 3 define las condiciones de diseño del viario en planta y perfil longitudinal en suelo urbano y urbanizable, para un tipo de vía Interurbana de Primer Orden, en suelo urbanizable, una velocidad de 80 Km/h y radio de 400 metros , (superando el establecido en la norma de radio mínimo 250 metros).

Tipos de vías	Clase de suelo	Velocidad de referencia (Km/h)	Radio mínimo normal (m)	Radio mínimo absoluto (m)
Red Interurbana de Primer Orden	Suelo rústico	100	600	450
		80	400	250
	Suelo urbano/urbanizable	100	500	450
		80	250	250

Tipos de vías	Velocidad de referencia (Km/h)	Pendiente máxima (%)
Vías Interurbanas	100	6
Vías Interurbanas	80	6 < 3.000 m 7 < 600 m 8 < 300 m

- Para el diseño de la sección transversal del vial se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 5:



“Condiciones de diseño de la sección transversal: se establecen las mismas limitaciones de pendientes longitudinales que en el caso de las calzadas de circulación. Las pendientes transversales de las aceras estarán comprendidas entre un 1% y un 2%. Los bordillos tendrán una altura comprendida entre 10 y 14 centímetros, con alturas más reducidas únicamente en pasos de peatones, en entradas a garajes, en intersecciones y curvas de viarios zonales de acceso de radio reducido para acceso de vehículos pesados, y en recintos de templado de tráfico en el marco de proyectos globales de urbanización”.

TABLA 8	Anchura de carril recomendada (m)	Anchura de carril mínima (m)
Tipos de vías		
Interurbana, A-80	3,50	3,50
Tipo de vía	Anchura de acera total recomendada (m)*	Anchura de acera total mínima (m)*
Urbana Primer Orden	6,0	4,00

La sección propuesta cuenta con una anchura de carril de 3,50 metros, disponiendo de dos carriles en cada sentido separados por una mediana de 2,00 metros.

A la derecha de la calzada se dispone una franja de 2,50 metros para estacionamiento en línea.

La anchura de aceras de 6,50 metros, como corresponde a una vía interurbana de primer orden.

- Para el diseño de las bandas de estacionamiento en viario se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 6:

“Bandas de estacionamiento en viario: la pendiente transversal de las bandas de estacionamiento estará comprendida entre el 2% y el 2,5%. En los sistemas generales viarios podrán diseñarse bandas de



estacionamiento en línea. En viario zonal de acceso, podrán establecerse bandas de estacionamiento en línea, batería y ángulo”.

Las bandas de estacionamiento en línea situadas a la derecha de cada calzada se disponen de una pendiente del 2% .

- Para la anchura recomendada de la banda de estacionamiento viario se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 7:

TABLA 9	Tipo de banda	Anchura recomendada	Anchura mínima
	En línea	2,25*	2,20

Las bandas de estacionamiento en línea situadas a la derecha de cada calzada se disponen de una anchura de 2,50 metros, superior a la recomendada.

- También se cumple con las distancias a las esquinas especificadas en la tabla 7b.

TABLA 10	Tipo de vía	Distancia recomendada a esquina	Distancia mínima a esquina
	Viario Urbano de Primer	15	10

- En cuanto a la reserva de plazas accesibles reservadas a personas de movilidad reducida viario se cumplirán las condiciones establecidas en el apartado 8 y en la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero*

“Se ubicará una plaza accesible reservada a personas con movilidad reducida por cada cuarenta plazas de aparcamiento previstas o fracción de las mismas. Dicha plaza tendrá unas dimensiones mínimas de 5,00 por 2,20 metros mas un espacio de aproximación lateral de 1,50m, en caso de aparcamiento en batería o diagonal. En el caso de estacionamiento en línea el espacio de aproximación será posterior. Se situará tan cerca como sea posible de los accesos peatonales. Estas plazas estarán señalizadas con el símbolo internacional



de accesibilidad y la prohibición de aparcar en ellas a personas que no se encuentren en situación de movilidad reducida”.

- Las dos rotondas existentes en los extremos del nuevo vial cumplen las condiciones establecidas en el apartado 11:

“Rotondas: Se diseñarán islotes centrales de forma circular o elipsoidal, con excentricidad entre $3/4$ y 1 , de diámetros comprendidos entre los 15 y los 30 metros. Se establece un mínimo de 5 metros de anchura, para calzadas anulares de un solo carril y radios de islote medios 8-20 m, y 8-9 metros para calzadas de dos carriles. Se dispondrán peraltes hacia el exterior, de hasta un 3% de pendiente, que permitan recoger las aguas de lluvia en el perímetro exterior. La prolongación de los ejes de los carriles de entrada a una glorieta debe, obligatoriamente, cortar a la circunferencia exterior del islote central, a efectos de que los conductores se vean obligados a cambiar la trayectoria de entrada, con la consiguiente reducción de velocidad; formado un ángulo entre 20° y 60° con la tangente a la calzada circular en el punto en que la cruzan”.

- Respecto a la accesibilidad de personas de movilidad reducida se cumplirán las condiciones establecidas en el apartado 12:

“El diseño de vados, pasos de peatones, pavimentos de aceras, elementos de señalización y plazas de aparcamiento accesibles garantizará el cumplimiento de la Ley de Accesibilidad y el Código de Accesibilidad, y de la Orden VIV/561/2010 de 1 de Febrero, disponiendo de anchura que permita el tránsito de dos personas en sillas de ruedas”.

- En lo que atañe a las señales de tráfico se cumplirán las condiciones establecidas en el apartado 13:

“Las señales de tráfico, semáforos, postes de iluminación o cualesquiera otros elementos verticales de señalización, que deban colocarse en un



itinerario o espacio de acceso peatonal, se diseñarán y dispondrán de forma que no entorpezcan la circulación, y puedan ser usados con la máxima comodidad y seguridad”.

- En cuanto al pavimento diferenciado para los pasos peatonales se cumplirán las condiciones establecidas en el apartado 14:

“Se colocará un pavimento con textura diferenciada para detectar pasos de peatones. En esquinas, paradas de autobús y zonas de itinerarios accesibles donde se ubique mobiliario urbano u otros posibles obstáculos variarán el color y la textura, recomendándose textura lisa para el espacio libre peatonal y rugosa para los espacios con obstáculos”.

4.1.2. Tipología de secciones transversales.

El trazado del tramo de cierre de la Circunvalación Sur de Talavera de la Reina definido en la presente Modificación Puntual cumple con lo dispuesto en el **artículo 55** del POM en lo referente a la tipología de secciones transversales según la jerarquía del viario para desarrollar en suelo urbanizable con sección uniforme.

- En cuanto que el vial es un Sistema General de primer orden ha de cumplir con las condiciones establecidas en el apartado 2:

Sistema general- red urbana de primer orden- sección básica: sección viaria total de 31 metros.

TABLA 11 Áreas Peatonales	
Aceras	5 m por acera. Total 10 m
Tránsito de vehículos	
Aparcamiento en línea	2.5 m por banda. Total 5 m
Carriles de circulación (2 por sentido)	3.5 m por carril. Total 14 m
Mediana	2 m

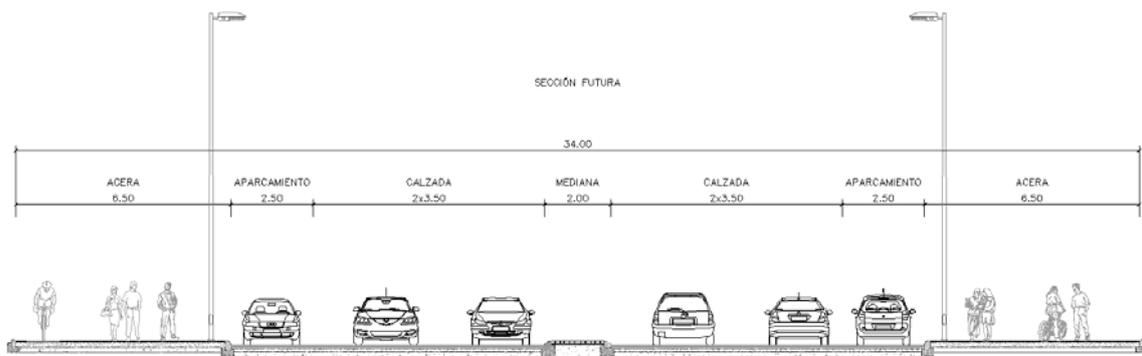
La sección viaria total de la modificación propuesta es de 34,00 metros.



Dispondrá de aceras de 6,50 metros, un total de 11,00 metros.

Dispondrá de aparcamiento en línea con una anchura 2,50 metros

Dispondrá de dos carriles para cada sentido de 3,50 metros por carril y un total de 14,00 metro, separados por una mediana de 2,00 metros.



4.2. Modificación de Sectores de Suelo urbanizable art 273.

La modificación del trazado de la Circunvalación Sur de Talavera atraviesa cuatro sectores de suelo urbanizable, los denominados en el POM ; UB-R-T-5.07, UB-R-T-5.08, UB-R-T-5.09 y UB-R-T-5.10 y modifica las delimitación del sector UB-R-T-5.05, por lo que produce una afección que se limita a los cinco sectores mencionados.

4.2.1. Afección de Usos según categorías.

No se produce modificación sobre los usos propuestos en la presente Modificación Puntual, manteniendo los mismos que los actualmente están previstos en el POM: Uso Global Residencial, categoría vivienda unifamiliar



4.2.2. Afección al tamaño y forma de los sectores

De acuerdo con el Artículo 274. Suelo urbanizable con ordenación detallada desde el POM. Que ha establecido una ordenación detallada desde el POM para los sectores señalados a tal efecto en las fichas de ordenación y en los documentos anexos correspondientes se incorporan en la presente Modificación Puntual las fichas de ordenación modificadas dentro del capítulo 6 que se expone más adelante.

5. MODIFICACIÓN PROPUESTA.

La modificación de trazado del vial de circunvalación supone un incremento de superficie de 35.371 m², destinado a Sistema General dentro de suelo urbanizable, cantidad que se adscribe a los cinco sectores afectados.

La propuesta para la reordenación de los sectores incluidos en la Modificación Puntual parte de la modificación de los coeficientes de edificabilidad y densidad para mantener el aprovechamiento. En el POM de 2010 todos estos sectores tienen las mismas condiciones de desarrollo, destacando el Índice de edificabilidad de 0,25m²/m² y la densidad de edificación de 25 Viviendas/Ha.

De acuerdo con el Artículo 31 " *Áreas de Reparto en Suelo Urbanizable* " del Reglamento de Planeamiento de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística, con la finalidad de procurar unas condiciones básicas de igualdad respecto a las condiciones de partida y mantener la viabilidad del planeamiento, actuando sobre los parámetros de aprovechamiento para mantener la edificabilidad máxima total y el número máximo de viviendas previstos en el POM para los sectores incluidos en la Modificación Puntual,

El mecanismo utilizado en la presente Modificación Puntual para dar viabilidad al desarrollo del planeamiento y lograr la obtención del suelo, consiste en realizar la ponderación del Índice de edificabilidad y la densidad relativa (vivienda/Ha.). De



este modo se exime a los actuales propietarios de los terrenos de contribuir al pago del nuevo vial.

Se exponen a continuación las tablas que muestran los datos numéricos de la Modificación puntual, tanto los representativos del cambio de trazado del vial de Circunvalación Sur, como de la modificación de superficies de los cinco sectores afectados. No se produce modificación de superficie total del ámbito de la actuación, por lo que el incremento de superficie del vial de circunvalación, provoca la disminución de la superficie de los Sectores de Suelo Urbanizable.



EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

TABLA 12 SECTORES SEGÚN P.O.M. DENTRO DEL AMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL							
Identificación s.POM 2010	Sup Sector (Ha)	Edificabilidad	Sup Edif Máx (m2)	densidad viv./Ha	Nº max de viv.	Carga Sobre Sistemas Generales Adscritos	Sup. SG Adscritos (Has)
UB-R-T-5-05	7,4341	0,25	18.585	25	186	4,8% SG-A-ZV-01 + 5,4% SG-A-V-TS-01	1,1957
UB-R-T-5-07	15,212	0,25	38.028	25	380	2,47 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 20,2% SG-A-V-TS-02	2,8725
UB-R-T-5-08	8,3538	0,25	20.885	25	209	1,22 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 10,2% SG-A-V-TS-01	1,4683
UB-R-T-5-09	16,6581	0,25	41.645	25	416	0,26 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 9,6% SG-A-ZV-01 + 14,9% SG-A-V-TS-02	2,6652
UB-R-T-5-10	30,1469	0,25	75.367	25	754	0,69 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 16% SG-A-ZV-01 + 31,3% SG-A-V-TS-02	4,8236
Total Sup SECTORES POM	77,8049		194.510		1.945		13,0253
VIAL CIRCUNVALACIÓN	1,6705						
Sup ÁMBITO ACTUACIÓN	79,4754						
SECTORIZACIÓN PROPUESTA EN LA MODIFICACIÓN PUNTUAL							
Identificación s.POM 2010	Sup Sector (Ha)	Edificabilidad	Sup Edif Máx (m2)	densidad viv./Ha	Nº max de viv.	Carga Sobre Sistemas Generales Adscritos **NOTA	Sup. SG Adscritos (Has)
UB-R-T-5-05	7,3902	0,2619	19.355	26,19	194	3.03% SG-A-ZV-01 + 1,55% SG-A-V-TS-01 + 6,61% SG-A-V-TS-02 + 0,46 Ha de SG Puente Nuevo + 0,3520 Ha de modificación de trazado	1,6481
UB-R-T-5-07	18,1133	0,2619	47.439	26,19	474	7.41% SG-A-ZV-01 + 3,80% SG-A-V-TS-01 + 16,20% SG-A-V-TS-02 + 1,13 Ha de SG Puente Nuevo + 0,8627 Ha de modificación de trazado	4,0394
UB-R-T-5-08	8,7171	0,2619	22.830	26,19	228	3.57% SG-A-ZV-01 + 1,83% SG-A-V-TS-01 7,80% SG-A-V-TS-02 + 0,54 Ha de SG Puente Nuevo + 0,4152 Ha de modificación de trazado	1,9440
UB-R-T-5-09	30,8648	0,2619	80.836	26,19	808	12.63% SG-A-ZV-01 + 6,48% SG-A-V-TS-01 27,61% SG-A-V-TS-02 + 1,93 Ha de SG Puente Nuevo + 1,47 Ha de incremento de trazado	6,8831
UB-R-T-5-10	9,1824	0,2619	24.049	26,19	240	3.76% SG-A-ZV-01 + 1,93% SG-A-V-TS-01 8,21% SG-A-V-TS-02 + 0,57 Ha de SG Puente Nuevo + 0,4373 Ha de modificación de trazado	2,0478
Total Sup SECTORES MP	74,2678		194.510		1.945	** NOTA es el resultado de las sumas parciales correspondientes a las adscritas a los sectores	16,5624
VIAL CIRCUNVALACIÓN	1,6705					4,8%+9,6%+16,0% SG-A-ZV-01 ; 5,4% +10,2% SG-A-V-TS-01: 20,2%	
INCREMENTO VIAL	3,5371					+14,9%+31,3% SG-A-V-TS-02: 2,47 Ha +1,22Ha +0,26Ha +0,69 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo :	
Sup ÁMBITO ACTUACIÓN	79,4754					+3,5371 Ha de incremento por modificación de trazado	



En primer lugar se procede a la redistribución de las superficies de los Sistemas Generales adscritas a los cinco sectores de suelo urbanizable.

La superficie asignada por el POM, que asciende a 13,0253 Has, que se incrementa en por la modificación de trazado del vial 3,5371 Has. La cantidad resultante , 16,5624 Has , se adscribe proporcionalmente a la superficie de cada sector

5.1.1. Justificación del procedimiento de cálculo para el mantenimiento de cargas correspondientes a los sistemas Generales

Para realizar el cálculo de las cargas correspondientes a los Sistemas Generales adscritas a los sectores incluidos en la Modificación Puntual, partimos de la superficie total de Sistemas Generales adscritos por el POM, 130.253 m² incrementando a la superficie de 35.371 m², debido al nuevo trazado, lo que supone una superficie total de 165.624 m² destinado a Sistema General, con la que se realiza un reparto proporcional a la superficie de cada Sector, por lo tanto, la nueva configuración de los sectores produce un cambio directamente proporcional en la superficie adscrita a los Sistemas Generales.

A continuación se explica el proceso realizado:

- 1.- La superficie total de suelo de los sectores previsto en el POM es 778.049 m²
- 2.- La superficie total de SG adscritos es 130.253 m²
- 3.- Se obtiene el índice unitario de S.G. correspondiente al suelo urbanizable del POM :

$$130.253 \text{ m}^2 / 778.049 \text{ m}^2 = \mathbf{0,1674}$$

- 4.- El incremento de suelo del Sistema General provocado por la modificación de trazado del viario estructurante es 35.371 m² = 3,5371 Ha



5.- La superficie resultante de suelo de los sectores en la MP es:

$$778.049 \text{ m}^2 - 35.371 \text{ m}^2 = 742.678 \text{ m}^2 = 74,2678 \text{ Ha.}$$

6.- Se obtiene la superficie total para Sistema Generales:

$$130.253 \text{ m}^2 + 35.371 \text{ m}^2 = 165.624 \text{ m}^2$$

7.- Se obtiene el índice unitario de S.G. correspondiente al suelo urbanizable de la M.P. :

$$165.624 \text{ m}^2 / 742.678 \text{ m}^2 = \mathbf{0,2230}$$

8.- Se obtiene la cantidad de suelo de SG adscrita a cada sector:

- UB-R-T-5.05: $73.902 \text{ m}^2 \times 0,2230 = 16.480,82 \text{ m}^2$
- UB-R-T-5.07: $181.133 \text{ m}^2 \times 0,2230 = 40.394,32 \text{ m}^2$
- UB-R-T-5.08: $87.171 \text{ m}^2 \times 0,2230 = 19.439,93 \text{ m}^2$
- UB-R-T-5.09: $308.648 \text{ m}^2 \times 0,2230 = 68.831,33 \text{ m}^2$
- UB-R-T-5.10: $91.824 \text{ m}^2 \times 0,2230 = 20.477,59 \text{ m}^2$

De modo que se mantiene la suma total de suelo destinado a Sistemas Generales en 165.624 m^2 .

TABLA 13	Superficie Neta (Has)	Denominación Sistema General Adscrito **NOTA	Superficie SG Adscritos (Has)
UB-R-T-5.05	7,3902	30,40% SG-A-ZV-01 + 15,60% SG-A-V-TS-01 + 66,43% SG-A-V-TS-02 + 4,64 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 3,5371 Ha de incremento por modificación de trazado	1,6481
UB-R-T-5.07	18,1133		4,0394
UB-R-T-5.09	8,7171		1,9440
UB-R-T-5.09	30,8648		6,8831
UB-R-T-5.10	9,1824		2,0478
total	74,2678		16,5624

* **NOTA** es el resultado de las sumas parciales correspondientes a las adscritas a los sectores: 4,8%+9,6%+16,0% SG-A-ZV-01 ; 5,4% +10,2% SG-A-V-TS-01: 20,2% +14,9%+31,3% SG-A-V-TS-02: 2,47 Ha +1,22Ha +0,26Ha +0,69 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo : + 3,5371 Ha de incremento por modificación de trazado



Seguidamente se realiza la justificación del cálculo pormenorizado de la adscripción y denominación de los Sistemas Generales para cada sector.

1.- La suma de adscripciones de Sistemas Generales correspondientes a todos los sectores , como se expone en la tabla 13 es; 30.40% SG-A-ZV-01 , 15,60% SG-A-V-TS-01 , 66,43% SG-A-V-TS-02 , 4,64 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo y 3,5371 Ha de incremento por modificación de trazado .

2.- Se realiza en reparto proporcional de acuerdo al porcentaje de participación de cada sector según se expone en la siguiente tabla:

TABLA 14	% participación	SG-A-ZV-01	SG-A-V-TS-01	SG-A-V-TS-02	Puente Nuevo	Incremento vial
UB-R-T-5.05	9,95	3,03	1,55	6,61	0,46	0,3520
UB-R-T-5.07	24,39	7,41	3,80	16,20	1,13	0,8627
UB-R-T-5.08	11,74	3,57	1,83	7,80	0,54	0,4152
UB-R-T-5.09	41,56	12,63	6,48	27,61	1,93	1,4700
UB-R-T-5.10	12,36	3,76	1,93	8,21	0,57	0,4373
suma	100%	30,40 %	15,60%	66,43%	4,64 Ha	3,5371 Ha

3.- De acuerdo con estos resultados, la denominación y adscripción de Sistemas Generales para cada sector es la que se muestra en la tabla 15:

TABLA 15	Denominación Sistema General Adscrito
UB-R-T-5.05	3.03% SG-A-ZV-01 + 1,55% SG-A-V-TS-01 + 6,61% SG-A-V-TS-02 + 0,46 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 0,3520 Ha de incremento por modificación de trazado
UB-R-T-5.07	7.41% SG-A-ZV-01 + 3,80% SG-A-V-TS-01 + 16,20% SG-A-V-TS-02 + 1,13 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 0,8627 Ha de incremento por modificación de trazado
UB-R-T-5.08	3.57% SG-A-ZV-01 + 1,83% SG-A-V-TS-01 + 7,80% SG-A-V-TS-02 + 0,54 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 0,4152 Ha de incremento por modificación de trazado
UB-R-T-5.09	12.63% SG-A-ZV-01 + 6,48% SG-A-V-TS-01 + 27,61% SG-A-V-TS-02 + 1,93 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 1,47 Ha de incremento por modificación de trazado
UB-R-T-5.10	3.76% SG-A-ZV-01 + 1,93% SG-A-V-TS-01 + 8,21% SG-A-V-TS-02 + 0,57 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 0,4373 Ha de incremento por modificación de trazado



5.1.2. Justificación del procedimiento de cálculo para el mantenimiento de la edificabilidad máxima absoluta.

Para mantener el aprovechamiento urbanístico de los Sectores y compensar el incremento de superficie destinado al vial, se aumentan los coeficientes de edificabilidad en proporción a la superficie.

A continuación se explica el proceso realizado:

1.- La superficie total de suelo de los sectores previsto en el POM es 778.049 m²

2.- La suma de la edificabilidad máxima total para ese suelo es 194.510 m²

3.- Se obtiene el índice de edificabilidad relativo de este suelo:

$$194.510 \text{ m}^2 / 778.049 \text{ m}^2 = \mathbf{0,25}$$

4.- El incremento de suelo del Sistema General provocado por la modificación de trazado del viario estructurante es 35.371 m²

5.- La superficie resultante de suelo de los sectores en la MP es:

$$778.049 \text{ m}^2 - 35.371 \text{ m}^2 = 742.678 \text{ m}^2$$

3.- Se obtiene el índice de edificabilidad relativo de este suelo:

$$194.510 \text{ m}^2 / 742.678 \text{ m}^2 = \mathbf{0,2619}$$

7.- A partir del índice de Edificabilidad se obtiene la edificabilidad de cada sector, proporcional a la superficie:

- UB-R-T-5.05: 73.902 m² x 0,2619 = 19.355 m²
- UB-R-T-5.07: 181.133 m² x 0,2619 = 47.440 m²
- UB-R-T-5.08: 87.171 m² x 0,2619 = 22.830 m²
- UB-R-T-5.09: 308.648 m² x 0,2619 = 80.836 m²



- UB-R-T-5.10: $91.824 \text{ m}^2 \times 0,2619 = 24.049 \text{ m}^2$

(La edificabilidad total del Suelo Urbanizable de la Modificación Puntual es de 194.510 m^2 , coincidente con prevista en el POM). TABLA 16:

Código Sector	Superficie Bruta (m2)	Superficie Neta (m2)	Índice edificabilidad (m2/m2)	Edificabilidad Aprob. Objetivo Real (m2)	Edificabilidad Viv pública (m2)
UB-R-T-5.05	73.902	73.902	0,2619	19.355	9.678
UB-R-T-5.07	181.133	181.133	0,2619	47.440	23.720
UB-R-T-5.08	87.171	87.171	0,2619	22.830	11.415
UB-R-T-5.09	308.648	308.648	0,2619	80.836	40.418
UB-R-T-5.10	91.824	91.824	0,2619	24.049	12.025
Total	742.678	742.678		194.510	

5.1.3. Justificación del procedimiento de cálculo para el mantenimiento del número máximo de viviendas.

Análogamente se eleva la densidad máxima de viviendas /hectárea de todos los Sectores de manera proporcional a su superficie logrando mantener el número de viviendas del área de actuación.

A continuación se explica el proceso realizado:

1.- Partimos de la superficie total de suelo de los sectores en la MP :

$$\text{Sup sectores MP} = 742.678 \text{ m}^2$$

2.- El número de viviendas previsto en el POM para este suelo es:

$$\text{Número máximo de viviendas POM} : 1.945$$

3.- Se obtiene densidad de viviendas por hectárea relativo a este suelo:

$$74,2678 \text{ Ha} / 1.945 = \mathbf{26,19 \text{ viviendas /Ha}}$$

7.- A partir de éste índice, (coincidente con el **Índice de edificabilidad x10.000**), se obtiene la el número máximo de viviendas para cada sector:



- UB-R-T-5.05: nº max vivienda = (7,3902 x 26,189) = **194 viviendas**
- UB-R-T-5.07: densidad = (18,1133 x x 26,189) = **474 viviendas**
- UB-R-T-5.08: densidad = (8,7171 x x 26,189) = **228 viviendas**
- UB-R-T-5.09: densidad = (308.648 x 26,189) = **808 viviendas**
- UB-R-T-5.10: densidad = (9,1824 x x 26,189) = **241 viviendas**

De éste modo se mantiene la suma total de viviendas de los sectores en 1.945 viviendas. **TABLA 17:**

Código Sector	Densidad Máxima (viv/Ha)	Nº Viviendas (máximo)
UB-R-T-5.05	26,189	194
UB-R-T-5.07	26,189	474
UB-R-T-5.08	26,189	228
UB-R-T-5.09	26,189	808
UB-R-T-5.10	26,189	241

5.1.4. Obtención del Aprovechamiento tipo

Para obtener el aprovechamiento Tipo de cada sector utilizamos la tabla de sectores de plan de desarrollo del POM, sustituyendo las superficies de los sectores, la edificabilidad y la densidad.

A. Tipo = Aprov. Homogeneizado / Sup Sector para cálculo de Aprov Urbanístico

Siendo la Superficie de Sector para el cálculo de Aprovechamiento Urbanístico la suma de la Superficie Neta y la Superficie de SG adscritos. **TABLA 18:**

Código Sector	Superficie Neta (m2)	Superficie SG Adscritos (Has)	Superficie Sector para calculo Aprov. Urbanístico	Aprovechamiento Homogeneizado (m2)	Aprovechamiento Tipo (m2/m2)
UB-R-T-5.05	7,3902	1,6481	9,0383	16.162	0,1788
UB-R-T-5.07	18,1133	4,0394	22,1527	39.612	0,1788
UB-R-T-5.08	8,7171	1,9440	10,6611	19,063	0,1788
UB-R-T-5.09	30,8648	6,8831	37,7479	67.498	0,1788
UB-R-T-5.10	9,1824	2,0478	11,2302	20.081	0,1788



6. REGULARIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES INDUSTRIALES .

El objeto de esta modificación es que las instalaciones industriales queden contenidas dentro de un mismo sector de uso industrial, al tratarse de una industria consolidada dentro del sector de Uso Industrial IE-2, urbanizada y con todos los servicios: Acceso por vía pavimentada; suministro de agua potable y energía eléctrica; evacuación de aguas residuales y acceso peatonal. La aplicación del artículo 104. 1 del Reglamento de Planeamiento de la LOTAU supone la clasificación como suelo urbano consolidado de la instalación industrial COMPLETA.

Para llevar a cabo la regularización de las instalaciones industriales realizadas en suelo urbanizable sin programar, se procede a la redelimitación existente entre el Sector UB-R-T-5-05 y del sector de uso industrial IE-2, y adecuarla a la realidad de las edificaciones e instalaciones de la planta de prefabricados de hormigón cándido Zamora S.A. para integrar toda la planta de prefabricación dentro del mismo sector industrial y se evita que parte de las actuales instalaciones industriales queden en dentro de un sector residencial.

Esta modificación no supone variación de superficies ni de los aprovechamientos urbanísticos de los terrenos afectados, no afectando a la modificación del trazado de conexión de la circunvalación sur, objetivo principal de la Modificación Puntual.

La modificación del límite entre el suelo urbano y el urbanizable se realiza en una longitud de aproximadamente 270 m.

6.1. Información gráfica

Las fotos aéreas adjuntas, muestran la actividad industrial en un momento anterior al Plan de Ordenación Municipal. En la ortofoto del año 2006, no existe la glorieta



de la CM 4102. Tampoco aparece el puente grúa para la fabricación de paneles prefabricados de hormigón.



En la siguiente ortofoto del año 2009, ya se aprecia el puente grúa para la fabricación de paneles de hormigón pretensado. En ella aparece de la glorieta en la CM 4102 en fase de construcción.





6.2. justificación de no variación de superficie de los terrenos afectados

- El sector UB-RT-5.05 mantiene la superficie del POM



Delimitación del sector en el POM

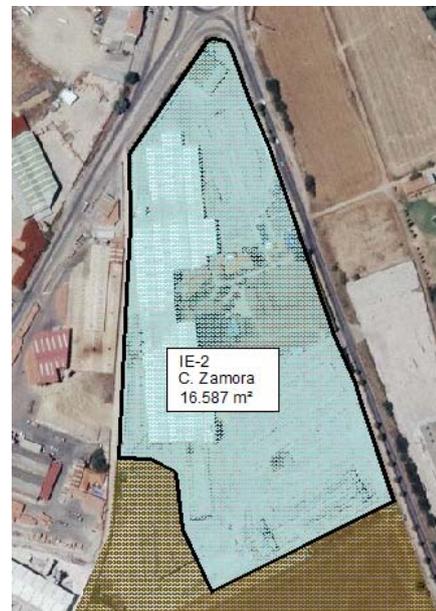


Delimitación del sector propuesto por la MP

- El sector de uso industrial IE-2 mantiene la superficie del POM.



Delimitación del sector en el POM



Delimitación del sector propuesto por la MP

La modificación de la delimitación entre suelo urbano y suelo urbanizable no produce variación de superficie en el Sector IE-02 ni en el sector UB-RT-5.05



6.3. viabilidad de la modificación

La redelimitación entre el suelo urbano y el suelo urbanizable se realiza "a cero", es decir, de modo que las superficies de suelo urbano industrial y de suelo urbanizable no sufren variación.

Esta condición hace que no resulte necesario realizar comprobaciones adicionales en cuanto al cumplimiento de estándares urbanísticos que, de otro modo, pudieran verse afectados.

En cuanto a la propiedad, todas las parcelas afectadas son hasta donde tenemos conocimiento, de la misma empresa.

7. DOUMENTACIÓN DEL CAMBIO DE TRAZADO DE LA VARIANTE SUR OESTE

Aunque está fuera del ámbito de actuación de la Modificación Puntual, se actualiza el trazado viario de la variante Sur Oeste ejecutada por el Ministerio de Fomento, dejando constancia del ligero cambio en el trazado y del punto de entronque con la N-502 respecto al previsto en el POM, aportando nuevos planos y corrigiendo el plano 28 del POM: Ordenación _ Clasificación del suelo y Sistemas Generales, Ordenación Estructural, mostrando que la estrecha banda de terrenos ubicados entre el sector UB-R-T-5.06 y la variante los terrenos mantienen su clasificación como suelo rústico.

Esta modificación se incorpora en los planos MP -3.3; MP-4.1A ; MP-4.1B ; MP-5.3 ; MP-2.28 que sustituyen a los planos del POM 3.3; 4.1A : 4.1B ; 5.3 ; 2.28

Así como en los planos de la Modificación puntual:, MP-01 ; MP-02 ; MP-03 ; MP-04; MP-05 y MP-06.



8. MEMORIA ECONÓMICA.

Los Sistemas Generales se obtendrán y se financiarán de modo que los sectores afectados no vean reducido su aprovechamiento urbanístico

Como se ha expuesto anteriormente, el reparto del incremento de suelo que requiere el vial por su nuevo trazado se realiza de manera proporcional al suelo de cada sector, de modo que cada sector es en realidad un área de reparto, y mediante la ponderación del índice de edificabilidad y de la densidad de viviendas se recupera el aprovechamiento urbanístico que para ese suelo está previsto en el POM.

Las cargas para el desarrollo del vial son, en primer lugar la adquisición del suelo y en segundo lugar la financiación de las obras del vial.

La forma de obtención del suelo en la primera fase será por expropiación realizada por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.

En la segunda fase la obtención del suelo se realizará por adscripción a los sectores.

La financiación y ejecución de las obras en la primera fase se realiza a cargo de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en base a compromisos adquiridos con el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.

La ejecución y financiación de las obras de la segunda fase del vial, correspondiente a los dos carriles restantes, los aparcamientos y las aceras de ambos lados del vial, se realizará por adscripción al desarrollo de los sectores y por lo tanto financiada por repercusión proporcional a los sectores en el momento de su desarrollo urbanístico.



La adquisición por parte del Ayuntamiento de Talavera del suelo para la construcción del tramo de vial correspondiente a la primera fase, mediante el procedimiento de expropiación, le convierte en propietario, y en consecuencia le permite ser participe en el desarrollo urbanístico de los sectores.

La superficie de terreno a expropiar quedará determinada en el proyecto de ejecución de la primera fase del cierre de la Circunvalación Sur en el tramo entre carreteras N-502 a la CM-4102, de acuerdo a las necesidades de suelo requeridas por las características del vial proyectado.

En la imagen adjunta se identifica el tramo del vial a construir en la fase1.





8.1. Definición de Sistemas generales de la Modificación Puntual.

La Modificación Puntual fija la forma de obtención del suelo y la ejecución y financiación de las obras del sistema general

La obtención de los terrenos para la primera fase del vial se realiza mediante expropiación por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina, entrando a formar parte como propietario de suelo en cada sector y la adscripción.

La obtención de los terrenos para la segunda fase del vial, se realizará por adscripción a los sectores y obtención con el desarrollo de los mismos, de acuerdo a lo expuesto en la tabla 15 de la presente MP.

La ejecución y financiación de las obras de la primera fase del vial se realizará a cargo de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

La ejecución y financiación de las obras de la segunda fase del vial se realizará por adscripción a los sectores, incluyendo la obligación en las fichas de cada uno de los sectores y definiéndose gráficamente en el plano MP-06, de acuerdo con la siguiente tabla:

SECTOR	Sup Neta Has	% participación	FASE2 Ha
UB-R-T-5.05	7,3902	9,95	0,2573
UB-R-T-5.07	18,1133	24,39	0,6307
UB-R-T-5.08	8,7171	11,74	0,3035
UB-R-T-5.09	30,8648	41,56	1,0747
UB-R-T-5.10	9,1824	12,36	0,3197
total	74,2678	100,00	2,5860



9. FICHAS DE PLANEAMIENTO.

Dentro del POM de Talavera de la Reina, en el título IV “Normas reguladoras en suelo urbanizable”, Capítulo 1 – “condiciones generales”, se hace referencia a las Fichas de Planeamiento y planos que definen los sectores de suelo urbanizable.

Artículo 273. Ámbito (O.E.).

“Integran el suelo urbanizable del término municipal de Talavera los suelos así grafiados en los planos de ordenación del presente POM, de acuerdo a lo establecido en el artículo 47 del RP LOTAU, con la división en sectores reflejada en los mismos planos y en las fichas de condiciones de ordenación”.

Como parte de los documentos del POM se encuentran las FICHAS DE PLANEAMIENTO, en ellas se incluyen la carpeta de “ Talavera Sur ” donde se encuentran los Sistemas Generales afectados por la Modificación Puntual 05-TAL-SUR-SG , y las fichas de desarrollo de los sectores UB-R-T-5.05, UB-R-T-5.07, UB-R-T-5.08, UB-R-T-5.09 y UB-R-T-5.10.

Se exponen a continuación las fichas de cada sector, incluyendo su estado actual y el modificado.

9.1. Fichas de planeamiento del POM.

Seguidamente se adjuntan las fichas de cada sector definidas en el POM de Talavera de la Reina:



SG A-V-TS-01

UB-R-T-5.03	7.031 m2	28,7 %
UB-R-T-5.04	1.623 m2	6,6 %
UB-R-T-5.05	1.336 m2	5,4 %
UB-R-T-5.08	2.495 m2	10,2 %
UB-R-T-5.11	696 m2	2,8 %
UB-R-T-5.12	2.407 m2	9,8 %
UB-R-T-5.13	3.117 m2	12,7 %
UB-R-T-5.14	5.827 m2	23,8 %

SG A-V-TS-02

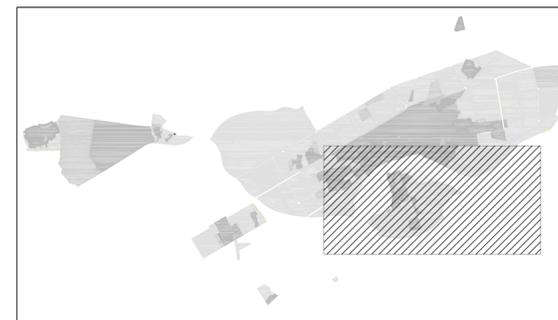
UB-R-T-5.07	4.013 m2	20,2 %
UB-R-T-5.09	2.963 m2	14,9 %
UB-R-T-5.06	6.679 m2	33,6 %
UB-R-T-5.10	6.213 m2	31,3 %

SG A-ZV-01

UB-R-T-5.06	21.180 m2	9,6 %
UB-R-T-5.09	21.077 m2	9,6 %
UB-R-T-5.10	35.144 m2	16,0 %
UB-R-T-5.13	21.642 m2	9,8 %
UB-R-T-5.14	27.017 m2	12,3 %
UB-R-T-5.05	10.621 m2	4,8 %
UB-R-T-5.11	10.588 m2	4,8 %

SG A-ZV-10

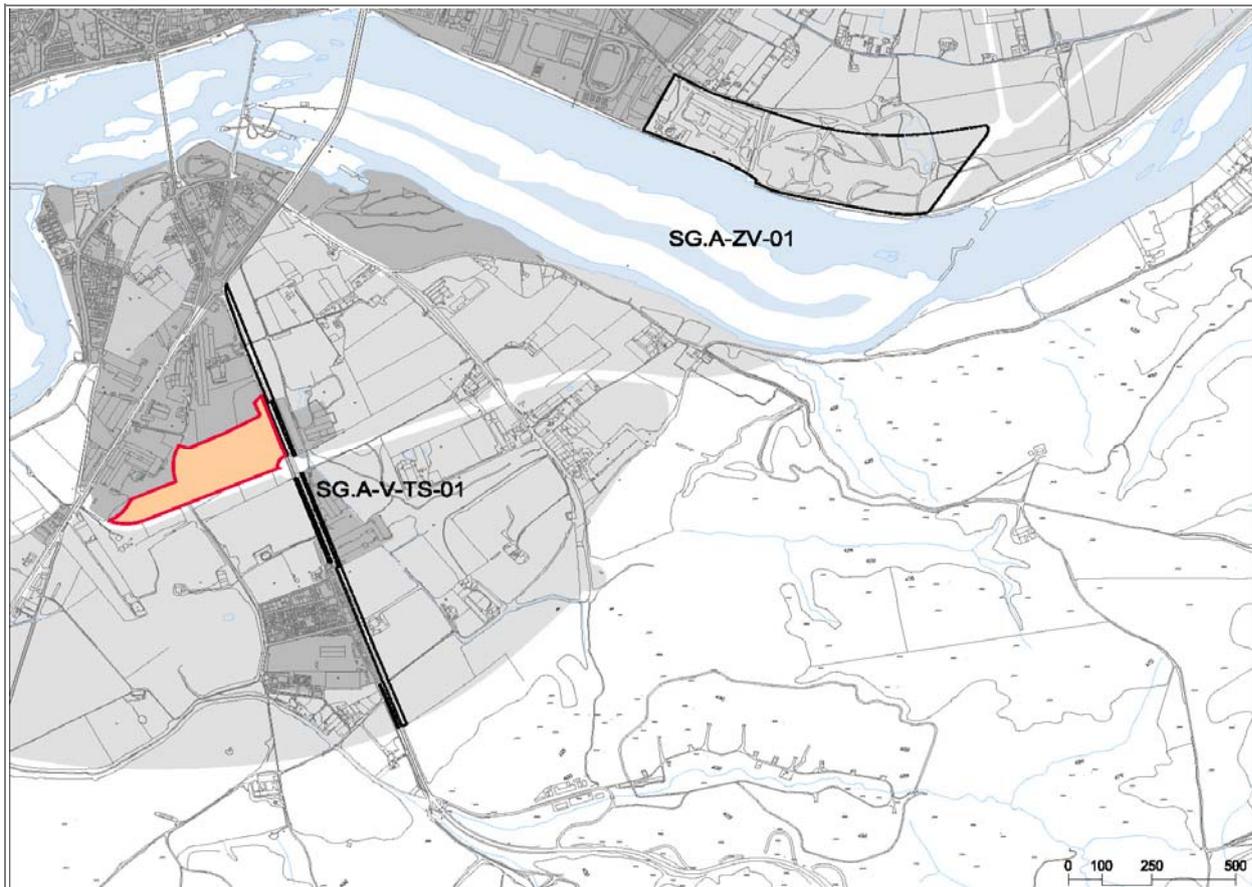
UB-R-T-5.01	25.149 m2	17,2 %
UB-R-T-5.02	20.933 m2	14,3 %
UB-R-T-5.12	27.989 m2	19,2 %




**PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
DE TALAVERA DE LA REINA**
 DOCUMENTO APROBACIÓN DEFINITIVA
 ORDENACIÓN
 Junio 2010
TALAVERA SUR - REPARTO SISTEMAS GENERALES
 e: 1/ 40000
 Dirección Técnica: José Mº Ezquiaga, doctor arquitecto.

NOMBRE	Calatravilla	CÓDIGO	UB-R-T-5.05	HOJA PLANO	28-9/28-14
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DE PLANEAMIENTO	P.P		

DELIMITACIÓN EN PLANO PARCELARIO



SUPERFICIE DEL SECTOR (O.E.)

SUPERFICIE BRUTA (Has.)	7,4341
SUPERFICIE NETA (Has.)	7,4341

SISTEMAS GENERALES DEL AREA DE REPARTO (O.E.)

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES INTERIORES	0,0000
---	--------

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS (Has)	Código	TOTAL
	4,8% SG-A-ZV-01 + 5,4% SG-A-V-TS-01	1,1957

EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO (O.E.)

ESFERAS DE ACTUACIÓN	Privada	GESTIÓN	Indirecta
----------------------	---------	---------	-----------



Planeamiento REMITIDO

NOMBRE	Calatravilla	CÓDIGO	UB-R-T-5.05	HOJA PLANO	28-9/28-14
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DE PLANEAMIENTO			P.P

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E.)

<p>1. Urbanización del ámbito con objeto de mejorar la calidad urbana en un entorno ambiental de enorme calidad.</p> <p>2. Creación de una nueva zona residencial de baja densidad integrando criterios de sostenibilidad paisajística procurando la mayor integración de los nuevos desarrollos respecto al suelo rústico de protección al sur del área.</p> <p>3. Mejorar la accesibilidad y movilidad del ámbito mediante la ejecución de un viario estructurante que permite la comunicación de este ámbito con la "Circunvalación Sur" y con el este de la ciudad a través de dos nuevos puentes integrando el viario existente.</p> <p>5. Ordenar los usos industriales preexistentes, propiciando una mejora de su inserción en la trama residencial y de imagen urbana trasladándolos en algún caso a los nuevos desarrollos destinados y acondicionados este uso al norte de la ciudad.</p> <p>6. Localizar los sistemas locales de zonas verdes el borde del viario central estructurante con objeto de ejercer de colchón entre usos residenciales y el tráfico.</p> <p>7. Por el sector discurre una Línea Eléctrica subterránea en Baja Tensión de 22 KV que parte desde la subestación de reparto "Talavera 2", situada en el centro urbano junto al río Tago para dar servicio a las parcelas. La ordenación detalla deberá incorporar las afecciones las afecciones definidas en el artículo 5.12 de la instrucción técnica complementaria ITC-LAT-01 a 09.</p>

PARÁMETROS DE ORDENACIÓN GENERAL, USOS (O.E.)

USO GLOBAL MAYORITARIO	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
V Unifamiliar	Terciario-Comercial	Industrial

APROVECHAMIENTO, INTENSIDAD Y DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (O.E.)

APROVECHAMIENTO DEL AREA DE REPARTO (m2)	15.519		
APROVECHAMIENTO TIPO (ua/m2s)	0,1798		
SUPERFICIE EDIFICABLE MAXIMA (m2)	18.585	INDICE EDIFICABILIDAD (m2/m2)	0,25
EDIFICABILIDAD DESTINADA VP (50%)	9.293		
DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (viv/ha)	25	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	186

ESTANDARES DE CALIDAD URBANA (O.E.)

ZONAS VERDES (m2)	art. 22 RP y 31 TRLOTAU	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS (m2)	art. 22 RP y 31 TRLOTAU
APARCAMIENTOS	art. 22 RP y 31 TRLOTAU		

CONDICIONES DE DESARROLLO Y REQUERIMIENTOS AL PROCESO DE URBANIZACIÓN (O.E.)

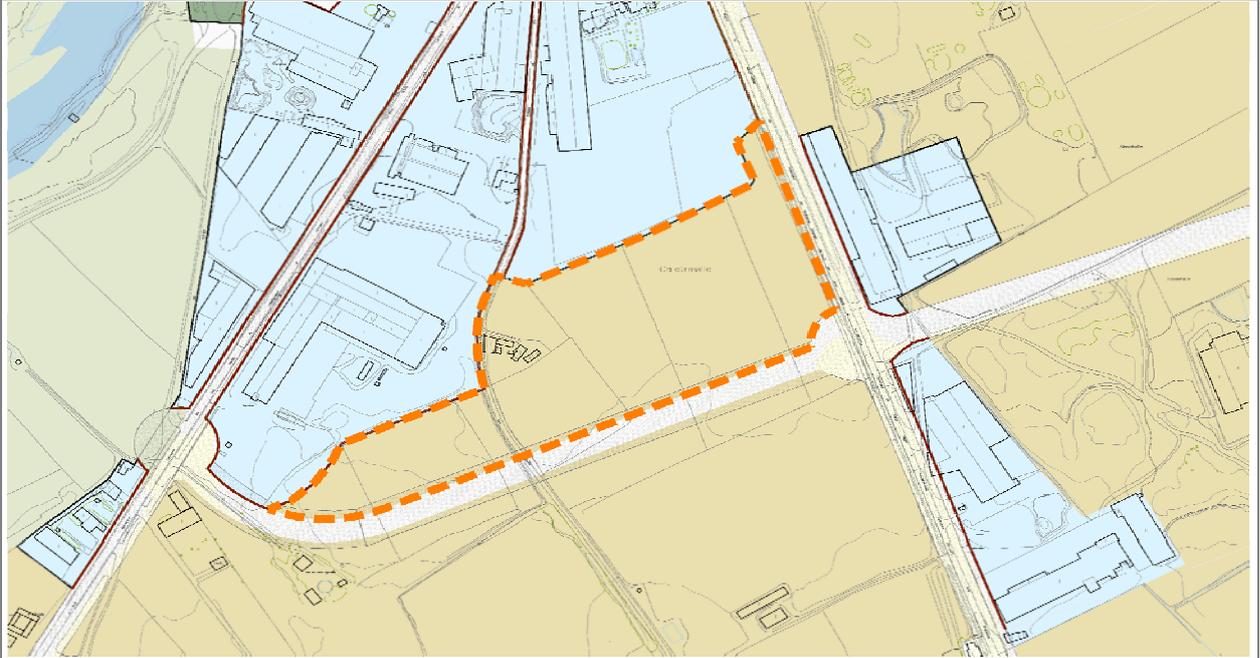
<p>1. La intervención se puede realizar en una o más unidades de actuación. El sector y sus SG constituyen un Area de Reparto independiente.</p> <p>2. La ejecución de dichas unidades de actuación no se podrá realizar sin la previa redacción de un Plan Parcial para el conjunto del ámbito.</p> <p>3. Deberá pagar la parte de la aportación económica para la ejecución de los SG adscritos que se indican en este documento</p> <p>4. Este ámbito esta condicionado para su desarrollo a la garantía de ejecución y/o financiación de los Sistemas Generales viarios y de las redes de servicios que lo conecten con la ciudad de Talavera de la Reina, a fin de asegurar la accesibilidad, la integración en la estructura urbana de la ciudad, y el suministro. Esta garantía podrá realizarse por ejecución del urbanizador o urbanizadores de forma simultánea a la urbanización o por financiación de los mismos al cargo del ámbito y ejecución directa y simultánea por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.</p>
--



NOMBRE	Calatravilla	CÓDIGO	UB-R-T-5.05	HOJA PLANO	28-9/28-14
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DE PLANEAMIENTO			P.P

ESQUEMA DE ORDENACIÓN (O.D)

e: 1/5000



INSTRUCCIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁREA Y/O REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES EXISTENTES (O.E.)

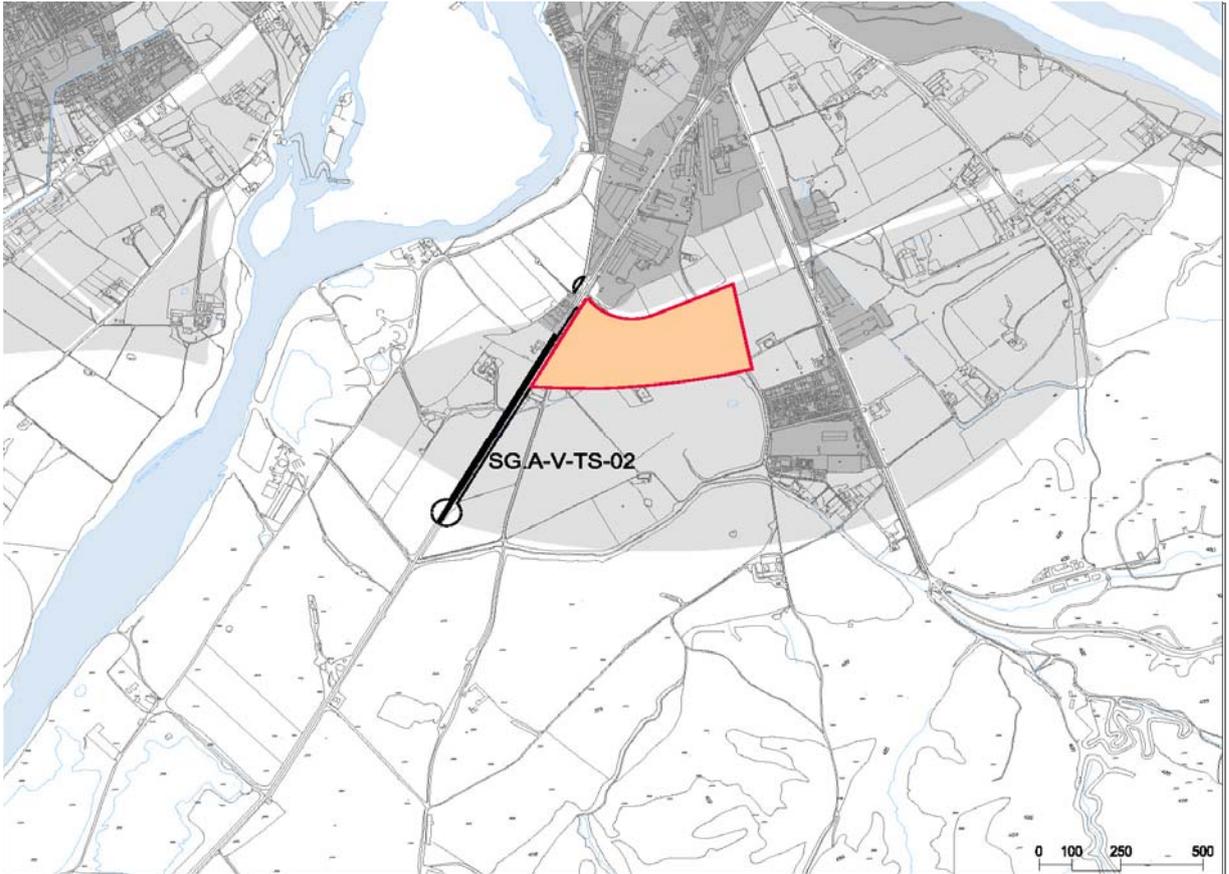
El Plan Parcial deberá incorporar como mínimo los aspectos siguientes:

1. El esquema de ordenación del ámbito.
2. Descripción de las nuevas zonas verdes y equipamientos.
3. Continuidad con viarios de los ámbitos colindantes.
4. Se respetará el trazado del viario reflejado en los planos de ordenación y será vinculante. Ya que se trata de un sistema local viario que afecta a la estructura del desarrollo de diferentes sectores.
5. Tratamiento de borde con áreas industriales.



NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa I</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.07</i>	HOJA PLANO	<i>28-14/28-19</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO	<i>P.P</i>		

DELIMITACIÓN EN PLANO PARCELARIO



SUPERFICIE DEL SECTOR (O.E.)

SUPERFICIE BRUTA (Has.)	15,2112
SUPERFICIE NETA (Has.)	15,2112

SISTEMAS GENERALES DEL AREA DE REPARTO (O.E.)

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES INTERIORES	0,0000
---	--------

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS (Has)	Código	TOTAL
	<i>incluye 2,47 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 20,2% SG-A-V-TS-02</i>	2,8725

EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO (O.E.)

ESFERAS DE ACTUACIÓN	<i>Privada</i>	GESTIÓN	<i>Indirecta</i>
----------------------	----------------	---------	------------------



Planeamiento REMITIDO

NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa I</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.07</i>	HOJA PLANO	<i>28-14/28-19</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO	<i>P,P</i>		

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E.)

<p>1. Urbanización del ámbito con objeto de mejorar la calidad urbana en un entorno ambiental de enorme calidad .</p> <p>2. Creación de una nueva zona residencial de baja densidad integrando criterios de sostenibilidad paisajística procurando la mayor integración de los nuevos desarrollos respecto al suelo rústico de protección al sur del área.</p> <p>3. Mejorar la accesibilidad y movilidad del ámbito mediante la ejecución de un viario estructurante que permite la comunicación de este ámbito con la "Circunvalación Sur" y con el este de la ciudad a través de dos nuevos puentes integrando el viario existente.</p> <p>4. Ordenar los usos industriales preexistentes, propiciando una mejora de su inserción en la trama residencial y de imagen urbana trasladándolos en algún caso a los nuevos desarrollos destinados y acondicionados este uso al norte de la ciudad.</p> <p>5. Localizar los sistemas locales de zonas verdes el borde del viario central estructurante con objeto de ejercer de colchón entre usos residenciales y el tráfico.</p>
--

PARÁMETROS DE ORDENACIÓN GENERAL, USOS (O.E.)

USO GLOBAL MAYORITARIO	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
<i>V Unifamiliar</i>	<i>Terciario-Comercial</i>	<i>Industrial</i>

APROVECHAMIENTO, INTENSIDAD Y DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (O.E.)

APROVECHAMIENTO DEL AREA DE REPARTO (m2)	<i>31.753</i>		
APROVECHAMIENTO TIPO (ua/m2s)	<i>0,1756</i>		
SUPERFICIE EDIFICABLE MAXIMA (m2)	<i>38.028</i>	INDICE EDIFICABILIDAD (m2/m2)	<i>0,25</i>
EDIFICABILIDAD DESTINADA VP (50%)	<i>19.014</i>		
DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (viv/ha)	<i>25</i>	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	<i>380</i>

ESTANDARES DE CALIDAD URBANA (O.E.)

ZONAS VERDES (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>
APARCAMIENTOS	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>		

CONDICIONES DE DESARROLLO Y REQUERIMIENTOS AL PROCESO DE URBANIZACIÓN (O.E.)

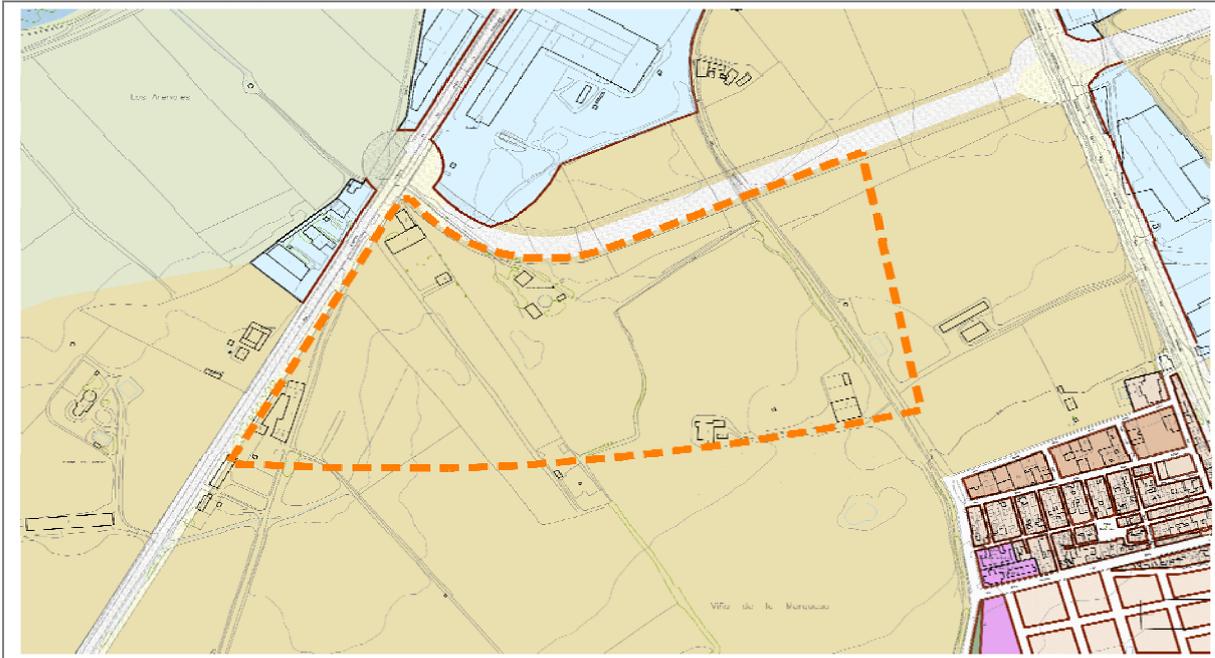
<p>1. La intervención se puede realizar en una o más unidades de actuación. El sector y sus SG constituyen un Area de Reparto independiente.</p> <p>2. La ejecución de dichas unidades de actuación no se podrá realizar sin la previa redacción de un Plan Parcial para el conjunto del ámbito.</p> <p>3. Deberá pagar la parte de la aportación económica para la ejecución de los SG adscritos que se indican en este documento.</p> <p>4. Este ámbito esta condicionado para su desarrollo a la garantía de ejecución y/o financiación de los Sistemas Generales viarios y de las redes de servicios que lo conecten con la ciudad de Talavera de la Reina, a fin de asegurar la accesibilidad, la integración en la estructura urbana de la ciudad, y el suministro. Esta garantía podrá realizarse por ejecución del urbanizador o urbanizadores de forma simultánea a la urbanización o por financiación de los mismos al cargo del ámbito y ejecución directa y simultánea por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.</p>



NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa I</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.07</i>	HOJA PLANO	<i>28-14/28-19</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO	<i>P.P</i>		

ESQUEMA DE ORDENACIÓN (O.D)

e: 1/7500



INSTRUCCIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁREA Y/O REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES EXISTENTES (O.E.)

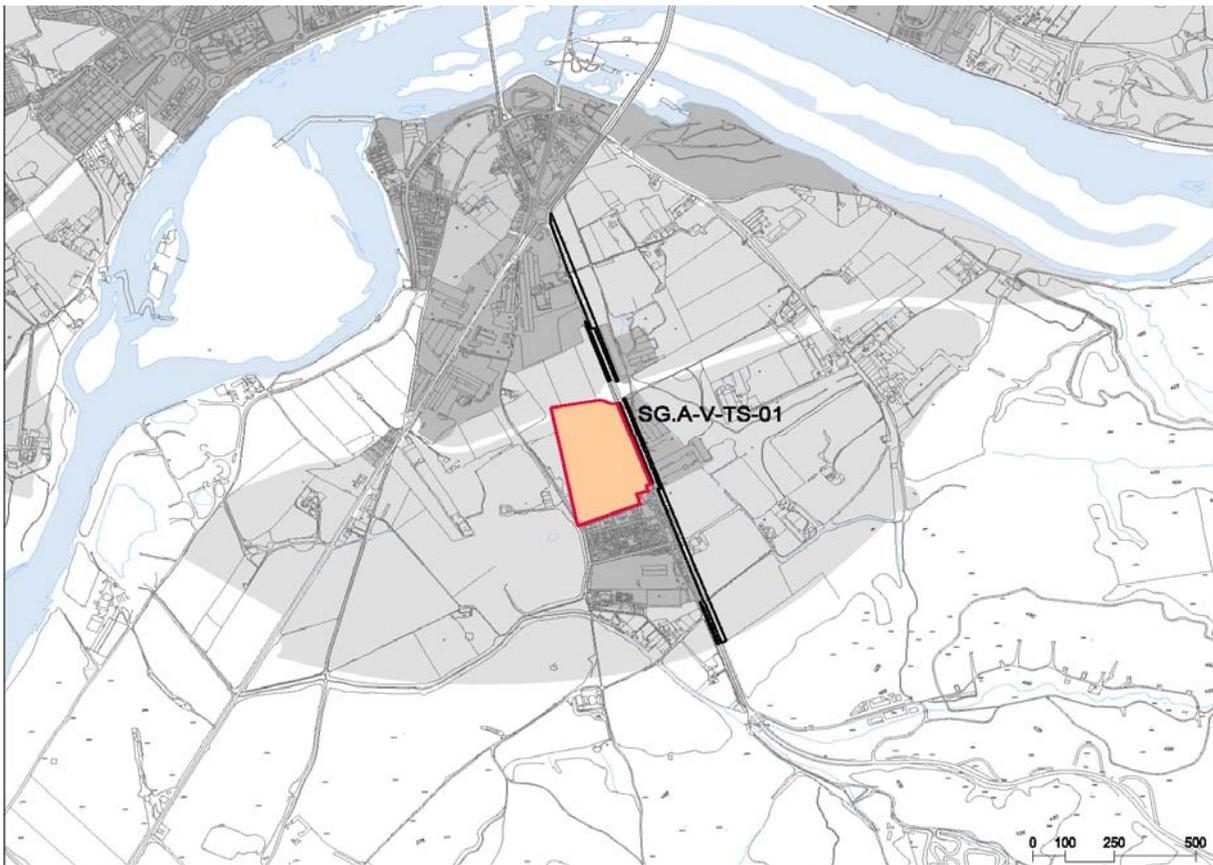
El Plan Parcial deberá incorporar como mínimo los aspectos siguientes:

- 1. Descripción de las nuevas zonas verdes y equipamientos.*
- 2. Continuidad con viarios de los ámbitos colindantes.*
- 3. Se respetará el trazado del viario reflejado en los planos de ordenación y será vinculante ya que se trata de un sistema local viario que afecta a la estructura del desarrollo de diferentes sectores.*
- 4. Trazado de la vía pecuaria.*



NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa II</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.08</i>	HOJA PLANO	28-14
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO	<i>P.P</i>		

DELIMITACIÓN EN PLANO PARCELARIO



SUPERFICIE DEL SECTOR (O.E.)

SUPERFICIE BRUTA (Has.)	8,3538
SUPERFICIE NETA (Has.)	8,3538

SISTEMAS GENERALES DEL AREA DE REPARTO (O.E.)

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES INTERIORES	0,0000
---	--------

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS (Has)	Código	TOTAL
	<i>incluye 1,22 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 10,2% SG-A-V-TS-01</i>	1,4683

EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO (O.E.)

ESFERAS DE ACTUACIÓN	<i>Privada</i>	GESTIÓN	<i>Indirecta</i>
----------------------	----------------	---------	------------------



NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa II</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.08</i>	HOJA PLANO	<i>28-14</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO	<i>P.P</i>		

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E.)

- Urbanización del ámbito con objeto de mejorar la calidad urbana en un entorno ambiental de enorme calidad .*
- Creación de una nueva zona residencial de baja densidad integrando criterios de sostenibilidad paisajística procurando la mayor integración de los nuevos desarrollos respecto al suelo rústico de protección al sur del municipio.*
- Localizar los sistemas locales de zonas verdes el borde del viario central estructurante con objeto de ejercer de colchón entre usos residenciales y el tráfico.*
- El sector es atravesado por una Línea Eléctrica subterránea en Baja Tensión de 22 KV en su esquina noreste que parte desde la subestación de reparto "Talavera 2", situada en el centro urbano junto al río Tajo para dar servicio a las parcelas de esta zona de la ciudad por lo que la ordenación detallada deberá incorporar las afecciones definidas en el artículo 5.12 de la instrucción técnica complementaria ITC-LAT-01 a 09.*

PARÁMETROS DE ORDENACIÓN GENERAL, USOS (O.E.)

USO GLOBAL MAYORITARIO	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
<i>V Unifamiliar</i>	<i>Terciario-Comercial</i>	<i>Industrial</i>

APROVECHAMIENTO, INTENSIDAD Y DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (O.E.)

APROVECHAMIENTO DEL AREA DE REPARTO (m2)	<i>17.439</i>
APROVECHAMIENTO TIPO (ua/m2s)	<i>0,1775</i>

SUPERFICIE EDIFICABLE MAXIMA (m2)	<i>20.885</i>	INDICE EDIFICABILIDAD (m2/m2)	<i>0,25</i>
EDIFICABILIDAD DESTINADA VP (50%)	<i>10.442</i>		

DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (viv/ha)	<i>25</i>	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	<i>209</i>
----------------------------------	-----------	------------------------	------------

ESTANDARES DE CALIDAD URBANA (O.E.)

ZONAS VERDES (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>
APARCAMIENTOS	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>		

CONDICIONES DE DESARROLLO Y REQUERIMIENTOS AL PROCESO DE URBANIZACIÓN (O.E.)

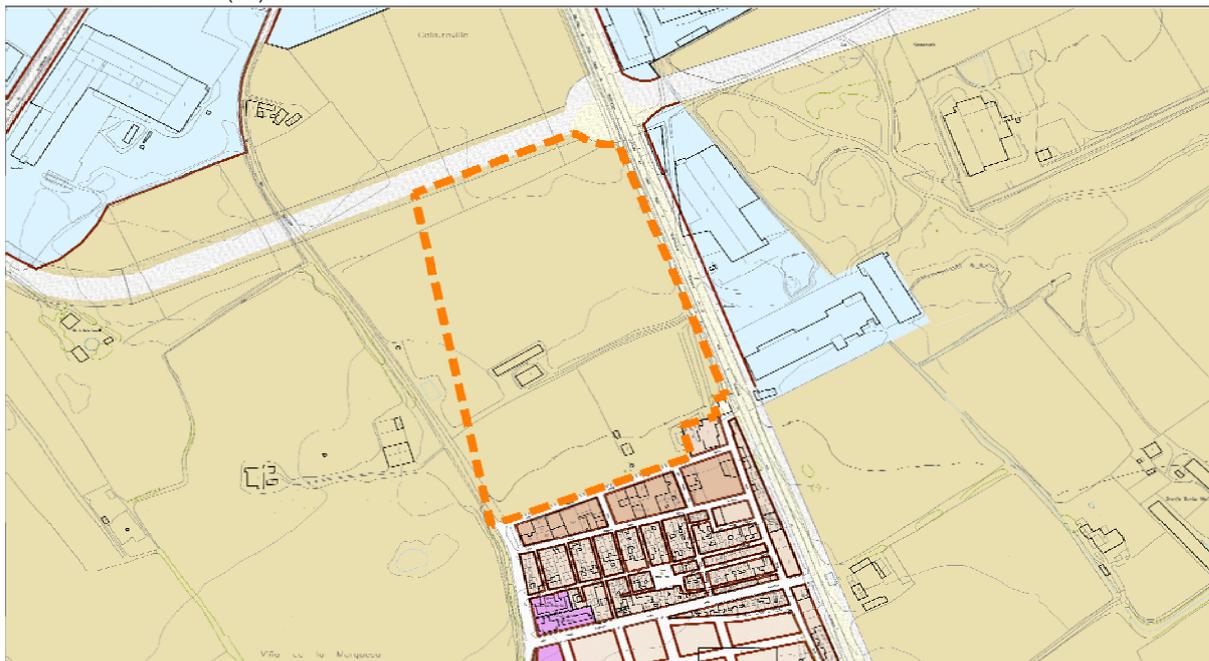
- La intervención se puede realizar en una o más unidades de actuación. El sector y sus SG constituyen un Area de Reparto independiente.*
- La ejecución de dichas unidades de actuación no se podrá realizar sin la previa redacción de un Plan Parcial para el conjunto del ámbito.*
- Deberá pagar la parte de la aportación económica para la ejecución de los SG adscritos que se indican en este documento*
- Este ámbito esta condicionado para su desarrollo a la garantía de ejecución y/o financiación de los Sistemas Generales viarios y de las redes de servicios que lo conecten con la ciudad de Talavera de la Reina, a fin de asegurar la accesibilidad, la integración en la estructura urbana de la ciudad, y el suministro. Esta garantía podrá realizarse por ejecución del urbanizador o urbanizadores de forma simultánea a la urbanización o por financiación de los mismos al cargo del ámbito y ejecución directa y simultánea por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.*



NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa II</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.08</i>	HOJA PLANO	<i>28-14</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO			<i>feb-10</i>

ESQUEMA DE ORDENACIÓN (O.D)

e: 1/7500



INSTRUCCIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁREA Y/O REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES EXISTENTES (O.E.)

El Plan Parcial deberá incorporar como mínimo los aspectos siguientes:

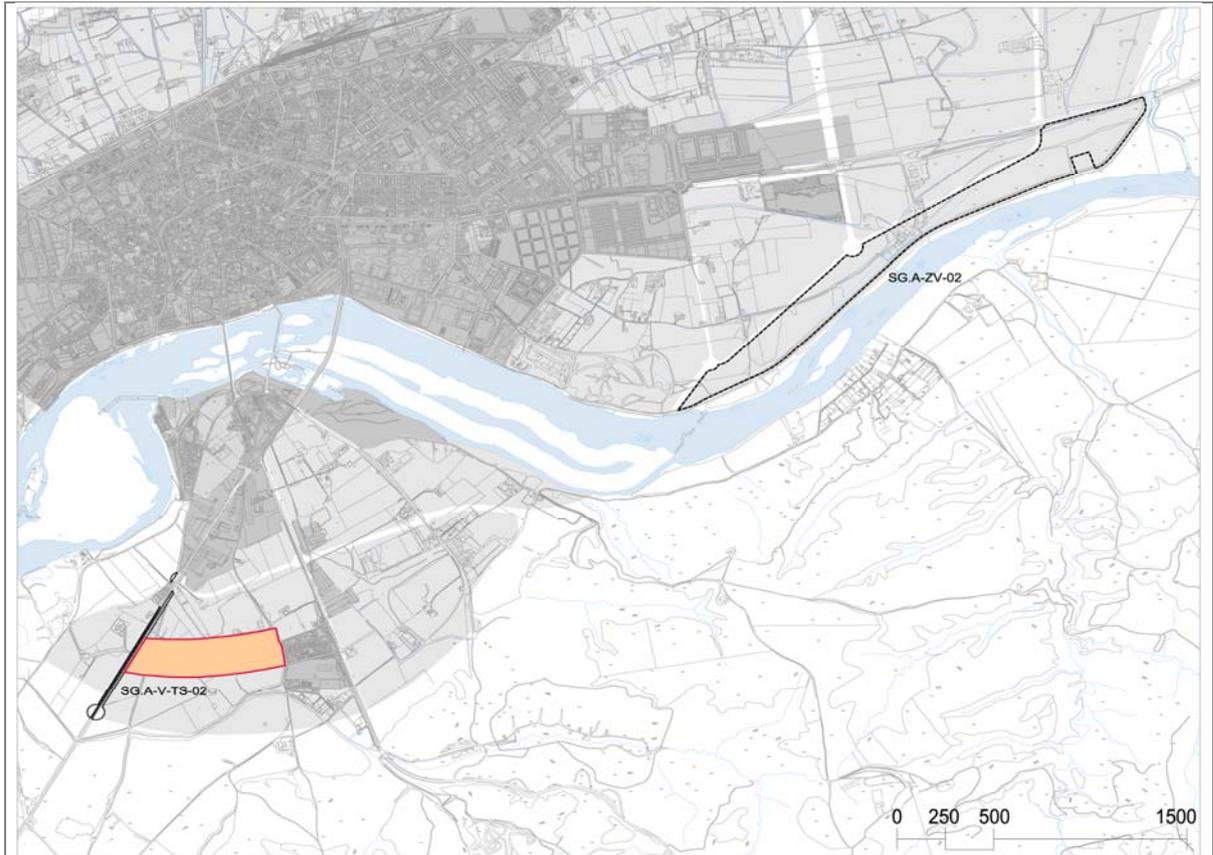
- 1. Descripción de las nuevas zonas verdes y equipamientos.*
- 2. Continuidad con viarios de los ámbitos colindantes.*
- 3. Se respetará el trazado del viario reflejado en los planos de ordenación y será vinculante ya que se trata de un sistema local viario que afecta a la estructura del desarrollo de diferentes sectores.*
- 4. Trazado de la vía pecuaria.*



Planeamiento REMITIDO

NOMBRE	Viña de la Marquesa III	CÓDIGO	UB-R-T-5.09	HOJA PLANO	28-14/28-19
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DE PLANEAMIENTO	P.P		

DELIMITACIÓN EN PLANO PARCELARIO



SUPERFICIE DEL SECTOR (O.E.)

SUPERFICIE BRUTA (Has.)	16,6581
SUPERFICIE NETA (Has.)	16,6581

SISTEMAS GENERALES DEL AREA DE REPARTO (O.E.)

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES INTERIORES	0,0000
---	--------

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS (Has)	Código	TOTAL
	incluye 0,26 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 9,6% SG-A-ZV-01 + 14,9% SG-A-V-TS-02	2,6652

EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO (O.E.)

ESFERAS DE ACTUACIÓN	Privada	GESTIÓN	Indirecta
----------------------	---------	---------	-----------



Planeamiento REMITIDO

NOMBRE	Vña de la Marquesa III	CÓDIGO	UB-R-T-5.09	HOJA PLANO	28-14/28-19
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DE PLANEAMIENTO	P.P		

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E.)

<p>1. Urbanización del ámbito con objeto de mejorar la calidad urbana en un entorno ambiental de enorme calidad .</p> <p>2. Creación de una nueva zona residencial de baja densidad integrando criterios de sostenibilidad paisajística procurando la mayor integración de los nuevos desarrollos respecto al suelo rústico de protección al sur del municipio.</p> <p>3. Mejorar la accesibilidad y movilidad del ámbito mediante la ejecución de un viario estructurante que permite la comunicación de este ámbito con la "Circunvalación Sur" y con el este de la ciudad a través de dos nuevos puentes integrando el viario existente.</p> <p>4. Localizar los sistemas locales de zonas verdes el borde del viario central estructurante con objeto de ejercer de colchón entre usos residenciales y el tráfico.</p>
--

PARÁMETROS DE ORDENACIÓN GENERAL, USOS (i.e..)

USO GLOBAL MAYORITARIO	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
V Unifamiliar	Terciario-Comercial	Industrial

APROVECHAMIENTO, INTENSIDAD Y DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (i.e.)

APROVECHAMIENTO DEL AREA DE REPARTO (m2)	34.774		
APROVECHAMIENTO TIPO (ua/m2s)	0,1800		
SUPERFICIE EDIFICABLE MAXIMA (m2)	41.645	INDICE EDIFICABILIDAD (m2/m2)	0,25
EDIFICABILIDAD DESTINADA VP (50%)	20.823		
DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (viv/ha)	25	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	416

ESTANDARES DE CALIDAD URBANA (i.e..)

ZONAS VERDES (m2)	art. 22 RP y 31 TRLOTAU	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS (m2)	art. 22 RP y 31 TRLOTAU
APARCAMIENTOS	art. 22 RP y 31 TRLOTAU		

CONDICIONES DE DESARROLLO Y REQUERIMIENTOS AL PROCESO DE URBANIZACIÓN (O.E.)

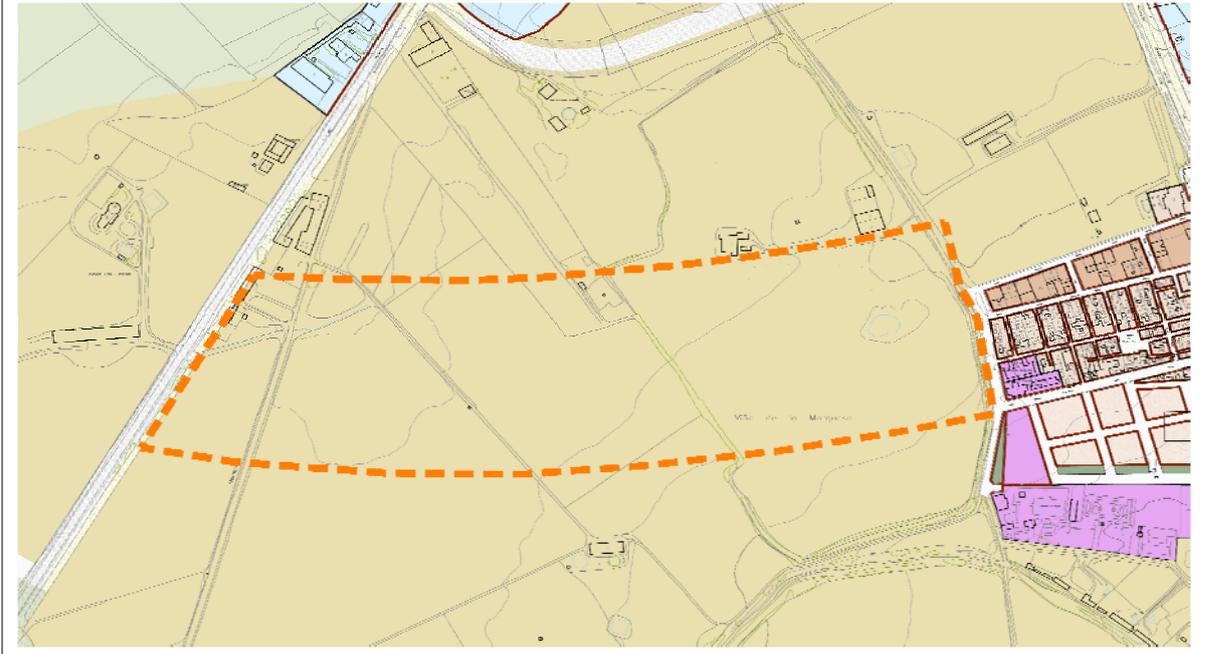
<p>1. La intervención se puede realizar en una o más unidades de actuación. El sector y sus SG constituyen un Area de Reparto independiente.</p> <p>2. La ejecución de dichas unidades de actuación no se podrá realizar sin la previa redacción de un Plan Parcial para el conjunto del ámbito.</p> <p>3. Deberá pagar la parte de la aportación económica para la ejecución de los SG adscritos que se indican en este documento</p> <p>4. Este ámbito esta condicionado para su desarrollo a la garantía de ejecución y/o financiación de los Sistemas Generales viarios y de las redes de servicios que lo conecten con la ciudad de Talavera de la Reina, a fin de asegurar la accesibilidad, la integración en la estructura urbana de la ciudad, y el suministro. Esta garantía podrá realizarse por ejecución del urbanizador o urbanizadores de forma simultánea a la urbanización o por financiación de los mismos al cargo del ámbito y ejecución directa y simultánea por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.</p>
--



NOMBRE	Viña de la Marquesa III	CÓDIGO	UB-R-T-5.09	HOJA PLANO	28-14/28-19
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DE PLANEAMIENTO	P.P		

ESQUEMA DE ORDENACIÓN (O.D)

e: 1/7500



INSTRUCCIONES PARA LA ORDENACIÓN DE ÁREA Y/O REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES EXISTENTES (O.E.)

El Plan Parcial deberá incorporar como mínimo los aspectos siguientes:

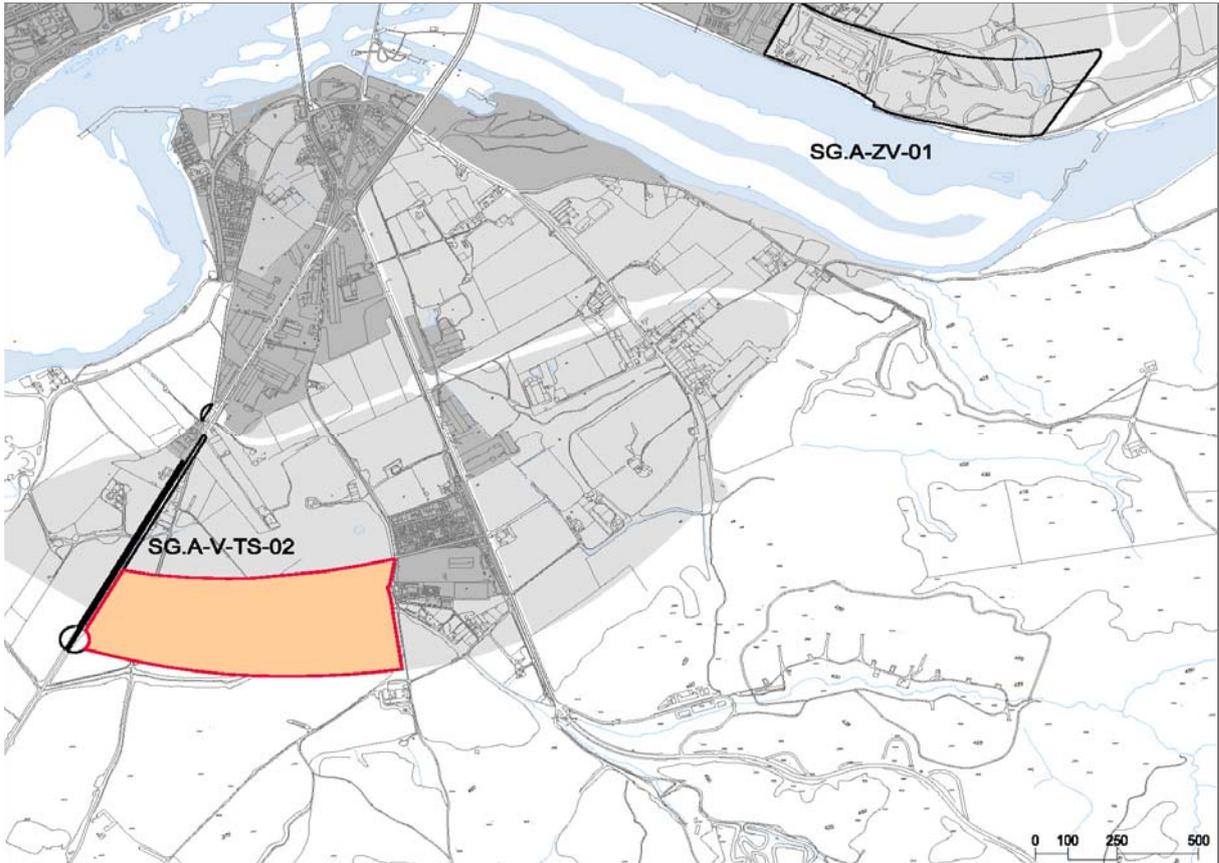
1. Descripción de las nuevas zonas verdes y equipamientos.
2. Continuidad con viarios de los ámbitos colindantes.
3. Se respetará el trazado del viario reflejado en los planos de ordenación y será vinculante ya que se trata de un sistema local viario que afecta a la estructura del desarrollo de diferentes sectores.
4. Trazado de la vía pecuaria.



Planeamiento REMITIDO

NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa IV</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.10</i>	HOJA PLANO	<i>28-18/28-24</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO	<i>P.P</i>		

DELIMITACIÓN EN PLANO PARCELARIO



SUPERFICIE DEL SECTOR (O.E.)

SUPERFICIE BRUTA (Has.)	30,1469
SUPERFICIE NETA (Has.)	30,1469

SISTEMAS GENERALES DEL AREA DE REPARTO (O.E.)

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES INTERIORES	0,0000
---	--------

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS (Has)	Código	TOTAL
	<i>incluye 0,69 Ha de Convenios Obtención SG Puente Nuevo + 16% SG-A-ZV-01 + 31,3% SG-A-V-TS-02</i>	4,8236

EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO (O.E.)

ESFERAS DE ACTUACIÓN	<i>Privada</i>	GESTIÓN	<i>Indirecta</i>
----------------------	----------------	---------	------------------



NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa IV</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.10</i>	HOJA PLANO	<i>28-18/28-24</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO	<i>P.P</i>		

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E.)

<ol style="list-style-type: none"> 1. Urbanización del ámbito con objeto de mejorar la calidad urbana en un entorno ambiental de enorme calidad . 2. Creación de una nueva zona residencial de baja densidad integrando criterios de sostenibilidad paisajística procurando la mayor integración de los nuevos desarrollos respecto al suelo rústico de protección al sur del área. 3. Mejorar la accesibilidad y movilidad del ámbito mediante la ejecución de un viario estructurante que permite la comunicación de este ámbito con la "Circunvalación Sur" y con el este de la ciudad a través de dos nuevos puentes integrando el viario existente. 4. Localizar los sistemas locales de zonas verdes el borde del viario central estructurante con objeto de ejercer de colchón entre usos residenciales y el tráfico.
--

PARÁMETROS DE ORDENACIÓN GENERAL, USOS (O.E.)

USO GLOBAL MAYORITARIO <i>V Unifamiliar</i>	USOS COMPATIBLES <i>Terciario-Comercial</i>	USOS PROHIBIDOS <i>Industrial</i>
--	--	--------------------------------------

APROVECHAMIENTO, INTENSIDAD Y DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (O.E.)

APROVECHAMIENTO DEL AREA DE REPARTO (m2)	<i>34.774</i>
APROVECHAMIENTO TIPO (ua/m2s)	<i>0,1800</i>

SUPERFICIE EDIFICABLE MAXIMA (m2)	<i>75.367</i>	INDICE EDIFICABILIDAD (m2/m2)	<i>0,25</i>
EDIFICABILIDAD DESTINADA VP (50%)	<i>37.684</i>		

DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (viv/ha)	<i>25</i>	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	<i>754</i>
----------------------------------	-----------	------------------------	------------

ESTANDARES DE CALIDAD URBANA (O.E.)

ZONAS VERDES (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>
APARCAMIENTOS	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>		

CONDICIONES DE DESARROLLO Y REQUERIMIENTOS AL PROCESO DE URBANIZACIÓN (O.E.)

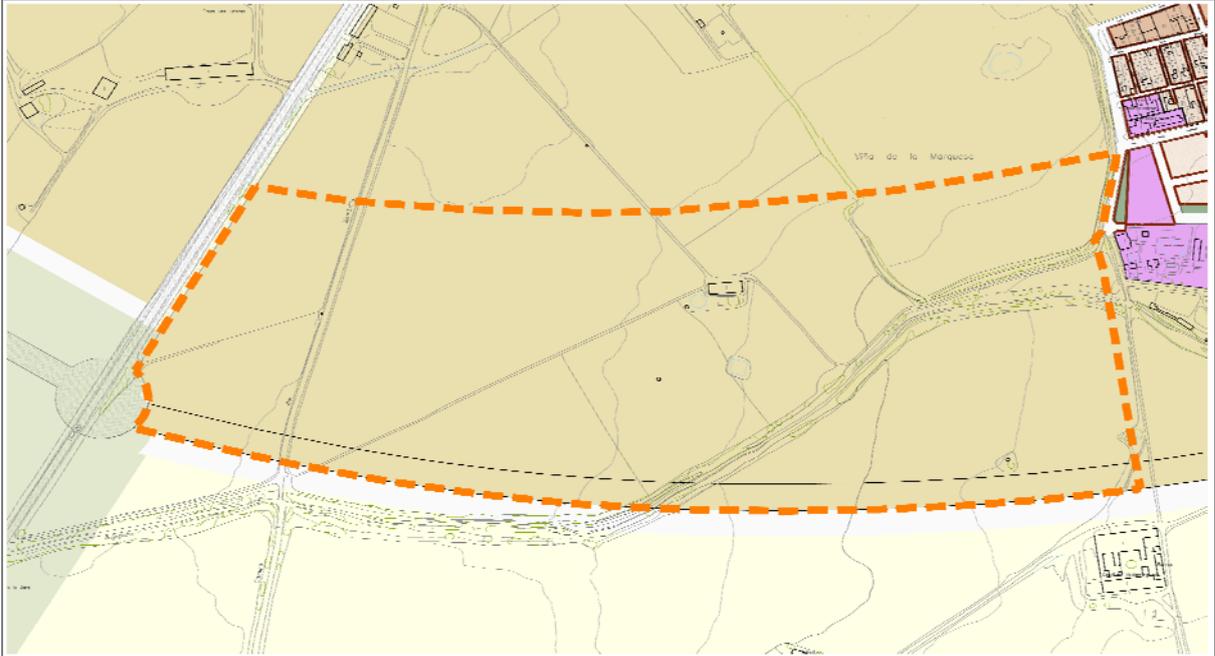
<ol style="list-style-type: none"> 1. La intervención se puede realizar en una o más unidades de actuación. El sector y sus SG constituyen un Area de Reparto independiente. 2. La ejecución de dichas unidades de actuación no se podrá realizar sin la previa redacción de un Plan Parcial para el conjunto del ámbito. 3. Deberá pagar la parte de la aportación económica para la ejecución de los SG adscritos que se indican en este documento 4. Este ámbito esta condicionado para su desarrollo a la garantía de ejecución y/o financiación de los Sistemas Generales viarios y de las redes de servicios que lo conecten con la ciudad de Talavera de la Reina, a fin de asegurar la accesibilidad, la integración en la estructura urbana de la ciudad, y el suministro. Esta garantía podrá realizarse por ejecución del urbanizador o urbanizadores de forma simultánea a la urbanización o por financiación de los mismos al cargo del ámbito y ejecución directa y simultánea por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.



NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa IV</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.10</i>	HOJA PLANO	<i>28-18/28-24</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO	<i>P.P</i>		

ESQUEMA DE ORDENACIÓN (O.D)

e: 1/7500



INSTRUCCIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁREA Y/O REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES EXISTENTES (O.E.)

El Plan Parcial deberá incorporar como mínimo los aspectos siguientes:

- 1. Descripción de las nuevas zonas verdes y equipamientos.*
- 2. Continuidad con viarios de los ámbitos colindantes.*
- 3. Se respetará el trazado del viario reflejado en los planos de ordenación y será vinculante ya que se trata de un sistema local viario que afecta a la estructura del desarrollo de diferentes sectores.*
- 4. Tratamiento de borde con suelo rústico.*
- 5. Trazado de la vía pecuaria.*



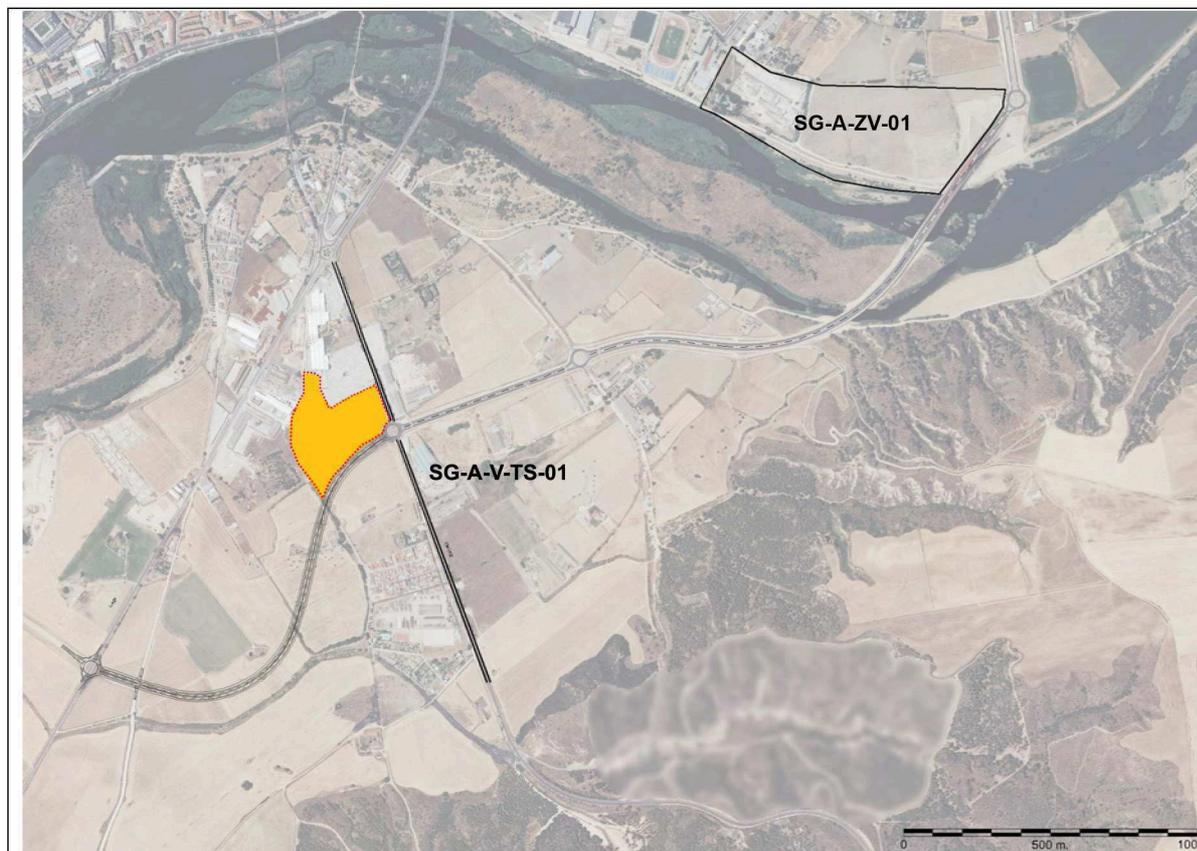


9.2. Fichas de planeamiento de la MODIFICACIÓN PUNTUAL.

Seguidamente se adjuntan las fichas de cada sector tal como quedan en la Modificación Puntual presentada.

NOMBRE	Calatravilla	CÓDIGO	UB-R-T-5.05	HOJA PLANO	28-9/28-14
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DEL PLANEAMIENTO	P.P.		

DELIMITACIÓN EN PLANO PARCELARIO



SUPERFICIE DEL SECTOR (O.E.)

SUPERFICIE BRUTA (Ha)	7,3902
SUPERFICIE NETA (Ha)	7,3902

SISTEMAS GENERALES DE ÁREA DE REPARTO (O.E)

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES INTERIORES (Ha)	0,000
--	-------

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS (Ha)	3,03% SG-A-ZV-01 + 1,55% SG-A-V-TS-01 + 6,61% SG-A-V-TS-02 + 0,46 Ha de SG Puente Nuevo + 0,3520 Ha de modificación de trazado	TOTAL 1,6481
---	--	-----------------

OBLIGACIÓN DE EJECUCIÓN DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	0,2573 Ha para tramo de cierre de Circunvalación Sur.	0,2573
---	---	--------

EJECUCIÓN DE PLANEAMIENTO (O.E)

ESFERAS DE ACTUACIÓN	Privada	GESTIÓN	Indirecta
----------------------	---------	---------	-----------



Planeamiento REMITIDO

NOMBRE	Calatravilla	CÓDIGO	UB-R-T-5.05	HOJA PLANO	28-9/28-14
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DE PLANEAMIENTO	P.P		

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E.)

- Urbanización del ámbito con objeto de mejorar la calidad urbana en un entorno ambiental de enorme calidad .
- Creación de una nueva zona residencial de baja densidad integrando criterios de sostenibilidad paisajística procurando la mayor integración de los nuevos desarrollos respecto al suelo rústico de protección al sur del área.
- Mejorar la accesibilidad y movilidad del ámbito mediante la ejecución de un viario estructurante que permite la comunicación de este ámbito con la "Circunvalación Sur" y con el este de la ciudad a través de dos nuevos puentes integrando el viario existente.
- Ordenar los usos industriales preexistentes, propiciando una mejora de su inserción en la trama residencial y de imagen urbana trasladándolos en algún caso a los nuevos desarrollos destinados y acondicionados este uso al norte de la ciudad.
- Localizar los sistemas locales de zonas verdes el borde del viario central estructurante con objeto de ejercer de colchón entre usos residenciales y el tráfico.
- Por el sector discurre una Línea Eléctrica subterránea en Baja Tensión de 22 KV que parte desde la subestación de reparto "Talavera 2", situada en el centro urbano junto al río Tajo para dar servicio a las parcelas. La ordenación detalla deberá incorporar las afecciones las afecciones definidas en el artículo 5.12 de la instrucción técnica complementaria ITC-LAT-01 a 09.

PARÁMETROS DE ORDENACIÓN GENERAL, USOS (O.E.)

			195
USO GLOBAL MAYORITARIO	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS	
V Unifamiliar	Terciario-Comercial	Industrial	

APROVECHAMIENTO, INTENSIDAD Y DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (O.E)

APROVECHAMIENTO DEL AREA DE REPARTO (m2)	16.162		
APROVECHAMIENTO TIPO (ua/m2s)	0,1788		
SUPERFICIE EDIFICABLE MAXIMA (m2)	19.355	INDICE EDIFICABILIDAD (m2/m2)	0,2619
EDIFICABILIDAD DESTINADA VP (50%)	9,678		
DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (viv/ha)	26,19	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	194

ESTANDARES DE CALIDAD URBANA (O.E.)

ZONAS VERDES (m2)	art. 22 RP y 31 TRLOTAU	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS (m2)	art. 22 RP y 31 TRLOTAU
APARCAMIENTOS	art. 22 RP y 31 TRLOTAU		

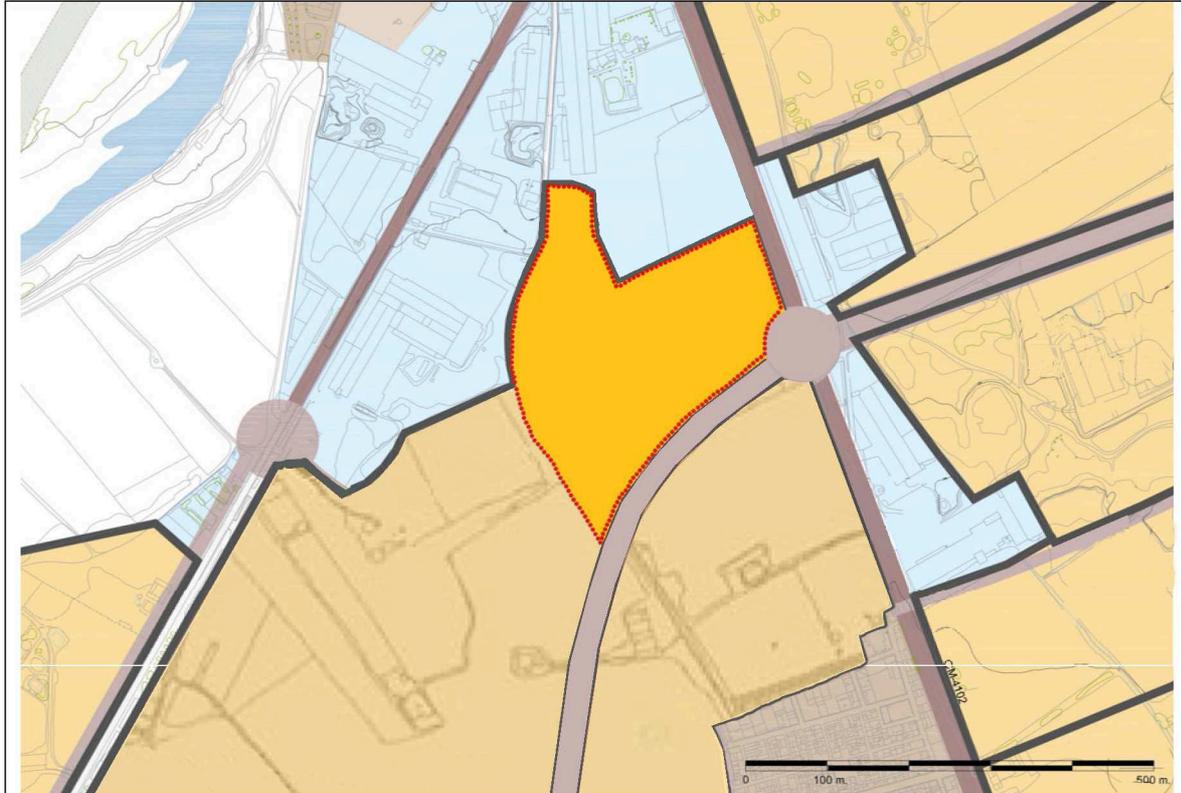
CONDICIONES DE DESARROLLO Y REQUERIMIENTOS AL PROCESO DE URBANIZACIÓN (O.E.)

- La intervención se puede realizar en una o más unidades de actuación. El sector y sus SG constituyen un Area de Reparto independiente.
- La ejecución de dichas unidades de actuación no se podrá realizar sin la previa redacción de un Plan Parcial para el conjunto del ámbito.
- Deberá pagar la parte de la aportación económica para la ejecución de los SG adscritos que se indican en este documento
- Este ámbito esta condicionado para su desarrollo a la garantía de ejecución y/o financiación de los Sistemas Generales viarios y de las redes de servicios que lo conecten con la ciudad de Talavera de la Reina, a fin de asegurar la accesibilidad, la integración en la estructura urbana de la ciudad, y el suministro. Esta garantía podrá realizarse por ejecución del urbanizador o urbanizadores de forma simultánea a la urbanización o por financiación de los mismos al cargo del ámbito y ejecución directa y simultánea por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.



NOMBRE	Calatravilla	CÓDIGO	UB-R-T-5.05	HOJA PLANO	28-9/28-14
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DEL PLANEAMIENTO	P.P.		

ESQUEMA DE ORDENACIÓN (O.D)



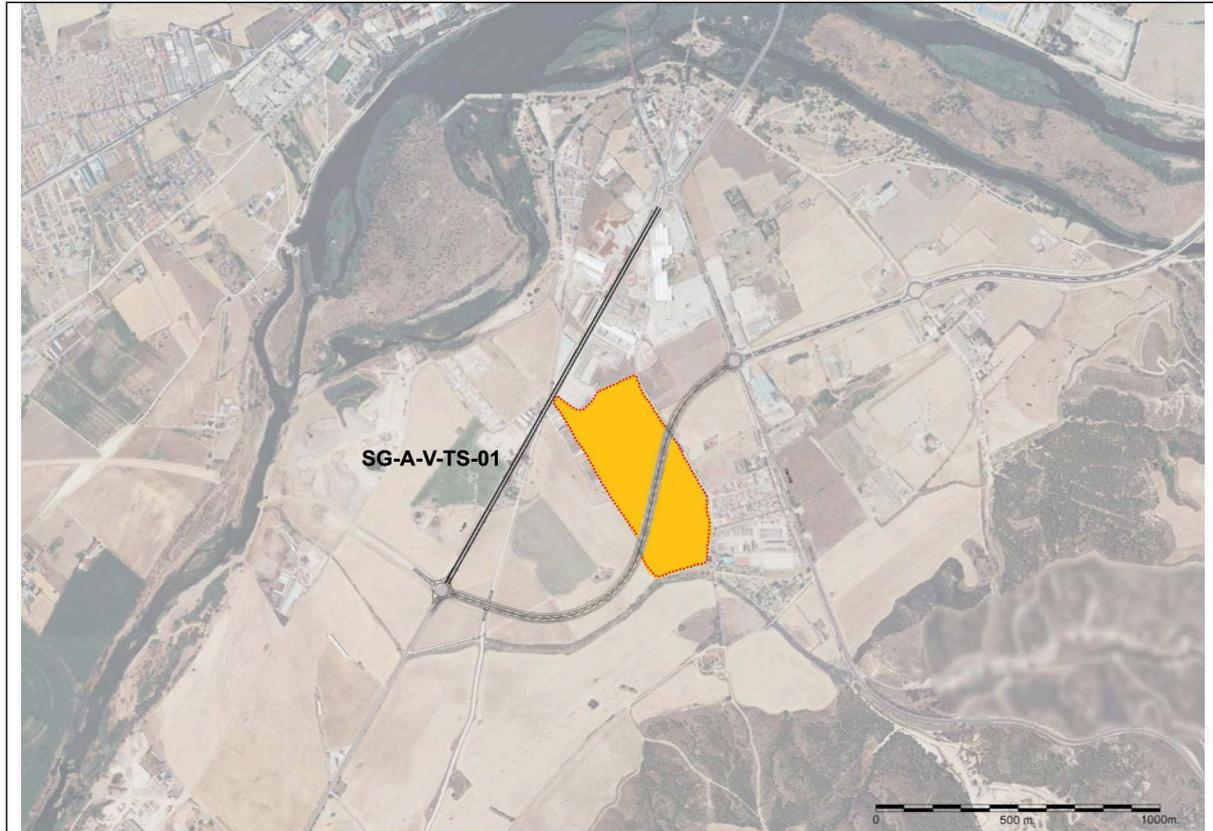
INSTRUCCIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁREA Y/O REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES EXISTENTES (O.E.)

El Plan Parcial deberá incorporar como mínimo los aspectos siguientes:

1. *El esquema de ordenación del ámbito.*
2. *Descripción de las nuevas zonas verdes y equipamientos.*
3. *Continuidad con viarios de los ámbitos colindantes. Se respetará el trazado del viario reflejado en los planos de ordenación y será vinculante. Ya que se trata de un sistema local viario que afecta a la estructura del desarrollo de diferentes sectores.*
4. *Tratamiento de borde con áreas industriales.*

NOMBRE	Viña de la Marquesa I	CÓDIGO	UB-R-T-5.07	HOJA PLANO	28-14/28-19
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DEL PLANEAMIENTO	P.P.		

DELIMITACIÓN EN PLANO PARCELARIO



SUPERFICIE DEL SECTOR (O.E.)

SUPERFICIE BRUTA (Ha)	18,1133
SUPERFICIE NETA (Ha)	18,1133

SISTEMAS GENERALES DE ÁREA DE REPARTO (O.E)

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES INTERIORES (Ha)	0,000
--	-------

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS (Ha)	Código: 7,41% SG-A-ZV-01 + 3,80% SG-A-V-TS-01 + 16,20% SG-A-V-TS-02 + 1,13 Ha de SG Puente Nuevo + 0,8627 Ha de modificación de trazado	TOTAL 4,0394
---	---	-----------------

OBLIGACIÓN DE EJECUCIÓN DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	0,6307 Ha para tramo de cierre de Circunvalación Sur.	0,6307
---	---	--------

EJECUCIÓN DE PLANEAMIENTO (O.E)

ESFERAS DE ACTUACIÓN	Privada	GESTIÓN	Indirecta
----------------------	---------	---------	-----------



Planeamiento REMITIDO

NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa I</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.07</i>	HOJA PLANO	<i>28-14/28-19</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO	<i>P.P</i>		

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E.)

1. Urbanización del ámbito con objeto de mejorar la calidad urbana en un entorno ambiental de enorme calidad .
2. Creación de una nueva zona residencial de baja densidad integrando criterios de sostenibilidad paisajística procurando la mayor integración de los nuevos desarrollos respecto al suelo rústico de protección al sur del área.
3. Mejorar la accesibilidad y movilidad del ámbito mediante la ejecución de un viario estructurante que permite la comunicación de este ámbito con la "Circunvalación Sur" y con el este de la ciudad a través de dos nuevos puentes integrando el viario existente.
4. Ordenar los usos industriales preexistentes, propiciando una mejora de su inserción en la trama residencial y de imagen urbana trasladándolos en algún caso a los nuevos desarrollos destinados y acondicionados este uso al norte de la ciudad.
5. Localizar los sistemas locales de zonas verdes el borde del viario central estructurante con objeto de ejercer de colchón entre usos residenciales y el tráfico.

PARÁMETROS DE ORDENACIÓN GENERAL, USOS (O.E.)

USO GLOBAL MAYORITARIO	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
<i>V Unifamiliar</i>	<i>Terciario-Comercial</i>	<i>Industrial</i>

APROVECHAMIENTO, INTENSIDAD Y DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (O.E)

APROVECHAMIENTO DEL AREA DE REPARTO (m2)	<i>39.612</i>		
APROVECHAMIENTO TIPO (ua/m2s)	<i>0,1788</i>		
SUPERFICIE EDIFICABLE MAXIMA (m2)	<i>47.439</i>	INDICE EDIFICABILIDAD (m2/m2)	<i>0,2619036</i>
EDIFICABILIDAD DESTINADA VP (50%)	<i>23.720</i>		
DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (viv/ha)	<i>26,19</i>	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	<i>474</i>

ESTANDARES DE CALIDAD URBANA (O.E.)

ZONAS VERDES (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>
APARCAMIENTOS	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>		

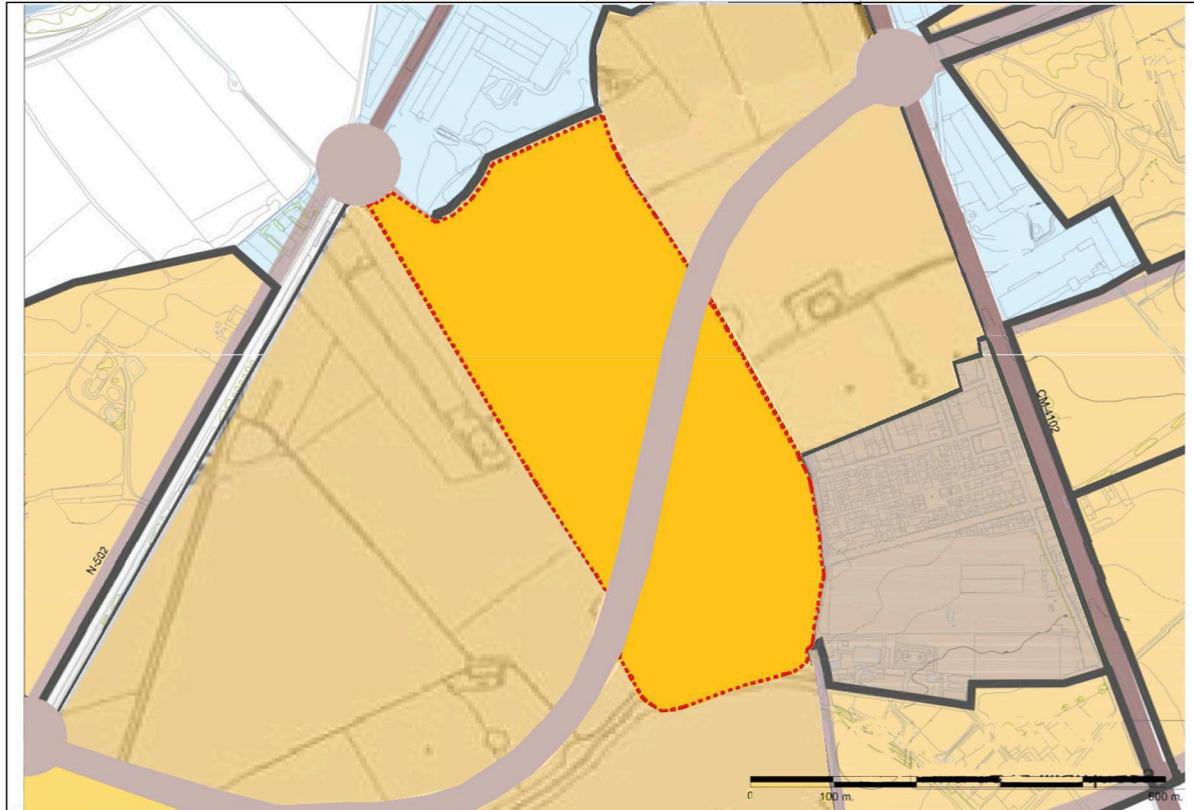
CONDICIONES DE DESARROLLO Y REQUERIMIENTOS AL PROCESO DE URBANIZACIÓN (O.E.)

1. La intervención se puede realizar en una o más unidades de actuación. El sector y sus SG constituyen un Área de Reparto independiente.
2. La ejecución de dichas unidades de actuación no se podrá realizar sin la previa redacción de un Plan Parcial para el conjunto del ámbito.
3. Deberá pagar la parte de la aportación económica para la ejecución de los SG adscritos que se indican en este documento.
4. Este ámbito esta condicionado para su desarrollo a la garantía de ejecución y/o financiación de los Sistemas Generales viarios y de las redes de servicios que lo conecten con la ciudad de Talavera de la Reina, a fin de asegurar la accesibilidad, la integración en la estructura urbana de la ciudad, y el suministro. Esta garantía podrá realizarse por ejecución del urbanizador o urbanizadores de forma simultánea a la urbanización o por financiación de los mismos al cargo del ámbito y ejecución directa y simultánea por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.



NOMBRE	Viña de la Marquesa I	CÓDIGO	UB-R-T-5.07	HOJA PLANO	28-14/28-19
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DEL PLANEAMIENTO	P.P.		

ESQUEMA DE ORDENACIÓN (O.D)



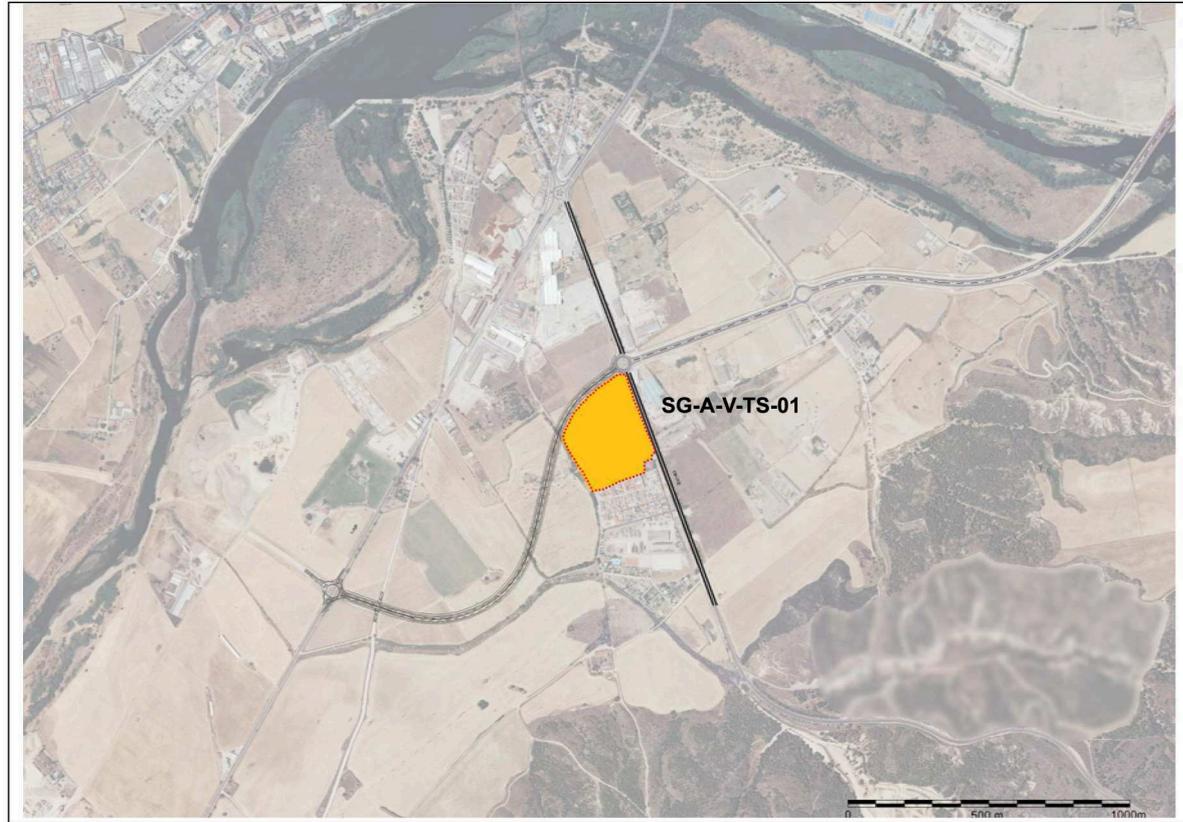
INSTRUCCIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁREA Y/O REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES EXISTENTES (O.E.)

El Plan Parcial deberá incorporar como mínimo los aspectos siguientes:

1. *El esquema de ordenación del ámbito.*
2. *Descripción de las nuevas zonas verdes y equipamientos.*
3. *Continuidad con viarios de los ámbitos colindantes. Se respetará el trazado del viario reflejado en los planos de ordenación y será vinculante. Ya que se trata de un sistema local viario que afecta a la estructura del desarrollo de diferentes sectores.*
4. *Tratamiento de borde con áreas industriales.*

NOMBRE	Viña de la Marquesa II	CÓDIGO	UB-R-T-5.08	HOJA PLANO	28-14
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DEL PLANEAMIENTO	P.P.		

DELIMITACIÓN EN PLANO PARCELARIO



SUPERFICIE DEL SECTOR (O.E.)

SUPERFICIE BRUTA (Ha)	8,7171
SUPERFICIE NETA (Ha)	8,7171

SISTEMAS GENERALES DE ÁREA DE REPARTO (O.E)

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES INTERIORES (Ha)	0,000
--	-------

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS (Ha)	Código: 13,57% SG-A-ZV-01 + 1,83% SG-A-V-TS-01 7,80% SG-A-V-TS-02 + 0,54 Ha de SG Puente Nuevo + 0,4152 Ha de modificación de trazado	TOTAL 1,9440
---	---	-----------------

OBLIGACIÓN DE EJECUCIÓN DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	0,3035 Ha para tramo de cierre de Circunvalación Sur.	0,3035
---	---	--------

EJECUCIÓN DE PLANEAMIENTO (O.E)

ESFERAS DE ACTUACIÓN	Privada	GESTIÓN	Indirecta
----------------------	---------	---------	-----------

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E)



NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa II</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.08</i>	HOJA PLANO	<i>28-14</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO			<i>P,P</i>

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E.)

1. Urbanización del ámbito con objeto de mejorar la calidad urbana en un entorno ambiental de enorme calidad .
2. Creación de una nueva zona residencial de baja densidad integrando criterios de sostenibilidad paisajística procurando la mayor integración de los nuevos desarrollos respecto al suelo rústico de protección al sur del municipio.
3. Localizar los sistemas locales de zonas verdes el borde del viario central estructurante con objeto de ejercer de colchón entre usos residenciales y el tráfico.
4. El sector es atravesado por una Línea Eléctrica subterránea en Baja Tensión de 22 KV en su esquina noreste que parte desde la subestación de reparto "Talavera 2", situada en el centro urbano junto al río Tajo para dar servicio a las parcelas de esta zona de la ciudad por lo que la ordenación detallada deberá incorporar las afecciones definidas en el artículo 5.12 de la instrucción técnica complementaria ITC-LAT-01 a 09.

PARÁMETROS DE ORDENACIÓN GENERAL, USOS (O.E.)

USO GLOBAL MAYORITARIO	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
<i>V Unifamiliar</i>	<i>Terciario-Comercial</i>	<i>Industrial</i>

APROVECHAMIENTO, INTENSIDAD Y DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (O.E.)

APROVECHAMIENTO DEL AREA DE REPARTO (m2)	<i>19.063</i>
APROVECHAMIENTO TIPO (ua/m2s)	<i>0,1788</i>

SUPERFICIE EDIFICABLE MAXIMA (m2)	<i>22.830</i>	INDICE EDIFICABILIDAD (m2/m2)	<i>0,2619036</i>
EDIFICABILIDAD DESTINADA VP (50%)	<i>11.415</i>		

DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (viv/ha)	<i>26,19</i>	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	<i>228</i>
----------------------------------	--------------	------------------------	------------

ESTANDARES DE CALIDAD URBANA (O.E.)

ZONAS VERDES (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>
APARCAMIENTOS	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>		

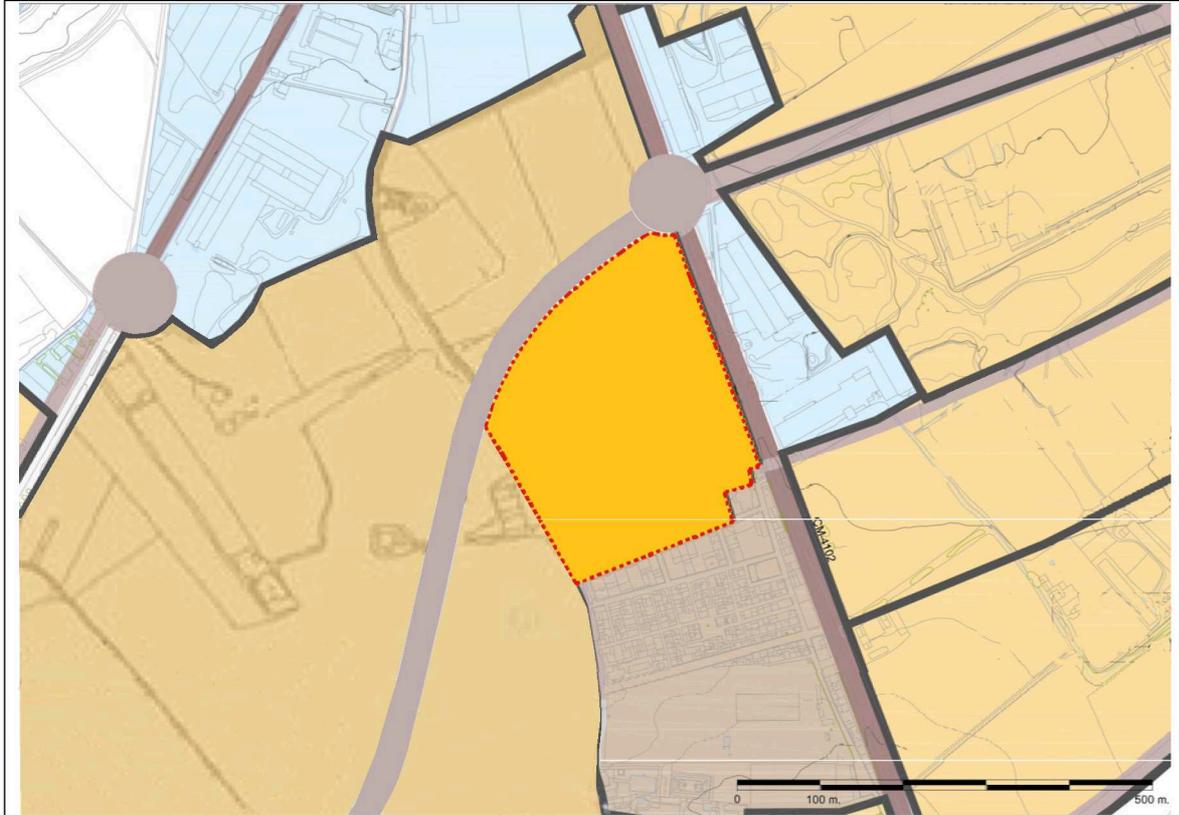
CONDICIONES DE DESARROLLO Y REQUERIMIENTOS AL PROCESO DE URBANIZACIÓN (O.E.)

1. La intervención se puede realizar en una o más unidades de actuación. El sector y sus SG constituyen un Area de Reparto independiente.
2. La ejecución de dichas unidades de actuación no se podrá realizar sin la previa redacción de un Plan Parcial para el conjunto del ámbito.
3. Deberá pagar la parte de la aportación económica para la ejecución de los SG adscritos que se indican en este documento
4. Este ámbito esta condicionado para su desarrollo a la garantía de ejecución y/o financiación de los Sistemas Generales viarios y de las redes de servicios que lo conecten con la ciudad de Talavera de la Reina, a fin de asegurar la accesibilidad, la integración en la estructura urbana de la ciudad, y el suministro. Esta garantía podrá realizarse por ejecución del urbanizador o urbanizadores de forma simultánea a la urbanización o por financiación de los mismos al cargo del ámbito y ejecución directa y simultánea por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.



NOMBRE	Viña de la Marquesa II	CÓDIGO	UB-R-T-5.08	HOJA PLANO	28-14
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DEL PLANEAMIENTO	P.P.		

ESQUEMA DE ORDENACIÓN (O.D)



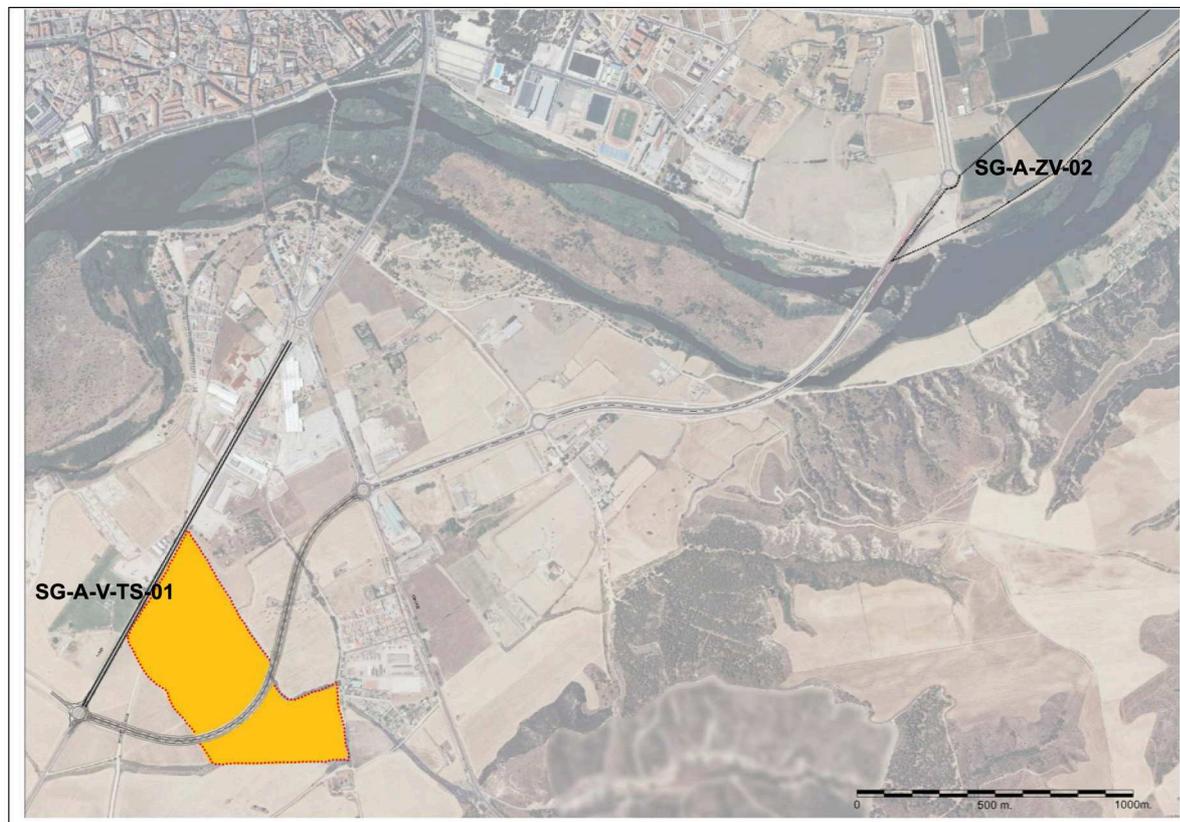
INSTRUCCIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁREA Y/O REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES EXISTENTES (O.E.)

El Plan Parcial deberá incorporar como mínimo los aspectos siguientes:

1. *El esquema de ordenación del ámbito.*
2. *Descripción de las nuevas zonas verdes y equipamientos.*
3. *Continuidad con viarios de los ámbitos colindantes. Se respetará el trazado del viario reflejado en los planos de ordenación y será vinculante. Ya que se trata de un sistema local viario que afecta a la estructura del desarrollo de diferentes sectores.*
4. *Tratamiento de borde con áreas industriales.*

NOMBRE	Viña de la Marquesa III	CÓDIGO	UB-R-T-5.09	HOJA PLANO	28-14/28-19
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DEL PLANEAMIENTO	P.P.		

DELIMITACIÓN EN PLANO PARCELARIO



SUPERFICIE DEL SECTOR (O.E.)

SUPERFICIE BRUTA (Ha)	30,8648
SUPERFICIE NETA (Ha)	30,8648

SISTEMAS GENERALES DE ÁREA DE REPARTO (O.E)

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES INTERIORES (Ha)	0,000
--	-------

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS (Ha)	Código: 12,63% SG-A-ZV-01 + 6,48% SG-A-V-TS-01 27,61% SG-A-V-TS-02 + 1,93 Ha de SG Puente Nuevo + 1,47 Ha de incremento de trazado	TOTAL 6,8831
---	--	-----------------

OBLIGACIÓN DE EJECUCIÓN DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	1,0747 Ha para tramo de cierre de Circunvalación Sur.	1,0747
---	---	--------

EJECUCIÓN DE PLANEAMIENTO (O.E)

ESFERAS DE ACTUACIÓN	Privada	GESTIÓN	Indirecta
----------------------	---------	---------	-----------

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E)



NOMBRE	Viña de la Marquesa III	CÓDIGO	UB-R-T-5.09	HOJA PLANO	28-14/28-19
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DE PLANEAMIENTO	P,P		

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E.)

1. Urbanización del ámbito con objeto de mejorar la calidad urbana en un entorno ambiental de enorme calidad .
2. Creación de una nueva zona residencial de baja densidad integrando criterios de sostenibilidad paisajística procurando la mayor integración de los nuevos desarrollos respecto al suelo rústico de protección al sur del municipio.
3. Mejorar la accesibilidad y movilidad del ámbito mediante la ejecución de un viario estructurante que permite la comunicación de este ámbito con la "Circunvalación Sur" y con el este de la ciudad a través de dos nuevos puentes integrando el viario existente.
4. Localizar los sistemas locales de zonas verdes el borde del viario central estructurante con objeto de ejercer de colchón entre usos residenciales y el tráfico.

PARÁMETROS DE ORDENACIÓN GENERAL, USOS (i.e..)

USO GLOBAL MAYORITARIO	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
V Unifamiliar	Terciario-Comercial	Industrial

APROVECHAMIENTO, INTENSIDAD Y DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (i.e.)

APROVECHAMIENTO DEL AREA DE REPARTO (m2)	67.498
APROVECHAMIENTO TIPO (ua/m2s)	0,1788

SUPERFICIE EDIFICABLE MAXIMA (m2)	80.836	INDICE EDIFICABILIDAD (m2/m2)	0,2619036
EDIFICABILIDAD DESTINADA VP (50%)	40.418		

DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (viv/ha)	26,19	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	808
----------------------------------	-------	------------------------	-----

ESTANDARES DE CALIDAD URBANA (i.e..)

ZONAS VERDES (m2)	art. 22 RP y 31 TRLOTAU	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS (m2)	art. 22 RP y 31 TRLOTAU
APARCAMIENTOS	art. 22 RP y 31 TRLOTAU		

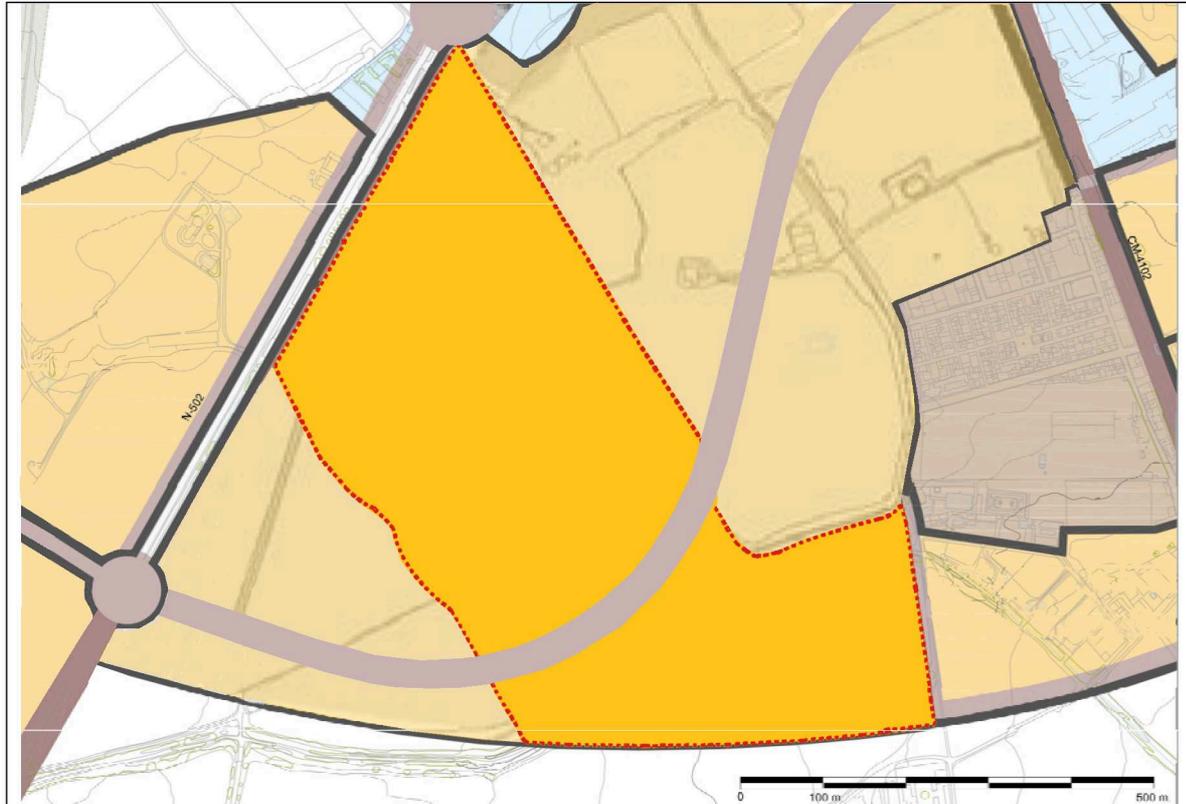
CONDICIONES DE DESARROLLO Y REQUERIMIENTOS AL PROCESO DE URBANIZACIÓN (O.E.)

1. La intervención se puede realizar en una o más unidades de actuación. El sector y sus SG constituyen un Área de Reparto independiente.
2. La ejecución de dichas unidades de actuación no se podrá realizar sin la previa redacción de un Plan Parcial para el conjunto del ámbito.
3. Deberá pagar la parte de la aportación económica para la ejecución de los SG adscritos que se indican en este documento
4. Este ámbito esta condicionado para su desarrollo a la garantía de ejecución y/o financiación de los Sistemas Generales viarios y de las redes de servicios que lo conecten con la ciudad de Talavera de la Reina, a fin de asegurar la accesibilidad, la integración en la estructura urbana de la ciudad, y el suministro. Esta garantía podrá realizarse por ejecución del urbanizador o urbanizadores de forma simultánea a la urbanización o por financiación de los mismos al cargo del ámbito y ejecución directa y simultánea por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.



NOMBRE	Viña de la Marquesa III	CÓDIGO	UB-R-T-5.09	HOJA PLANO	28-14/28-19
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DEL PLANEAMIENTO	P.P.		

ESQUEMA DE ORDENACIÓN (O.D)



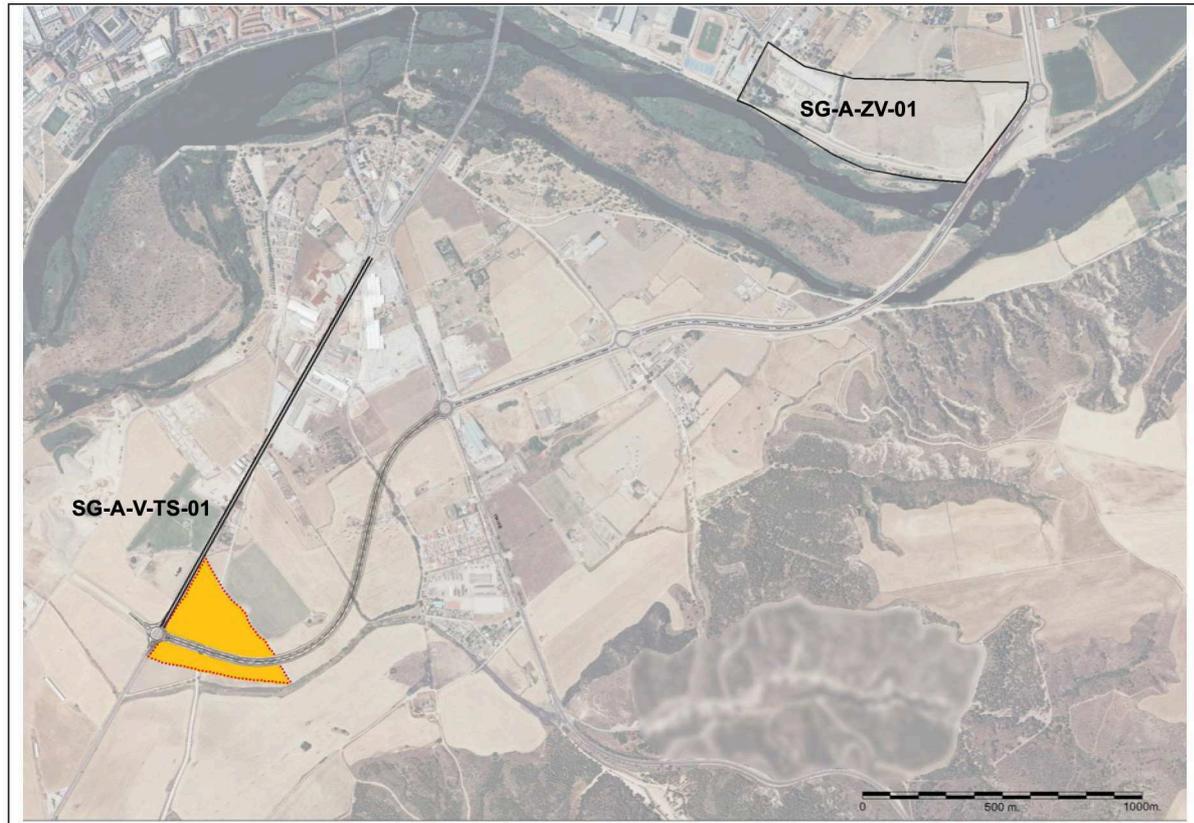
INSTRUCCIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁREA Y/O REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES EXISTENTES (O.E.)

El Plan Parcial deberá incorporar como mínimo los aspectos siguientes:

1. *El esquema de ordenación del ámbito.*
2. *Descripción de las nuevas zonas verdes y equipamientos.*
3. *Continuidad con viarios de los ámbitos colindantes. Se respetará el trazado del viario reflejado en los planos de ordenación y será vinculante. Ya que se trata de un sistema local viario que afecta a la estructura del desarrollo de diferentes sectores.*
4. *Tratamiento de borde con áreas industriales.*

NOMBRE	Viña de la Marquesa IV	CÓDIGO	UB-R-T-5.10	HOJA PLANO	28-18/28-24
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DEL PLANEAMIENTO	P.P.		

DELIMITACIÓN EN PLANO PARCELARIO



SUPERFICIE DEL SECTOR (O.E.)

SUPERFICIE BRUTA (Ha)	9,1824
SUPERFICIE NETA (Ha)	9,1824

SISTEMAS GENERALES DE ÁREA DE REPARTO (O.E)

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES INTERIORES (Ha)	0,000
--	-------

SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS (Ha)	Código: 3,76% SG-A-ZV-01 + 1,93% SG-A-V-TS-01 8,21% SG-A-V-TS-02 + 0,57 Ha de SG Puente Nuevo + 0,4373 Ha de modificación de trazado	TOTAL 2,0478
---	--	-----------------

OBLIGACIÓN DE EJECUCIÓN DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	0,3197 Ha para tramo de cierre de Circunvalación Sur.	0,3197
---	---	--------

EJECUCIÓN DE PLANEAMIENTO (O.E)

ESFERAS DE ACTUACIÓN	Privada	GESTIÓN	Indirecta
----------------------	---------	---------	-----------

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E)



Planeamiento REMITIDO

NOMBRE	<i>Viña de la Marquesa IV</i>	CÓDIGO	<i>UB-R-T-5.10</i>	HOJA PLANO	<i>28-18/28-24</i>
CLASE DE SUELO	<i>Urbanizable</i>	FIGURA DE PLANEAMIENTO	<i>P,P</i>		

OBJETIVOS, CONDICIONES DE DESARROLLO (O.E.)

<p>1. Urbanización del ámbito con objeto de mejorar la calidad urbana en un entorno ambiental de enorme calidad .</p> <p>2. Creación de una nueva zona residencial de baja densidad integrando criterios de sostenibilidad paisajística procurando la mayor integración de los nuevos desarrollos respecto al suelo rústico de protección al sur del área.</p> <p>3. Mejorar la accesibilidad y movilidad del ámbito mediante la ejecución de un viario estructurante que permite la comunicación de este ámbito con la "Circunvalación Sur" y con el este de la ciudad a través de dos nuevos puentes integrando el viario existente.</p> <p>4. Localizar los sistemas locales de zonas verdes el borde del viario central estructurante con objeto de ejercer de colchón entre usos residenciales y el tráfico.</p>

PARÁMETROS DE ORDENACIÓN GENERAL, USOS (O.E.)

USO GLOBAL MAYORITARIO	USOS COMPATIBLES	USOS PROHIBIDOS
<i>V Unifamiliar</i>	<i>Terciario-Comercial</i>	<i>Industrial</i>

APROVECHAMIENTO, INTENSIDAD Y DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (O.E)

APROVECHAMIENTO DEL AREA DE REPARTO (m2)	<i>20.081</i>		
APROVECHAMIENTO TIPO (ua/m2s)	<i>0,1788</i>		
SUPERFICIE EDIFICABLE MAXIMA (m2)	<i>24.049</i>	INDICE EDIFICABILIDAD (m2/m2)	<i>0,2619036</i>
EDIFICABILIDAD DESTINADA VP (50%)	<i>12.025</i>		
DENSIDAD DE EDIFICACIÓN (viv/ha)	<i>26,19</i>	Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	<i>240</i>

ESTANDARES DE CALIDAD URBANA (O.E.)

ZONAS VERDES (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS (m2)	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>
APARCAMIENTOS	<i>art. 22 RP y 31 TRLOTAU</i>		

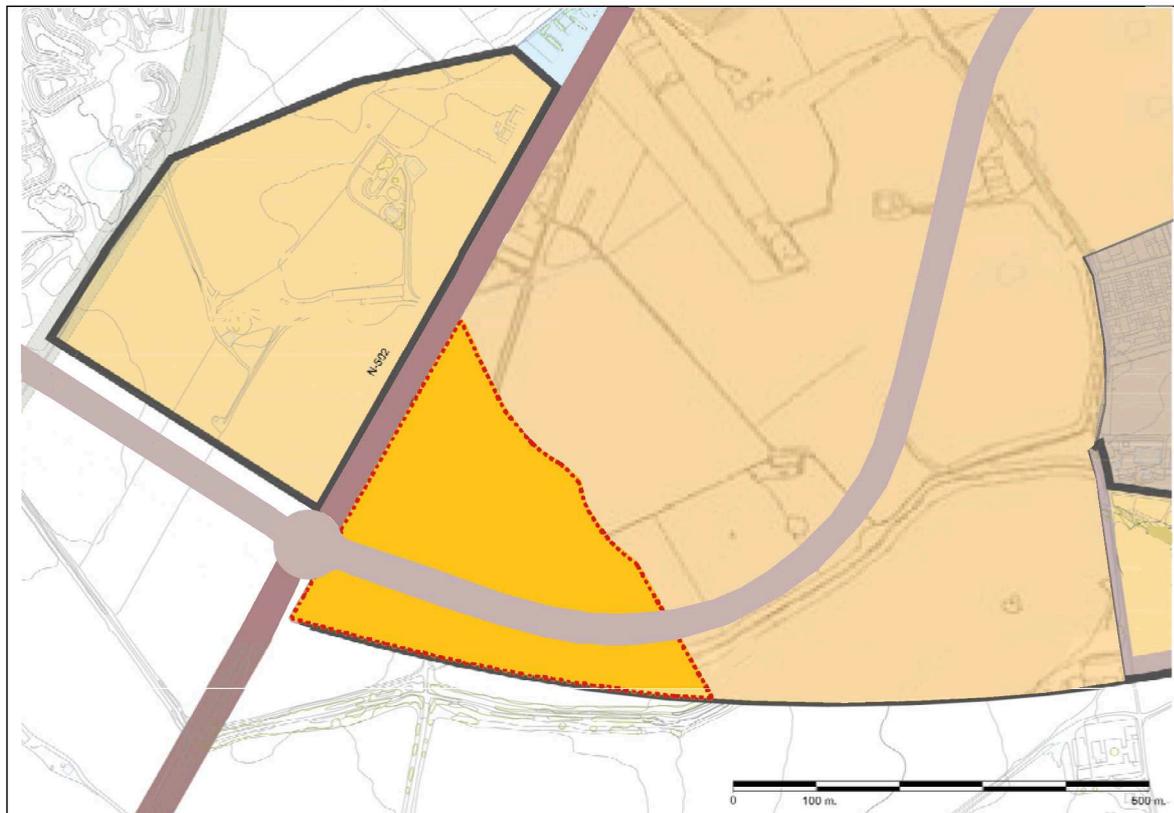
CONDICIONES DE DESARROLLO Y REQUERIMIENTOS AL PROCESO DE URBANIZACIÓN (O.E.)

<p>1. La intervención se puede realizar en una o más unidades de actuación. El sector y sus SG constituyen un Area de Reparto independiente.</p> <p>2. La ejecución de dichas unidades de actuación no se podrá realizar sin la previa redacción de un Plan Parcial para el conjunto del ámbito.</p> <p>3. Deberá pagar la parte de la aportación económica para la ejecución de los SG adscritos que se indican en este documento</p> <p>4. Este ámbito esta condicionado para su desarrollo a la garantía de ejecución y/o financiación de los Sistemas Generales viarios y de las redes de servicios que lo conecten con la ciudad de Talavera de la Reina, a fin de asegurar la accesibilidad, la integración en la estructura urbana de la ciudad, y el suministro. Esta garantía podrá realizarse por ejecución del urbanizador o urbanizadores de forma simultánea a la urbanización o por financiación de los mismos al cargo del ámbito y ejecución directa y simultánea por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina.</p>
--



NOMBRE	Viña de la Marquesa IV	CÓDIGO	UB-R-T-5.10	HOJA PLANO	28-18/28-24
CLASE DE SUELO	Urbanizable	FIGURA DEL PLANEAMIENTO	P.P.		

ESQUEMA DE ORDENACIÓN (O.D)



INSTRUCCIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁREA Y/O REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES EXISTENTES (O.E.)

El Plan Parcial deberá incorporar como mínimo los aspectos siguientes:

1. *El esquema de ordenación del ámbito.*
2. *Descripción de las nuevas zonas verdes y equipamientos.*
3. *Continuidad con viarios de los ámbitos colindantes. Se respetará el trazado del viario reflejado en los planos de ordenación y será vinculante. Ya que se trata de un sistema local viario que afecta a la estructura del desarrollo de diferentes sectores.*
4. *Tratamiento de borde con áreas industriales.*



10. CONCLUSIÓN

El conjunto de documentos englobados en la presente Modificación Puntual del Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina contiene todas las determinaciones exigidas para los sistemas generales de comunicaciones correspondientes al trazado del viario existente y el nuevo viario propuesto, así como la idónea configuración de los sectores de suelo urbanizable del ámbito de la modificación, adaptados coherentemente al nuevo trazado viario, permitiendo el eficaz y funcional desarrollo en ellos de las actividades conforme al destino del suelo.

En Toledo a 31 de enero de 2018

Juan Luis Fernández-Roldán González, arquitecto colegiado 1492COACM

Estudio AIA arquitectos Ingenieros Asociados S.A.



11. ANEXOS

ANEXO 1: SUPERFICIE CATASTRAL DE LA MODIFICACION

ANEXO 2: ESTUDIO DE CONTINUACIÓN DE CIRCUNVALACIÓN SUR DE TALAVERA DE LA REINA, TRAMO CM-4102 A N-502.

ANEXO 3: DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

ANEXO 4: ESTUDIO DE TRÁFICO Y CAPACIDAD.

ANEXO 5: REGLAMENTACIÓN DE APLICACIÓN SOBRE DE RUIDO Y VIARIO .



11.1. ANEXO 1. SUPERFICIE CATASTRAL DE LA MODIFICACION

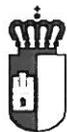
Tabla de superficies de las parcelas catastrales.

PARCELAS CATASTRALES AFECTADAS				
Identificación catastral		Superficies M2		
polígono	parcela	Parcela catastral	Nuevo viario	Observaciones
24	8	81.040	4.551	Parcialmente incluida en la modificación
	9025	-	233	
	9	265.875	21.924	Parcialmente incluida en la modificación
	10	8.966	-	
	11	17.234	-	
	12	136.781	14.588	
	9019	-	439	
	13	31.959	-	
	16	52.831	5.468	Parcialmente incluida en la modificación
	17	58.417	4.873	
	46	16.251	-	
	65	10.000	-	
	107	8.686	-	
	112	16.528		
113	26.969	-		
TOTAL		731.537	52.076	
Suelo urbano	38380	69.970		Parcialmente incluida en la modificación



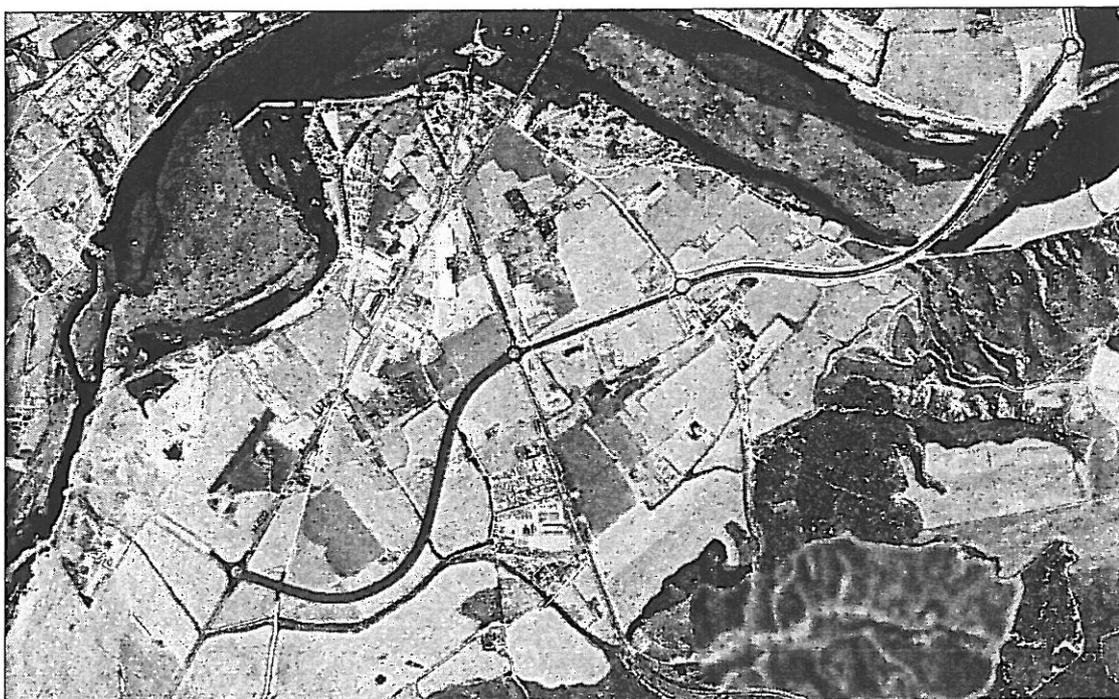
EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

**11.2. ANEXO 2. ESTUDIO DE CONTINUACIÓN DE CIRCUNVALACIÓN
SUR DE TALAVERA DE LA REINA, TRAMO CM-4102 A N-502.**



Castilla -La Mancha

CONTINUACIÓN CIRCUNVALACIÓN SUR
EN TALAVERA DE LA REINA
TRAMO: CM-4102 A N-502



CONSULTOR:

Δ DELFOS

INDICE

A.- MEMORIA

1. Antecedentes
2. Criterios de Intervencion
3. Ambito de la Modificación
4. Avance de la nueva sectorización y datos materiales básicos
5. Planos

B.- PLANOS

1. Situación.
2. Ambito, Nuevo trazado de Circunvalación y Estructura de Catastral.
3. Nueva Sectorización Propuesta

A.- MEMORIA

3. AMBITO DE LA MODIFICACION.

La aplicación de los anteriores criterios lleva a circunscribir la Modificación Puntual del POM a los siguientes sectores:

AMBITO DE LA MODIFICACION PUNTUAL				
Ident s/POM 2010	Sector	Edificab.	Nº Viv.	Carga S.Generales Adscritos
UB-R-T-5.05	7,4341 Ha	18.585 m ² c	186	4,8% SG-A-ZV-01 + 5,4% SG-A-V-TS-01
UB-R-T-5.07	15,212 Ha	38.028 m ² c	380	20,2% SG-A-V-TS-02
UB-R-T-5.08	8,3538 Ha	20.885 m ² c	209	10,2% SG-A-V-TS-01
UB-R-T-5.09	16,6581 Ha	41.645 m ² c	416	9,6% SG-A-ZV-01 + 14,9% SG-AV-TS-02
UB-R-T-5.010	30,1469 Ha	75.367 m ² c	754	16% SG-A-ZV-01 + 31,3% SG-A-V-TS-02
VIARIO	16,7050 Ha	-	-	-
Total Ámbito	79,4754 Ha	194.510 m²c	1.945	---

La localización y delimitación grafica del ámbito recogida en el esquema 1 del presente documento.

Por otra parte las parcelas catastrales afectadas y la superficie de la nueva traza viaria sobre ellas es:

Ident. Catastral	m ² s Superficie		Observaciones	
	Parcela	Catastral		Nuevo Viario
24	8	82.883	4.551	Parcialmente incluida en la modificación
	09025	-	233	
	9	265.875	21.924	Parcialmente incluida en la modificación
	10	8.966	---	
	11	17.234	---	
	12	136.781	14.588	
	09019	-	439	
	13	31.959	---	
	16	52.931	5.468	Parcialmente incluida en la modificación
	17	58.417	4.873	
	18	56.528	---	
	46	16.251	---	
	65	10.000	---	
	107	8.686	---	
113	26.969	---		
TOTAL			52.076	

4. AVANCE DE LA NUEVA SECTORIZACION Y DATOS MATERIALES BASICOS.

Teniendo en cuenta los criterios de la intervención enunciados anteriormente, así como la nueva traza prevista para la el tramo de la circunvalación objeto del proyecto y la propia estructura catastral del área, se establece el avance de sectorización grafiada en el plano 3 que tiene como parámetros básicos:

Nueva Delimitación Sectores	Superficie Sector (m ²)	Edificab.	Nº Viv.
A	91.824	194.510 m ² c	1.945
B	308.648		
C	181.133		
D	73.902		
E	87.171		
Circunvalación	52.076	---	---
Total M.Puntual	794.754	194.510 m²c	1.945

5. PLANOS.

Los planos que contiene el presente documento son los siguientes:

1. Situación.
2. Ambito, Nuevo trazado de Circunvalación y Estructura de Catastral.
3. Nueva Sectorización Propuesta

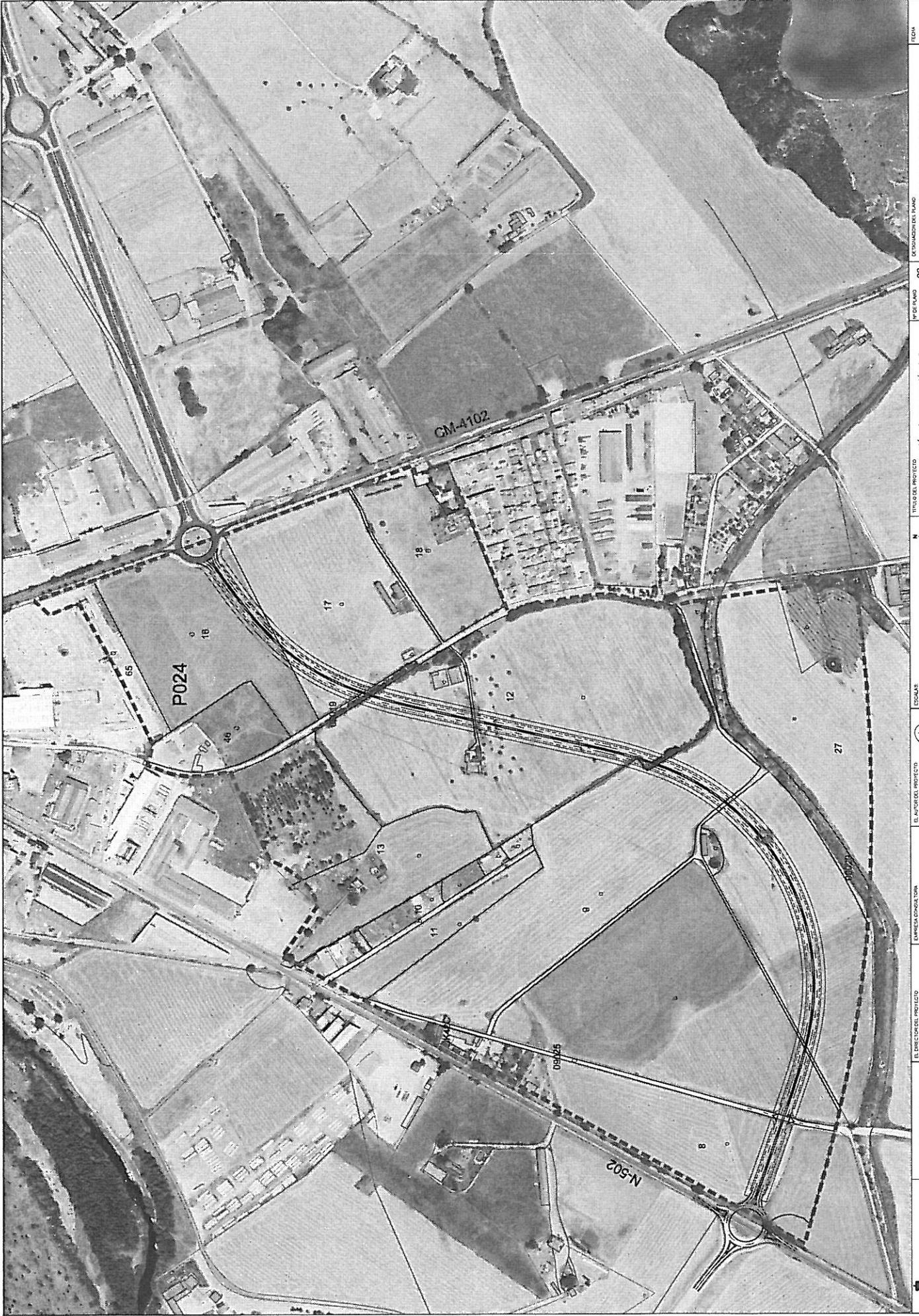
Talavera de la Reina, enero de 2014

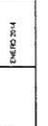
Fdo.: Antolín Montes Royo

B.- PLANOS



 MINISTERIO DE TRANSPORTES, INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD URBANA	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS	EL DIRECTOR DEL PROYECTO D. JOSÉ IGNACIO GARCÍA	EMPRESA COLABORADORA  Δ DELTOS	EL AUTOR DEL PROYECTO D. JUAN MONTE ROSALES	ESCALAR SIN ESCALA DIFUSIÓN: 1:50.000		TÍTULO DEL PROYECTO CONTINUACIÓN CIRCUNVALACIÓN SUR EN TALAVERA DE LA REINA TRAMO: CM-4102 A N-502	DESCRIPCIÓN DEL PLANO Nº de Plano: 01 Hoja 1 de 1	SITUACIÓN	TITULO INICIO 2014
---	---------------------------------	--	---	--	---	---	---	---	-----------	-----------------------

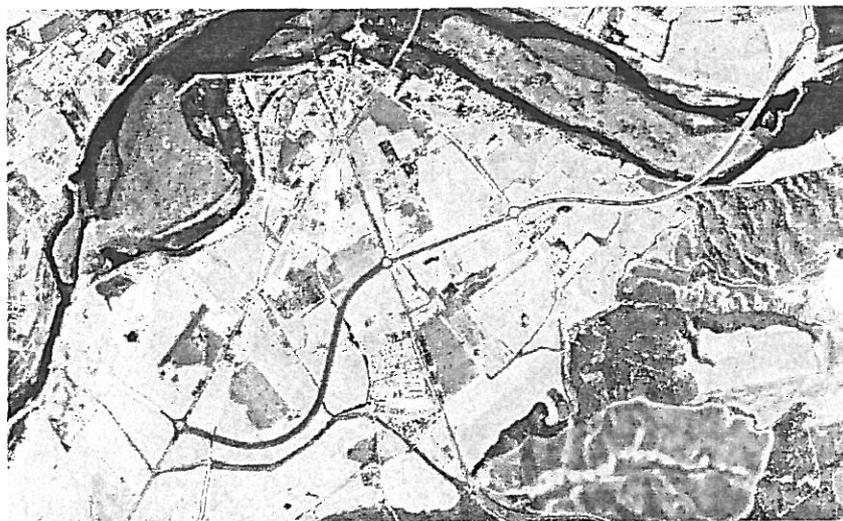


 GOBIERNO DE CASTILLA-LA MANCHA	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y EQUIPAMIENTO TERRITORIAL	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS	EL DIRECTOR DEL PROYECTO D. ALBA ESTEBAN L. CEBRIÑA I. D. D.	EMPRESA COLABORA Δ DELFOS	EL AUTOR DEL PROYECTO D. RAFAEL MONTES PEREZ I. D. D.	ESCALA 1:5000 0 500 1000 METROS EQUIVALENTES LINEALES		TÍTULO DEL PROYECTO CONTINUACIÓN CIRCUNVALACIÓN SUR EN TALAVEERA DE LA REINA TRAMO CM-4102 A N-502	TIPO DE PLAN 02	FECHA 04/02/2014
---	---	---------------------------------	--	-------------------------------------	---	--	---	--	--------------------	---------------------



Continuación Circunvalación Sur en
Talavera de la Reina
Tramo: CM-4102 a N-502

Objeto y Justificación del Proyecto



OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Por encargo de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla la Mancha se está redactando el proyecto de construcción para definir las obras de nuevo trazado del tramo de carretera que unirá las actuales CM-4102 (de titularidad de la JCCLM) y la N-502 (de titularidad del Ministerio de Fomento).

Esta actuación se realizará en término municipal de Talavera de la Reina, y tiene por objeto dar continuidad a la Circunvalación Sur realizada en dicha población en años recientes por la Junta de Comunidades de Castilla la Mancha y entregada al Ayuntamiento de Talavera de la Reina.

El tramo, ahora en proyecto para cerrar la circunvalación referida, modifica el que no pudo ser ejecutado debido a la imposibilidad por parte del Ayuntamiento de Talavera de la Reina de poner a disposición de la JCCLM los terrenos necesarios, dado que era necesaria la expropiación de terrenos y edificaciones industriales.

El objeto inicial del Proyecto anterior era unir, mediante nuevo trazado, la antigua carretera N-V con la N-502 por la zona sur de Talavera de la Reina, teniendo que construirse un puente sobre el Río Tajo.

Este Proyecto actual mantiene los objetivos del inicial, materializando las obras que no pudieron ser ejecutadas en su momento y que permitirán cerrar los tramos de la Circunvalación existentes, finalizando la misma en la carretera N-502.

Sin embargo, para definir el trazado de dicha continuación se han debido tener en cuenta dos circunstancias:

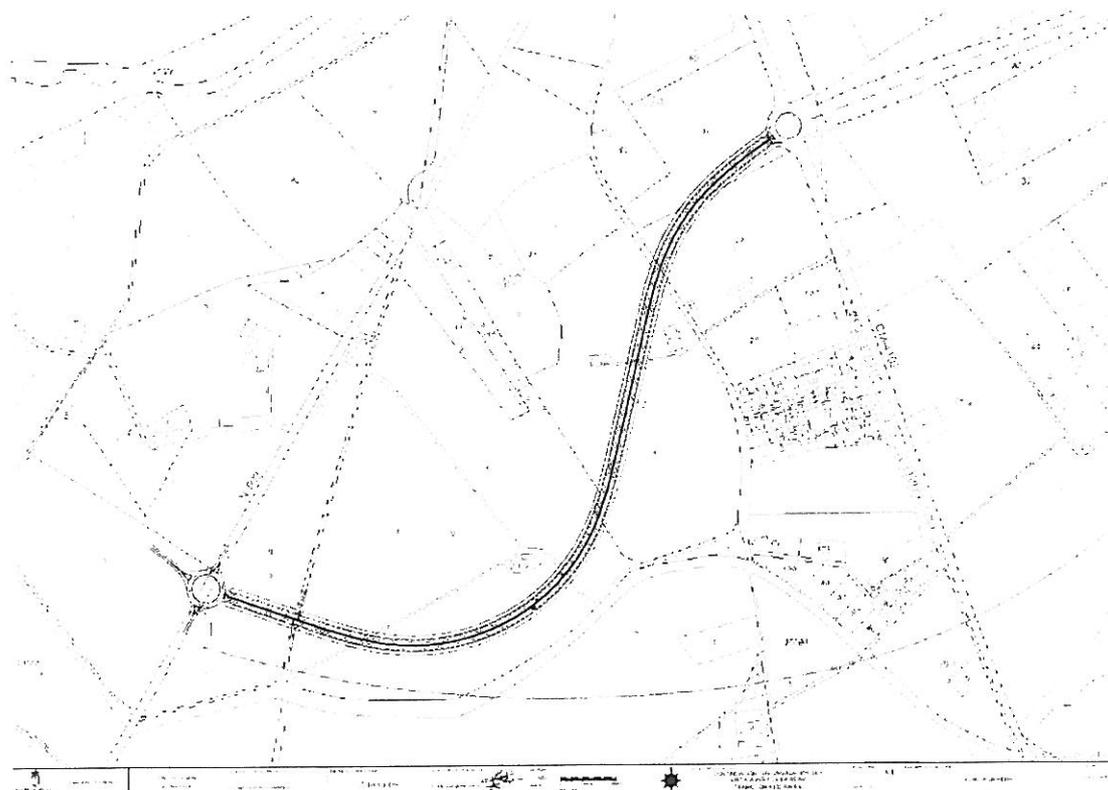
- a) Los terrenos por los que discurría el antiguo trazado siguen teniendo la misma calificación urbanística y existen las mismas edificaciones industriales.
- b) Por otro lado, actualmente, el Ministerio de Fomento está construyendo una variante de población de la carretera N-502 Ávila-Córdoba, por la zona Noroeste, que finaliza en un punto kilométrico muy cercano a la prevista intersección de la Circunvalación Sur con la N-502.

Teniendo en cuenta esto, parece lo más razonable, estudiar un trazado que modifique el anterior y que partiendo del final de la Circunvalación Sur construida en la intersección con la carretera CM-4102, llegue al final de la Variante de la carretera N-502 actualmente en construcción.

TRAZADO EN ESTUDIO

El trazado en estudio contempla las siguientes premisas:

- a) Unir el final de la Circunvalación Sur construida con el final de la Variante de la N-502 en ejecución.
- b) Dado que este nuevo vial se definirá como un Sistema General dentro Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina, deberá definirse el trazado con el objeto de minimizar la afección a los sectores urbanos definidos por dicho POM.
- c) Existencia de un Arroyo con un trazado sensiblemente paralelo a la futura vía.
- d) Aspectos técnicos como: trazado, enlaces, radios, velocidad específica, etc, que genere a los futuros usuarios de la vía seguridad y comodidad.



Con la ejecución de la vía en proyecto, quedaría ejecutada una gran circunvalación a la población de Talavera de la Reina, que partiendo de la zona Noroeste y recorriendo toda la zona Sur, llegaría hasta la Zona Este, recogiendo los tráficos de la N-502, la N-V, la CM-4101, y la CM-4102, evitando de esa manera que un muy importante número de vehículos, tanto ligeros como pesados, dejen de circular por la población, aumentando por tanto la seguridad vial.

En Toledo, a Febrero de 2.014

EL JEFE DE SERVICIO
DE CARRETERAS

EL JEFE DE LA ZONA 3ª
DE CONSERVACIÓN

Antonio García Vega

Carlos Bonilla Cedenilla

Justificación del trazado adoptado:

A la hora de definir el trazado propuesto como continuación de la circunvalación sur de Talavera de la Reina, se han realizado diferentes hipótesis de trabajo, teniendo en cuenta varios aspectos:

- a) Por un lado, a diferencia del trazado previsto en el proyecto anterior que no pudo llegar a ser ejecutado, el punto final del tramo a ejecutar para realizar la intersección con la N-502, era un punto fijo, es decir, el nuevo tramo a proyectar, debería realizar su intersección con la N-502 en la glorieta cerrada proyectada y en fase de ejecución por el Ministerio de Fomento.
- b) Otro aspecto a tener en cuenta debería ser el actual Plan de Ordenación Municipal y su necesaria Modificación Puntual, teniendo en cuenta que el trazado anteriormente proyectado, se propuso y aprobó en el POM como un Sistema General.
- c) Relacionado con el aspecto anterior, y su incidencia con otras infraestructuras, habrá que considerar que los sectores urbanos propuestos no puedan verse afectados por el Arroyo existente y unas eventuales crecidas de caudal.
- d) Como último aspecto a citar, pero no por ello menos importante, al contrario podríamos decir, ha sido el aspecto técnico.

Con todas estas variables se ha elegido un trazado que:

1º Considerando la seguridad vial de los futuros usuarios de la vía a proyectar reuniera todos los requisitos de trazado, enlaces, radios, velocidad específica, etc. que nos marca la normativa vigente.

Este aspecto, sobre todo, ha tenido incidencia en como el trazado en planta incidía en las dos glorietas de principio y final, es decir, la ya ejecutada y la que está en ejecución. Se ha definido el trazado, considerando que la forma más segura de producirse la intersección, tanto para tener mayor visibilidad de parada, como para instalar y que sea visible la señalización, como para realizar los movimientos de incorporación o desprendimiento, es hacerlo de una forma ortogonal. Por ello se han planteado unos trazados rectos en planta, al inicio y final del proyecto, que son perpendiculares a las citadas intersecciones.

Así mismo se ha tenido en cuenta que los acuerdos que enlacen ambos tramos rectos, tengan los suficientes radios de curvatura que permitan una circulación adecuada.

2º Por otro lado, considerando la información recibida, que nos indica que en ocasiones, en la época de vialidad invernal, la sección hidráulica del Arroyo existente no tiene capacidad de evacuación, hemos considerado adecuado proyectar el trazado del nuevo vial aproximándose a dicho Arroyo, y posteriormente en el proyecto de ejecución definir su trazado en alzado de forma que nos sirva como defensa de posibles avenidas, definiendo los materiales que deban utilizarse y colocarse sobre el talud de las tierras creado.

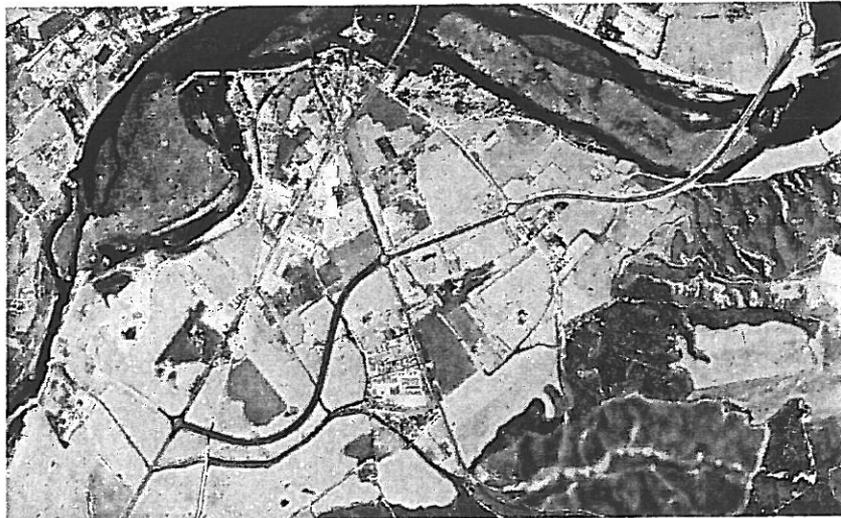
Es decir, nuestro vial servirá como "muro de contención" de posibles avenidas, evitando de esa manera que las aguas desbordadas del Arroyo aneguen los futuros sectores urbanos, es decir, garajes y locales comerciales.

Handwritten initials or signature in the top right corner.



**Continuación Circunvalación Sur en
Talavera de la Reina
Tramo: CM-4102 a N-502**

**Estimación presupuestaria y de plazo
de ejecución**



ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA

Para la realización de esta estimación presupuestaria se han tenido en cuenta los precios actuales que se viene utilizando en otros proyectos redactados para la Consejería de Fomento.

La longitud del trazado propuesto es de 1.540 metros.

La sección transversal es 7/10, con bermas de 1,00 metro en cada margen.

Actuaciones generales que se han valorado:

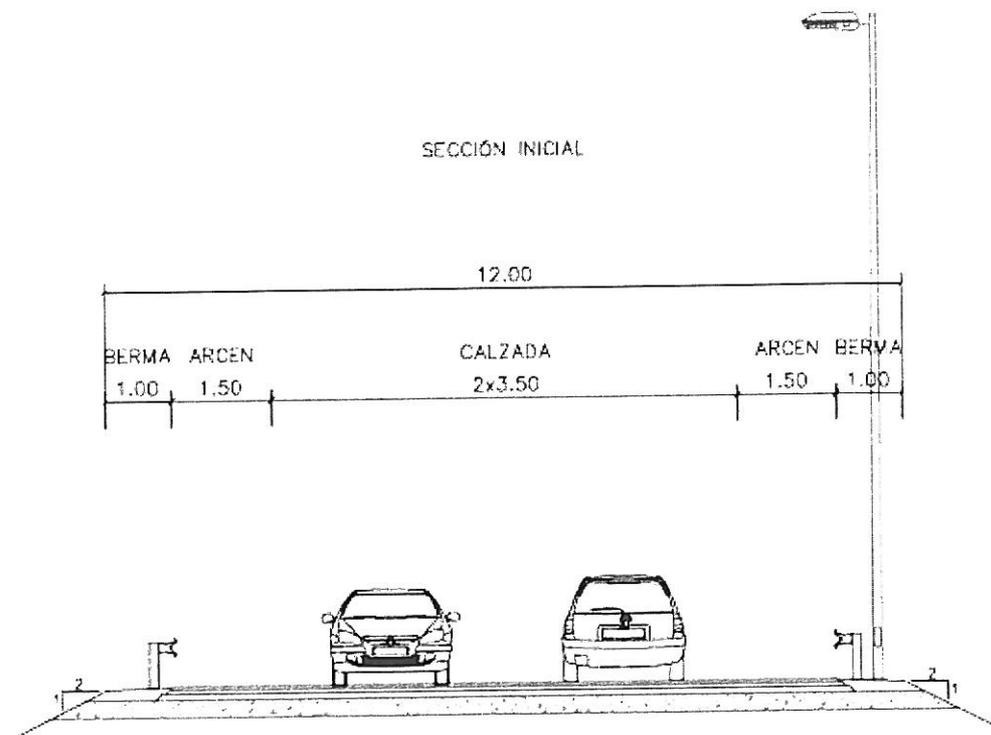
- Perfil longitudinal elevado 1,50 metros sobre la rasante actual por ser zona previsiblemente inundable.
- Desbroce y excavación de tierra vegetal en 0,50 metros de profundidad para alcanzar un suelo subyacente que estimamos tolerable.
- Formación de terraplén con 70 cm de suelo adecuado.
- Ejecutamos explanada E2 (75 cm suelo seleccionado), para un tráfico T1 (sección de firme: 121 consistente en 25 cm de ZA y 30 cm MBC).
- Taludes de terraplén 2/1.
- Protección de escollera en aproximadamente 900 metros lineales (zona más próxima al arroyo). Tratamiento con plantaciones en la zona.
- Barreras metálicas de seguridad en toda la longitud (motivadas por desnivel).
- Red de alumbrado y puntos de luz en toda la longitud.
- Gestión de residuos (del desbroce) y Seguridad y Salud.

Desconocemos la posible afección de servicios afectados, por lo que no están valorados.

Por tanto, realizando unas mediciones estimadas y aplicando los precios, obtenemos un Presupuesto de Ejecución Material de 1.500.000 euros, que corresponden aproximadamente a unos 2.160.000 euros IVA incluido.

Teniendo en cuenta que tenemos una longitud de circunvalación de 1540 metros lineales, obtenemos un valor medio de circunvalación de unos 1.400.000 euros/km IVA incluido.

Sección tipo



ESTIMACIÓN DE PLAZO

Entendemos que un plazo razonable para la ejecución de esta obra es el de DOCE MESES.

En Toledo, a Febrero de 2.014

EL JEFE DE SERVICIO
DE CARRETERAS

EL JEFE DE LA ZONA 3ª
DE CONSERVACIÓN

Antonio García Vega

Carlos Bonilla Cedenilla

-HOJAS DE JUSTIPRECIO INDIVIDUAL POR PARCELA.

2.EXPOSICION PUBLICA

- UN MES DOCM

PERIODICO DE MAS DIFUSION EN PROVINCIA

TABLON DE EDICTOS

3. NOTIFICACION INDIVIDUAL A PROPIETARIOS Y TITULARES DE DERECHOS

4.- INFORMES S/ALEGACIONES

5.APROBACION CPOTU

-DECLARACION URGENCIA OCUPACION

6.- NOTIFICACION INTERESADO

7.PAGO/DEPOSITO Y OCUPACION



EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

11.3. ANEXO 3. DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

(De fecha febrero de 2017, entregado en registro del Excmo. Ayuntamiento de talavera con fecha 2 de febrero de 2017).



**MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL DE TALAVERA DE LA REINA PARA EL CIERRE DE
LA CIRCUNVALACIÓN SUR EN EL TRAMO ENTRE
CARRETERAS N-502 A LA CM-4102
DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATEGICO**



ESTUDIO A.I.A. Arquitectos Ingenieros Asociados S.A.

Febrero 2017



INDICE

1. INTRODUCCIÓN.	6
1.1. ANTECEDENTES Y PRESENTACION.	6
1.2. DATOS BÁSICOS ADMINISTRATIVOS.	7
1.3. ÁREA DE ACTUACIÓN, ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.	8
1.4. DETERMINACIONES DEL PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN.	9
2. OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN DEL POM.	10
2.1. TIPO DE MODIFICACIÓN.	10
2.2. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL POM.	11
3. ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA.	13
3.1. ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM.	13
4. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS	14
4.1. ALTERNATIVA 1.	15
4.2. ALTERNATIVA 2.	17
4.3. ALTERNATIVA 3.	19
4.4. COMPARACIÓN MATERIAL DE LAS ALTERNATIVAS.	21
4.5. ALTERNATIVA ELEGIDA.	21
5. MODIFICACIÓN PROPUESTA DEL TRAZADO DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR.	22
5.1. JUSTIFICACIÓN DE LA NUEVA PROPUESTA DE TRAZADO.	23
5.1.1. <i>Ambientalmente.</i>	23
5.1.2. <i>Urbanísticamente.</i>	24
5.2. CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍAS DEL SUELO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM.	26
5.2.1. <i>Clasificación del suelo.</i>	26
5.2.2. <i>Regulación de Usos según categorías.</i>	27
5.3. PLANO DE CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍAS DEL SUELO. PROPUESTA.	27
6. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACION DEL POM	27



7. CARACTERIZACION DE LA SITUACION DEL MEDIOAMBIENTE ANTES DEL DESARROLLO DE LA MODIFICACION DEL POM PREVISTA.	28
7.1. ESPACIOS PROTEGIDOS Y ELEMENTOS DE LA RED NATURA.....	28
7.2. ENCUADRE CLIMÁTICO	28
7.3. VEGETACIÓN Y HABITAS NATURALES DE INTERÉS COMUNITARIO.	30
7.3.1. <i>Vegetación.</i>	30
7.3.2. <i>Zonas de Interés Comunitario.</i>	33
7.4. FAUNA REPRESENTATIVA Y BIOTOPOS ASOCIADOS.....	37
7.5. GEOLOGÍA, SUELOS Y ELEMENTOS GEOMORFOLÓGICOS.....	38
7.6. HIDROLOGÍA Y AGUAS SUBTERRÁNEAS.	39
7.7. ÁREAS DE INTERÉS PAISAJÍSTICO	40
7.8. UNIDADES AMBIENTALES.	42
7.9. MONTES DE UTILIDAD PUBLICA.	44
7.10. VÍAS PECUARIAS.....	44
7.11. ELEMENTOS Y REDES DE INFRAESTRUCTURAS.....	46
7.12. CATASTRO MINERO	47
7.13. AMBITOS DE PROTECCIÓN CULTURAL (ÁREAS ARQUEOLÓGICAS).....	47
8. EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES.....	48
8.1. SOBRE BIENES DE DOMINIO PUBLICO HIDRÁULICO O PECUARIO	48
8.2. SOBRE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS, ZONAS SENSIBLES, HABITATS Y ELEMENTOS GEOMORFOLÓGICOS DE PROTECCIÓN ESPECIAL.....	48
8.3. SOBRE OTROS ELEMENTOS CONTEMPLADOS EN LA LEY 1/199 DE CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA DE CASTILLA-LA MANCHA.	48
8.4. SOBRE SITIOS O ELEMENTOS ARQUEOLÓGICOS, HISTÓRICOS O CULTURALES.	49
8.5. SOBRE EL PAISAJE.....	49
8.6. SOBRE SUELOS CON APROVECHAMIENTO POTENCIALMENTE ELEVADOS,	49
8.7. SOBRE EL SUELO FÍSICO (ATMÓSFERA, CONSUMO DE RECURSOS Y GENERACIÓN DE RESIDUOS)	50
8.8. SOBRE EL MEDIO SOCIO-ECONÓMICO.....	50
8.9. TABLA RESUMEN DE EFECTOS AMBIENTALES DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.	51
8.10. EVOLUCIÓN EN EL CASO DE NO APLICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL POM.	52
9. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.....	52



9.1.	SOBRE EL POM DE TALAVERA DE LA REINA	52
9.2.	SOBRE LA NORMATIVA SECTORIAL QUE HAGA NECESARIA LA OBTENCIÓN DE AUTORIZACIONES. 53	
10.	MOTIVACION DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMEITNO DE EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA SIMPLIFICADA.	53
11.	MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR O CORREGIR EFECTOS NEGATIVOS RELEVANTES EN EL MEDIO AMBIENTE, TOMANDO EN CONSIDERACION EL CAMBIO CLIMATICO.....	54
12.	MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DE LAMODIFICACION PUNTUAL DEL POM. 55	
13.	DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.....	56



DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PARA LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL P.O.M. DE TALAVERA DE LA REINA EN EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-502 A LA CM-4102.

El presente Documento se elabora para poder llevar a cabo la tramitación ambiental de la **Modificación Puntual del Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina** encaminada a redefinir la traza del cierre de la denominada Circunvalación Sur de Talavera de la Reina en el tramo entre carreteras N-502 a la CM-4102.

Su redacción es llevada a cabo por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina , la elaboración material del documento es realizada por ESTUDIO AIA Arquitectos Ingenieros Asociados S.A.



1. INTRODUCCIÓN.

En el presente documento se realiza la Evaluación Ambiental Estratégica como primer paso que permita llevar a cabo la modificación del vigente Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina, bajo el título: Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina para el cierre de la Circunvalación Sur, en el tramo entre las carreteras N-502 y CM-4102

El promotor es el Excelentísimo Ayuntamiento de Talavera de la Reina, y la elaboración y redacción del documento es realizado por Estudio AIA arquitectos Ingenieros Asociados S.A.

1.1. ANTECEDENTES Y PRESENTACION.

En el Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina, aprobado en febrero de 2010, se contempla, entre otras actuaciones, la erradicación de los tráficos rodados de paso que atraviesan la ciudad mediante la definición de una circunvalación urbana que discurre por el sur y que se ha ido materializando por tramos, simultáneamente con el desarrollo urbano, y aprovechando los fuertes crecimientos y disponibilidades económicas del último gran desarrollo urbano.

La mencionada Circunvalación Sur prevista en el POM, se compone de dos grandes actuaciones. En primer lugar la Ronda Sur de Talavera, también conocida como Ronda Del Tajo, abierto a tráfico en octubre de 2011 y la Variante Suroeste realizada por el Ministerio de Fomento, recientemente finalizada en 2015,

Para completar la Circunvalación Sur en el momento actual, falta por ejecutar el último tramo de la Ronda Sur, comprendido entre la carretera nacional N-502, conocida como carretera de Alcaudete de la Jara y la autonómica CM-4102 conocida como carretera de Los Navalmorales, provocando una clara falta de funcionalidad de los tramos en servicio.



La Modificación Puntual se lleva a cabo para desarrollar el nuevo trazado de la Circunvalación Sur en el tramo entre las carreteras CM-4102 y N-502, perteneciente al sistema viario previsto en el POM de Talavera, programando su ejecución inmediata una vez aprobada la Modificación Puntual del POM, y abordando la ejecución de una de las dos calzadas previstas, posponiendo la ejecución de la segunda calzada, y con ello el desdoblamiento completo de la variante, a una futura disponibilidad de recursos económicos.

Por el carácter estructurante de la Circunvalación Sur dentro del modelo urbano definido en el POM, la alteración de la traza conlleva la necesidad de abordar una Modificación del POM, que tiene el carácter de Puntual, por estar gran parte de la misma ya ejecutada y no afectar sino a un tramo de la misma.

Por otra parte, la entrada en vigor de la Ley 21/2013, como consecuencia de la Directriz Europea 2011/92/UE de 13 de diciembre, hizo necesario ajustar la tramitación ambiental a dicha Ley razón por la cual se elaboró en febrero de 2015 el Documento Estratégico de la Modificación Puntual del POM

1.2. DATOS BÁSICOS ADMINISTRATIVOS.

a) Título de Plan.

Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina

Ámbito: Circunvalación Sur tramo entre las carreteras N-502 a CM-4102

b) Promotor.

Nombre: Ayuntamiento de Talavera de la Reina.

Dirección Postal: c/ Palenque 2

45.600 Talavera de la Reina

c) Localización y Características Básicas en el Ámbito Territorial del Plan.

Provincia: Toledo

Termino Municipal: Talavera de la Reina.

Datos Urbanísticos donde se ubica el Plan:

Tipo de Planeamiento Vigente: Plan de Ordenación Urbana del 2010



Clasificación Actual del área:	Suelo Urbanizable
Calificación de los Terrenos:	Uso Global Residencial
Distancia al Suelo Urbano:	Colindante.
Distancia a infraestructuras:	Colindante con las crtras N-502 y CM-4102
Plano de Situación:	Plano DAE-1. Localización en relación con el núcleo urbano, de la presente memoria ambiental.

1.3. ÁREA DE ACTUACIÓN, ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.

La presente Modificación Puntual del POM se localiza al sur del núcleo histórico de Talavera de la Reina, sobre suelos predominantemente agrícolas, sin otras construcciones que las de apoyo a las explotaciones agrícolas existentes en el área, delimitada al oeste por la carreteras nacional N-502, conocida como de Alcaudete de la Jara , al este por la carretera autonómica CM-4102 conocida como carretera de Los Navalmorales , al sur por el arroyo de Rajaplata y al norte con suelo urbano industrial,

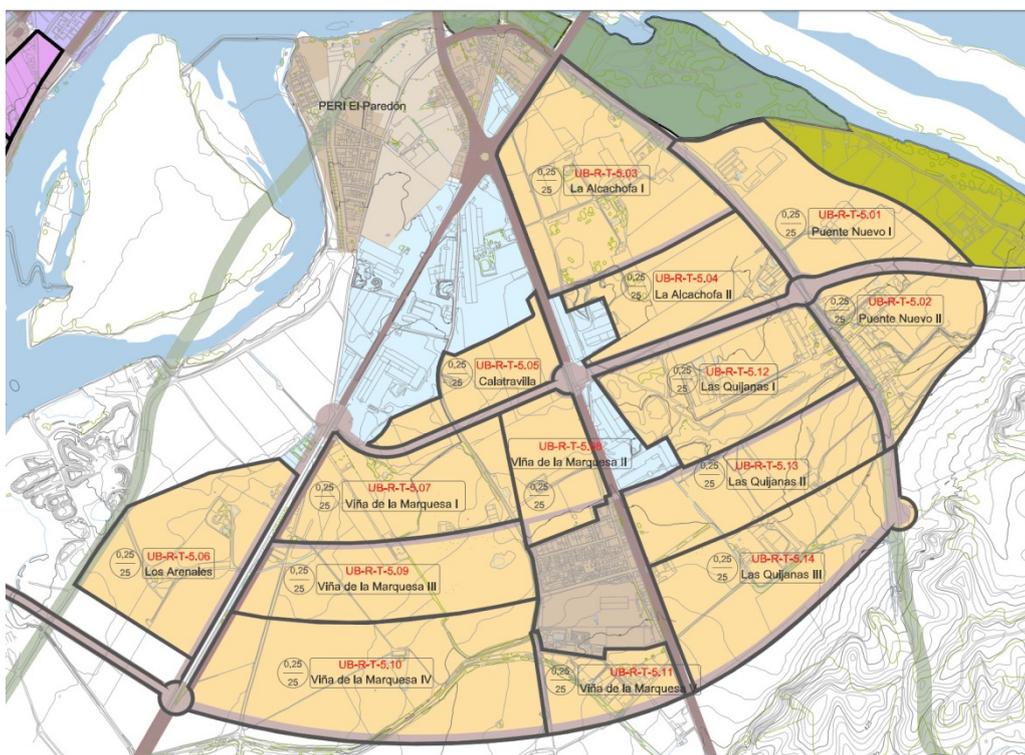




1.4. DETERMINACIONES DEL PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN.

El ámbito objeto de la presente Modificación Puntual del POM está clasificado como Suelo Urbanizable de Uso Global Residencial, se circunscribe a los Sectores UB-R-T-5.05, UB-R-T-5.07, UB-R-T-5.08, UB-R-T-5.09, y UB-R-T-5.10, pertenecientes al Área Talavera Sur, junto a otros nueve Sectores, no incluidos dentro del ámbito de la Modificación, (Fichas de Planeamiento Talavera Sur), a desarrollar mediante Gestión Indirecta.

La sectorización del área en el POM de 2010 queda reflejada en el siguiente gráfico:



Todos estos sectores tienen las mismas condiciones de desarrollo, destacando el índice de edificabilidad de 0,25 m²/m² y la densidad de edificación de 25 viviendas/hectárea, de las cuales el 50% estarán destinadas a la construcción de Viviendas de Protección Oficial.



Los aprovechamientos de cada Sector previstos en el POM, sujetos al mecanismo de Aprovechamiento Tipo de Área de Reparto son:

AMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL					
Identificación s.POM 2010	Sup. Sector	Edificabilidad	S. Edif . Maxim	Nº viv.	Carga Sobre Sistemas Generales Adscritos
UB-R-T-5-05	7,4341 Ha	0,25 m2/m2	18.585 m2	186	4,8% SG-A-ZV-01 + 5,4% SG-A-V-TS-01
UB-R-T-5-07	15,212 Ha	0,25 m2/m2	38.028 m2	380	20,2% SG-A-V-TS-02
UB-R-T-5-08	8,3538 Ha	0,25 m2/m2	20.885 m2	209	10,2% SG-A-V-TS-01
UB-R-T-5-09	16,6581 Ha	0,25 m2/m2	41.645 m2	416	9,6% SG-A-ZV-01 +14,9% SG-A-V-TS-02
UB-R-T-5-10	30,1469 Ha	0,25 m2/m2	75.367 m2	754	16% SG-A-ZV-01 +31,3% SG-A-V-TS-02
Total MOD.PUNTUAL	77,8049 Ha		194.510 m2	1.945	

2. OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN DEL POM.

2.1. TIPO DE MODIFICACIÓN.

La modificación del POM que se propone afecta en primer lugar al trazado de la Circunvalación Sur de Talavera de la Reina en su tramo de cierre que discurre por el Suelo Urbanizable del Plan, descrito en el apartado 1.3 de ámbito de la Modificación Puntual.

La propuesta de Modificación no altera la dimensión de las distintas categorías de suelo, mantiene el Aprovechamiento Tipo de los Sectores de suelo urbanizable residencial previstas en el P.O.M vigente.

La modificación Puntual propone:

1. La redefinición del trazado de cierre de la Circunvalación Sur de Talavera de la Reina en su tramo entre las carreteras nacional N-502, y la carretera autonómica CM-4102.
2. La redelimitación de los cinco sectores del Suelo Urbanizable Residencial que están afectados por el nuevo trazado de la Circunvalación Sur. La redelimitación de los sectores se lleva a cabo sin afectar a suelos con destino público, sin alterar la



zonificación o uso urbanístico de las zonas verdes definidas en el POM, ni modificar los Sistemas Generales previstos o los aprovechamientos urbanísticos del POM.

3. Se aprovecha esta Modificación Puntual para corregir un error del P.O.M que consiste en la delimitación del Sector UB-R-T-5-05, para adecuarlo a la realidad de las edificaciones e instalaciones de la planta de prefabricados de hormigón cándido Zamora S.A. esta modificación no supone variación de superficies ni de los aprovechamiento urbanístico de los terrenos afectados.

La reordenación propuesta por la Modificación Puntual del Suelo Urbanizable no suponen aumento de la edificabilidad, de la densidad de edificación ni del número de viviendas del suelo urbanizable que queda dentro del ámbito de actuación y en consecuencia, de la población en el municipio.

Se justifica la redacción de la presente Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina de acuerdo con lo previsto en el TRLOTAU y su Reglamento de Planeamiento, en la medida que no se trata de la "reconsideración total de la ordenación urbanística o de los elementos fundamentales del modelo" establecido inicialmente por el POM vigente.

2.2. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL POM.

El objetivo de Modificación del POM es introducir en el planeamiento general de Talavera de la Reina aquellas modificaciones que, manteniendo la funcionalidad de la Circunvalación Sur, posibiliten su finalización, y mejoren la funcionalidad.

- Se reduce una de las glorietas del sistema de intersecciones de la Circunvalación Sur.



- Se realiza la conexión directa de las carreteras N-502 y CM 4102 mediante dos glorietas.
- Se culmina la conexión directa de la Ronda Sur de Talavera, conocida como Ronda Del Tajo, y la Variante Suroeste.
- Para ello se presenta un nuevo trazado que, manteniendo las dimensiones y componentes de la sección transversal prevista en el POM, reduce la distancia total entre las dos glorietas.

La Modificación del POM propuesta se localiza íntegramente dentro del suelo urbanizable.

Como objetivo ambiental específico la Modificación no altera las iniciales previsiones ambientales del POM, en la medida que mantiene la vigente delimitación y clasificación del suelo urbanizable por el que discurre el nuevo tramo y, por otra parte, no supone alteración de los usos, tipología o intensidades de aprovechamientos del POM vigente que pudieran suponer una mayor demanda de recursos (abastecimiento, energía, depuración, etc.).

De este modo formalmente la Modificación del POM se lleva a cabo sin afectar en ningún punto de término municipal el Suelo Rural previsto en el POM, afectando parcial y únicamente al Suelo Urbanizable, ya que la propuesta de Modificación Puntual supone la redefinición del viario estructurante de este.

Teniendo en cuenta tanto que **el vigente POM de Talavera de la Reina del 2010 ya fue objeto de su correspondiente tramitación ambiental**, como que **la propuesta de Modificación Puntual no afecta ni a los usos, ni a los aprovechamientos urbanísticos, ni a las tipologías de edificación**, sino únicamente a la organización viaria del suelo urbanizable, puede entenderse que las condiciones establecidas en el informe de Sostenibilidad del POM en su día aprobado mantienen su vigencia, son plenamente válidas, y no precisan de



medidas compensatorias complementarias, siendo **por tanto innecesario abordar una nueva evaluación ambiental de la propuesta de Modificación.**

Por último señalar que la oportunidad de elaborar la Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina se deduce de la necesidad de acometer a corto plazo la ejecución material del cierre de la Circunvalación Sur de Talavera.

3. ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA.

3.1. ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM

El Ayuntamiento de Talavera de la Reina considera necesario la modificación el trazado del tramo comprendido entre las carreteras N-502 y CM-4102 de la Circunvalación Sur de Talavera dando una mayor continuidad a la vía de circunvalación y mejorando la funcionalidad de las intersecciones de la misma con las citadas carreteras.

La intervención sobre el POM se lleva a cabo con los siguientes criterios generales:

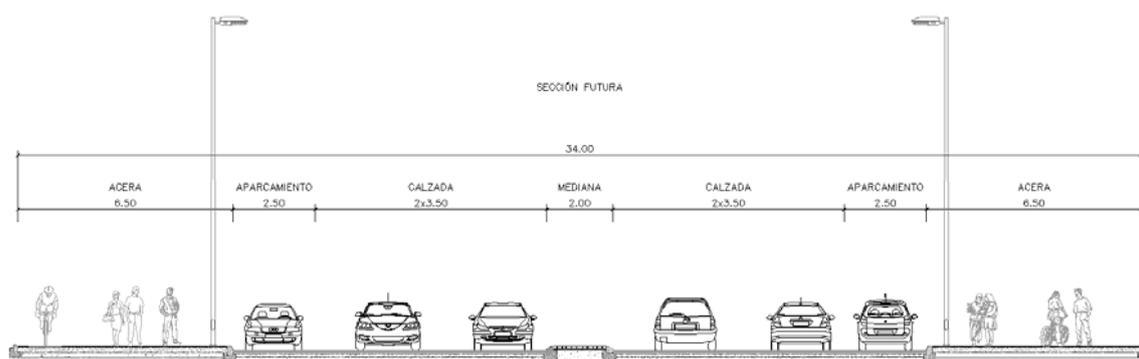
- Posibilitar la ejecución material de la obra por fases, permitiendo acompañar la inversión económica necesaria a las disposiciones de las Haciendas Públicas intervinientes.
- Mantener las actuales delimitaciones de suelo rústico y suelo urbanizable, como de las categorías de suelo rústico establecidas en el vigente POM de Talavera de la Reina.
- Mantener los actuales parámetros de uso, aprovechamiento y cargas previstas en el Plan de Ordenación Municipal para el suelo urbanizable afectado.
- Mantener los Aprovechamientos Tipo y de Sector previstos en el vigente POM para el suelo urbanizable, como las Áreas de Reparto del mismo.



- Mantener la delimitación y condiciones tanto del suelo rústico como del suelo urbano establecidas en el POM.
- Compatibilizar los criterios de intervención generales de protección ambiental y el modelo de desarrollo urbanístico del Plan de Ordenación Municipal.
-

4. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

Se exponen las tres alternativas propuestas, contemplándose en todos los casos, un vial de alta capacidad con una plataforma de 34 metros de ancho total y una sección funcional de dos calzadas de dos carriles de circulación y una banda de aparcamiento en línea de 2,20 metros de ancho cada una, con una mediana de separación de 2 metros y aceras peatonales a cada margen de la nueva variante de 6,50 metros de ancho, acorde a las características de los tráficos a soportar, todo ello según el siguiente esquema (a concretar en el proyecto final de ejecución):



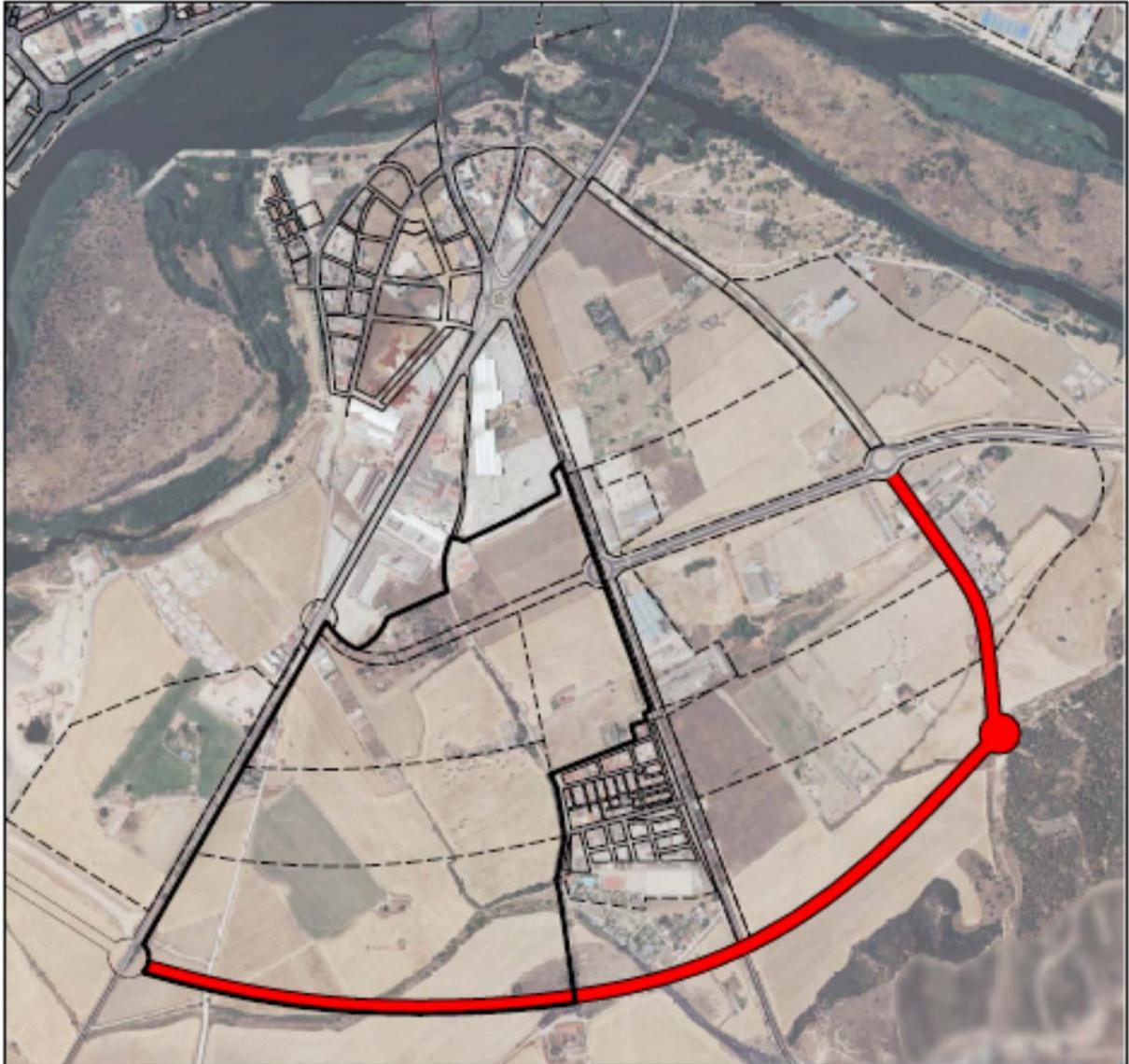


4.1. Alternativa 1.

Esta alternativa queda definida por el mantenimiento de la situación urbanística establecida en el vigente Plan de Ordenación Municipal; esto es circunvalar los suelos urbanizables comprendidos entre las carreteras CM-4102 y N-502. Su traza queda recogida gráficamente en el plano gráfico adjunto.

Supone la afección de una superficie de 95.200 m²s de suelo urbanizable para uso rodoviario, materializando una plataforma de 34 metros de ancho y 2.800 metros de longitud; la sección viaria funcional sería semejante a la del resto de los tramos de la variante Sur ya materializados y en servicio.

En la medida que no altera las previsiones del POM su materialización, una vez garantizada su financiación, es inmediata mediante la aprobación de un proyecto de ejecución viaria que desarrolle el Sistema General previsto en el POM.



LEYENDA

VIRREO PROPUESTO	
LÍMITE SECTORES	
ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN	



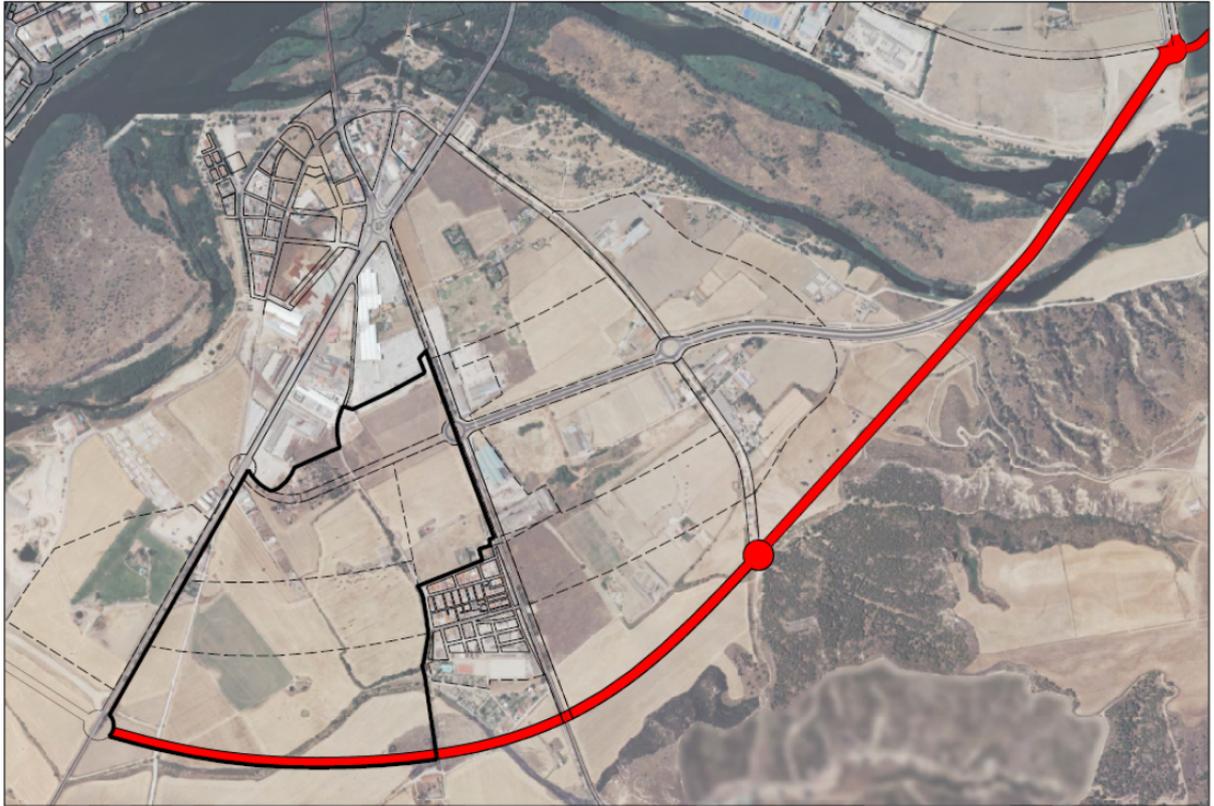
4.2. Alternativa 2.

Esta alternativa queda definida con el criterio de circunvalar completamente los desarrollos urbanos/urbanizables establecidos por el POM en una solución que une la glorieta prevista sobre la N-502, al Oeste, con el desembarco del puente sobre el la margen Oeste del Tajo. Su traza queda recogida gráficamente en el plano gráfico adjunto.

Supone la afección de una superficie total de 108.970 m²s de los cuales 71.808 m²s en suelo urbanizable y de 37.162 m²s de suelo rustico para uso rodoviario, materializando una plataforma de 3200 metros de longitud y ancho semejante a la de los tramos de variante ya ejecutada.

Presenta la ventaja de segregar completamente los tráfico intermunicipales entre las dos carreteras N-502 y CM 4102 de los tráfico locales si bien presenta tiene como desventaja una mayor longitud final y unos mayores costes de ejecución.

En la medida que afecta a suelos rústicos, algunos de ellos próximos al río, esta solución hace preciso abordar el trámite de Evaluación Estratégicas Ordinaria, de mayor complejidad en su contenido y tramitación, dilatando los tiempos para poder abordar la obra.



LEYENDA

VIAJO PROPUESTO	
LÍMITE SECTORES	
RANGO DE LA MODIFICACIÓN	



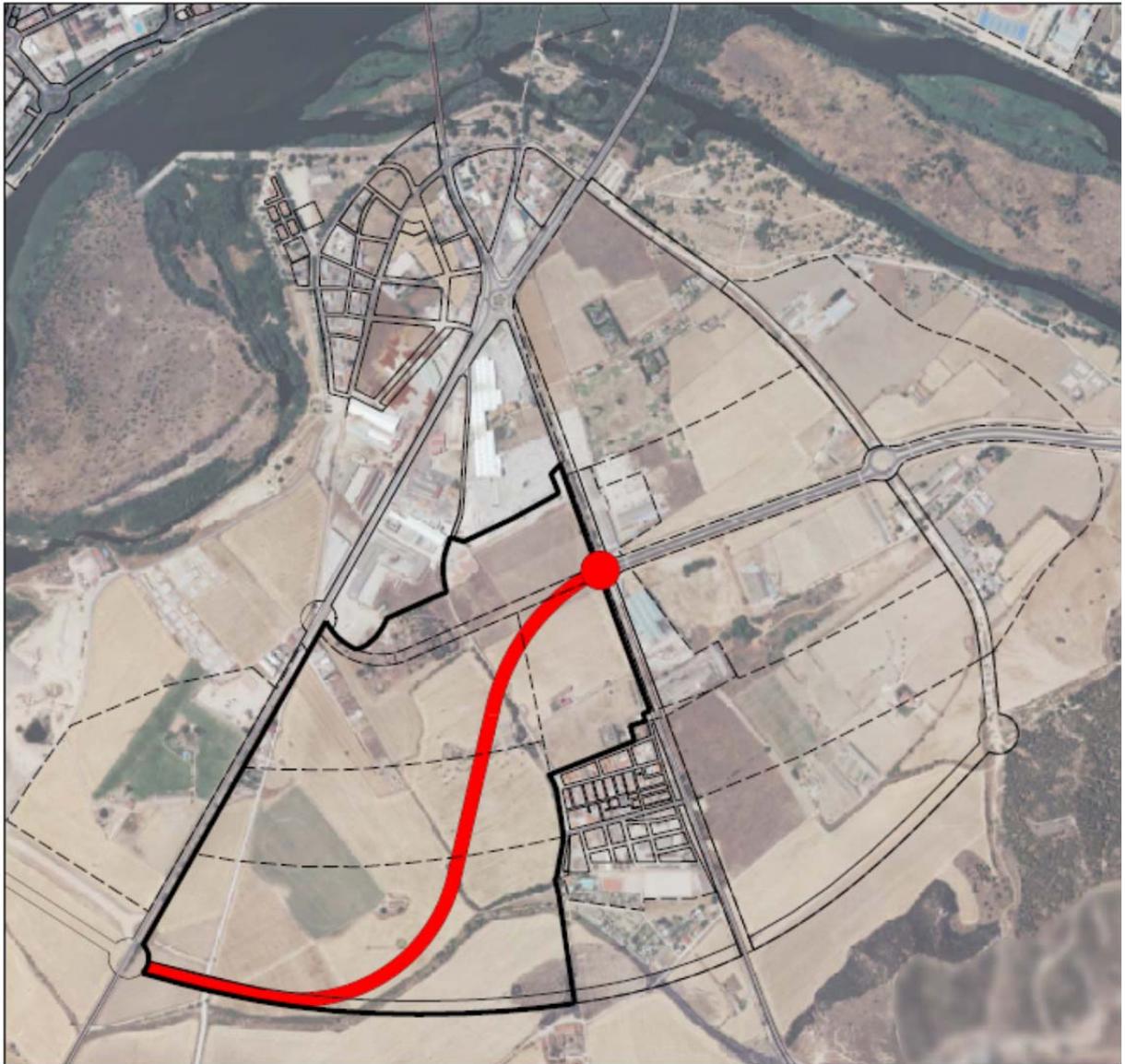
4.3. Alternativa 3.

Esta alternativa queda definida bajo el criterio de minimizar la longitud de la nueva variante Sur manteniendo la funcionalidad derivada de los puntos de conexión y cierre de la misma: glorietas sobre carreteras CM-4102 y N-502. Su traza queda recogida en el plano gráfico adjunto.

Supone la afección de una superficie de 52.258 m²s de suelo urbanizable para uso rodoviario, materializando una plataforma de 1.537 metros de longitud; como en las alternativas anteriores la sección final viaria funcional sería semejante a la de los tramos de variante ya materializados, independientemente de que la ejecución material de la vía pudiera llevarse a cabo mediante dos fases coincidentes cada una de ellas con una de las dos calzadas prevista en proyecto; ello permitiría desde su inicial puesta en uso descargar de tráfico de travesía a las zonas urbanas interiores de la ciudad.

Esta alternativa supone tanto modificar la actual delimitación de cinco sectores del suelo urbanizable, como la traza de un tramo de suelos de Sistema General viario del POM; esta solución exige reajustar la sectorización prevista en POM vigente.

En la medida que es posible mantener las condiciones generales e aprovechamiento del POM y desarrollarse el nuevo tramo de variante en su totalidad por el suelo urbanizable lo anterior permite contemplar la propuesta como una Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada (regulada en los art.29 a 32 de la Ley estatal 21/2013 de Evaluación Ambiental), dado que no se alteran las condiciones ambientales del vigente POM.



LEYENDA

MARCO PROPUESTO	
LIMITE DE SECTORES	
AMBITO DE LA MODIFICACION	



4.4. Comparación material de las alternativas.

Asumiendo que el objetivo de la Modificación Puntual del POM es el cierre de la variante Sur entre las glorietas de la CM-4102 y N-502, la comparación material de las tres alternativas propuestas es:

	Longitud	Superficie	Observaciones
Alternativa 1	2.800 ml	95.200 m ²	-No altera el actual POM vigente. -Materialización inmediata de la variante. -Costes de ejecución medio-altos
Alternativa 2	3.200 ml	108.970 m ²	-Altera la delimitación del suelo rustico. -Precisa de una Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria de dilatada tramitación. -Costes de ejecución altos.
Alternativa 3	1.537 ml	52.258 m ²	-No altera la delimitación de las clases de suelo discurre toda ella por Suelo Urbanizable. -Precisa de una Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada de tramitación reducida. -Costes de ejecución bajos. -Continuidad optima del trafico exterior.

4.5. Alternativa elegida.

El criterio de minimizar tanto los costes de ejecución del tramo de variante pendiente así como de los tiempos en los que la obra puede iniciarse y ejecutarse, manteniendo la funcionalidad del conjunto de la variante Sur prevista en el POM, lleva a optar por la Alternativa 3.



5. MODIFICACIÓN PROPUESTA DEL TRAZADO DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR.

El trazado propuesto en la Modificación Puntual para el tramo de cierre de la circunvalación Sur, correspondiente al vial de conexión de la Ronda sur de Talavera y la Variante Suroeste, comprendido entre las carreteras N-502 y CM 4102, es el mismo que fue consensuado por propietarios y Ayuntamiento de Talavera de la Reina .

La modificación del trazado propuesto reduce una de las glorietas previstas en el POM del sistema de intersecciones de la Circunvalación Sur.

Su traza queda recogida gráficamente en el plano DAE 04 de la presente Evaluación Ambiental.

El nuevo trazado propuesto supone una afección de una superficie de 52.258 m² de suelo urbanizable para uso viario, materializando una plataforma de 34 metros de ancho y 1.537 metros de longitud, medido a eje entre la intersección de las dos glorietas.

La sección viaria funcional será semejante a la del resto de los tramos de la Circunvalación Sur, ya materializados y en servicio, independientemente de que la ejecución material de la vía pueda llevarse a cabo mediante dos fases, coincidentes cada una de ellas con cada una de las calzadas previstas en el proyecto constructivo que las defina.

Esta circunstancia permitirá desde su puesta en servicio descargar los tráficos de travesía a las zonas urbanas interiores a la ciudad.

Esta modificación de trazado, supone tanto modificar la actual delimitación de cinco sectores del suelo urbanizable y la traza de un tramo de suelo de los Sistemas Generales del Viario del POM.



En la medida que es posible mantener las condiciones generales el aprovechamiento del POM, Aprovechamiento Tipo, y desarrollarse el nuevo tramo de variante en su totalidad por el suelo urbanizable, permite presentar la propuesta como una **Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada** (regulada en los art.29 a 32 de la Ley estatal 21/2013 de Evaluación Ambiental), dado que no se alteran las condiciones ambientales del vigente POM.

5.1. JUSTIFICACIÓN DE LA NUEVA PROPUESTA DE TRAZADO.

La Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina, motivada por la nueva traza del tramo de cierre de la Circunvalación Sur, se realiza con el criterio de minimizar tanto los costes de ejecución del tramo pendiente de ejecutar, así como de los tiempos en los que la obra puede iniciarse y ejecutarse, mejorando la funcionalidad del conjunto de la variante Sur prevista en el POM.

Asimismo, se podrá proceder a enlazar directamente la Variante Suroeste de Talavera, que ha llevado a cabo el Ministerio de Fomento, con la Ronda Sur, en la glorieta ejecutada por el Ministerio sobre la N-502, dando continuidad natural y fluida al tráfico en el sur de la ciudad mediante la Circunvalación que enlaza los extremos este y oeste de Talavera de la Reina.

La definición con estas características de la presente Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina provoca los siguientes efectos:

5.1.1. Ambientalmente.

- Posibilita la formulación de una **Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada** acorde con lo previsto en los artículos 29 a 32 de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.
- Esto es así porque la Modificación Puntual sólo afecta, como se ha expuesto con anterioridad, a suelos urbanizables que ya fueron objeto de evaluación Ambiental dentro de la tramitación del POM, y que se



mantienen con los mismos usos y aprovechamientos previstos, y por tanto las demandas de recursos naturales de todo tipo, (abastecimiento, vertidos, depuración, energía , tráfico etc.).

5.1.2. Urbanísticamente.

- Redefinición de la sectorización en el ámbito de la Modificación Puntual provocada por el nuevo trazado de la vía y la conveniencia de facilitar al máximo la gestión futura de los nuevos sectores propuestos.
- Redelimitación del Sector UB-R-T-5-05 en la parte concerniente a las instalaciones de la planta de prefabricados de hormigón cándido Zamora S.A para corregir un error del P.O.M y adecuarlo a la realidad de las edificaciones existentes.
- Reducción a cinco del número de sectores afectados, para que la Modificación Puntual suponga la menor afección a la gestión municipal del POM, manteniendo la nomenclatura de los sectores : UB-R-T-5.05, UB-R-T-5.07, UB-R-T-5.08, UB-R-T-5.09 y UB-R-T-5.10.

	Identificación s./POM 2010	Sup. Sector P.O.M	Sup. Sector M.P.
REDELIMITACIÓN DE SECTORES POR LA MODIFICACIÓN PUNTUAL	UB-R-T-5-05	7,4341 Ha	7,3902 Ha
	UB-R-T-5-07	15,212 Ha	18,1133 Ha
	UB-R-T-5-08	8,3538 Ha	8,7171 Ha
	UB-R-T-5-09	16,6581 Ha	30,8648 Ha
	UB-R-T-5-10	30,1469 Ha	9,1824 Ha

- Redelimitación del suelo urbanizable afectado por el trazado del tramo de cierre de la Circunvalación Sur, de la actual sectorización y de las vías rodadas, tanto las existentes como las previstas en el POM.
- Redefinición de una parte del viario estructurante planificado entre los sectores afectados por la nueva traza propuesta como cierre de la



Circunvalación Sur, en concreto el existente entre los sectores: UB-R-T-5.05, UB-R-T-5.07 y UB-R-T-5.08.

- Modificación estructural del POM en la medida que afecta a los viarios estructurantes del mismo: Ronda de Circunvalación Sur, y dos viarios de conexión interiores del suelo urbanizable de conexión entre las carreteras CM-4302 y la N-502 que estructuran el ensanche urbano cerrado por la citada Circunvalación Sur.
- Mantenimiento del resto del viario estructurante del POM que no se ve afectado.
- Mantenimiento del Aprovechamiento Tipo del suelo urbanizable de los sectores afectados por la Modificación Puntual, de modo que no se alteran los beneficios y cargas de los propietarios afectados.
- Mantenimiento de las cargas de Sistemas Generales previstas por el vigente POM de Talavera de 2010, introduciendo una redefinición proporcional a la variación de superficies de los sectores afectados, con los siguientes aprovechamientos globales.

CONDICIONANTES DEL POM 2010			
Superficie urbanizable	Edificabilidad m2		Carga Sobre Sistemas Generales Adscritos
79,4754 Ha	194.512	UB-R-T-5-05	4,8% SG-A-ZV-01 + 5,4% SG-A-V-TS-01
		UB-R-T-5-07	20,2% SG-A-V-TS-02
		UB-R-T-5-08	10,2% SG-A-V-TS-01
	nº de viviendas	UB-R-T-5-09	9,6% SG-A-ZV-01 +14,9% SG-A-V-TS-02
	1.945	UB-R-T-5-10	16% SG-A-ZV-01 +31,3% SG-A-V-TS-02

CONDICIONANTES DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL			
Superficie urbanizable	Edificabilidad m2		Carga Sobre Sistemas Generales Adscritos
79,4754 Ha	194.512	UB-R-T-5-05	5,3% SG-A-ZV-01 + 5,3% SG-A-V-TS-01
		UB-R-T-5-07	26,1% SG-A-V-TS-02
		UB-R-T-5-08	10,3% SG-A-V-TS-01
	nº de viviendas	UB-R-T-5-09	19,7% SG-A-ZV-01 + 30,0% SG-A-V-TS-01
	1.945	UB-R-T-5-10	5,4% SG-A-ZV-01 + 10,3% SG-A-V-TS-01



- Reducción del tiempo de entrada en servicio del tramo de Viario propuesto por el menor volumen de obra y la rápida tramitación ambiental propuesta.

5.2. CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍAS DEL SUELO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM.

Como ya se ha expuesto en apartados anteriores, la Modificación Puntual sólo afecta a suelos urbanizables de uso global residencial ya contemplados como tal en el POM vigente.

La Modificación Puntual introduce cambios en la delimitación de la sectorización prevista en el POM, si bien ello se acompaña del mantenimiento de las cargas de Sistemas Generales de los sectores afectados para con ello no alterar los aprovechamientos lucrativos finales del suelo (y por tanto de sus propietarios).

5.2.1. Clasificación del suelo.

La clasificación del suelo propuesta en la presente Modificación Puntual es la misma que la actualmente prevista en el POM: Suelo Urbanizable residencial sectorizado.

La totalidad de los sectores afectados por la Modificación Puntual no pertenecen al suelo programado del Plan, debiéndose considerar que este propone que su desarrollo se lleve a cabo fuera de programa, es decir, mas allá de 12 años de vigencia de la programación del POM.

Como ya se ha señalado la propuesta afecta a un tramo de viario estructurante del POM; la Ronda Sur de Circunvalación, a una parte de los viarios situados entre los cinco sectores del suelo urbanizable afectados . Esta



alteración del viario estructurante del POM en el ámbito de la Modificación no afecta al resto del viario estructurante del Plan.

5.2.2. Regulación de Usos según categorías.

Los usos propuestos en la presente Modificación Puntual son los mismos que los actualmente previstos en el POM: Uso Global Residencial, categoría vivienda unifamiliar, densidad de edificación de 25 viviendas por hectárea e índice de edificabilidad de 0,25 m² /m².

En consecuencia la regulación del suelo de los sectores afectados por la presente Modificación Puntual será la prevista en el POM vigente, en la medida que no se alteran los previstos en este, así como tampoco la tipología o la carga de sistemas.

5.3. PLANO DE CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍAS DEL SUELO. PROPUESTA.

El plano DAE 4 de "trazado y secciones de viario", recoge la traza de la nueva variante sobre el suelo urbanizable residencial del POM.

Se pospone la sectorización del ámbito afectado a la resolución de la Tramitación ambiental del presente Documento Estratégico.

La nueva sectorización deberá realizarse, como ya se ha señalado, manteniendo tanto las cargas unitarias de Sistemas Generales previstos en el POM sobre el m²s de suelo bruto afectado, en una solución encaminada a mantener el aprovechamiento Tipo de las Áreas de Reparto, de modo que la Modificación Puntual del Plan no resulte perjudicial para los intereses de los afectados.

6. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACION DEL POM



La construcción del tramo entre CM-4102 a N-502 de la variante Sur de Talavera permitiría completar esta y mejorar sensiblemente los tráficós de todo el conjunto urbano, por lo que los tiempos de desarrollo de la presente Modificación han de ser los menores posibles y vendrían determinados por la tramitación medioambiental, la aprobación de los proyectos y la adjudicación de las obras.

El calendario de plazos estimado es:

-Tramitación Ambiental Estratégica Simplificada : 4 meses desde su inicio

-Modificación de POM : 8-10 meses desde la recepción del Informe Ambiental Estratégico.

7. CARACTERIZACION DE LA SITUACION DEL MEDIOAMBIENTE ANTES DEL DESARROLLO DE LA MODIFICACION DEL POM PREVISTA.

Las características medioambientales del área afectada por la Modificación, son las mismas que las contempladas en el momento de elaboración del análisis medioambientales del POM; pueden resumirse en los siguientes apartados:

7.1. ESPACIOS PROTEGIDOS Y ELEMENTOS DE LA RED NATURA

El término municipal no contiene ningún ámbito incluido en la Red Regional de Áreas Protegidas siendo el espacio natural relevante más cercano el del Soto de Guadyervas y Arenales del Baldío de Velada localizado a más de tres kilómetros del núcleo urbano.

7.2. ENCUADRE CLIMÁTICO



Talavera de la Reina se encuentra englobada en una zona con microclima Mediterráneo; las temperaturas son máximas en el verano, con una temperatura media en julio, el mes más cálido, de 26,2 °C, y una temperatura media de las máximas absolutas de 40,4 °C. El mes más frío del invierno es enero, con una temperatura media de 6,2 °C, y una temperatura media de las mínimas absolutas de -3,7 °C. En los meses de diciembre a marzo se producen heladas; los meses de abril a octubre quedan libres de ellas.

El valle del Tajo es el accidente geográfico que mayor importancia tiene en las características climáticas del municipio, matizando las condiciones genéricas del microclima para introducir algunas particularidades meso y microclimáticas. Dichas particularidades se resumen a nivel comarcal en la apertura topográfica hacia el Oeste, que facilita la entrada de frentes desde el Atlántico, y en la mayor incidencia local de los fenómenos de inversión térmica en la vega del río, con el consiguiente aumento de los días de niebla cerca del Tajo.

Existen tres variables climáticas que se ven afectadas por las condiciones geográficas del municipio, básicamente por la presencia de la amplia vega del Tajo:

- Primera, la mayor presencia de inversiones térmicas en la vega del río, que producen un sensible aumento de los días de niebla en esta zona del municipio.
- Segunda, una reducidísima moderación de la amplitud térmica por efecto de la mayor humedad en la vega, si bien a nivel comarcal este fenómeno es más notable, puesto que por el valle del Tajo se introduce una leve influencia atlántica, que degrada el clima mediterráneo continental de la meseta.
- Tercera, una menor capacidad dispersante del aire de la vega del Tajo tiene, puesto que al encontrarse deprimida está menos aireada. Por ello,



durante largos periodos anticiclónicos se hace frecuente la existencia de canícula sobre la vega y se convierte en un condicionante de cara a la ubicación de actividades contaminantes

De acuerdo a la Estación Meteorológica de Talavera de la Reina (Toledo) los parámetros climáticos más relevantes son:

DATOS DE PRECIPITACIÓN										
TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO, ESP)										
Altitud: 372 m										
Latitud: 39°58' N Longitud: 004° 50' W										
Periodo observación temperatura: 1931-1970 (40)										
Periodo observación precipitación: 1931-1970 (40)										
	T	PE	P	VR	R	RE	DF	SP	DR	HC
Ene	6,2	11	72	0	100	11	0	61	34	5,6
Feb	7,3	14	66	0	100	14	0	52	43	3,7
Mar	11,0	34	67	0	100	34	0	53	38	1,0
Abr	13,8	52	48	-4	96	52	0	0	19	-0,1
May	17,5	85	44	-41	54	85	0	0	10	-0,5
Jun	22,8	132	20	-54	0	74	58	0	5	-0,8
Jul	26,2	168	6	0	0	6	162	0	2	-1,0
Ago	25,4	148	9	0	0	9	139	0	1	-0,9
Sep	21,5	100	38	0	0	38	62	0	1	-0,6
Oct	16,3	59	57	0	0	57	2	0	0	0,0
Nov	9,5	21	69	48	48	21	0	0	0	2,2
Dic	6,3	11	76	52	100	11	0	13	7	6,1
Anual	15,3	835,0	572,0 *	*		412,0	423,0	160,0	160	0,0

7.3. VEGETACIÓN Y HABITAS NATURALES DE INTERÉS COMUNITARIO.

7.3.1. Vegetación.

La vegetación potencial más relevante del término municipal de Talavera de la Reina, según Rivas Martínez, es:

Geoserias edafófilas mediterráneas:

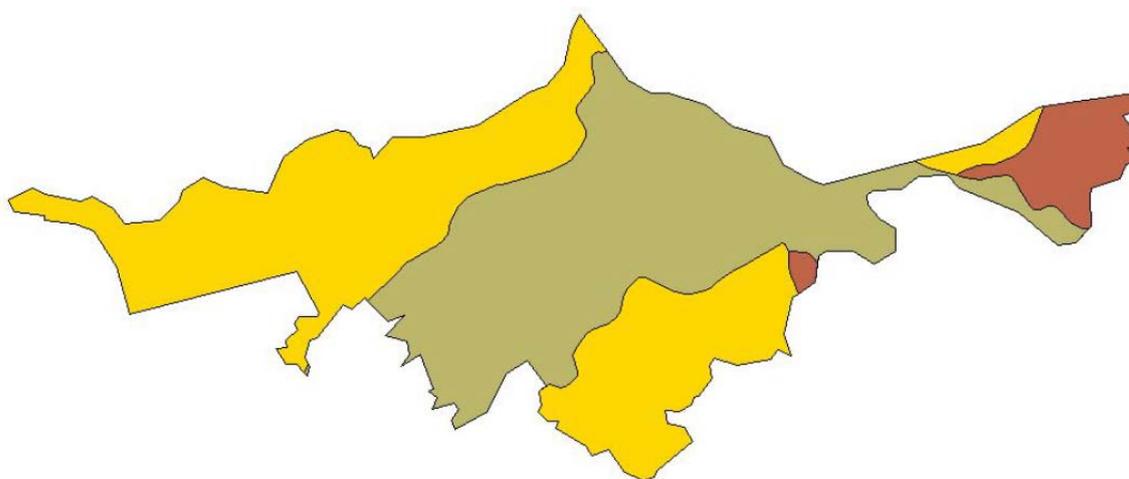
o I: Geomegaserias riparias mediterráneas y regadíos.

Serías climatófilas del piso Mesomediterráneo:



o 24c: Serie mesomediterránea luso-extremadurensis silicícola de *Quercus rotundifolia* o encina (*Pyro bourgaeanae-Querceto rotundifoliae sigmetum*) VP, Encinares.

o 22b: Serie mesomediterránea manchega y aragonesa basófila de *Quercus rotundifolia* o encina (*Bupleuru rigidi-Querceto rotundifoliae sigmetum*) VP, Encinares



GEOSERIES EDAFOFILAS MEDITERRANEAS:

I: geomegaseries riparias mediterraneas y regadíos

SERIES CLIMATOFILAS DEL PISO MESOMEDITERRANEO:

24c: Serie mesomediterránea luso-extremadurensis silicícola de *Quercus rotundifolia* o encina (*Pyro bourgaeanae-Querceto rotundifoliae sigmetum*) VP, Encinares.

22b: Serie mesomediterránea manchega y aragonesa basófila de *Quercus rotundifolia* o encina (*Bupleuru rigidi-Querceto rotundifoliae sigmetum*) VP, Encinares.

Por otra parte el Río Tajo es un curso permanente con máximo de caudal primaveral y otoñal. Bajo estas condiciones la hegemonía de la vegetación corresponde a planocaducifolios no esclerófilos: *Ulmus*, *Salix*, *Alnus*, *Populus* y *Fraxinus*. Estos vegetales se disponen más o menos próximos al cauce en función de sus diferentes requerimientos hídricos, estableciéndose cuando las condiciones del lugar lo permiten, en la típica disposición en bandas **paralelas al cauce**.

Algunos ecosistemas han desaparecido por la urbanización, la colonización agrícola (regadíos, monocultivos madereros), la instalación de la red caminera, los vertidos, las actividades extractivas (graveras), el desarrollo de



la actividad económica, la introducción de especies exóticas o la grafiosis del olmo.

La actividad humana ha intervenido sobre el ambiente natural sin generar su destrucción completa, sino su transformación en otros medios; es el caso de las campiñas, donde la pérdida de la vegetación natural a favor de los cultivos de secano provoca la aparición de fauna adaptada a éstas condiciones, o el caso extremo de las repoblaciones de *Pinus pinaster* llevadas a cabo en el Cerro Negro, sustituyendo un hábitat por otro casi completamente diferente.

El encinar es la formación vegetal forestal de mayor presencia en el término, tanto en forma arbórea más o menos aclarada en la zona noroccidental, como con menor porte y acompañada por diversas especies arbustivas en las barrancas meridionales, añadiéndose algún chaparral en las vertientes y dehesas de labor en la zona superior de la campiña más oriental.

En la zona más occidental y sobre las arcosas se desarrolla una dehesa de encinar, con presencia de algunos individuos de alcornoque, combinándose con pastizales y cultivos como resultado de una sabia integración de los usos forestales, agrícolas y ganaderos.

Las zonas de cultivos de secano, tanto en torno al núcleo de Gamonal como en los altos más meridionales del municipio, carecen de presencia significativa de vegetación natural.

En las zonas de regadío no se encuentra una destacable presencia de flora al ser la presión antrópica mayor, con una utilización del suelo intensiva que impide el desarrollo de comunidades de valor destacable.

La vegetación de ribera es uno de los hábitats más valiosos, tanto por la fauna que se le vincula, como por la vegetación que alberga. Ésta se encuentra muy reducida dentro del término municipal y generalmente sólo pervive un estrecho dosel de sauces arborescentes, con algunos alisos dispersos en el área



más inmediata a los cauces, especialmente el Tajo y el Alberche, aunque también se encuentra en algunos arroyos y acequias.

Las fresnedas, acompañadas por tarajes y álamos, han quedado reducidas en pequeños enclaves tales como las inmediaciones del barrio de Santa María frente a la Isla del Molino de futuro uso público, o la propia Isla del Molino en su extremo más occidental, la zona inmediata a la depuradora y a la Casa de Cabañuelas conformando un amplio soto especialmente compuesto por álamos y fresnos), y la Finca de Marazuela.

Las islas del Tajo frente al núcleo urbano son espacios de gran valor aunque su vegetación natural se ha reducido a puntos muy concretos en beneficio de las grandes plantaciones de chopos (*Populus ssp.*), homogéneas y con fin claramente productivo.

Por último el área objeto de la modificación esta contemplada en la información urbanística del Plan General como suelo rustico de regadío en base a su pertenencia a al vega y a las actuales explotaciones agrícolas mayoritariamente de regadío existentes.

7.3.2. Zonas de Interés Comunitario.

El área objeto de la Modificación Puntal no se ve afectada por hábitats naturales de interés comunitarios aunque tanto en el término como en sus proximidades si existen espacios de estas características; en este sentido la Red Natura 2000 incluye en el término dos LIC y una ZEPA; de este modo, próximos pero fuera del término se localizan tanto los LIC's:

- Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas
- Río Tajo en Castrejón, Islas de Malpica de Tajo y Azután
- Lagunas de Castillejo y de Paniagua.

Como las ZEPA, asimismo fuera del término:



- Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas
- Río Tajo en Castrejón, Islas de Malpica de Tajo y Azután

Los LIC en el término municipal de Talavera de la Reina son:

- Barrancas de Talavera (ES4250003)

Lugar ubicado en la fosa del Tajo, que presenta rasgos geomorfológicos de gran singularidad y fragilidad, al tratarse de una zona abarrancada con paredes de fuertes pendientes, en las terrazas fluviales del Río Tajo, sustentando formaciones bien conservadas de enebral, de *Juniperus oxycedrus*, matorral de quercíneas y pastizales subestépicos de gramíneas anuales. Las paredes de estas barrancas, de fuertes pendientes, constituyen un hábitat de nidificación óptimo para especies de aves rupícolas amenazadas como el Águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) o el Halcón peregrino (*Falco peregrinus*).

- Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y del Alberche (ES 4250001)

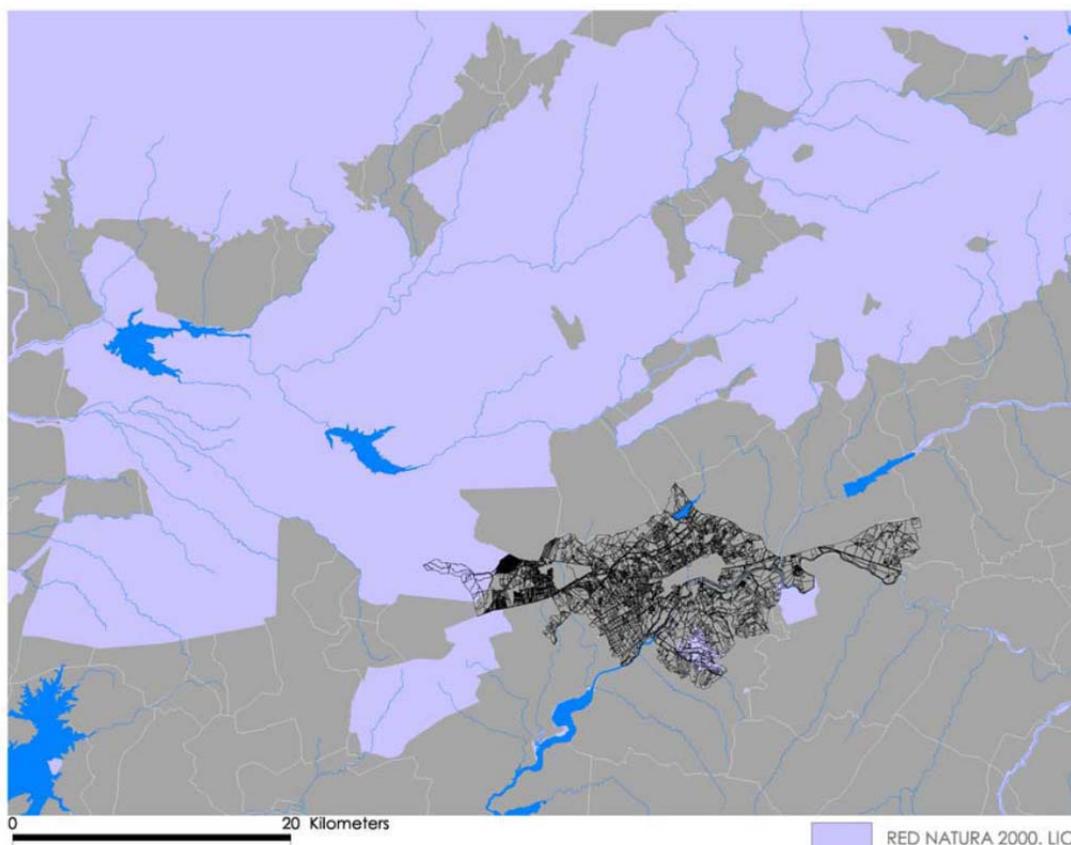
Esta zona comprende, en su sector central, el macizo granítico de la Sierra de San Vicente, localizado en el borde de la fosa del Tajo, con el bloque elevado (horst) cristalino del Piélago, que presenta recursos geomorfológicos de gran interés, como son berrocales y lanchares en granito, sustentando formaciones bien conservadas y con alto grado de naturalidad de enebrales, castañares y bosques de quercíneas.

En su sector oriental se ubica la Sierra de Almorox, con berrocales de granito y un relieve más suave en el que, sobre sustrato de arenas sueltas, se asientan antiguos pinares de Pino piñonero y, por otro lado, la fosa (graben) sedimentaria del Río Alberche, en la que



afloran las arcosas del Terciario Superior sobre las que se desarrolla un encinar bien conservado.

El sector occidental de esta zona está ocupado por las extensas y bien conservadas dehesas de encina y alcornoque que se asientan en el Valle del Tiétar, en la margen izquierda de este río, con un relieve predominantemente llano, surcadas por diversos ríos y arroyos como el Guadyerbas, o el propio río Tiétar, con bosques galería de gran interés.



La **ZEPA** en el término municipal de Talavera de la Reina:

- Valle del Tiétar y Embalse de Rosarito y Navalcan (ES0000089)

Esta zona se extiende al oeste de la Sierra de San Vicente y ocupa las extensas y bien conservadas dehesas de encina y

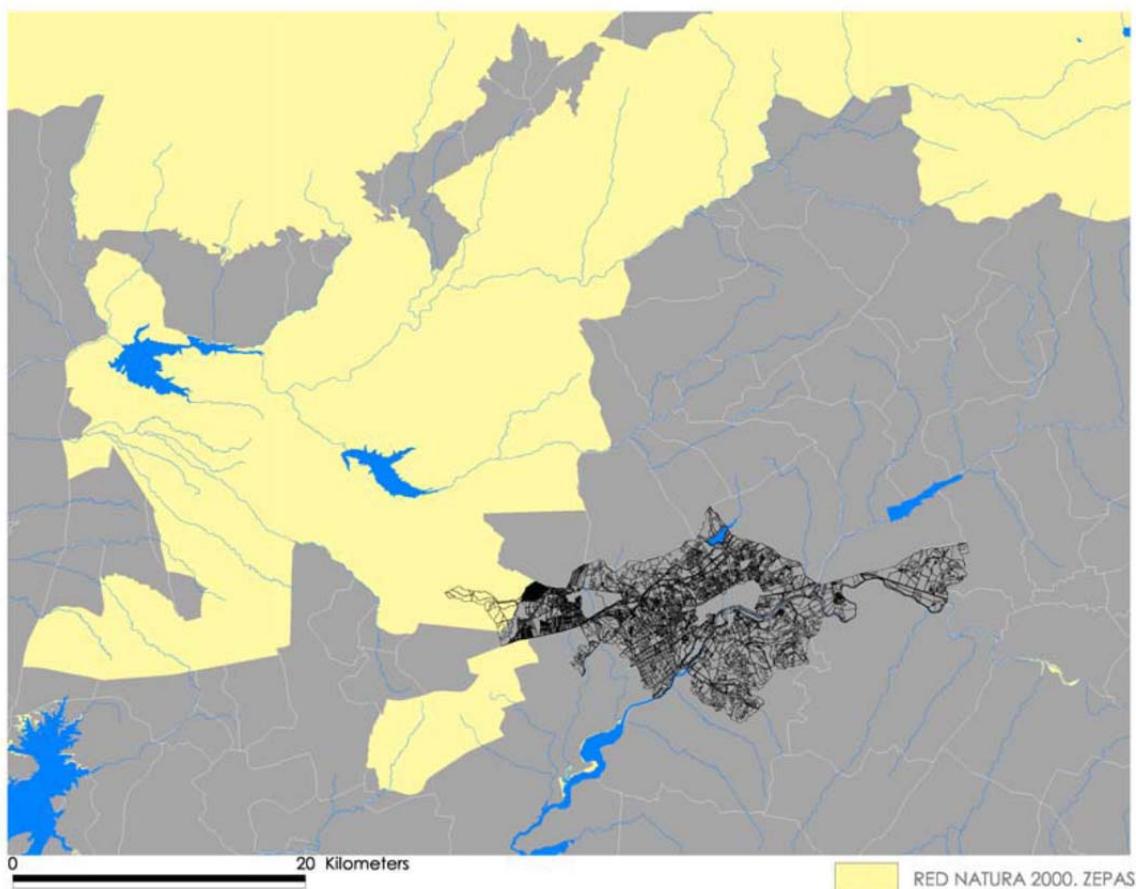


alcornoque que se asientan en el Valle del Tiétar, en la margen izquierda de este río, con un relieve predominantemente llano, surcadas por diversos ríos y arroyos como el Guadyerbas, que sustentan bosques galería de gran interés.

Los territorios ocupados por la zona del Valle del Tiétar, también catalogados como LIC por sustentar extensas formaciones vegetales que mantienen un alto grado de conservación, son de gran interés por constituir hábitat de nidificación y campeo de especies tan amenazadas como el Águila imperial ibérica, el Águila perdicera o la Cigüeña negra, albergando también poblaciones de mamíferos de interés, como son la Nutria o el Topillo de Cabrera y, especialmente, el Lince ibérico, especie que mantenía una importante población en esta zona, actualmente en clara regresión y que depende de la conservación de este hábitat en óptimas condiciones para recolonizar estos territorios.

Por otro lado, los principales cursos de agua del término (ríos Tiétar y Guadyerbas entre otros), presentan buenos niveles de calidad, a los que están ligados para su supervivencia poblaciones de ciprínidos de interés, así como de mamíferos (Nutria) o aves (Cigüeña negra).

El LIC Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche y la ZEPA Valle del Tiétar y Embalses de Rosarito y Navalcán están situados en el Noroeste del término municipal, en la denominada Dehesa de los Alijares, y se sitúan yuxtapuestos, ocupando la ZEPA 68'5 Ha y el LIC 61'9 Ha.



7.4. FAUNA REPRESENTATIVA Y BIOTOPOS ASOCIADOS.

Los Embalses de Rosarito y Navalcán tienen una gran importancia como área de invernada y de reproducción de aves acuáticas y áreas para las grullas, que encuentran un óptimo hábitat para la invernada en los pastizales y dehesas ubicados en el entorno de estos embalses.

La gran importancia que tiene esta zona para el mantenimiento de poblaciones de especies de aves amenazadas, llevó a la declaración como ZEPA del territorio ocupado por estos embalses y las dehesas del Valle del Tiétar muy bien conservadas, como es el caso de la Dehesa del Verdugal, que constituye un hábitat de excepcional valor para la cigüeña negra o el águila imperial ibérica.



Por otra parte merece destacarse la abundancia de pequeñas charcas que sustentan hábitats de vegetación anfibia de lagunas y lagunazos temporales, de gran interés, como la Laguna del Grullo y otras de similares características.

Por ultimo en el Norte del término municipal se localiza una porción de área crítica de la Cigüeña Negra y del Águila Imperial designadas en sus respectivos Planes de Recuperación (BOCLM Decreto 275/03 del 9/7/03); ambas áreas coinciden en sus límites y asimismo, dichas áreas críticas se ubican dentro y solapadas a los límites de la ZEPA Valle del Tíetar y Embalses de Rosarito y Navalcán.

Como consecuencia de la intensidad del aprovechamiento agrícola, mayoritariamente de regadío, en el área objeto de la Modificación Puntual no existe una diversidad de fauna significativa siendo el número de individuos muy reducido.

7.5. GEOLOGÍA, SUELOS Y ELEMENTOS GEOMORFOLÓGICOS.

Los elementos geomorfológicos de mayor interés en Talavera son las barrancas situadas al sureste del municipio; se sitúan pasada la llanura aluvial del río Tajo; se trata de taludes y escarpes labrados por el río sobre los depósitos sedimentarios de relleno de la cuenca terciaria en los que se encajan arroyos de corto curso procedentes del Sur que dan lugar a las barrancas.

Las Barrancas de Talavera han sido declaradas Lugar de Interés Comunitario; el POM las cataloga como zonas de protección natural y de protección paisajística.



7.6. HIDROLOGÍA Y AGUAS SUBTERRÁNEAS.

En el municipio existen dos ríos de caudal notable: el Tajo, que tienen más de treinta kilómetros de ribera, y el Alberche, que apenas recorre quinientos metros por el municipio hasta unirse con el Tajo por su margen derecha.

El Tajo presenta los signos característicos de un río en su tramo medio: abundantes meandros, abandono de lechos, formación de islas e intensa sedimentación. Existen dos islas permanentes a la altura del casco urbano, la Isla del Molino y la Isla Grande, que se formaron a principios del siglo XX al crearse el canal en la margen izquierda para la producción eléctrica en la presa de Palomarejos; durante los episodios de crecidas se forman, transforman o desaparecen multitud de islas temporales debido a la acumulación/transporte de gravas y arcillas

El término se ha visto en numerosas ocasiones afectado por fuertes crecidas de los Ríos Tajo y Alberche, concretamente 19 en los últimos 500 años, fundamentalmente en los meses de diciembre y enero, que coinciden con los máximos de precipitaciones. Estas inundaciones ocasionaron grandes daños afectando a infraestructuras urbanas, explotaciones agrarias y molinos situados en sus márgenes.

Las presas de Cazalegas (Río Alberche) y Castrejón (Río Tajo), han demostrado su eficacia en la regulación, mostrándose decisivas para reducir los daños potenciales de inundación en la zona; como consecuencia de ello el periodo de recurrencia en la zona ha aumentado considerablemente

Es importante la protección de la vega del río Tajo para evitar el riesgo de inundaciones por crecidas, que afecta tanto a las orillas más cercanas al núcleo urbano como a las islas formadas por acumulación de tierras en el propio río.



El término municipal pertenece a la Unidad Hidrogeológica 05: Madrid-Talavera, pudiéndose distinguir tres subunidades subterráneas: la arcósica, la aluvial y la de terrazas medias-altas.

En todos los casos son acuíferos detríticos, que debido a la porosidad de estos tres sistemas se encuentran conectados y sufren transferencias de unos a otros. Los materiales paleozoicos (granitos, gneises y micacitas) que afloran al norte del municipio no tienen entidad hidrogeológica, y tan sólo en alguna zona fracturada existe infiltración.

Por último por el límite Sur del ámbito de la Modificación discurre el arroyo Rajaplatas para el que el Plan General prevé la creación de un canal que modifica su trazado natural, suprimiendo un meandro del mismo y liberando totalmente al suelo urbanizable de las protecciones del dominio público hidráulico del actual cauce natural; ello posibilita ampliar la superficie edificable del suelo urbanizable del POM.

7.7. ÁREAS DE INTERÉS PAISAJÍSTICO

El término de Talavera de la Reina dispone de un potencial de vistas relativamente alto, pese a estar emplazado en el corazón de la meseta meridional, con altitudes poco destacadas.

Por el norte, desde el Monte del Berrocal y desde las inmediaciones de la torre vigía de Segurilla (contigua al límite del término) se obtienen excelentes panorámicas de la vega del Tajo, las barrancas, el conjunto de la Portiña y, con buena visibilidad, del cinturón montañoso de los Montes de Toledo, la sierra de San Vicente y, en especial, del macizo de Gredos, un hito paisajístico externo al municipio, pero incorporado a la escena paisajística de Talavera.

Por el sur, la parte culminante del escarpe de las barrancas constituye de hecho una atalaya lineal con valiosos primeros planos de los arroyos y del propio



escarpe; planos medios muy legibles de la vega y del norte de La Jara y excelentes panorámicas del valle medio del Tajo y del Sistema Central.

Las zonas de mayor interés paisajístico del municipio se localizan al norte y al sur del mismo, donde la existencia de relieves prominentes y quebrados se une a una cubierta vegetal natural o cultivada, pero de carácter extensivo o en mosaico con estructuras lineales o manchas forestales.

En general, estas zonas de interés paisajístico se corresponden con las de mayor interés natural: el Monte del Berrocal, la Dehesa de los Aljares y el entorno del embalse de la Portiña al norte, las riberas e islas del Tajo, así como las barrancas y el talud de la Vegeda al sur del Tajo, y el propio Cerro Negro.

Las vegas de la margen izquierda del Tajo, al pie de las barrancas y, en general, la vega de los meandros orientales y las campiñas olivareras y adehesadas del oriente municipal tienen un valor paisajístico digno de consideración; similar valoración merece la zona de pastizales y arbolado de Santa Polonia, el área de Montinuevo y las campiñas de Gamonal

La vega periurbana presenta en general un valor medio bajo o bajo (algo mejor en la zona de Talavera la Nueva) por la proliferación de edificaciones y viario de distinta naturaleza sin integración alguna en la trama rural tradicional.

Las zonas de paisaje más valioso son, al mismo tiempo, las más frágiles, por su posición destacada y visible, que las hace muy vulnerables a cualquier tipo de implantación edificatoria o infraestructural, incluso a acciones de repoblación o regeneración forestal que no están convenientemente integradas desde el punto de vista ecológico y visual.

El área objeto de la Modificación Puntual carece de relevancia paisajística tanto como generadora como receptora de vistas



7.8. UNIDADES AMBIENTALES.

En el término municipal puede caracterizarse a través de las siguientes unidades ambientales definidas en la Información Urbanística del POM:

a) Monte del Berrocal: Localizado en el borde Noroeste del municipio, en el límite con los términos de Mejorada y Segurilla, se extiende el Monte del Berrocal, en el cual se desarrolla un encinar de pies menos desarrollados que en la dehesa, por tratarse de una zona de suelos menos profundos, aunque presenta mayor densidad arbórea. En las mayores altitudes pueden aparecer especies correspondientes al piso inmediatamente superior, especialmente el roble melojo, además de herbazales en las zonas más húmedas y con suelos más profundos, especialmente majadales y vallicares cercanos a los incipientes arroyos.

b) Dehesa de los Alijares: Localizado en el extremo Noroccidental del termino, terreno adehesado de encinar con presencia de algunos individuos de alcornoque, combinándose con pastizales y cultivos, resultado de una integración de los usos forestales, agrícolas y ganaderos.

c) Campiña cerealista, olivarera y pastos: Se localiza en el extremo oriental del municipio, al pie del Monte del Berrocal y en las inmediaciones de Gamonal están ocupados por cultivos cerealistas, olivos y pastos, intercalados con terrenos abandonados ocupados por eriales. En estas zonas se desarrolla una densa ganadería intensiva.

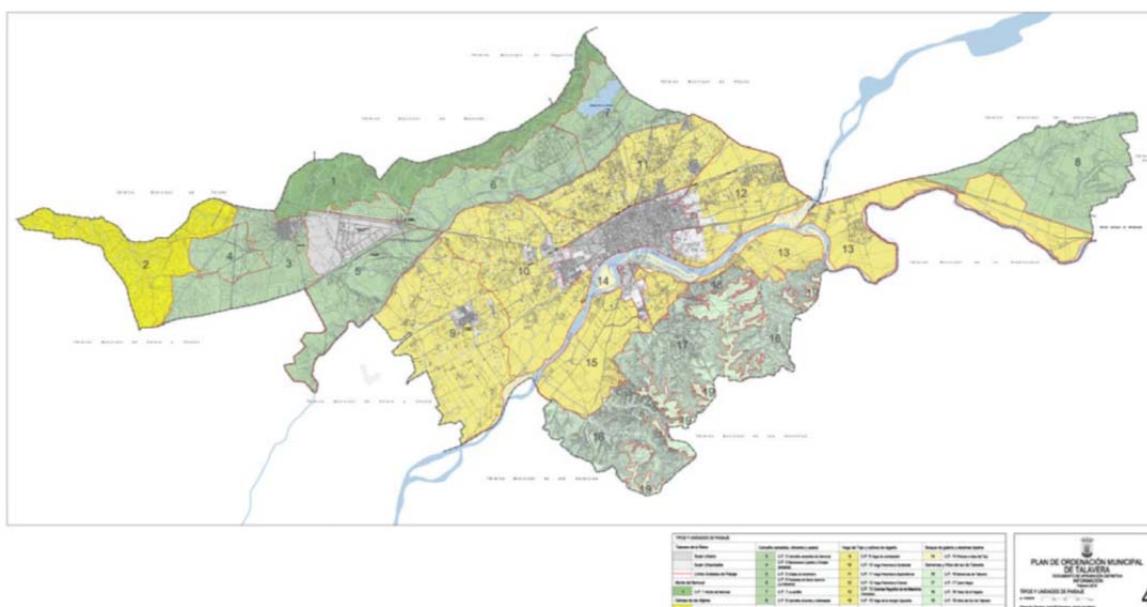
d) Vega del Tajo y cultivos de regadío: Constituido por las áreas de los meandros orientales del Tajo, junto con las vegas periurbanas y de la margen izquierda están ocupados por cultivos de regadío, de extensión diversa.

e) Bosque de galería y sistemas riparios: Constituido por las inmediaciones del embalse de La Portiña, del río Alberche, del canal del



Alberche, del río Tajo (tanto en las riberas como en las islas) y de los arroyuelos y acequias que discurren por el municipio. Se trata de un sistema muy degradado que ha quedado reducido a pequeños enclaves.

f) Barrancas y Altos del sur de Talavera: Localizado al sureste y sur del termino municipal en los que los depósitos del mioceno han originado un sistema de barrancos y cárcavas, que desembocan en la margen izquierda del Tajo. Las barrancas están pobladas mayoritariamente por encinas de pequeño porte, aunque en algunas zonas donde el terreno es más estable y profundo sí que se desarrollan con porte arborescente y se acompañan de enebros, constituyendo una formación más madura



El área objeto de la Modificación Puntual pertenece a la unidad paisajística de la vega del Tajo identificada en la información urbanística del POM vigente como UP 15 Vega de la margen izquierda.



7.9. MONTES DE UTILIDAD PÚBLICA.

El Cerro Negro situado al Sureste del término municipal es un monte de utilidad pública, catalogado como TO-3025; ocupa una extensión de 394,33 Ha.

Su localización no afecta al área objeto de la Modificación Puntual

7.10. VÍAS PECUARIAS

La actividad ganadera de Talavera de la reina, y su histórica feria local, está asociada a las dos cañadas reales que, junto al resto de cañadas que confluyen en el municipio, daban servicio a trasiego trashumante de ganado entre los pastizales de invierno del sur peninsular y los prados montanos estivales del norte.



Por ello la red de vías pecuarias del término es especialmente densa organizándose a través de:



- Cañada Real de Extremadura: Con casi 18 km de longitud dentro del término lo atraviesa de Suroeste a Noreste; en su recorrido intercepta la Colada del Camino de Calera y el Cordel de las Merinas.
- Cañada Real Leonesa: Con poco más de 4 Km dentro del término lo cruza por el Oeste, por el límite Este de la Dehesa de los Alijares; entra desde Calera y Chozas y deja el municipio por Mejorada.
- Cordel de las Merinas: Con 19 Km de longitud dentro del término lo recorre de Este a Oeste atravesando Talavera y El Casar; entra por el puente del Alberche, y se cruza con la Real Cañada Leonesa en el límite municipal de Velada y con la Cañada Real de Extremadura.
- Cordel del Membrillo: Con una longitud de casi 6 Km dentro del término parte del núcleo de Talavera, cruza el río por el puente Romano prosiguiendo al Sureste hacia la Dehesa de Valdellozo; actualmente se solapa con la carretera CM-4102.
- Cordel del Puerto de San Vicente: Con una longitud de casi 6 Km dentro del término discurre desde el puente Romano, por la margen izquierda del río Tajo y abandona el municipio por la cola del embalse de Calera y Chozas.
- Cordel de Tejadillo: Discurre entre el cordel del Membrillo y el de Puerto de San Vicente ascendiendo a la zona de las barrancas por el arroyo de Lientes.
- Cordel del Camino de Cebolla: Con una longitud de casi 5,5 Km dentro del término parte de la Cañada Real de Extremadura, a la altura del cruce con la carretera CM-4102, discurriendo en dirección Sureste hasta desembocar en la Vereda de Montearagón.
 - Colada del Camino de Calera



- o Colada del Cotanillo
- o Colada del Camino de Cervera
- o Colada de Palomarejos
- o Colada de Sotocochino o Casablanca
- o Colada del Malojo
- o Colada del Entrambasrayas
- o Colada de Casa Quemada
- o Colada de Cotos Cortos
- o Colada de Los Carros
- o Colada de Las Pilitas

La Modificación del Plan General propuesta no afecta a ninguna de las vías pecuarias anteriores.

7.11. ELEMENTOS Y REDES DE INFRAESTRUCTURAS

La calidad agrícola de los terrenos, pertenecientes a la vega del Tajo, ha fomentado su explotación agrícola limitando las construcciones en el área a las necesarias para la puesta en regadío de la misma; ello hace que la zona carezca de infraestructuras propias de áreas urbanas y que, por el contrario, disponga de varias líneas eléctricas aéreas necesarias para servicio de los regadíos existentes.

La infraestructura más relevante sobre la que deberán articularse las ordenaciones detalladas que desarrollen el suelo urbanizable previsto por el Plan de Ordenación Municipal son las dos carreteras que limitan el ámbito:

- Carretera N-502. Que constituye el límite Oeste del ámbito.



- Carretera CM-1402. Que constituye una buena parte del limite Este del ámbito.

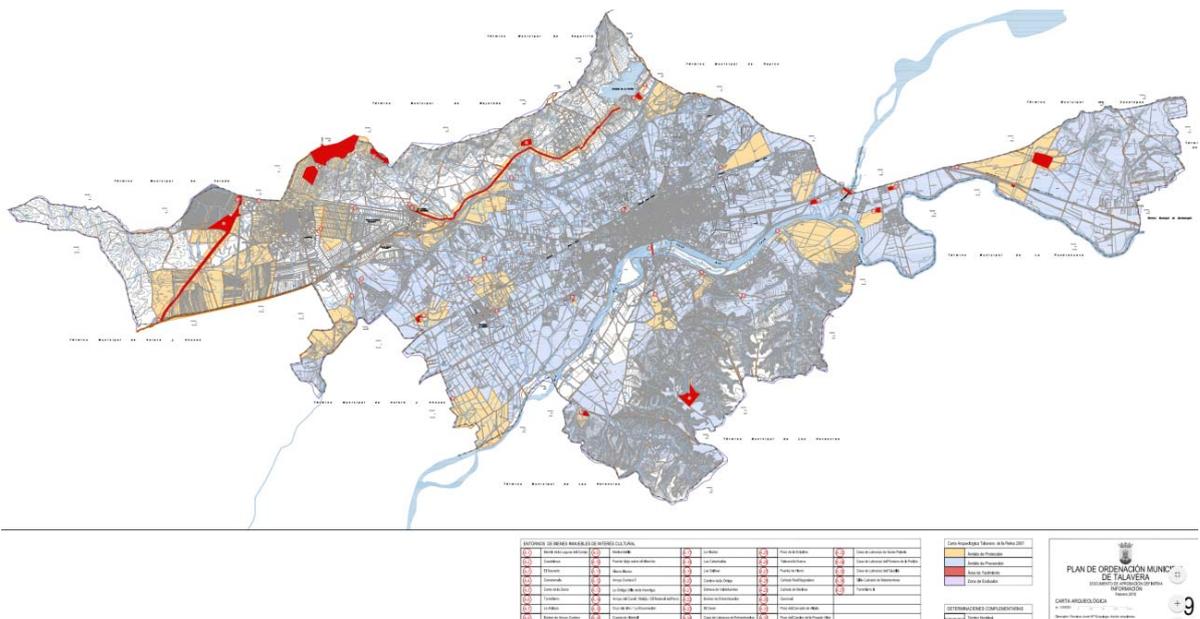
7.12. CATASTRO MINERO

En el municipio existen un total de diecinueve derechos mineros reconocidos de los cuales diez caducados; ninguno de ellos afecta al ámbito objeto de la presente modificación.

7.13. AMBITOS DE PROTECCIÓN CULTURAL (ÁREAS ARQUEOLÓGICAS)

El POM contiene un catálogo de edificaciones protegidas en sus distintos grados - BIC o edificios locales de interés- que se sitúan todas ellas fuera del ámbito de la propuesta de modificación.

La carta arqueológica recoge los ámbitos de protección arqueológica del término de los cuales el denominado *A-11.Alamo Blanco* se encuentra dentro del ámbito de la Modificación Puntual, en una zona próxima a su límite Este.





8. EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES.

8.1. SOBRE BIENES DE DOMINIO PUBLICO HIDRÁULICO O PECUARIO

Sobre el dominio público hidráulico la presente propuesta de modificación puntual no altera las iniciales previsiones del vigente Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina.

Por otra parte el dominio público pecuario no se ve afectado por el presente proyecto de modificación puntual del POM de Talavera de la Reina al discurrir el Cordel del Membrillo solapado con la CM-4102 exterior al ámbito por su necesaria condición de suelo rustico protegido de la vía pecuaria.

8.2. SOBRE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS, ZONAS SENSIBLES, HABITATS Y ELEMENTOS GEOMORFOLÓGICOS DE PROTECCIÓN ESPECIAL.

Los espacios naturales protegidos, zonas sensibles, habitats y elementos geomorfológicos de protección especial , no se ven afectados por el presente proyecto de Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina, no altera las iniciales previsiones del vigente Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina.

8.3. SOBRE OTROS ELEMENTOS CONTEMPLADOS EN LA LEY 1/199 DE CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA DE CASTILLA-LA MANCHA.

Los elementos previstos en la Ley 1/1999 de Conservación de la Naturaleza de Castilla La Mancha no se ven afectados por el presente proyecto de Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina.



8.4. SOBRE SITIOS O ELEMENTOS ARQUEOLÓGICOS, HISTÓRICOS O CULTURALES.

La presente Modificación Puntual del POM de Talavera de la Reina afecta al ámbito arqueológico A-11. Alamo Blanco al encontrarse dicha área incluida dentro del ámbito objeto de la modificación.

No obstante lo anterior la modificación no altera las iniciales previsiones del POM en la medida que para acometer cualquier actuación que modifique el subsuelo del área arqueológica delimitada se mantienen las obligaciones de prospección previa y, en su caso, de explotación del yacimiento antes de acometer las obras del tramo de la variante.

8.5. SOBRE EL PAISAJE.

La Modificación propuesta no altera las previsiones del POM aprobado en la medida que mantiene la intensidad de aprovechamiento inicial, así como la tipología de edificación, con lo que se mantiene la línea urbana de horizonte prevista en el POM, que se formalizará con los desarrollos urbanos del suelo urbanizable clasificado del actual Plan de Ordenación Municipal.

8.6. SOBRE SUELOS CON APROVECHAMIENTO POTENCIALMENTE ELEVADOS,

Por las mismas razones que en apartados anteriores la Modificación Puntual propuesta no altera las previsiones del POM aprobado sobre los suelos con aprovechamientos agrícolas potencialmente elevados.



8.7. SOBRE EL SUELO FÍSICO (ATMÓSFERA, CONSUMO DE RECURSOS Y GENERACIÓN DE RESIDUOS)

La Modificación Puntual propuesta no altera las previsiones del POM en cuanto a la emisión de gases, demanda de recursos y generación de residuos ya que, al mantenerse la intensidad de aprovechamiento y los usos inicialmente contemplados en el POM, la carga sobre el medio ambiente por el desarrollo de las previsiones de la modificación serán equivalentes a los ya previstos en su día.

8.8. SOBRE EL MEDIO SOCIO-ECONÓMICO

La modificación puntual del POM que se propone tiene como objetivo principal una mejora de la movilidad en la zona mediante la culminación de la variante Sur de Talavera en una solución que elimina tráficos de travesía sobre el medio urbano y acorta los tiempos de transporte/desplazamiento para tráficos interurbanos posibilitando, por otra parte, puntos alternativos de acceso a la ciudad.

La Modificación Puntual generará beneficios, si bien de menor cuantía, como consecuencia de las obras de construcción que supondrá tanto una ligera activación económica municipal por la necesaria contratación de mano de obra, como la de prestación de servicios para la construcción de la variante.

Los efectos negativos será los derivados de la creación de residuos de construcción durante la fase de puesta en marcha; este impacto se considera mínimo y asumible puesto que estos deberán ser gestionados de acuerdo con la legislación castellanos manchega de tratamiento de residuos.



8.9. TABLA RESUMEN DE EFECTOS AMBIENTALES DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.

Clase	Valor	Incidencia	Plazo	Duración	Sinergia
Álveo y zona protección Perímetros captaciones abastecimiento	Neutro	Indirecta	Corto	Permanente	Medio físico. Medio socio-económico Recursos
Vías Pecuarias LIC ZEPA	Neutro	Indirecta	Corto	Permanente	Medio físico Bienes demaniales Paisaje Cultural
Hábitats y otros elementos	Neutro	Indirecta	Corto	Permanente	Medio físico
Patrimonio histórico Arqueológico	Positivo	Directa	Medio	Permanente	Medio socio-económico Cultural
Paisaje	Neutro	Indirecta	Corto	Permanente	Medio físico y Cultural
Estructural agrícola	Neutro	Indirecta	Corto	Permanente	Medio socio-económico
Infraestructuras	Muy positivo	Directa	Medio	Permanente	Medio socio-económico
Medio físico, suelo y agua	Neutro	Indirecta	Corto	Permanente	Demanda de recursos
Medio Socio-económico	Positivo	Indirecta	Corto	Permanente	

Valoración: Muy positivo, positivo, neutro, negativo, muy negativo.

Incidencia: directa, indirecta.

Plazo: Corto (inmediato), medio (desarrollo del planeamiento), largo (superior a la revisión del planeamiento)

Duración: Temporal o permanente; en este último caso cuando el efecto ambiental coincide con la vigencia de la planificación o legislación específica de aplicación.

Sinergia: Relación con otros factores, ya sea por su incidencia conjunta, por su localización coincidente o próxima



8.10. EVOLUCIÓN EN EL CASO DE NO APLICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL POM.

En relación con los elementos ambientalmente relevantes del POM por su condición de recursos culturales, paisajísticos o agrarios, debe señalarse que el mantenimiento de la ordenación actual no afecta de forma distinta, en la propuesta de Modificación Puntual, a la conservación y protección de los mismos.

En cuanto a los elementos urbanos, (medio social, funcionalidad, congestión y paisaje urbano) , la no aplicación de la propuesta de modificación supondría un impacto negativo sobre estos tanto por retrasar el cierre de la variante Sur y comprometer la funcionalidad de la misma, como por la incertidumbre derivada de la búsqueda de medios para financiar unos mayores costes de ejecución.

9. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.

El cambio de la ordenación del viario estructurante del área del suelo urbanizable afectado por la Modificación Puntual no hace prever que genere efectos sobre otra planificación sectorial o territorial, ya que incide de manera muy contenida exclusivamente sobre el suelo urbanizable anteriormente ya previsto como expansión urbana de Talavera en el momento de redacción del POM.

9.1. SOBRE EL POM DE TALAVERA DE LA REINA

Los efectos sobre el Plan de Ordenación Municipal serán los derivados de la redefinición viaria y redelimitación de los cinco sectores de suelo urbanizable afectados, efectos de carácter positivo por la mejora de la funcionalidad viaria y posibilitando la ejecución a corto plazo del cierre de la circunvalación Sur, como conexión entre las carreteras CM-4102 y N-502, al



tiempo que tanto el suelo urbano como el suelo rustico del POM se ven inalterados en todas sus determinaciones urbanísticas.

9.2. SOBRE LA NORMATIVA SECTORIAL QUE HAGA NECESARIA LA OBTENCIÓN DE AUTORIZACIONES.

La nueva ordenación del suelo urbanizable establece una nueva sectorización, el ámbito de cinco sectores, sobre los que se mantendrán las condiciones de usos y aprovechamientos previstos en el POM vigente.

Como consecuencia la Modificación que se propone no supone modificación de la legislación o normativa vigente manteniéndose el cumplimiento de los requisitos y condiciones de implantación de la edificación y otros fijados por las normas urbanísticas del POM.

10. MOTIVACION DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMEITNO DE EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA SIMPLIFICADA.

El alcance de la Modificación de planeamiento que se propone **afecta exclusivamente a una parte del suelo urbanizable** y su contenido, en la media que **no altera el aprovechamiento tipo del Plan**, es coherente y está sujeto a las determinaciones normativas de la legislación urbanística y ambiental vigentes.

La Modificación no se refiere ni contempla nuevos suelos urbanos, urbanizables o rústicos, ni modifica la delimitación total de cada una de estas clases de suelo; refiriéndose exclusivamente a la reordenación interior de una parte del suelo urbanizable, en un ámbito inferior al 4,3% de la superficie total de esta clase de suelo del POM. Por otra parte la Modificación **no supone tampoco la alteración de la delimitación de las categorías de suelo rustico** previstas en el POM.



La identificación y valoración altamente positiva de los efectos ambientales previsibles de la Modificación Puntual propuesta, que se exponen en el apartado 5 de este documento, motiva la posibilidad de que en la tramitación de esta solicitud de inicio se considere que **el planeamiento propuesto no tiene efectos negativos sobre el medio ambiente** y así se recoja en el correspondiente informe ambiental estratégico, siempre de acuerdo con los criterios del órgano ambiental y de la legislación aplicable.

11. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR O CORREGIR EFECTOS NEGATIVOS RELEVANTES EN EL MEDIO AMBIENTE, TOMANDO EN CONSIDERACION EL CAMBIO CLIMATICO.

La modificación del POM que se propone se refiere a la reordenación de una parte del suelo urbanizable con un alcance que se puede resumir, -como se expone en el punto 1 de este documento-, en la formalización de una nueva traza para la variante Sur de Talavera y sin afecciones distintas de las ya contempladas en el Plan de Ordenación Municipal en cuanto a las áreas de protección de espacios naturales protegidos, zonas sensibles y de los pertenecientes a la Red Natura 2000.

Los efectos sobre el medio ambiente que introduce esta modificación como nueva ordenación del suelo urbanizable son las establecidas en el apartado 6 "*efectos ambientales previsibles*" de éste documento.

De su lectura se infiere que no es posible proponer medidas medioambientales distintas de las ya previstas en el POM vigente que se refieran al cambio climático, al menos de manera directa, por el desarrollo del suelo urbanizable.



Las obligaciones que de manera indirecta o implícita tienen relación con la prevención y corrección de efectos que afectan negativamente al medio ambiente y clima, no se proponen desde la nueva ordenación del suelo urbanizable que se presenta, sino por imperativo de la legislación urbanística y sectorial que es de aplicación

12. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DE LA MODIFICACION PUNTUAL DEL POM.

En la medida que la propuesta de modificación del POM de Talavera de la Reina únicamente supone la reordenación interior de cinco sectores del suelo urbanizable sin alterar ni la delimitación de los suelos urbanos o la total de los urbanizables del POM, así como el actual uso global –residencial unifamiliar-, o la intensidad de aprovechamiento y tipología de edificación, las medidas previstas para el seguimiento ambiental de la modificación serán las ya contempladas en el POM vigente que se pretende modificar y que se detallan en el apartado de Medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la Memoria Ambiental del POM de 2010 de Talavera de la Reina en su día aprobada.

En Toledo a 2 de febrero de 2017

Juan Luis Fernández-Roldán González, arquitecto colegiado 1492COACM

Estudio AIA arquitectos Ingenieros Asociados S.A.



13. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.

DAE-1 Localización. Relación con el núcleo urbano s/Escala

DAE-2 Localización. Trama catastral. E-1:5.000

DAE-3 Ordenación Estructural. Sectores, U.Actuación y PERI E-1:5.000

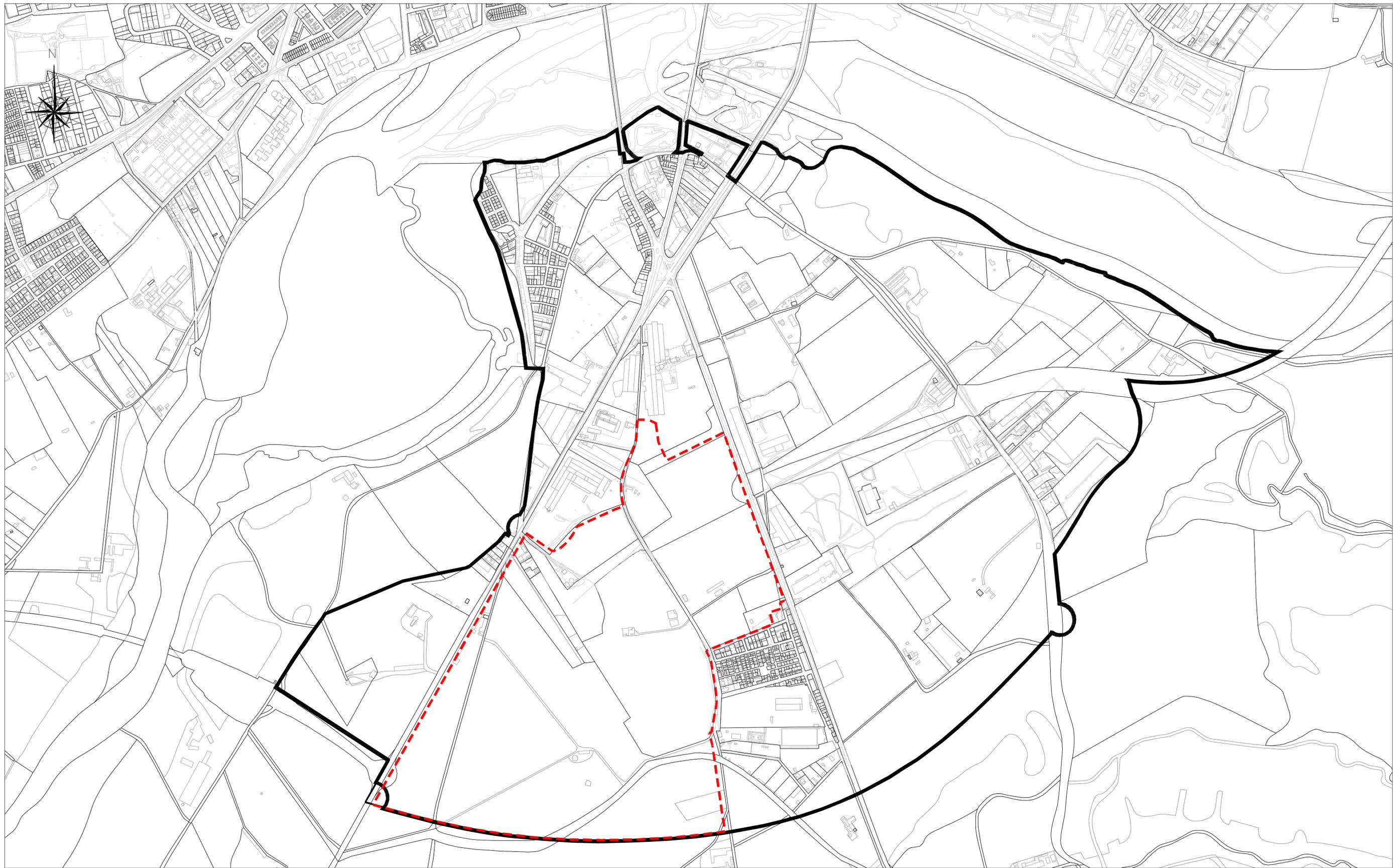
DAE-4 Ordenación Estructural. Ordenación Propuesta E-1:5.000

DAE-5 Afecciones E-1:5.000



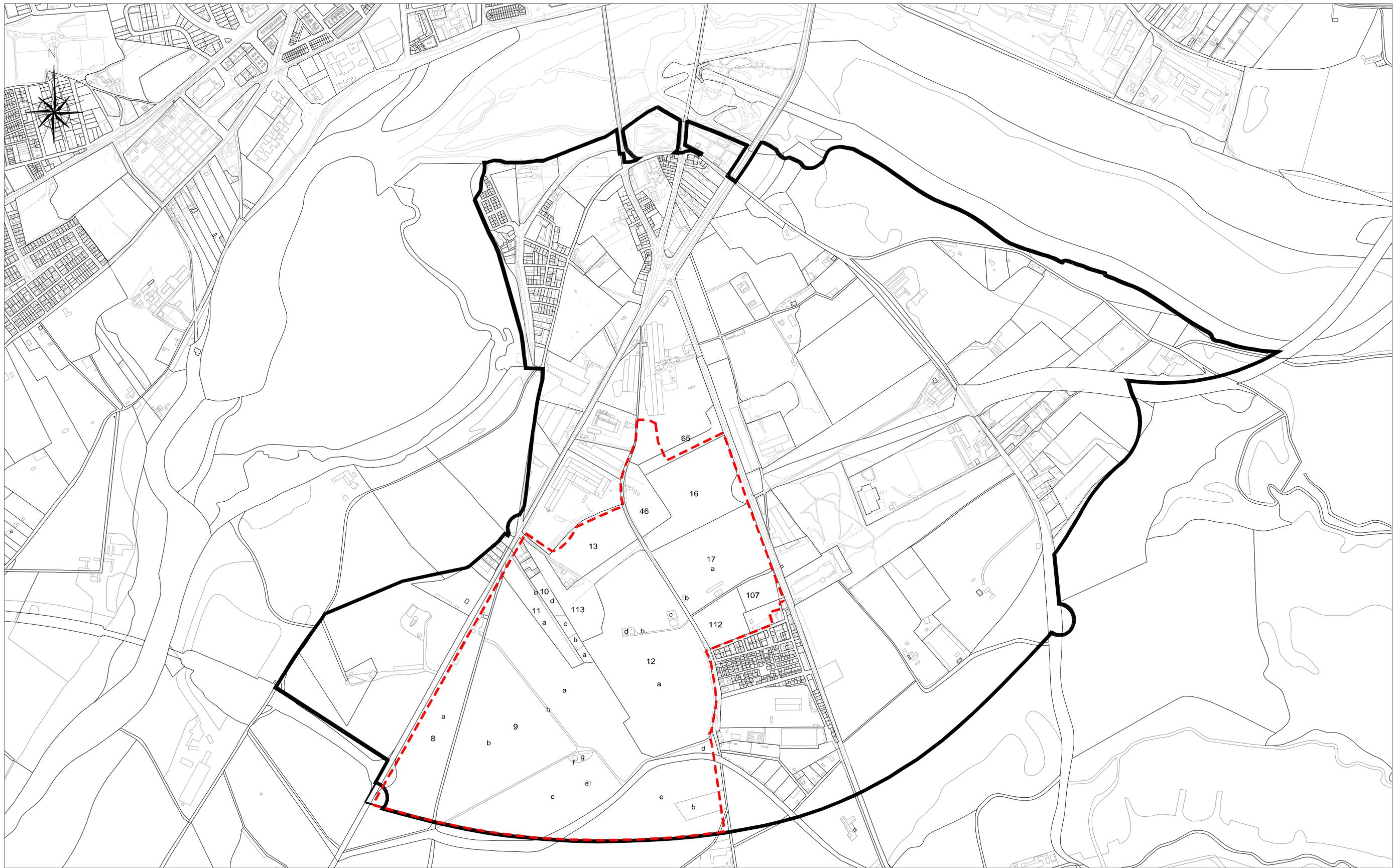
— LÍMITE SUELO URBANO
- - - ÁMBITO DE ACTUACIÓN

	AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA	
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102	
INFORMACIÓN	Fecha: Feb 2017	DAE-01
LOCALIZACIÓN. Relación con el núcleo urbano	Escala: 1:10.000	
estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor		



 LÍMITE SUELO URBANO
 ÁMBITO DE ACTUACIÓN

 AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA	
DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102	
INFORMACIÓN	FECHA: Feb 2017 ESCALA: 1:5.000
LOCALIZACIÓN. Relación con el núcleo urbano	ID: DAE-02
estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor	



 LÍMITE SUELO URBANO
 ÁMBITO DE ACTUACIÓN

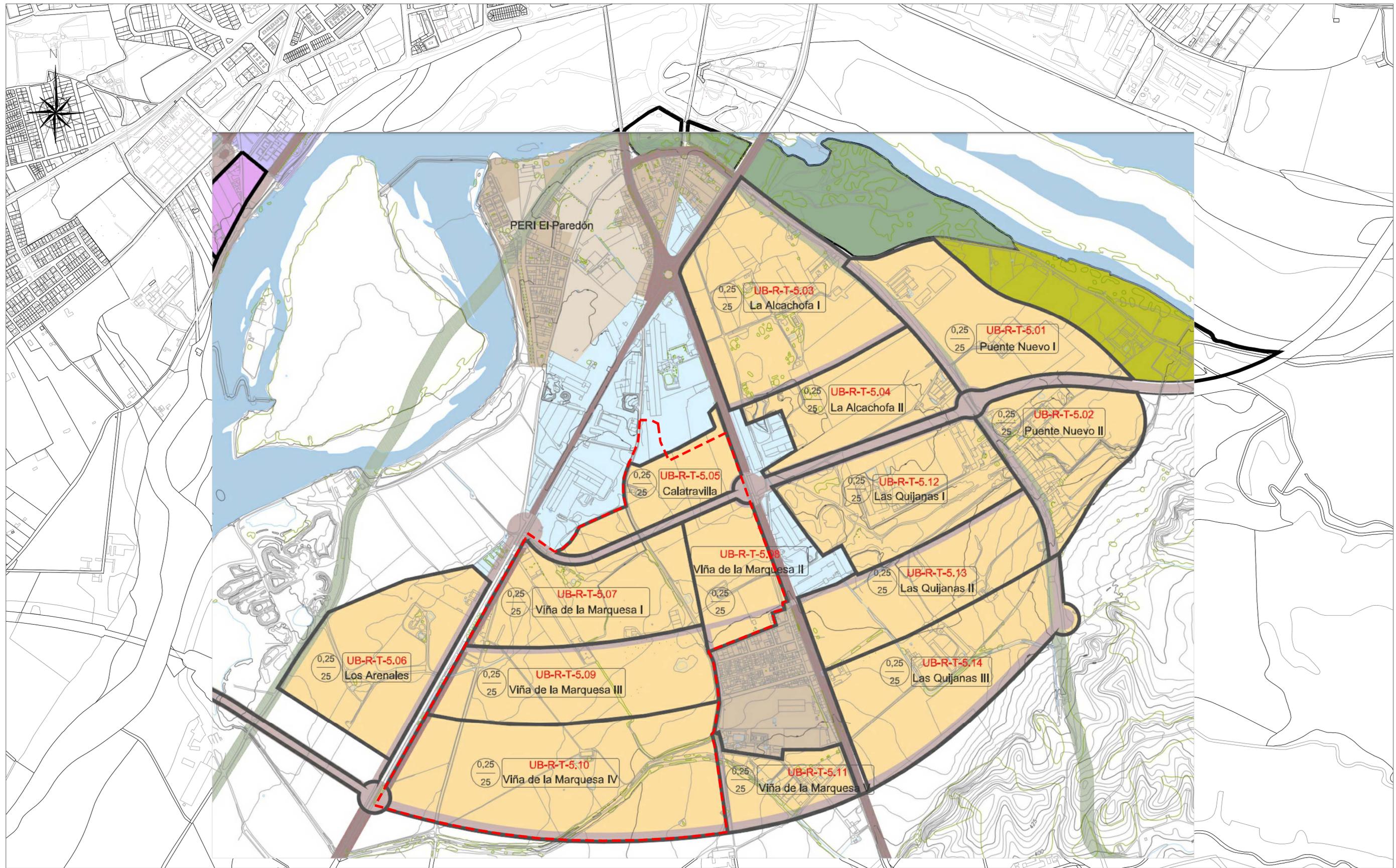


AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

INFORMACIÓN		FECHA	TÍTULO
LOCALIZACIÓN. Trama catastral		Feb 2017	DAE-03
		1:5.000	

 estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor



— LÍMITE SUELO URBANO

- - - - - ÁMBITO DE ACTUACIÓN

SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL

SUELO URBANO RESIDENCIAL

SUELO URBANO INDUSTRIAL



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCVNALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

INFORMACIÓN

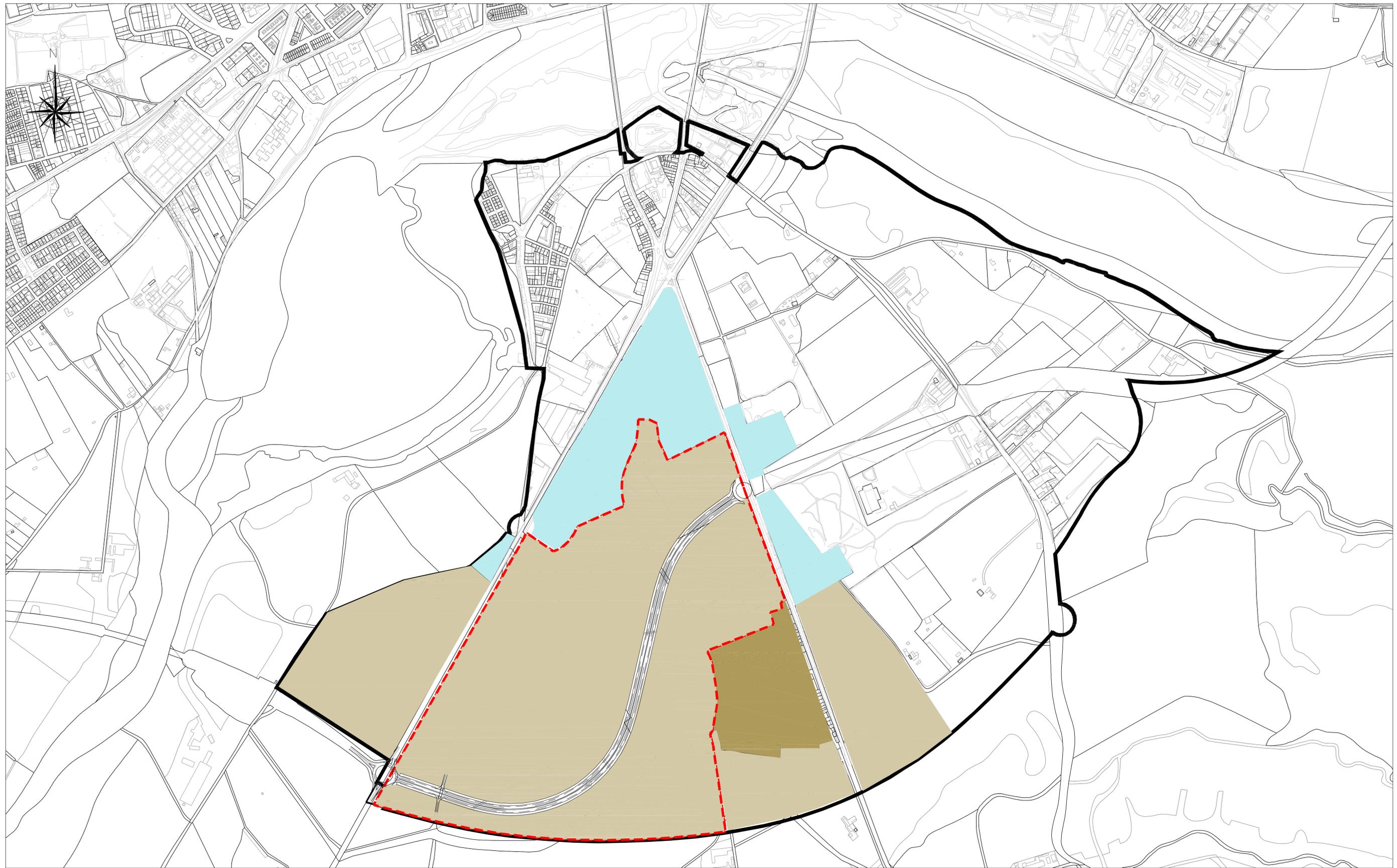
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. Sectores, U. Actuación urbanizadora
 Ámbitos de PERI

Feb 2017

1:5.000

DAE-04

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _equipo redactor



LÍMITE SUELO URBANO



ÁMBITO DE ACTUACIÓN



SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL



SUELO URBANO INDUSTRIAL



SUELO URBANO RESIDENCIAL



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
PARA EL CIERRE DE LA CIRCONVALACIÓN SUR
EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

INFORMACIÓN

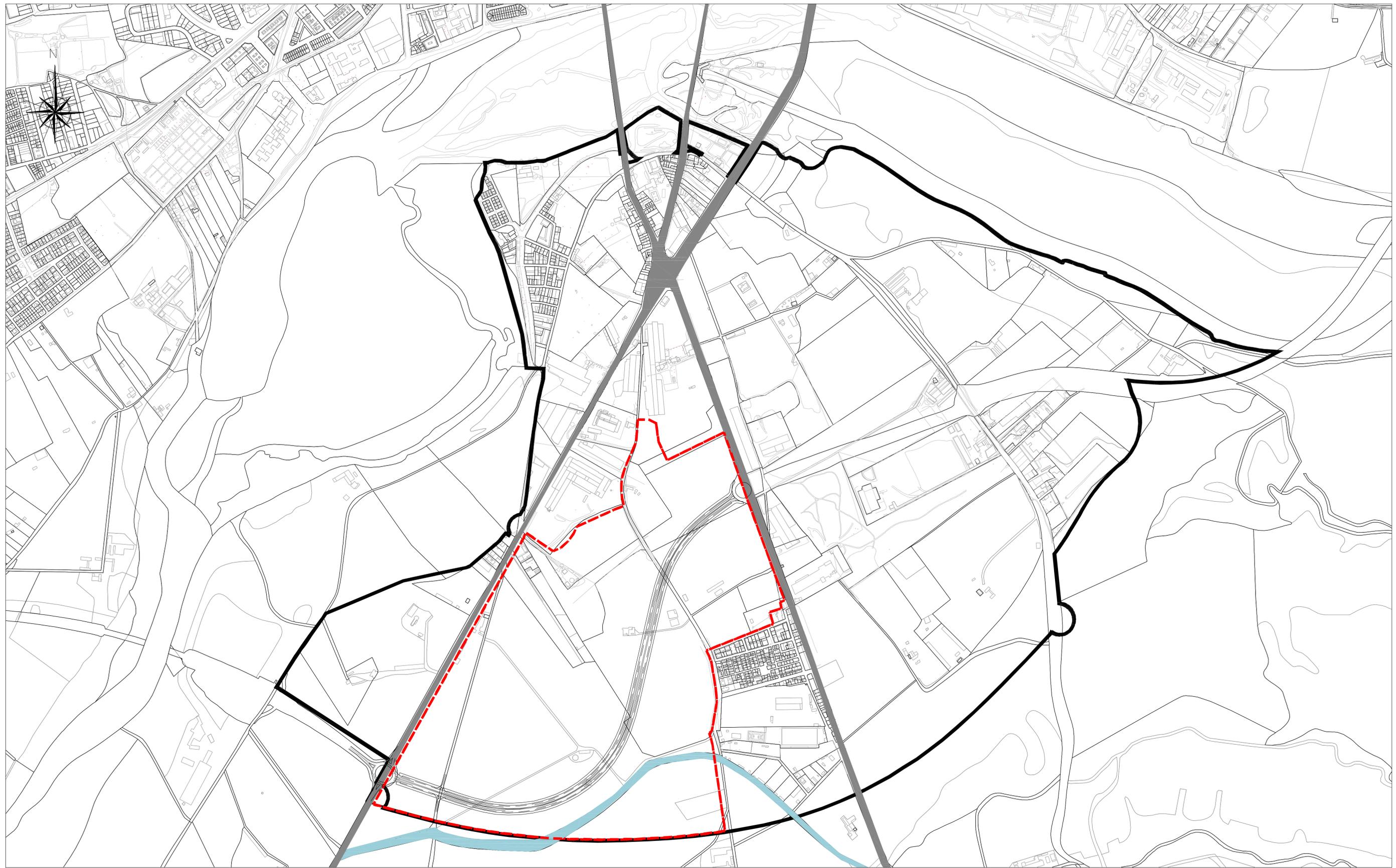
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. Ordenación propuesta

Feb 2017

1:5.000

DAE-05

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _equipo redactor



LÍMITE SUELO URBANO



ÁMBITO DE ACTUACIÓN



CAUCE EXISTENTE



CARRETERAS



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

INFORMACIÓN

AFECCIONES

FECHA
 Feb 2017

ESCALA
 1:5.000

CÓDIGO
 DAE-06

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor



EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

11.4. ANEXO 4: ESTUDIO DE TRÁFICO Y CAPACIDAD.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y CAPACIDAD.



Ayuntamiento de
Talavera de la Reina

INFORME DE LAS ALEGACIONES A LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL
PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE TALAVERA DE LA REINA PARA EL
CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS
N-502 A LA CM-4102 TRAS EL PERIODO DE EXPOSICIÓN PÚBLICA.

estudio A.I.A.

ESTUDIO A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A.

MAYO DE 2018

ÍNDICE.

1.	INTRODUCCIÓN.....	3
2.	CARACTERIZACIÓN DE LA RED ACTUAL.....	3
2.1.	Estaciones de Aforo.....	4
2.1.1.	Ministerio de Fomento - Dirección General de Carreteras.....	4
2.1.1.	JCCM - Dirección General de Carreteras y Transportes.....	5
2.2.	Evolución del Tráfico.....	5
3.	Tráfico generado.....	6
3.1.	Desarrollos Urbanísticos.....	6
3.2.	Tráfico Inducido.....	7
3.3.	Prognosis de Tráfico.....	8
4.	CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO.....	9
4.1.	N-420 Circunvalación Suroeste.....	11
4.2.	N-420 P.K. 120,5.....	13
4.3.	Conclusiones.....	14
5.	GEOMETRÍA DE LA GLORIETA.....	14

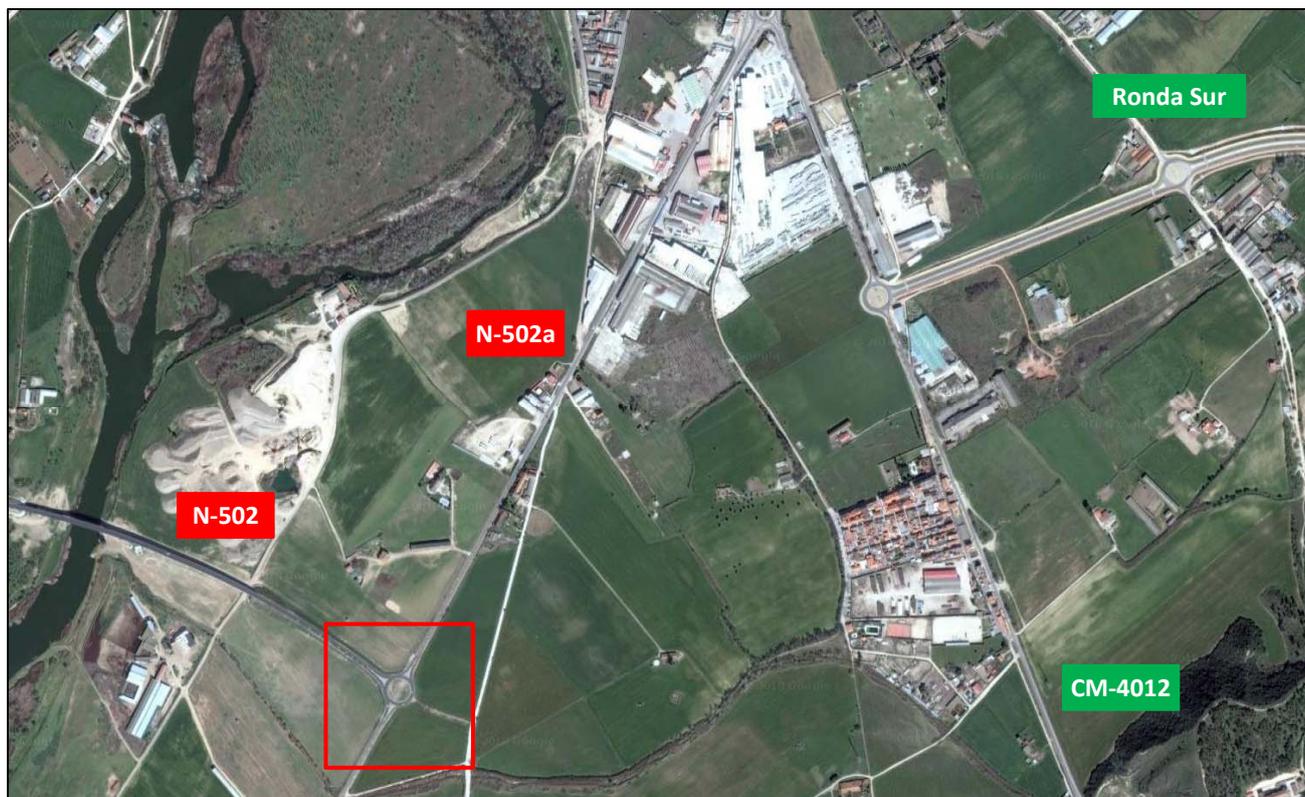
1. INTRODUCCIÓN.

El presente Estudio de Tráfico y Capacidad se realiza para dar respuesta al **oficio con expediente 2/17 PG** emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha en base a la autorización solicitada por el Excmo. Ayuntamiento de Talavera de la Reina para la **tramitación del Proyecto de Modificación Puntual del Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina, para el cierre de la Circunvalación Sur en el tramo entre las carreteras N-502 y CM-4102.**

En particular, trata de justificar la nueva conexión en la glorieta de la carretera N-502 (Variante Suroeste) con la carretera N-502a en el p.k. 119+900.

2. CARACTERIZACIÓN DE LA RED ACTUAL.

Tal y como indica el título de la modificación puntual del POM prevista, el objetivo de la misma es realizar el cierre de la Circunvalación Sur entre las carreteras N-502 y CM-4102. Para ello será necesario enlazar con la glorieta ya construida que conecta la variante suroeste (N-502) con la N-502a.



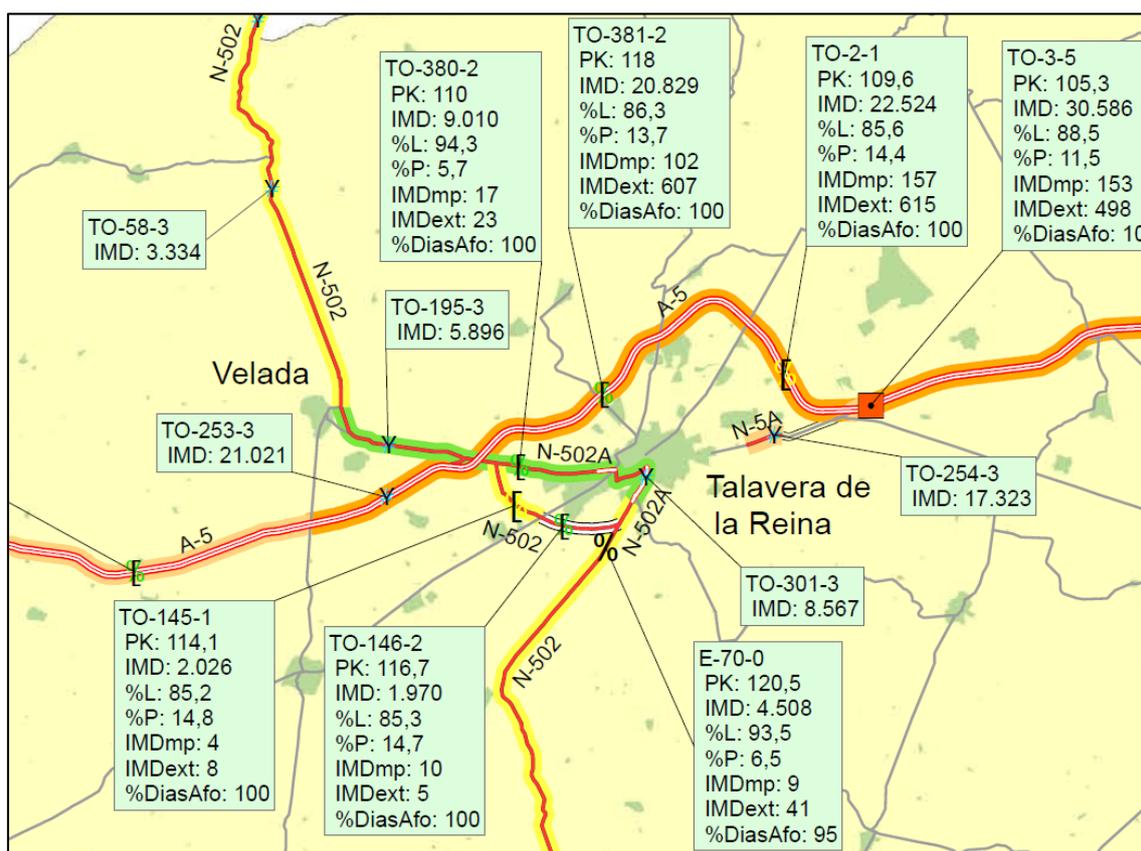
2.1. ESTACIONES DE AFORO.

Para caracterizar, cualitativa y cuantitativamente el tráfico se cuenta con los datos recogidos en los Mapas de Tráfico que anualmente elaboran el Ministerio de Fomento y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Las estaciones seleccionadas son:

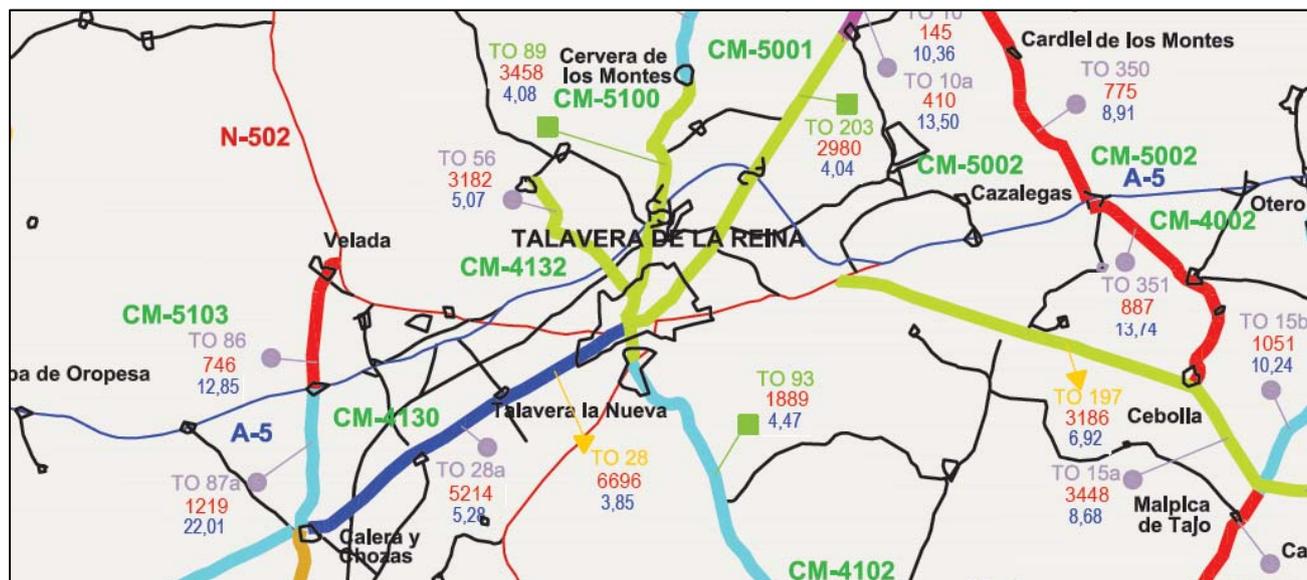
2.1.1. MINISTERIO DE FOMENTO - DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES MINISTERIO FOMENTO					
ESTACIÓN	CARRETERA	P.K.	SITUACIÓN	TIPOLOGÍA	% DÍAS AFORO
TO-146-2	N-502	116,7	Int. CM-4101 – Int. N-502	Secundaria	100
E-70-0	N-502	120,5	Int. N-502 – Alcaudete de la Jara	Primaria	95



2.1.1. JCCM - DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS Y TRANSPORTES.

ESTACIONES JCCM					
ESTACIÓN	CARRETERA	P.K.	SITUACIÓN	TIPOLOGÍA	VEL. MEDIA (Km/h)
TO-93	CM-4102	4,6	Talavera –San Bartolomé de las Abiertas	Primaria	81



2.2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO.

La evolución del tráfico en estas estaciones durante los últimos años ha sido el siguiente:

AÑO	TO-146-2		E-70-0		TO-93	
	IMD	% P	IMD	% P	IMD	% P
2006	-	-	5.661	11	2.133	7
2007	-	-	5.877	15	2.318	7
2008	-	-	5.676	12	2.300	6
2009	-	-	5.474	10	2.316	6
2010	-	-	5.206	10	2.260	5
2011	-	-	4.990	8,96	2.233	5
2012	-	-	4.529	7,86	2.146	4,26
2013	-	-	4.346	7,66	2.033	4,52
2014	-	-	4.401	7,68	1.889	4,47
2015	1.477	14,08	4.529	6,62	1.907	4,33
2016	1.970	14,70	4.508	6,50	1.889	4,47

A la vista de los resultados anteriores se aprecia:

- La estación de aforo que más vehículos registra es la situada en la N-502a, ubicada tras la glorieta de conexión con la variante suroreste.
- Las carreteras N-502 y CM-4102 presentan IMD muy similares, estando entorno a los 2.000 vehículos diarios.
- No se dispone de datos de IMD en la Ronda Sur de Talavera de la Reina.

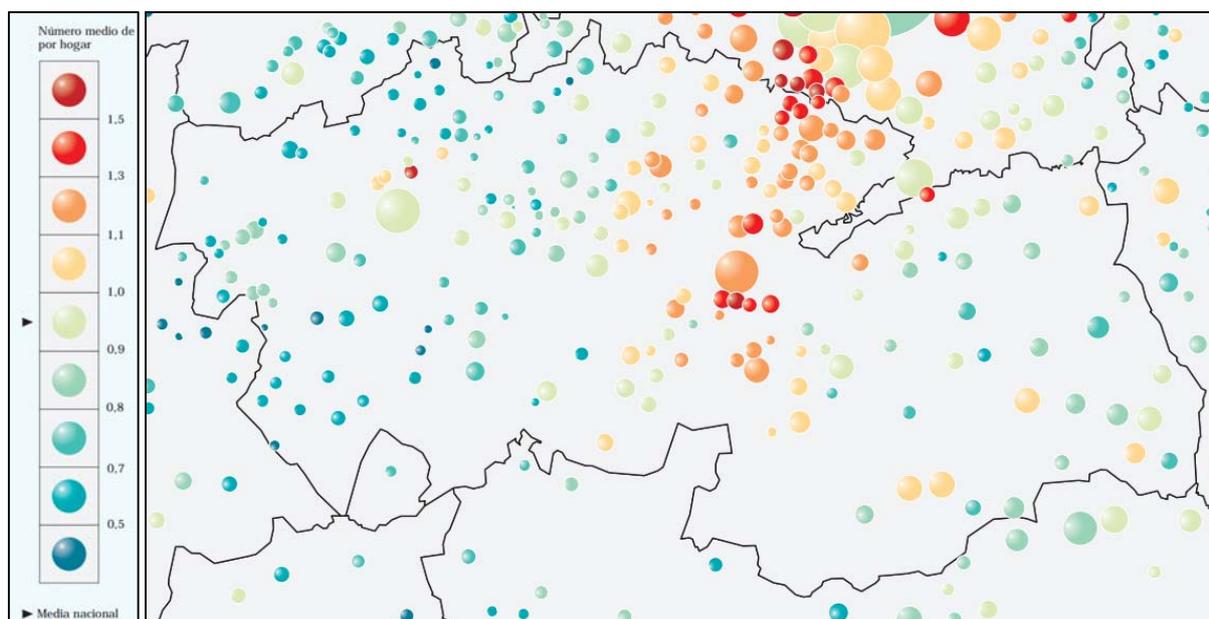
3. TRÁFICO GENERADO.

3.1. DESARROLLOS URBANÍSTICOS.

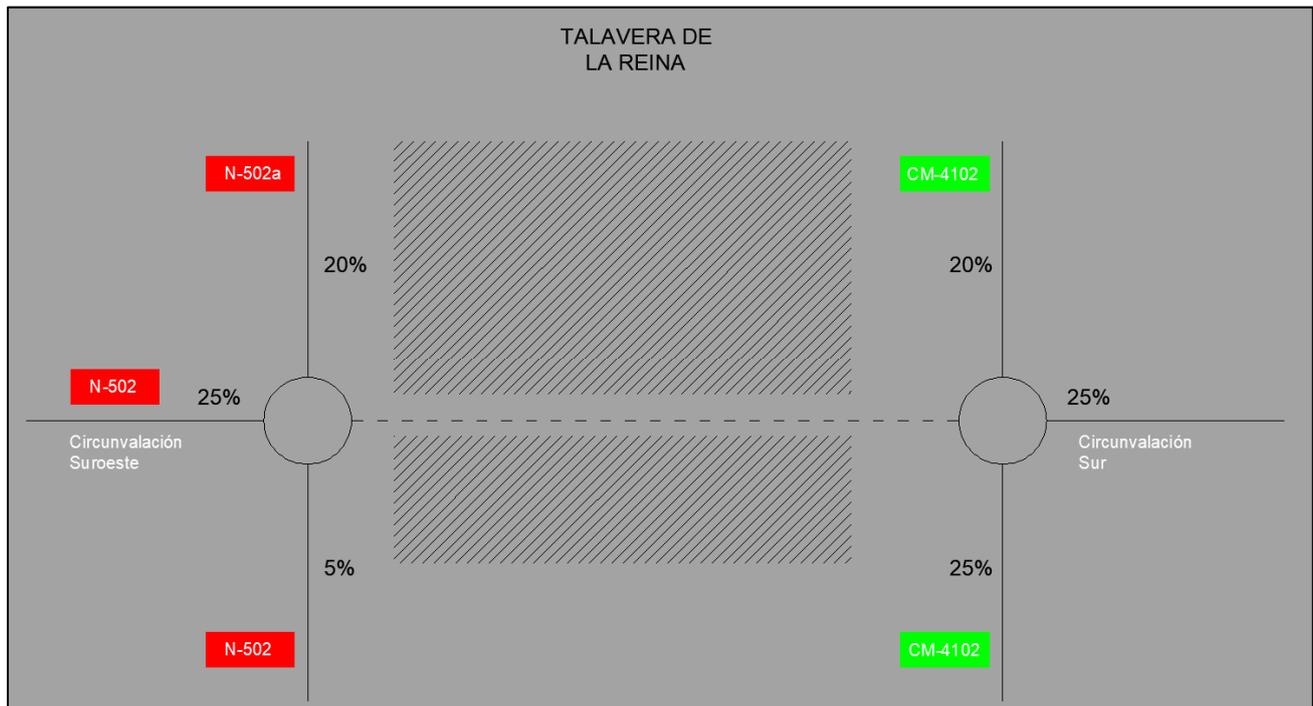
El desarrollo urbanístico de los sectores afectados por la modificación puntual del POM conlleva asociada la construcción de un número máximo de viviendas igual a 1.945 con la siguiente subdivisión:

SECTOR	NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS
UB-R-T-5-05	194
UB-R-T-5-07	474
UB-R-T-5-08	228
UB-R-T-5-09	808
UB-R-T-5-10	240

Según la información publicada por el Instituto Nacional de Estadística, en Talavera de la Reina existen 0,9 vehículos por hogar, justo por debajo de la media nacional, tal y como se muestra en la siguiente imagen.



En consecuencia de lo anterior, el número de vehículos que se generará tras la construcción de las viviendas asciende a 1.750. Sin embargo, no todos ellos utilizarán las carreteras N-502 y N-502a como vías de circulación, ya que también emplearán la propia CM-4102 así como el viario interior de cada uno de los sectores de urbanización. Para la redacción de este documento se considerará la siguiente subdivisión de movimientos:



- N-502(variante suroeste): 25%
- N-502 (sentido Alcaudete de la Jara): 5%
- N-502a: 20%.
- Ronda Sur: 25%.
- CM-4102 (sentido Talavera): 20%.
- CM-4102 (sentido San Bartolomé de las Abiertas): 5%.

3.2. TRÁFICO INDUCIDO.

Para el cálculo de la IMD total en la circunvalación suroeste se tendrá en cuenta el tráfico incrementado por el hecho de construir el último tramo de la circunvalación sur de Talavera de la Reina, que permite su conexión directa con la N-502 y por tanto con la A-5.

Se estima este incremento de tráfico como un porcentaje de la IMD actual, aplicado durante los tres primeros años. Dicho coeficiente se estima sea del orden del 20% de los vehículos que circulan por la variante suroeste.

Por otra parte, para el tramo 5 de la ronda sur se estima una IMD inicial de 1.000 vehículos diarios, dato que no ha podido ser contrastado al no contar la vía con estaciones de aforo.

3.3. PROGNOSIS DE TRÁFICO.

En vista de que los incrementos de tráfico de las estaciones de aforo analizadas resultan negativos en el periodo de los diez últimos años, a excepción de la TO-146-2 que únicamente lleva 2 años en funcionamiento, para realizar la prognosis de tráfico se adopta la tasa de crecimiento definida en la *Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento* que es del 1,44%.

En dicha prognosis se ha previsto que el desarrollo urbanístico este completamente materializado en el año 2028.

Los valores de IMD resultantes en cada una de las vías serán los siguientes:

AÑO	N-502 (P.K. 116,7)	N-502 (P.K. 120,5)	TRAMO 5 RONDA SUR
2016	1.970	4.508	-
2017	1.998	4.573	-
2018	2.027	4.639	-
2019	2.056	4.706	-
2020 <i>Año puesta en servicio Tramo 5</i>	2.503	4.774	1.000
2021	3.047	4.843	1.217
2022	3.709	4.913	1.481
2023	3.762	4.984	1.502
2024	3.816	5.056	1.524
2025	3.871	5.129	1.546
2026	3.927	5.203	1.568
2027	3.984	5.278	1.591
2028 <i>Año finalización desarrollos urbanísticos</i>	4.479	5.704	3.364
2029	4.543	5.786	3.412
2030	4.608	5.869	3.461
2031	4.674	5.954	3.511
2032	4.741	6.040	3.562

AÑO	N-502 (P.K. 116,7)	N-502 (P.K. 120,5)	TRAMO 5 RONDA SUR
2033	4.809	6.127	3.613
2034	4.878	6.215	3.665
2035	4.948	6.304	3.718
2036	5.019	6.395	3.772
2037	5.091	6.487	3.826
2038	5.164	6.580	3.881
2039	5.238	6.675	3.937
2040	5.313	6.771	3.994
2041	5.390	6.869	4.052
2042	5.468	6.968	4.110
2043	5.547	7.068	4.169
2044	5.627	7.170	4.229
2045	5.708	7.273	4.290
2046	5.790	7.378	4.352
2047	5.873	7.484	4.415
2048	5.958	7.592	4.479

4. CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO.

Para la determinación de la capacidad y los niveles de servicio se emplea el Manual de Capacidad en su versión del año 2000 (“Highway Capacity Manual”. TRB, National Research Council, Washington, D.C.).

En vías interurbanas se definen seis niveles de servicio, cada uno de los cuales lleva asociada una letra.

Según el Manual de Carreteras este tipo de vías deben dimensionarse de forma que las condiciones de circulación no sean peores que las correspondientes a un nivel de servicio C durante las horas punta.

En este sentido, la Instrucción de trazado 3.1-IC también establece en la tabla 7.1 que el nivel de servicio mínimo en la hora de proyecto para el año horizonte en una carretera de este tipo es el D.

En el método de cálculo de los niveles de servicio se han seguido las siguientes pautas:

- La intensidad de servicio en tramos de características normales para carreteras de dos carriles viene definida por la fórmula:

$$I = \frac{IHP}{FHP}$$

Donde:

- I Intensidad de servicio
- IHP Intensidad aforada durante la hora punta. Se define como el número de vehículos que circulan por una sección de la carretera durante la hora de mayor tráfico.
- FHP Factor de hora punta. Se calcula como la relación entre la intensidad horaria punta (IHP) y la intensidad producida, dentro de la hora punta, en un periodo de tiempo determinado, generalmente 15 minutos.

$$FHP_N = \frac{IHP}{60/N \cdot I_N}$$

Al no disponer de todos los datos necesarios para determinar los parámetros IHP y FHP, estos se obtendrán de bibliografía especializada. Para el valor de la Intensidad en Hora Punta (IHP) se adoptará el valor del 10% de la IMD. Por otro lado, para el Factor de Hora Punta (FHP) se seguirá lo expuesto en el Manual de Capacidad de Carreteras, que establece una relación entre este dato y la intensidad registrada en la hora punta. La estimación propuesta es la siguiente:

INTENSIDAD (veh/h)	FHP	INTENSIDAD (veh/h)	FHP
0 - 100	0.83	700 - 1.000	0.93
100 - 200	0.87	1.000 - 1.400	0.94
200 - 300	0.90	1.400 - 1.900	0.95
300 - 500	0.91	1.900 -	0.96
500 - 700	0.92		

Para obtener el nivel de servicio en el que se encuentra la vía se calculan todas y cada una de las intensidades límites que definen los distintos niveles de servicio. Para poder determinar estas intensidades, el Manual de Capacidad facilita los factores de corrección en función del nivel de servicio que se desee, obteniendo la siguiente expresión:

$$I_i = 2800 \cdot f_C \cdot f_A \cdot f_P \cdot f_R \cdot (I/C)_i$$

Donde:

- I_i Intensidad horaria para el nivel de servicio i .
- f_C Factor de corrección por anchura de carriles.
- f_A Factor de corrección por anchura de arcenes.
- f_P Factor de corrección por composición del tráfico.
- f_R Factor de corrección por corrección por reparto de circulación por sentidos.
- $(I/C)_i$ Relación entre intensidad y capacidad ideal para el nivel de servicio i .

A continuación se calculan los valores para cada uno de estos factores:

4.1. N-420 CIRCUNVALACIÓN SUROESTE.

$f_c = 0,977$ para los niveles de servicio A-D.

$f_c = 0,980$ para el nivel de servicio E.

Este factor se calcula teniendo en cuenta que los carriles poseen una anchura de 3,50 m

$f_A = 0,960$ para los niveles de servicio A-D.

$f_A = 0,985$ para el nivel de servicio E.

Toma estos valores porque la anchura de los arcenes es de 1,50 m.

$f_p = 0,872$ para el nivel de servicio A.

$f_p = 0,850$ para los niveles de servicio B-C.

$f_p = 0,872$ para los niveles de servicio D-E.

Para el cálculo de este factor se considera el terreno llano (<5% de inclinación, según la Instrucción de Trazado 3.1-IC) y que todos los vehículos pesados son camiones, ya que no se disponen de datos de vehículos de recreo y autobuses. El porcentaje de camiones empleado es el registrado en la estación de aforo TO-146-2, que es del 14,7%. La fórmula empleada para el cálculo es la siguiente:

$$f_p = \frac{1}{1 + P_c \cdot (E_c - 1)}$$

Donde:

P_c Porcentaje de camiones.

E_c Equivalencia en vehículos ligeros.

Como valor del factor de reparto entre sentidos f_R se adopta 1,00 porque se considera un reparto del tráfico entre los dos carriles del 50%.

Por último, para calcular el índice de servicio de la carretera (I/c) se adoptarán los valores fijados por el Manual de Capacidad de Carreteras que oscilan en función del tipo de terreno y del porcentaje de tramo con prohibición de adelantamiento.

$(I/c)_i = 0,12$ para el nivel de servicio A.

$(I/c)_i = 0,24$ para el nivel de servicio B.

$(I/c)_i = 0,39$ para el nivel de servicio C.

$(I/c)_i = 0,62$ para el nivel de servicio D.



$(I/c)_i = 1,00$ para el nivel de servicio E.

Este parámetro se calcula para un terreno llano y para un porcentaje de prohibido adelantar del 20%.

Con todo esto ya se está en disposición de calcular las intensidades límite para cada uno de los niveles de servicio:

CARRETERA N-502 (VARIANTE SUROESTE)						
N.S.	fc	fa	fp	fr	I/c	I (veh/h)
A	0,977	0,960	0,872	1,000	0,120	275
B	0,977	0,960	0,850	1,000	0,240	536
C	0,977	0,960	0,850	1,000	0,390	871
D	0,977	0,960	0,872	1,000	0,620	1.420
E	0,980	0,985	0,872	1,000	1,000	2.356

CARRETERA N-502 (VARIANTE SUROESTE)						
Año	IMD	K	IHP	FHP	I (IHP/FHP)	N.S.
2018	2.027	10%	203	0,9	225	A
2019	2.056	10%	206	0,9	228	A
2020	2.503	10%	250	0,9	278	B
2021	3.047	10%	305	0,91	335	B
2022	3.709	10%	371	0,91	408	B
2023	3.762	10%	376	0,91	413	B
2024	3.816	10%	382	0,91	419	B
2025	3.871	10%	387	0,91	425	B
2026	3.927	10%	393	0,91	432	B
2027	3.984	10%	398	0,91	438	B
2028	4.479	10%	448	0,91	492	B
2029	4.543	10%	454	0,91	499	B
2030	4.608	10%	461	0,91	506	B
2031	4.674	10%	467	0,91	514	B
2032	4.741	10%	474	0,91	521	B
2033	4.809	10%	481	0,91	528	B
2034	4.878	10%	488	0,91	536	B
2035	4.948	10%	495	0,91	544	C
2036	5.019	10%	502	0,92	546	C
2037	5.091	10%	509	0,92	553	C
2038	5.164	10%	516	0,92	561	C
2039	5.238	10%	524	0,92	569	C
2040	5.313	10%	531	0,92	578	C
2041	5.390	10%	539	0,92	586	C
2042	5.468	10%	547	0,92	594	C
2043	5.547	10%	555	0,92	603	C
2044	5.627	10%	563	0,92	612	C
2045	5.708	10%	571	0,92	620	C
2046	5.790	10%	579	0,92	629	C
2047	5.873	10%	587	0,92	638	C
2048	5.958	10%	596	0,92	648	C

4.2. N-420 P.K. 120,5.

En este caso los valores que adoptan los coeficientes correctores y los resultados obtenidos son:

CARRETERA N-502 (VARIANTE SUROESTE)						
N.S.	fc	fa	fp	fr	l/c	I (veh/h)
A	0,977	0,883	0,939	1,000	0,120	272
B	0,977	0,883	0,928	1,000	0,240	538
C	0,977	0,883	0,928	1,000	0,390	874
D	0,977	0,883	0,939	1,000	0,620	1.407
E	0,980	0,957	0,939	1,000	1,000	2.465

CARRETERA N-502 (VARIANTE SUROESTE)						
Año	IMD	K	IHP	FHP	I (IHP/FHP)	N.S.
2018	4.639	10%	464	0,91	510	A
2019	4.706	10%	471	0,91	517	A
2020	4.774	10%	477	0,91	525	A
2021	4.843	10%	484	0,91	532	A
2022	4.913	10%	491	0,91	540	B
2023	4.984	10%	498	0,91	548	B
2024	5.056	10%	506	0,92	550	B
2025	5.129	10%	513	0,92	558	B
2026	5.203	10%	520	0,92	566	B
2027	5.278	10%	528	0,92	574	B
2028	5.704	10%	570	0,92	620	B
2029	5.786	10%	579	0,92	629	B
2030	5.869	10%	587	0,92	638	B
2031	5.954	10%	595	0,92	647	B
2032	6.040	10%	604	0,92	657	B
2033	6.127	10%	613	0,92	666	B
2034	6.215	10%	622	0,92	676	B
2035	6.304	10%	630	0,92	685	B
2036	6.395	10%	640	0,92	695	B
2037	6.487	10%	649	0,92	705	B
2038	6.580	10%	658	0,92	715	B
2039	6.675	10%	668	0,92	726	B
2040	6.771	10%	677	0,92	736	B
2041	6.869	10%	687	0,92	747	B
2042	6.968	10%	697	0,92	757	B
2043	7.068	10%	707	0,93	760	B
2044	7.170	10%	717	0,93	771	B
2045	7.273	10%	727	0,93	782	B
2046	7.378	10%	738	0,93	793	B
2047	7.484	10%	748	0,93	805	B
2048	7.592	10%	759	0,93	816	B

4.3. CONCLUSIONES.

Según las estimaciones realizadas, para el año horizonte (considerado como tal el año vigésimo - 2048) los niveles de servicio obtenidos en ambas carreteras en la hora de proyecto son C y B por lo que se consideran admisibles.

5. GEOMETRÍA DE LA GLORIETA.

El oficio emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha solicita un esquema gráfico con las modificaciones que se pretenden realizar en el diseño actual de la glorieta en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 10.6.2 de la Norma 3.1-IC de Trazado, de la Instrucción de Carreteras aprobada por la Orden FOM/273/2016 de 19 de Febrero.

A este respecto debemos señalar que la modificación puntual del POM de Talavera de la Reina no incluye la definición geométrica del vial, para lo cual se está redactando un Proyecto Constructivo específico por parte de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha que prevé una ejecución progresiva del vial, ejecutando en un primer momento exclusivamente una de las calzadas del vial definitivo. A nuestro juicio será en este Proyecto de Construcción donde deba justificarse la geometría adoptada para la conexión con la glorieta existente.

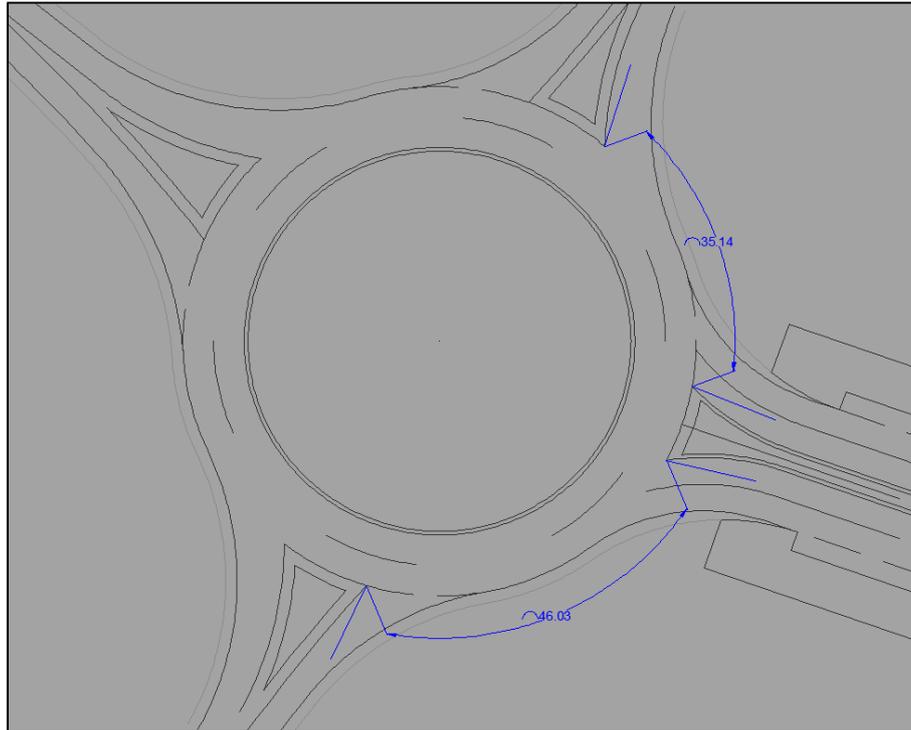
No obstante, para la redacción de la modificación puntual del POM hemos contado con un avance de este proyecto de construcción por lo que se puede analizar la geometría de la glorieta en su estado final, es decir, con las dos calzadas construidas.

El epígrafe 10.6.2 de la Norma 3.1-IC de Trazado establece las siguientes restricciones geométricas para el diseño en planta de las intersecciones tipo glorieta:

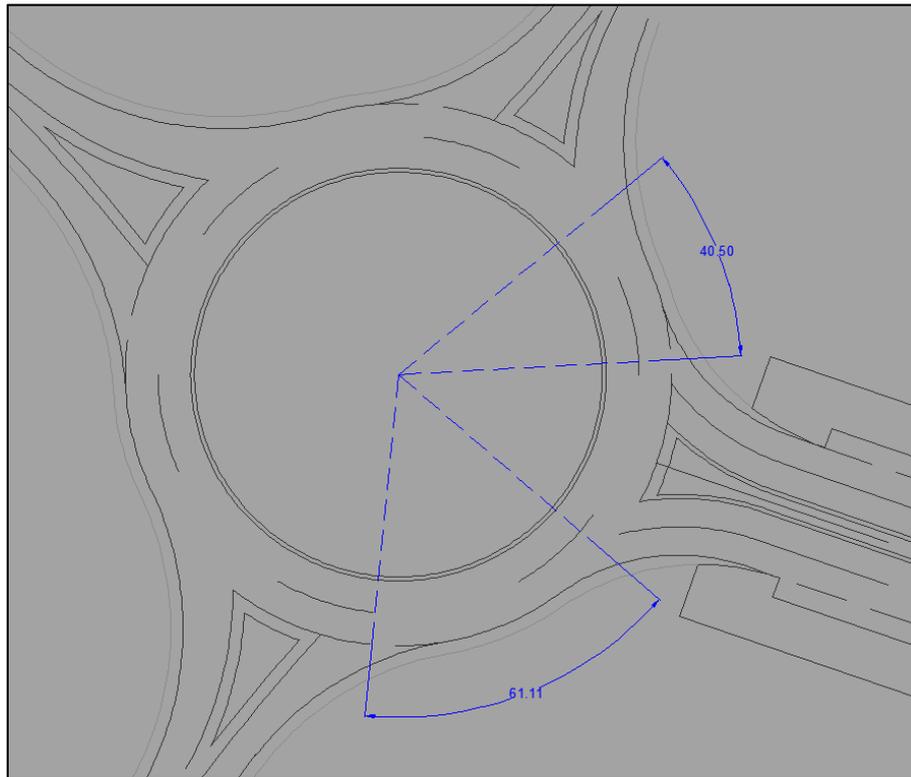
- El ángulo subtendido al centro de la glorieta por dos puntos de intersección de la circunferencia definida por el borde exterior de la calzada anular: uno con la trayectoria más desfavorable de entrada por una vía de acceso y otro con la trayectoria más desfavorable de salida por la vía de acceso siguiente, no será menor que sesenta ($\nless 60$) gonios.
- La separación entre accesos medidos sobre el borde exterior de la calzada anular entre puntas de isletas será mayor o igual que veinte metros (≥ 20 m).
- El ángulo (θ) entre la trayectoria de acceso y la trayectoria a la que se incorpora (la que rodea la calzada anular) estará comprendido, salvo justificación en contrario, entre 45 gonios y 67 gonios. Se deberá tener en cuenta en su establecimiento que ángulos demasiado grandes dificultan la inserción de los vehículos en la calzada anular, mientras que ángulos demasiado pequeños favorecen que esa inserción

pueda efectuarse a velocidad relativamente alta sin respetar la prioridad del tráfico al que se incorpora.

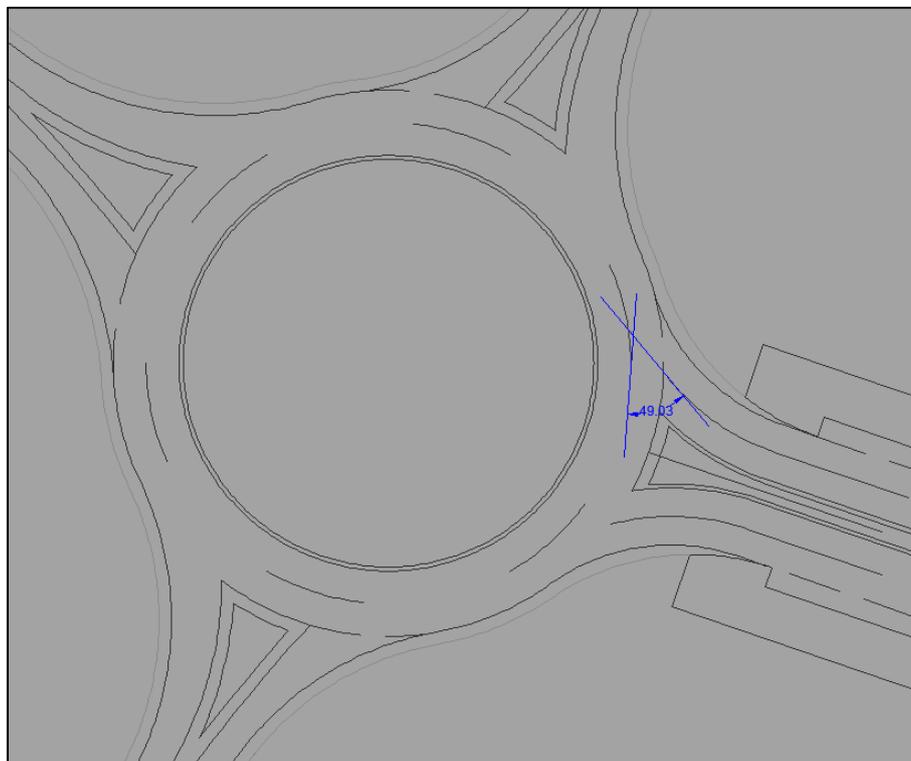
Tal y como se aprecia en las siguientes imágenes se cumplen todos los condicionantes geométricos, salvo en el ángulo existente entre la circunvalación sur y la N-520a que es inferior a los 60 grados marcados. El valor existente es de 40,50 gon.



Separación entre accesos.



Ángulo existente entre trayectorias de acceso y de salida



Ángulo existente entre trayectorias a la que se incorpora y la trayectoria de acceso.



11.5. ANEXO 5: REGLAMENTACIÓN DE APLICACIÓN SOBRE DE RUIDO Y VIARIO .

En este apartado se aporta la reglamentación de ruido y viario que de aplicación.

Respecto al RUIDO,

Deberá garantizarse el cumplimiento de la normativa de ruidos: Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y DOCUMENTO BÁSICO HR DE PROTECCIÓN FRENTE AL RUIDO.

LA ORDENANZA MUNICIPAL DE PROTECCIÓN FRENTE A LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EN EL MEDIO AMBIENTE URBANO DEL AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA.

PUBLICADA EL 1 DE JUNIO DE 2013 EN EL B.O.P. de Toledo

Respecto al VIARIO : se extrae la normativa del POM de Talavera que regula el viario.

EL ARTÍCULO 53. REGULA LAS CONDICIONES GENERALES DE DISEÑO DE LA RED VIARIA (OE).



Artículo 53. Condiciones generales de diseño de la red viaria (OE).

1. Las presentes condiciones, así como las reflejadas en los artículos siguientes, se verán complementadas por las derivadas de la reglamentación sectorial y la establecida por los organismos titulares de la red. Serán de aplicación obligatoria en los sectores de suelo urbanizable y urbano no consolidado.
2. Como criterio general se aplicarán las determinaciones concretas establecidas en legislación vigente en materia de accesibilidad.
3. Condiciones de diseño del viario en planta y perfil longitudinal en suelo urbano y urbanizable

Tipos de vías	Clase de suelo	Velocidad de referencia (Km/h)	Radio mínimo normal (m)	Radio mínimo absoluto (m)
Red Interurbana de Primer Orden	Suelo rústico	100	600	450
		80	400	250
	Suelo urbano/urbanizable	100	500	450
		80	250	250
Red Interurbana de Segundo Orden con vía de servicio	Suelo rústico	80	400	250
	Suelo urbano/urbanizable	80	250	250
Red Interurbana de Segundo Orden sin vía de servicio	Suelo urbano/urbanizable	60	120	60



Tipos de vías		Radio mínimo en bordillo (m)	
Red Urbana de Primer Orden	Áreas residenciales	un solo carril por sentido	10
		dos o más carriles por sentido	6
	Áreas industriales y comerciales		10
Red Urbana de Segundo Orden y de Acceso Local	Áreas residenciales:	calzada con un sólo carril	6
		calzada con dos o más carriles	4*
	Áreas industriales y comerciales		10

* Radio mínimo de acceso para vehículos de bomberos de 5,3m. Habrá que comprobar que con dos o más carriles se consiga este parámetro.

Tipos de vías	Velocidad de referencia (Km/h)	Pendiente máxima (%)
Vías Interurbanas	100	6
Vías Interurbanas	80	6 < 3.000 m 7 < 600 m 8 < 300 m
Red Interurbana de Segundo Orden con vía de servicio	80	6 < 3.000 m 7 < 600 m 8 < 300 m
Red Interurbana de Segundo Orden sin vía de servicio	60	10
Viaro de Acceso Local		8 12*

* Con construcción de sendas peatonales independientes, de pendiente inferior al 8% y que permitan el acceso de vehículos de bomberos que requieren pendientes <10% para acceder en buenas condiciones de servicio.

4. Viario urbana de primer orden: el conjunto de los parámetros geométricos de trazado, perfil longitudinal y sección transversal buscarán evitar velocidades superiores a los 30 km/h. Se arbitrarán, asimismo, medidas de templado de tráfico. En cualquier caso se garantizará siempre una distancia de visibilidad de parada de 20 metros. Entre reductores de velocidad o intersecciones con pérdida obligada de prioridad no podrán disponerse tramos rectos de más de 75 metros. Se recomienda evitar pendientes superiores al 5%, siendo obligatorio crear sendas especiales para peatones en pendientes de viario superiores al 8%. Podrán disponerse fondos de saco con radio mínimo en bordillo exterior de 9 metros en áreas residenciales y de 12 metros en áreas industriales y comerciales.



5. Condiciones de diseño de la sección transversal: se establecen las mismas limitaciones de pendientes longitudinales que en el caso de las calzadas de circulación. Las pendientes transversales de las aceras estarán comprendidas entre un 1% y un 2%. Los bordillos tendrán una altura comprendida entre 10 y 14 centímetros, con alturas más reducidas únicamente en pasos de peatones, en entradas a garajes, en intersecciones y curvas de viarios zonales de acceso de radio reducido para acceso de vehículos pesados, y en recintos de templado de tráfico en el marco de proyectos globales de urbanización.

Tipo de vía	Anchura de carril recomendada (m)	Anchura de carril mínima (m)
Interurbana, A-100	3,75	3,50
Interurbana, A-80	3,50	3,50
Interurbana Segundo Orden, 80	3,50	3,25
Interurbana Segundo Orden, 60	3,50	3,00
Urbana Primer Orden	Residencial, 3,50 Industrial, 3,75	3,00 3,25
Urbana Segundo Orden y Viario de Acceso o Local	Residencial, 3,00 Industrial, 3,75	2,75, 3,25

Tipo de vía	Anchura de acera total recomendada (m)*	Anchura de acera total mínima (m)*
Urbana Primer Orden	6,0	4,00
Urbana Segundo Orden 2 Carriles 4 o más	6,0 6,0	3,00 4,00
Viario de Acceso o Local	3,0	2,50

*La anchura de acera hacer referencia a la situada a cada lado de la vía.

6. Bandas de estacionamiento en viario: la pendiente transversal de las bandas de estacionamiento estará comprendida entre el 2% y el 2,5%. En los sistemas generales viarios podrán diseñarse bandas de estacionamiento en línea. En viario zonal de acceso, podrán establecerse bandas de estacionamiento en línea, batería y ángulo.

7.

Tipo de banda	Anchura recomendada	Anchura mínima
En línea	2,25*	2,20
En batería	5,00	4,50
En ángulo	5,50	4,00

*Se preverán dos franjas de 1,20 m. de anchura cuando el lado del conductor quede hacia la calzada, una de acceso a la calzada y otra en la calzada paralela al aparcamiento.



Tipo de vía	Distancia recomendada a esquina libre de banda de aparcamiento	Distancia mínima a esquina libre de banda de aparcamiento
Viarío Urbano de Primer Orden	15	10
Viarío Urbano de Segundo Orden	12	8
Viarío de Acceso o Local	10	6

8. Se ubicará una plaza accesible reservada a personas con movilidad reducida por cada cincuenta plazas de aparcamiento previstas o fracción de las mismas. Dicha plaza tendrá unas dimensiones mínimas de 5 por 3,60 metros y se situará tan cerca como sea posible de los accesos peatonales. Estas plazas estarán señalizadas con el símbolo internacional de accesibilidad y la prohibición de aparcar en ellas a personas que no se encuentren en situación de movilidad reducida.

9. Carriles reservados

Tipo	Anchura recomendada	Anchura mínima
Carril bus y bus/vao		
Con separación física	4,00	3,75
Sin separación física	4,00	3,25
Carril bici un sentido	2,00	1,50
Carril bici dos sentidos	3,00	2,00
Carril bus/bici	4,50	4,00

10. Intersecciones: la disposición de la intersección, así como su acondicionamiento, debe garantizar la visibilidad de parada en todos los ramales de acceso. Deberá estudiarse la movilidad peatonal y para personas de movilidad reducida a través de la intersección. Las isletas de refugio de peatones se construirán con anchura mínima de 1,50 metros, con bordillos elevados de protección o bolardos.

11. Rotondas: Se diseñarán islotes centrales de forma circular o elipsoidal, con excentricidad entre 3/4 y 1, de diámetros comprendidos entre los 15 y los 30 metros. Se establece un mínimo de 5 metros de anchura, para calzadas anulares de un solo carril y radios de islote medios 8-20 m, y 8-9 metros para calzadas de dos carriles. Se dispondrán peraltes hacia el exterior, de hasta un 3% de pendiente, que permitan recoger las aguas de lluvia en el perímetro exterior. La prolongación de los ejes de los carriles de entrada a una glorieta debe, obligatoriamente, cortar a la circunferencia exterior del islote central, a efectos de



que los conductores se vean obligados a cambiar la trayectoria de entrada, con la consiguiente reducción de velocidad; formado un ángulo entre 20º y 60º con la tangente a la calzada circular en el punto en que la cruzan.

En los casos de ejecución de isletas de pasos de peatones con longitud inferior a 4 mts el pavimento deberá quedar nivelado con el de la calzada.

12. El diseño de vados, pasos de peatones, pavimentos de aceras, elementos de señalización y plazas de aparcamiento accesibles garantizará el cumplimiento de la Ley de Accesibilidad y el Código de Accesibilidad, debiendo hacerse con una anchura mínima que permita el tránsito de dos personas en sillas de ruedas.
13. Las señales de tráfico, semáforos, postes de iluminación o cualesquiera otros elementos verticales de señalización, que deban colocarse en un itinerario o espacio de acceso peatonal, se diseñarán y dispondrán de forma que no entorpezcan la circulación, y puedan ser usados con la máxima comodidad y seguridad.
14. - Se colocará un pavimento con textura diferenciada para detectar pasos de peatones. En esquinas, paradas de autobús y zonas de itinerarios accesibles donde se ubique mobiliario urbano u otros posibles obstáculos variarán el color y la textura, recomendándose textura lisa para el espacio libre peatonal y rugosa para los espacios con obstáculos.
15. Condiciones de competencia con arbolado
 - a. Edificios: las copas de los árboles respetarán una separación mínima de 1 metro a cualquier elemento de los edificios.
 - b. Servidumbre de vías de tráfico peatonal: el arbolado respetará, sin invadir, una anchura de acera de 2,50 m y una altura libre de igual dimensión.
 - c. Servidumbre de vías de tráfico rodado: ninguna parte del árbol podrá invadir la calzada a menos de 4 m de altura. No se considera calzada el espacio de aparcamiento. El punto de plantación se separará de la acera 0,50 m en especies pequeñas, 0,80 en especies medianas, 1 m en especies grandes.
 - d. Servidumbre de señalización vertical: ninguna parte del árbol debe impedir la visibilidad de los elementos de señalización vertical consolidadas desde una distancia de 50 metros, visto desde el punto de vista del conductor.



Artículo 55. Tipología de secciones transversales según la jerarquía del viario (OE).

1. Las presentes secciones se desarrollarán en suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable con sección uniforme.
2. Sistema general- red urbana de primer orden- sección básica: sección viaria total de 31m.

Áreas Peatonales	
Aceras	5 m por acera. Total 10 m
Tránsito de vehículos	
Aparcamiento en línea	2.5 m por banda. Total 5 m
Carriles de circulación (2 por sentido)	3.5 m por carril. Total 14 m
Mediana	2 m

3. Sistema general- red urbana de primer orden- sección básica con carril-bici: sección viaria total de 31 m.

Áreas Peatonales	
Aceras	4 m por acera. Total 8 m
Tránsito de vehículos	
Aparcamiento en línea	2.5 m por banda. Total 5 m
Carriles de circulación (2 por sentido)	3.5 m por carril. Total 14 m
Mediana entre estacionamiento y carril-bici	1.25 m
Carril-bici dos sentidos	2.75 m

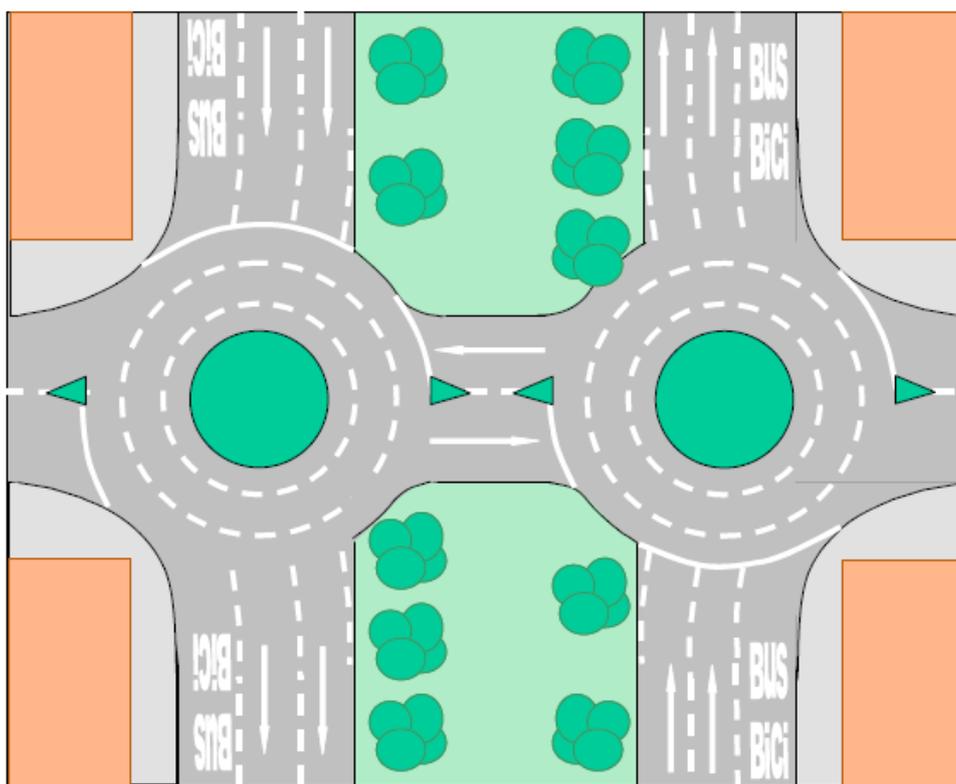
4. Sistema General viario – red urbana de primer orden- sección reducida: aplicable a trazados condicionados por elementos existentes no trasladables ni modificables, con una sección viaria total de 26.50 metros resultante de reducir la mediana de la sección básica hasta 150 centímetros de anchura.
5. Sistema General viario- red urbana de primer orden- sección ampliada: aplicable para la ampliación del bulevar central, oscilando entre los 45.25 y los 67.25 metros.

Áreas Peatonales	
Aceras	6 m por acera. Total 12 m
Bulevar Central	Variable de 8 a 30 m



Tránsito de vehículos	
Aparcamiento en línea	2.5 m por banda. Total 5 m
Carriles de circulación (2 por sentido)	3.5 m por carril. Total 14 m
Mediana entre circulación y carril-bici	3.5 m
Carril-bici dos sentidos	2.75 m

6. La solución con bulevar central de 30 metros de ancho incide en la solución de las intersecciones. En los cruces a nivel resueltos con glorietas se estudiará la conveniencia de generar una solución en pesa en lugar de glorieta única.



7. Sistema General viario- red urbana de primer orden- sección ampliada con Red Ferroviaria en trinchera o a nivel: sección viaria total de 60 metros.

Areas Peatonales	
Aceras	6 m por acera. Total 12 m
Tránsito de vehículos	
Aparcamiento en línea	2.5 m por banda. Total 5 m
Carriles de circulación (2 por sentido)	3.5 m por carril. Total 14 m
Mediana entre circulación y carril-bici	1.25 m por sentido. Total 2.5 m
Carril-bici un sentido	1.75 m por sentido. Total 3.5 m
Línea Ferroviaria	22.95 m



8. Sistema general- red urbana de segundo orden - sección básica: consta de una sección de 20 metros de anchura.

Áreas Peatonales	
Aceras	4 m por acera. Total 8 m
Tránsito de vehículos	
Carriles de circulación (1 por sentido)	3.50 m por carril. Total 7 m
Aparcamiento en línea	2.5 m por banda. Total 5 m

9. Sistema general- red urbana de segundo orden - sección con carril-bici: consta de una sección de 20,0 metros de anchura.

Áreas Peatonales	
Acera	3.25 m por acera.
Tránsito de vehículos	
Carriles de circulación (1 por sentido)	3.5 m por carril. Total 7 m
Aparcamiento en línea	2.5 m por banda. Total 5 m
Mediana aparcamiento-carril bici	1.25 m
Carril bici	2.75 m

10. Viario de Acceso o Local: anchura completa de 16,5 m

Áreas Peatonales	
Acera lado aparcamiento en línea	2m por acera.
Acera lado aparcamiento en batería	3 m por acera
Tránsito de vehículos	
Carril de sentido único de circulación	4.5 m por carril.
Aparcamiento en línea	2.5 m por banda.
Aparcamiento en batería, en diagonal	4.5 m por banda

11. Implantación de arbolado en viario urbano

- Medidas mínimas de secciones de aceras para permitir la implantación de arbolado: el ancho de acera mínimo para sustentar arbolado es de 3 metros. Deberán valorarse el resto de circunstancias a la hora de instalar arbolado.
- Plantación en la banda de aparcamiento: es la situación ideal, en isletas, debidamente protegidas en la banda de aparcamiento en línea o batería. En este caso, se pueden arbolar acera con un ancho mínimo de 1,5 metros (fachadas sin vuelo en primer piso) o 2 m (fachadas con vuelo en primer piso).
- Dimensión mínima de rotondas y medianas para albergar arbolado: 2 m de anchura en medianas, diámetro de 6 m en rotondas.



12. En documento anexo a las presentes Normas Urbanísticas se ha incluido una referencia de diseño de la sección viaria orientativa en la disposición de carriles de circulación, etc, obligatoria en la dimensión entre alineaciones, distinguiéndose:
- Red principal o de primer orden:
 - i. 31 metros, con zonas verdes en ambos laterales
 - ii. 31 metros, con carril bici
 - iii. 60 metros con ferrocarril en trinchera
 - iv. 60 metros con bulevar central y soterramiento del ferrocarril
 - v. 60 metros con bulevar central, soterramiento del ferrocarril y vías de servicio laterales
 - Red complementaria o de segundo orden:
 - i. 20 metros, con zonas verdes en ambos laterales
 - ii. 20 metros, con carril bici



13. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.

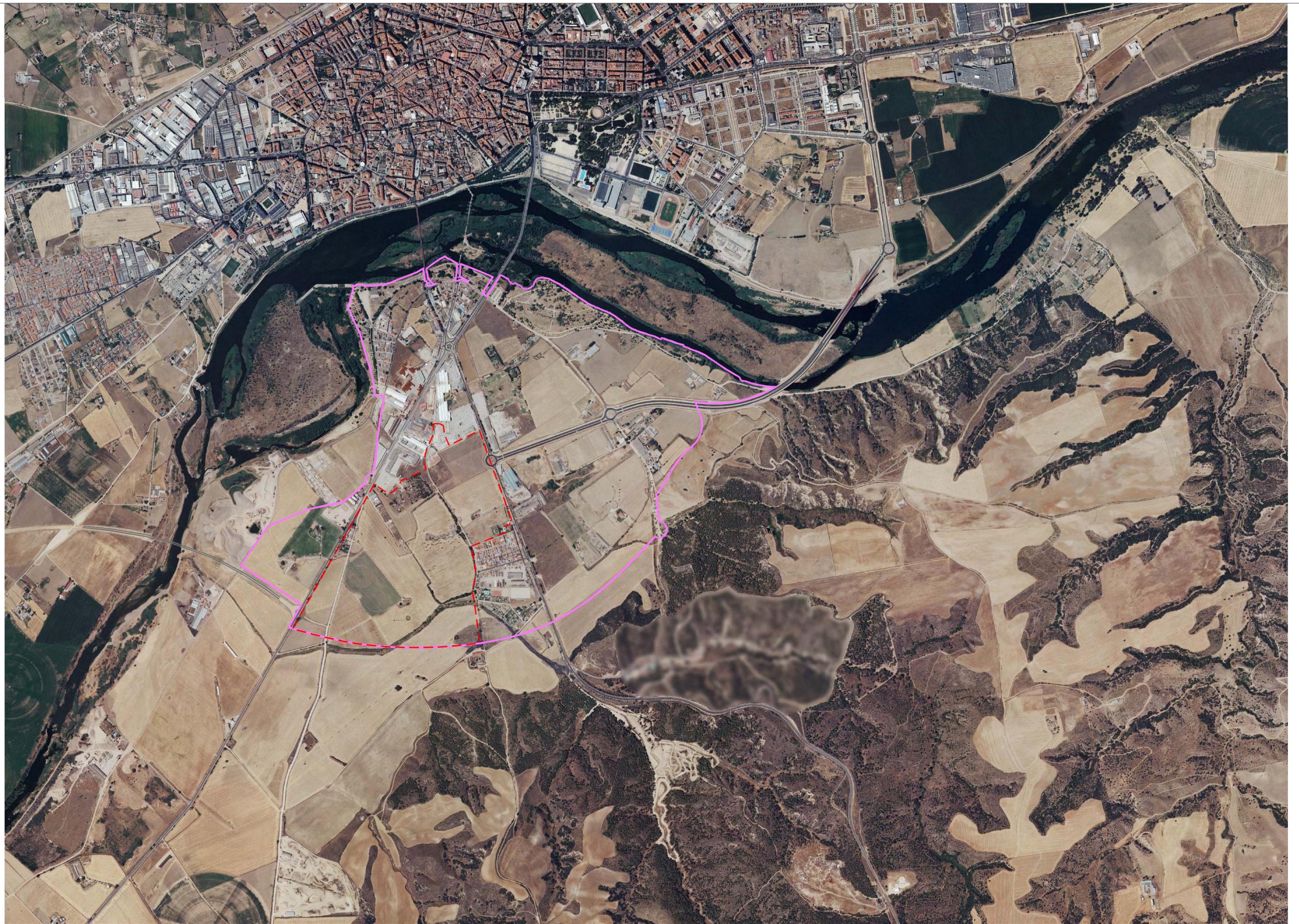
DAE-1 Localización. Relación con el núcleo urbano s/Escala

DAE-2 Localización. Trama catastral. E-1:5.000

DAE-3 Ordenación Estructural. Sectores, U.Actuación y PERI E-1:5.000

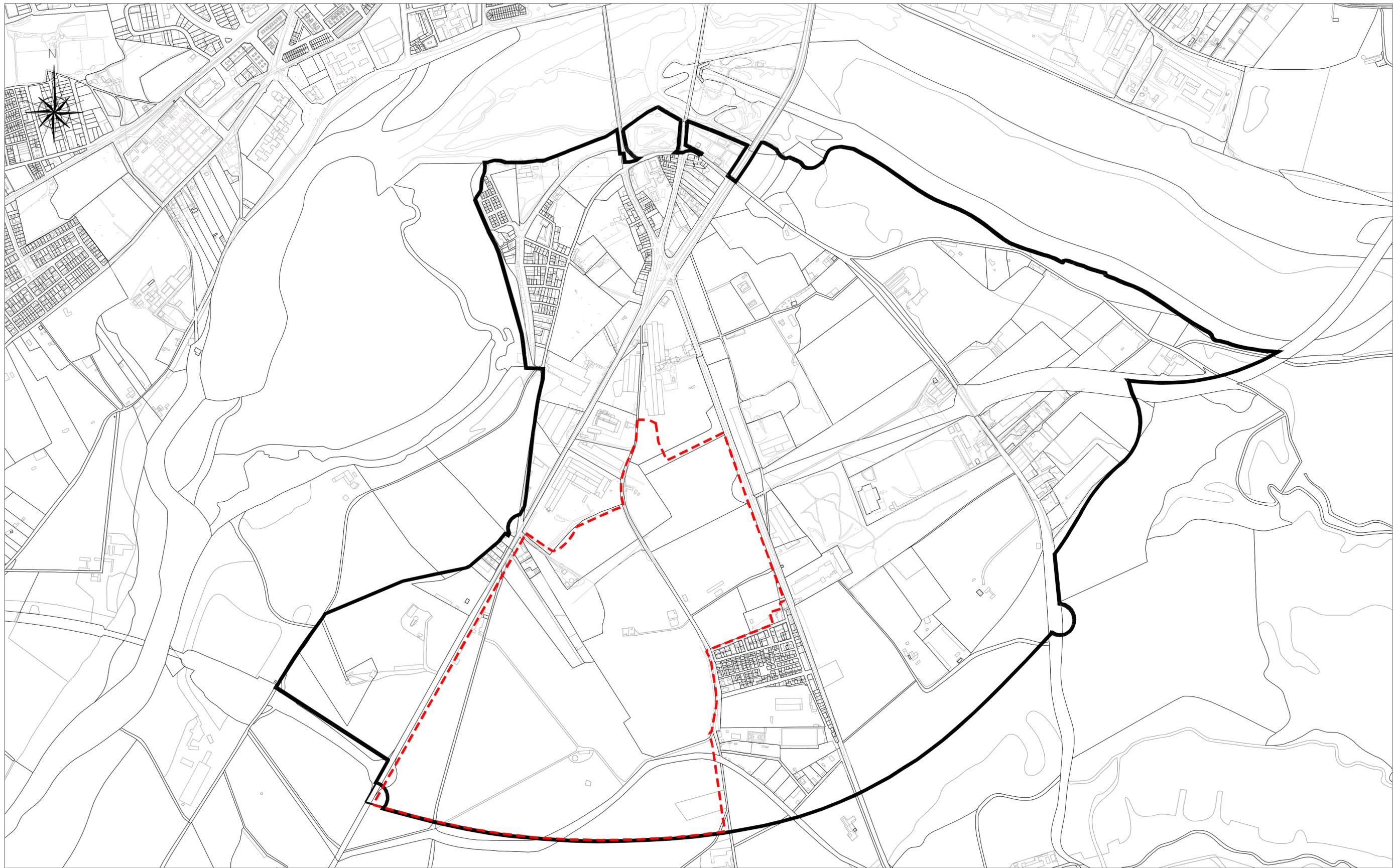
DAE-4 Ordenación Estructural. Ordenación Propuesta E-1:5.000

DAE-5 Afecciones E-1:5.000



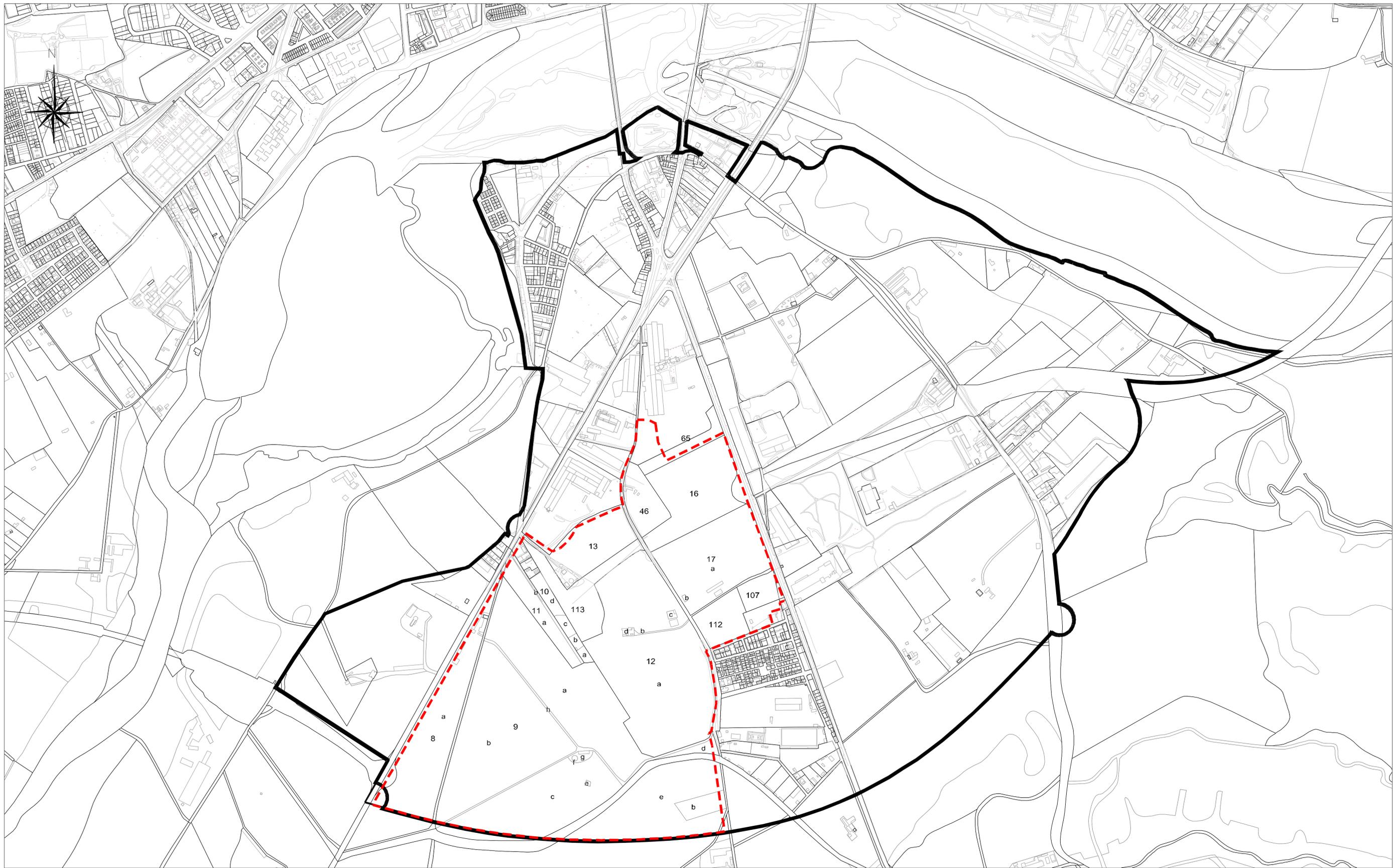
— LÍMITE SUELO URBANO
- - - ÁMBITO DE ACTUACIÓN

	AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA	
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102	
INFORMACIÓN	Fecha: Feb 2017	DAE-01
LOCALIZACIÓN. Relación con el núcleo urbano	Escala: 1:10.000	
estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor		



 LÍMITE SUELO URBANO
 ÁMBITO DE ACTUACIÓN

 AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA	
DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102	
INFORMACIÓN	FECHA: Feb 2017 ESCALA: 1:5.000
LOCALIZACIÓN. Relación con el núcleo urbano	
estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor	
DAE-02	



 LÍMITE SUELO URBANO
 ÁMBITO DE ACTUACIÓN

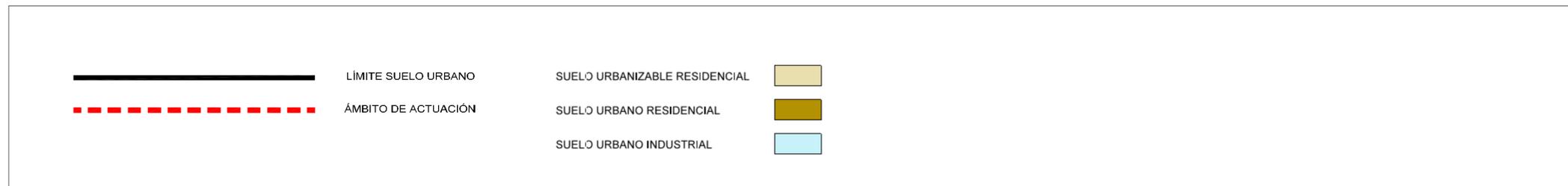
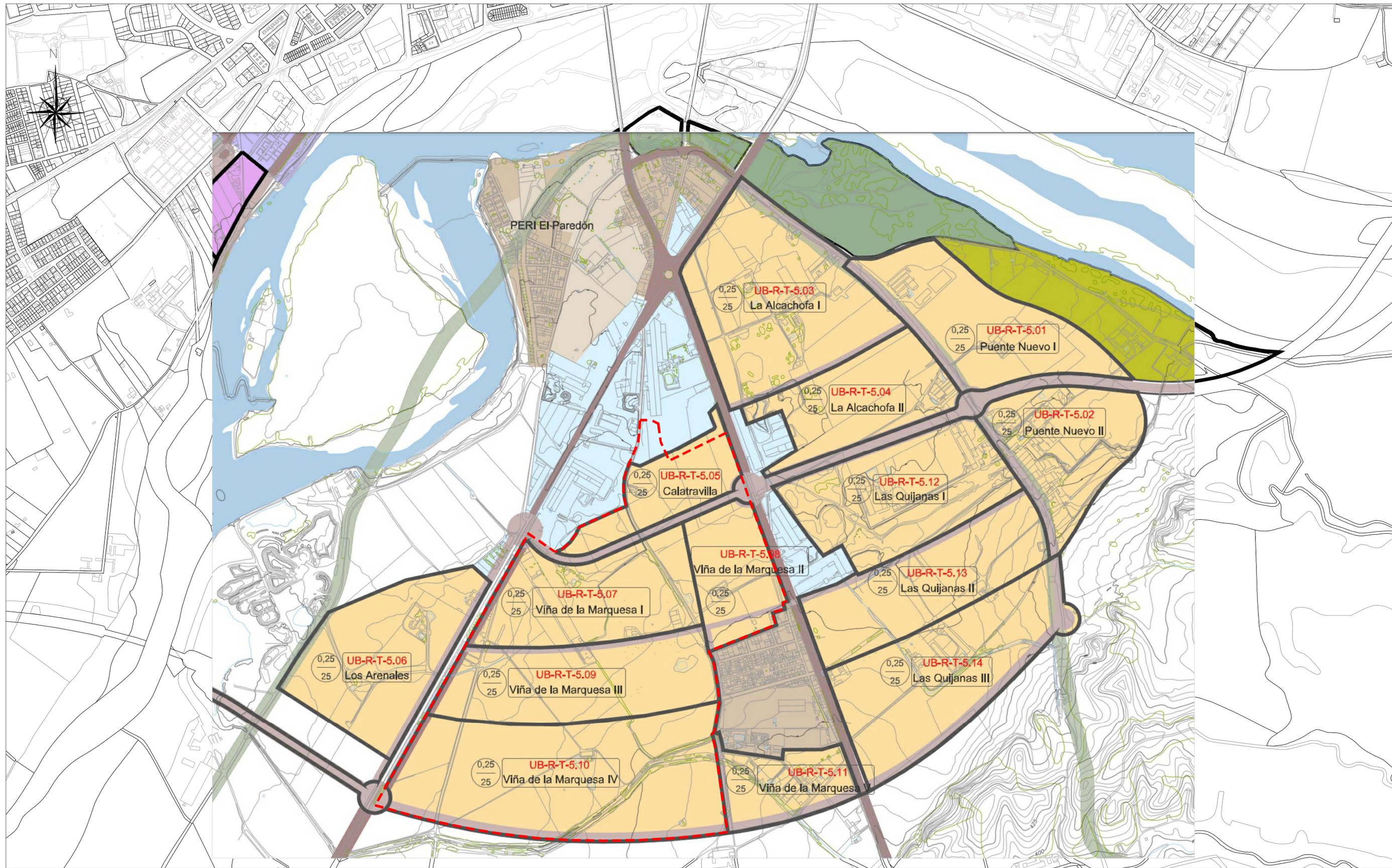


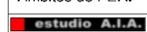
AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

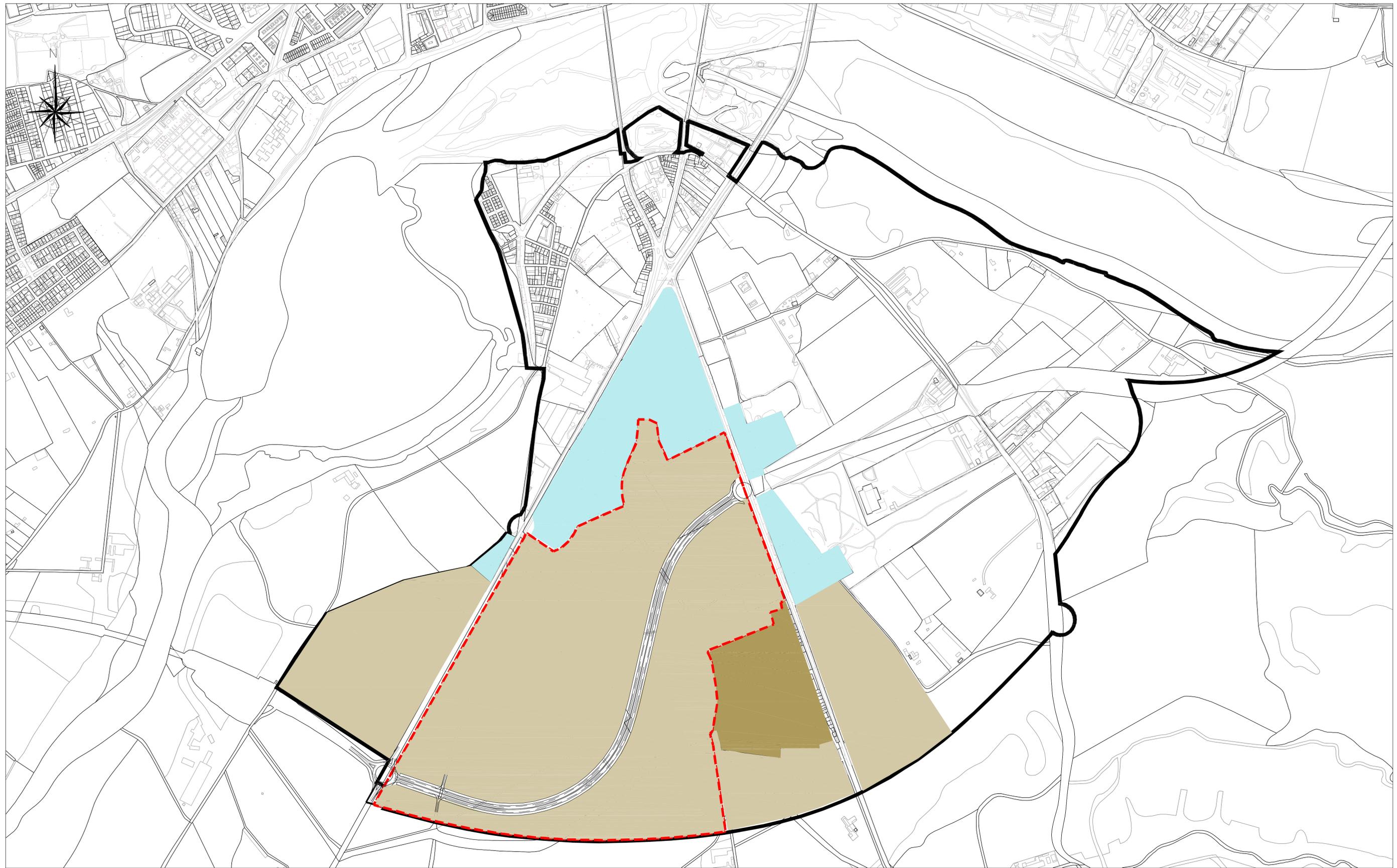
DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

INFORMACIÓN		FECHA	TÍTULO
LOCALIZACIÓN. Trama catastral		Feb 2017	DAE-03
		1:5.000	

 estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor



 AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA	
DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PARA EL CIERRE DE LA CIRCVNALACIÓN SUR EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102	
INFORMACIÓN	FECHA: Feb 2017 ESCALA: 1:5.000 FOLIO: DAE-04
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. Sectores, U. Actuación urbanizadora Ámbitos de PERI	
 ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _equipo redactor	



LÍMITE SUELO URBANO



ÁMBITO DE ACTUACIÓN



SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL



SUELO URBANO INDUSTRIAL



SUELO URBANO RESIDENCIAL



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
PARA EL CIERRE DE LA CIRCONVALACIÓN SUR
EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

INFORMACIÓN

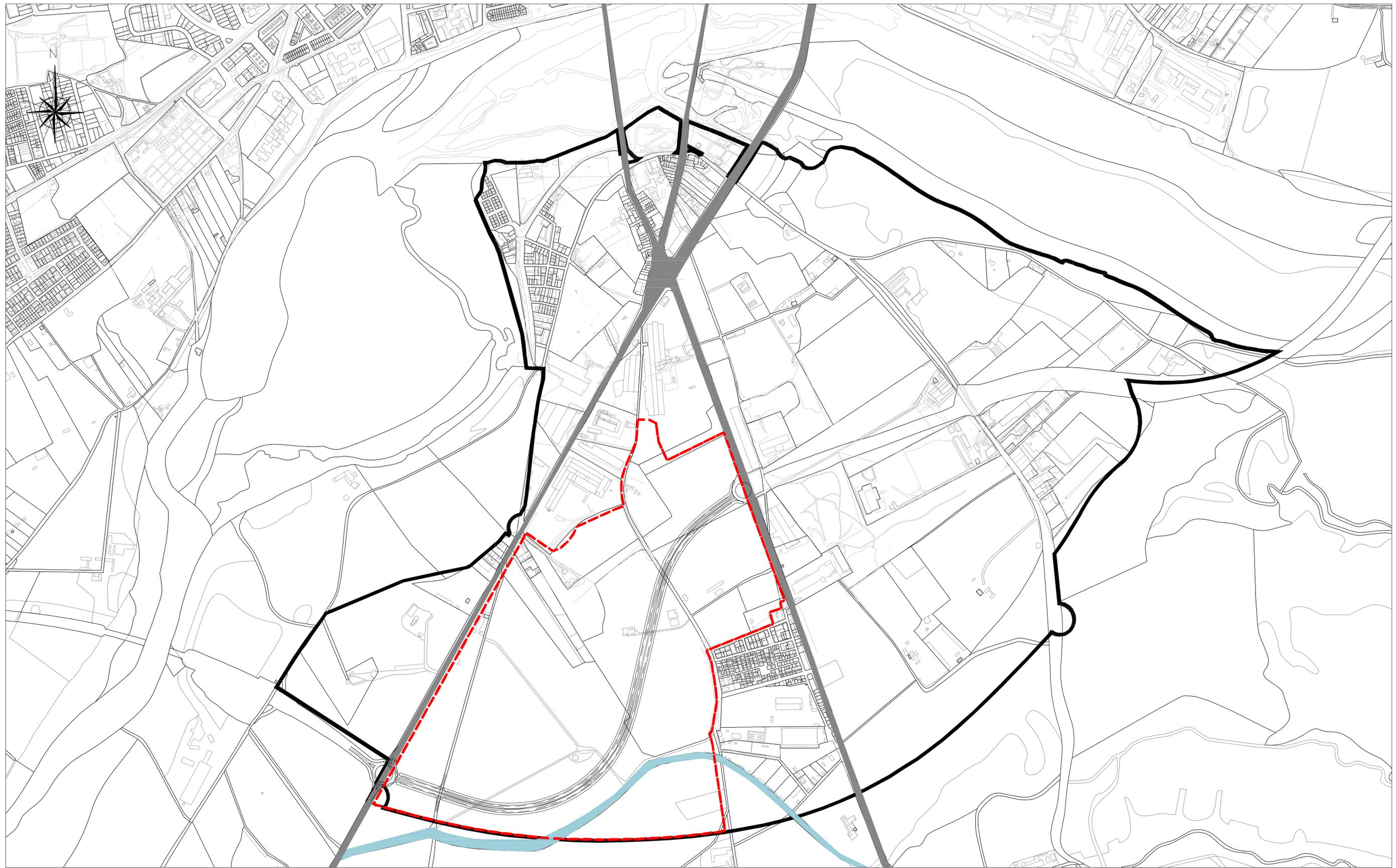
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. Ordenación propuesta

Feb 2017

1:5.000

DAE-05

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _equipo redactor



LÍMITE SUELO URBANO



ÁMBITO DE ACTUACIÓN



CAUCE EXISTENTE



CARRETERAS



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

INFORMACIÓN

FECHA
Feb 2017

CÓDIGO
DAE-06

AFECCIONES

ESCALA
1:5.000

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor



12. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.

ÍNDICE DE PLANOS

12.1. PLANOS DE ORDENACIÓN INCLUIDOS EN EL POM:

Planos de Ordenación Estructural:

3-3.- SECTORES, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANIZADORA Y AMBIERTO PERI

4.1-A.- ESTRUCTURA VIARIA.

4.1-B.- ESTRUCTURA VIARIA.

5.3.- SISTEMAS GENERALES

Planos de clasificación 1:1000

2-28.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y SISTEMAS GENERALES. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

12.2. PLANOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL:

MP1.- SITUACIÓN

MP2.- AMBITO DE ACTUACIÓN, ESTRUCTURA DE VIARIO

MP3.- AMBITO DE ACTUACIÓN. ESTRUCTURA CATASTRAL

MP4.- DEFINICIÓN DE SECTORES

MP5.- TRAZADO Y SECCIONES DE VIARIO

MP6.- ADSCRIPCIÓN DEL SISTEMA GENERAL. VIARIO FASE 2



12.1. PLANOS DE ORDENACIÓN INCLUIDOS EN EL POM:

Planos de Ordenación Estructural:

3-3.- SECTORES, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANIZADORA Y AMBITO PERI

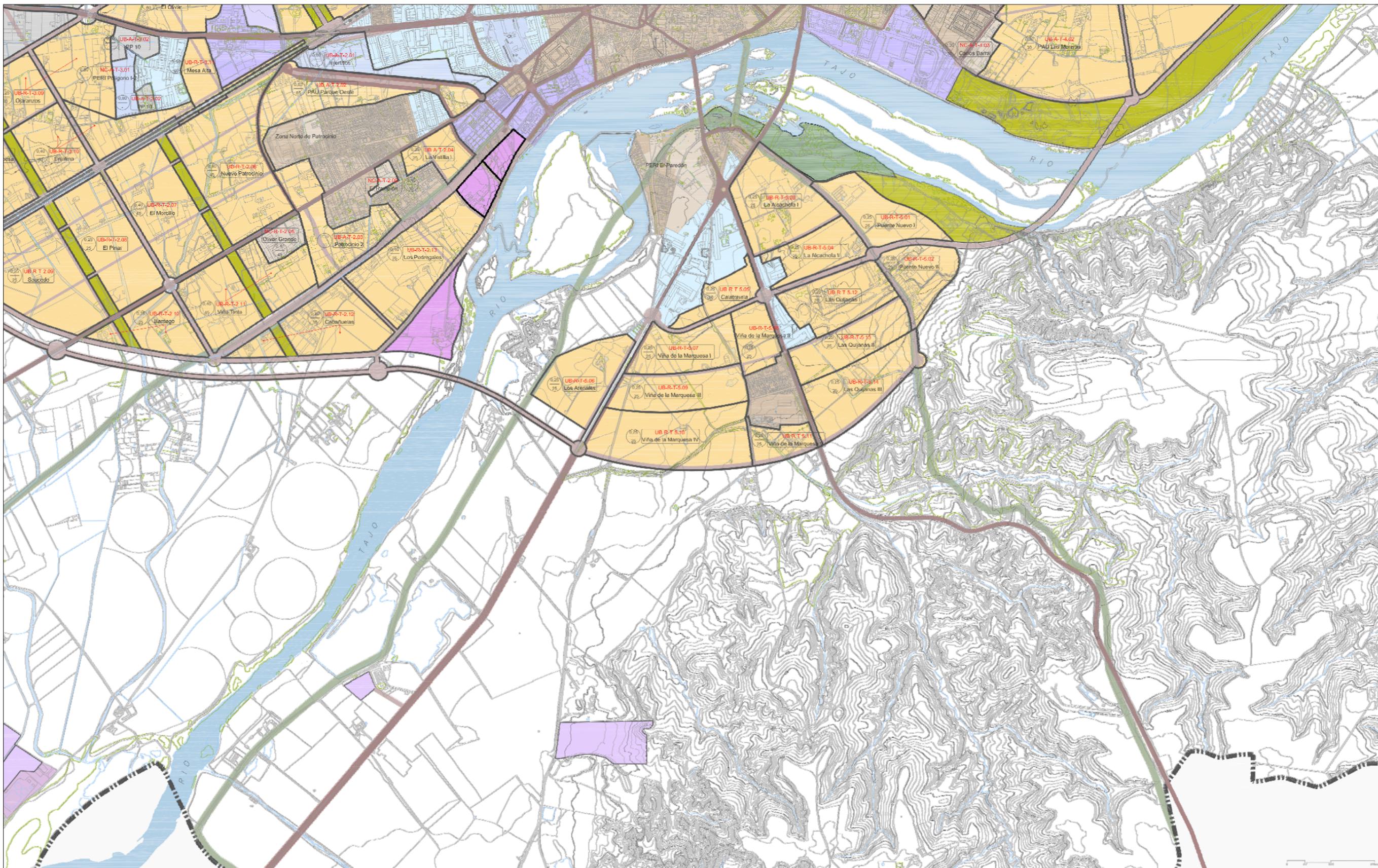
4.1-A.- ESTRUCTURA VIARIA.

4.1-B.- ESTRUCTURA VIARIA.

5.3.- SISTEMAS GENERALES

Planos de clasificación 1:1000

**2-28.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y SISTEMAS GENERALES.
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.**



<p>límite consolidado</p> <p>Vialito existente</p> <p>Vialito proyectado</p> <p>UB-R-C-07 Código del sector Urbanístico del sector</p>	<p>USOS DEL SUELO URBANO CONSOLIDADO</p> <p>residencial</p> <p>industrial</p> <p>comercial</p>	<p>USOS DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO</p> <p>residencial</p> <p>industrial</p> <p>comercial</p>	<p>USOS DEL SUELO URBANIZABLE</p> <p>residencial</p> <p>industrial</p> <p>comercial</p> <p>zonas verdes</p> <p>SG comunicaciones</p> <p>Sustentable</p>
--	---	--	--

AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

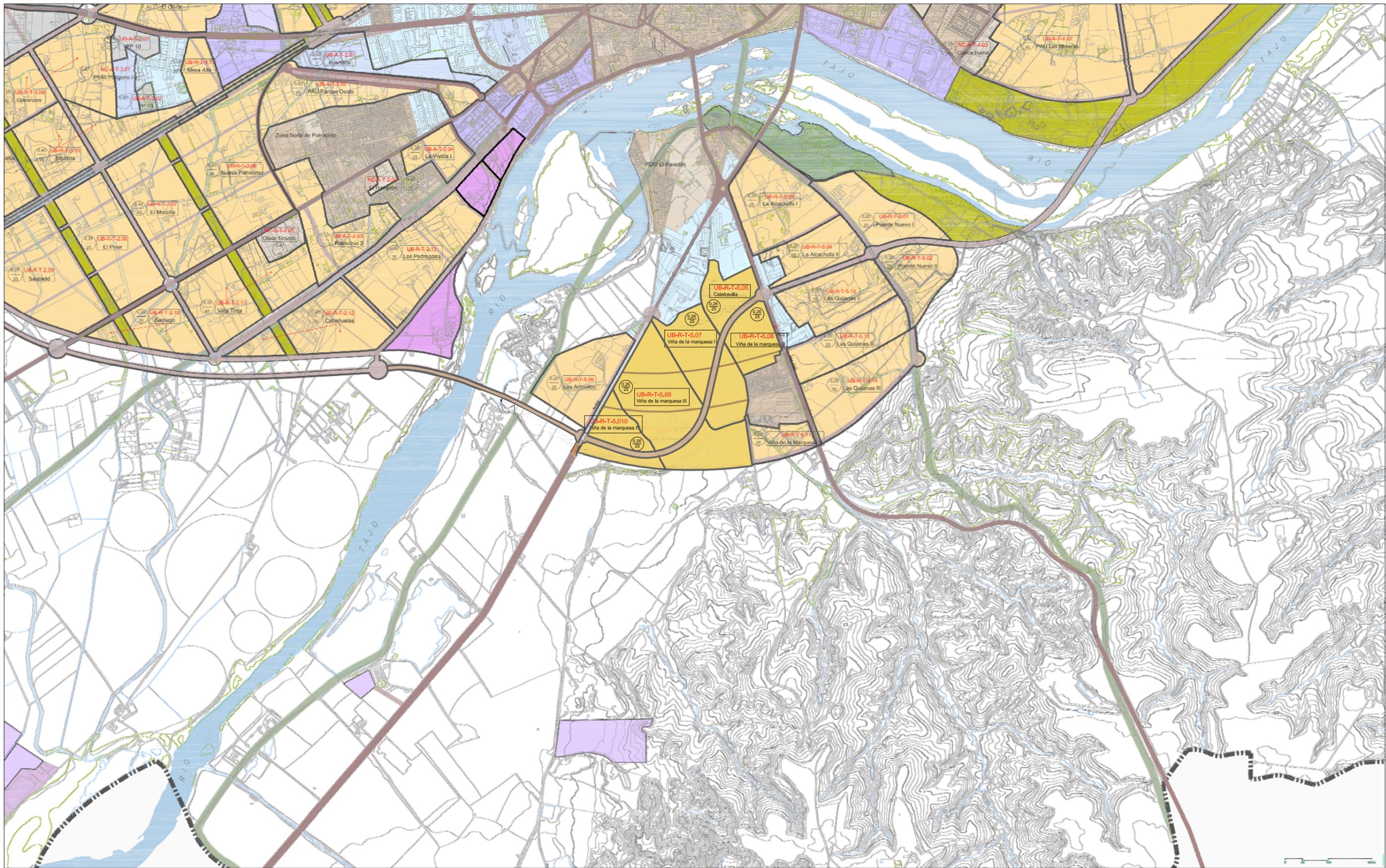
ORDENACIÓN

SECTORES, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANIZADORA
 Y ÁMBITOS PERI

enero 2018
 ESCALA: 1:10.000

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. - equipo redactor

3-3



<p>— Límite de ámbito</p> <p>— Vial existente</p> <p>— Vial propuesto</p>	<p>— Código del sector</p> <p>UB-R-C-07</p> <p>Módulo III</p> <p>Nombre del sector</p>	<p>USOS DEL SUELO URBANO CONSOLIDADO</p> <ul style="list-style-type: none"> residencial industrial deleccional 	<p>USOS DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO</p> <ul style="list-style-type: none"> residencial industrial deleccional 	<p>USOS DEL SUELO URBANIZABLE</p> <ul style="list-style-type: none"> residencial industrial deleccional zonas verdes de comunicaciones <p>Suelo público</p>
---	--	--	---	---



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

ORDENACIÓN

SECTORES, UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANIZADORA
Y ÁMBITOS PERI

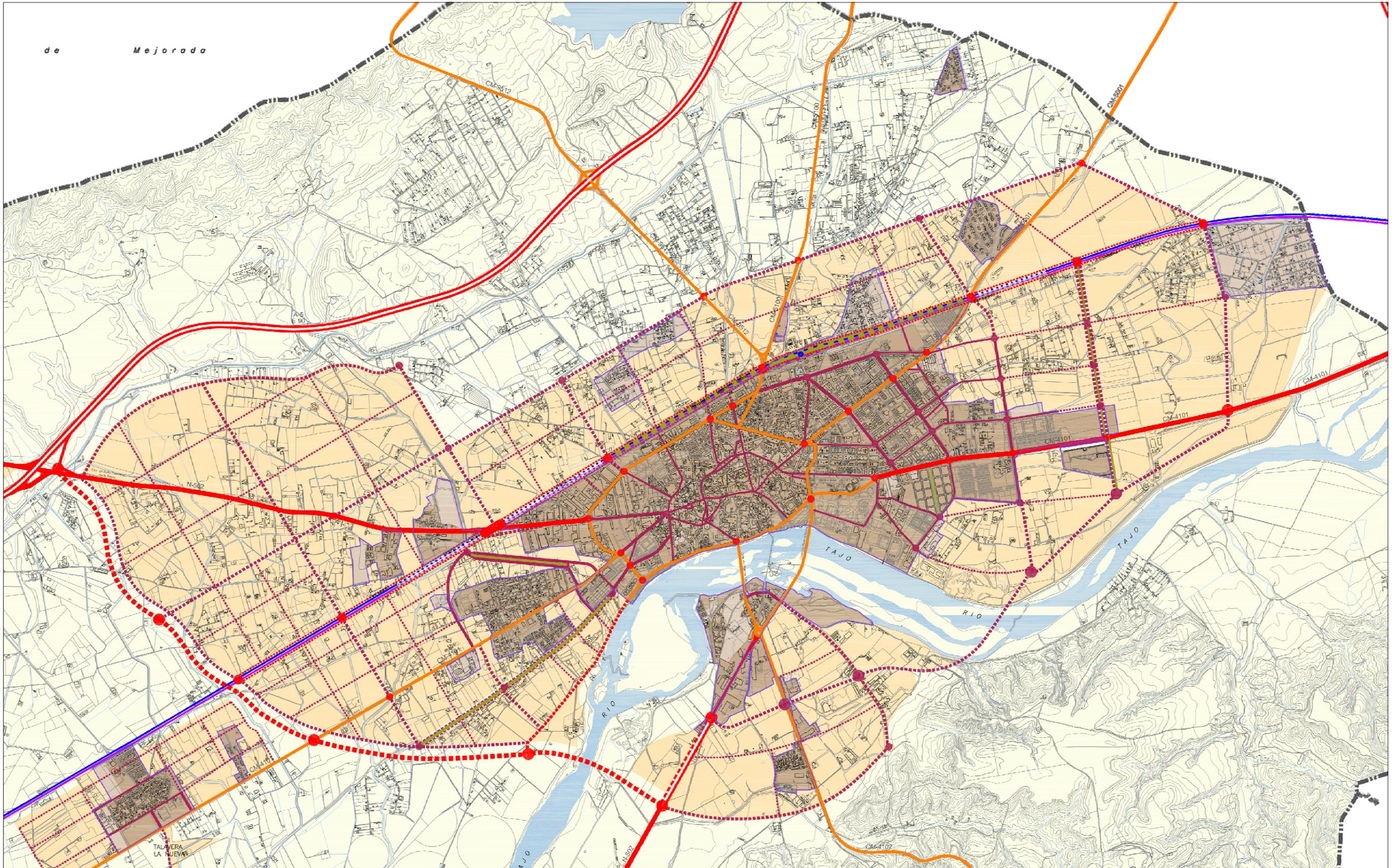
estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _equipo redactor

FECHA: enero 2018

ESCALA: 1:10.000

PLANO: **MP 3-3**

de Mejorada



0 0,25 0,5 0,75 1,0 km

CLASIFICACIÓN DE SUELO		RED VIARIA		SISTEMA GENERAL DE RED FERROVIARIA	
	Suelo urbano		Red interurbana primer orden existente (SG)		Red ferroviaria de alta velocidad
	Suelo urbanizable		Red interurbana segundo orden existente (SG)		Red ferroviaria convencional
LÍMITES			Red interurbana segundo orden propuesta (SG)		Estación de ferrocarril
	Límite urbano		Red interurbana tercer orden existente (SG)		Solemnamiento de la red ferroviaria
			Red interurbana tercer orden propuesta (SG)		Red ferroviaria por debajo de la cota natural del terreno - trinchera
			Nudo de la red interurbana		
			Nudo de la red urbana		

AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

ORDENACIÓN

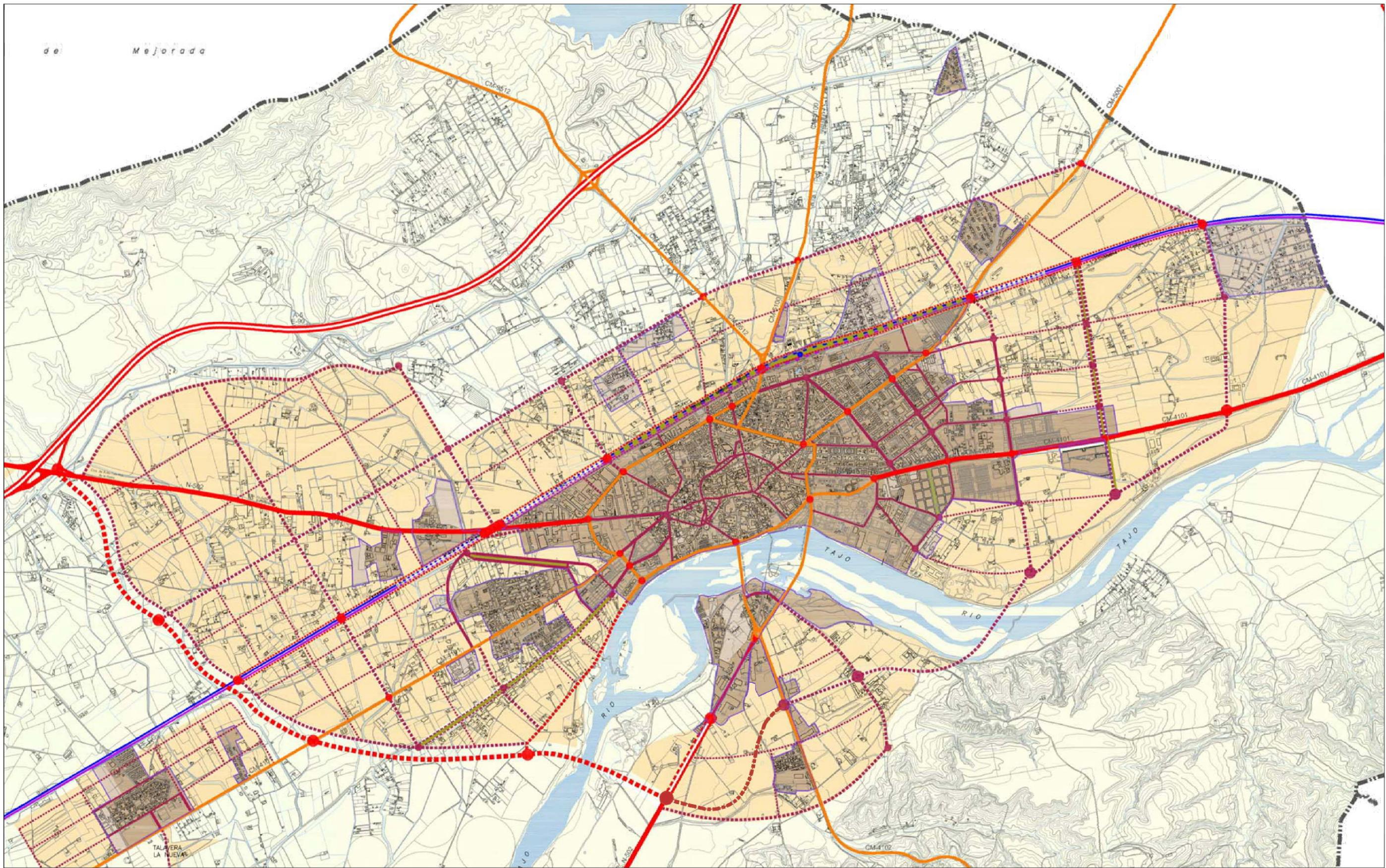
ESTRUCTURA VIARIA
PLANEAMIENTO ACTUAL POM

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. - equipo redactor

FECHA: enero 2018

ESCALA: 1:10.000

FOLIO: 4-1A



et: 1/30000 0 0,25 0,5 0,75 1,0 km

CLASIFICACIÓN DE SUELO	
[Light Yellow Box]	Suelo urbano
[Light Orange Box]	Suelo urbanizable
LÍMITES	
[Red Dotted Line]	Límite urbano

RED VIARIA			
[Red Solid Line]	Red interurbana primer orden existente (SG)	[Red Dotted Line]	Red urbana primer orden existente (SG)
[Red Solid Line]	Red interurbana segunda orden existente (SG)	[Red Dotted Line]	Red urbana primer orden propuesta (SG)
[Red Solid Line]	Red interurbana segunda orden propuesta (SG)	[Red Dotted Line]	Red urban primer orden boulevard existente (SG)
[Red Solid Line]	Red interurbana tercer orden existente (SG)	[Red Dotted Line]	Red urban primer orden boulevard propuesta (SG)
[Red Solid Line]	[Red Dotted Line]	[Red Dotted Line]	Red urbana segundo orden existente (SG)
[Red Solid Line]	[Red Dotted Line]	[Red Dotted Line]	Red urbana segundo orden propuesta
[Red Circle]	Nudo de la red interurbana	[Red Circle]	Nudo de la red urbana

SISTEMA GENERAL DE RED FERROVIARIA	
[Blue Solid Line]	Red ferroviaria de alta velocidad
[Red Solid Line]	Red ferroviaria convencional
[Blue Circle]	Estación de ferrocarril
[Red Dotted Line]	Setoramiento de la red ferroviaria
[Red Dotted Line]	Red ferroviaria por discazo de la cota natural del terreno - finchera



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

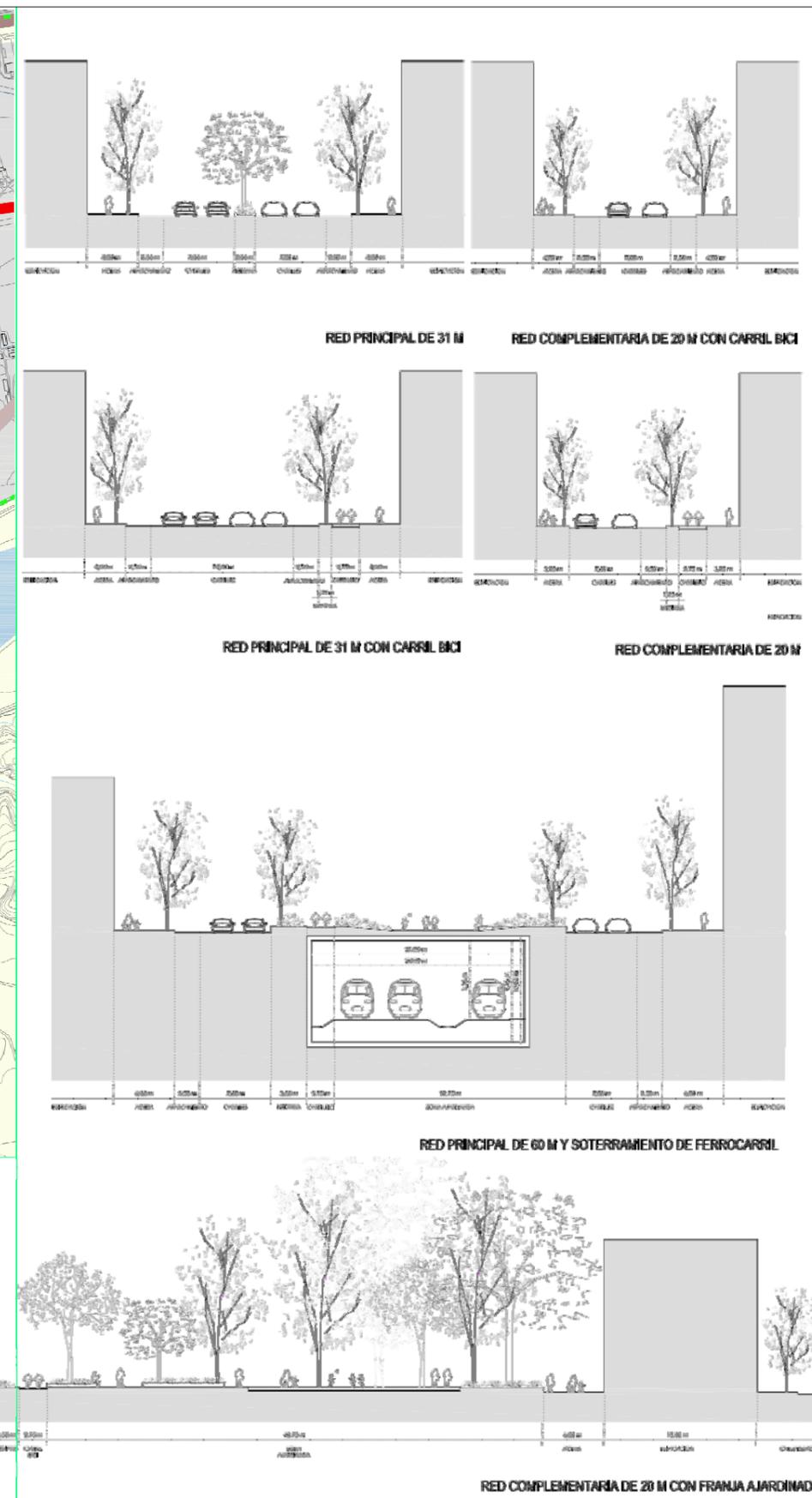
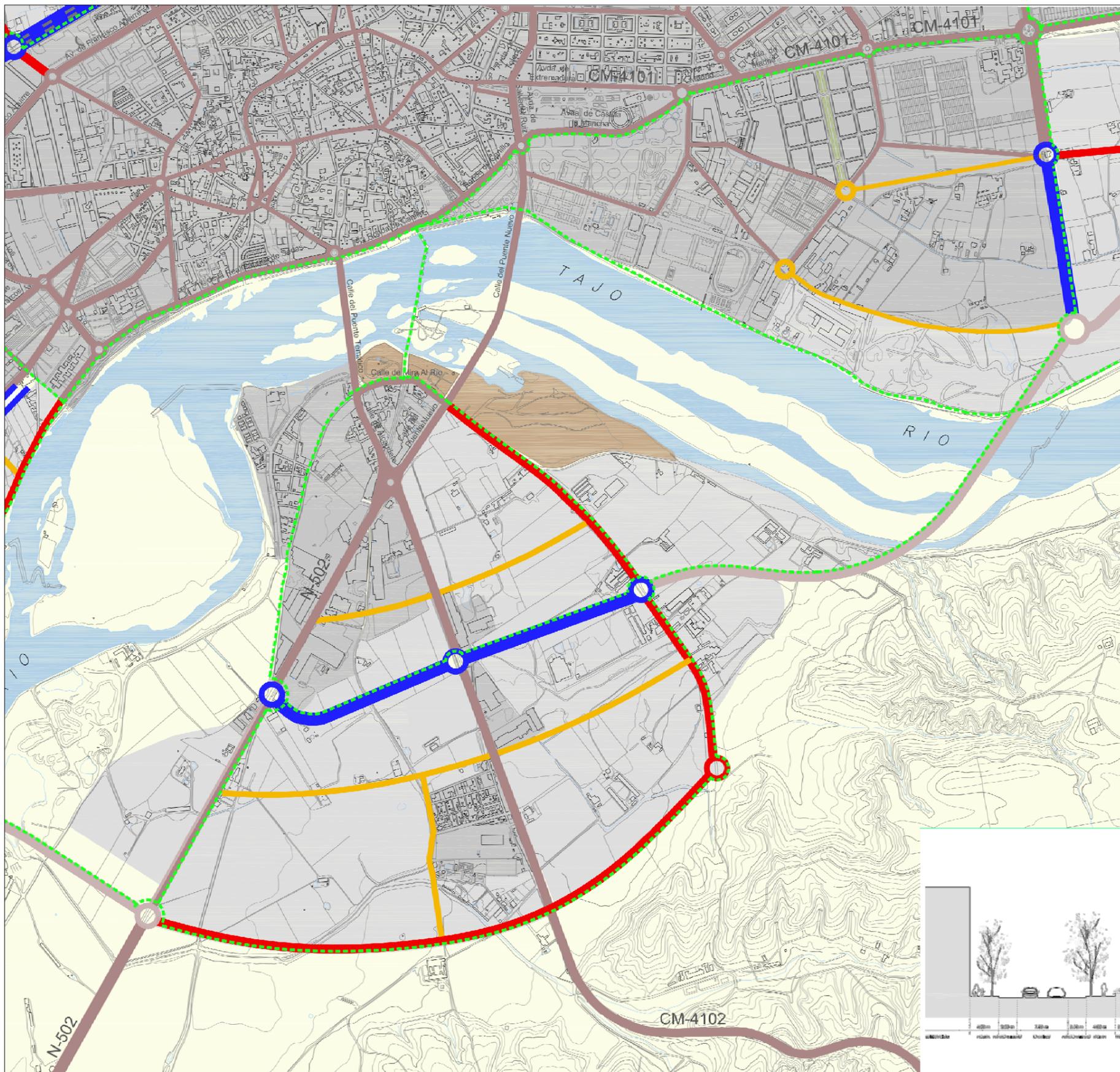
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

ORDENACIÓN

ESTRUCTURA VIARIA
MODIFICACIÓN DE TRAZADO VIARIO

enero 2018 **MP**
1:10.000 **4-1A**

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. - equipo redactor



<p>RED VIARIA</p> <ul style="list-style-type: none"> — Red de estructura primaria ordenada (E1) — Red de estructura secundaria ordenada (E2) — Red de estructura terciaria ordenada (E3) — Red de estructura terciaria ordenada (E4) — Red principal con solapamiento central - 40m — Red principal - 31 m — Red complementaria - 20m - - - Carril bici 	
--	--

<p>SISTEMA GENERAL DE RED FERROVIARIA</p> <ul style="list-style-type: none"> — Red ferroviaria de alta velocidad — Red ferroviaria convencional ● Estación de ferrocarril — Solapamiento de la red ferroviaria — Red ferroviaria por carril ancho con solapamiento central - 40m <p>CLASIFICACIÓN DE SUELO</p> <ul style="list-style-type: none"> — Suelo urbano — Suelo urbanizable 	
---	--



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

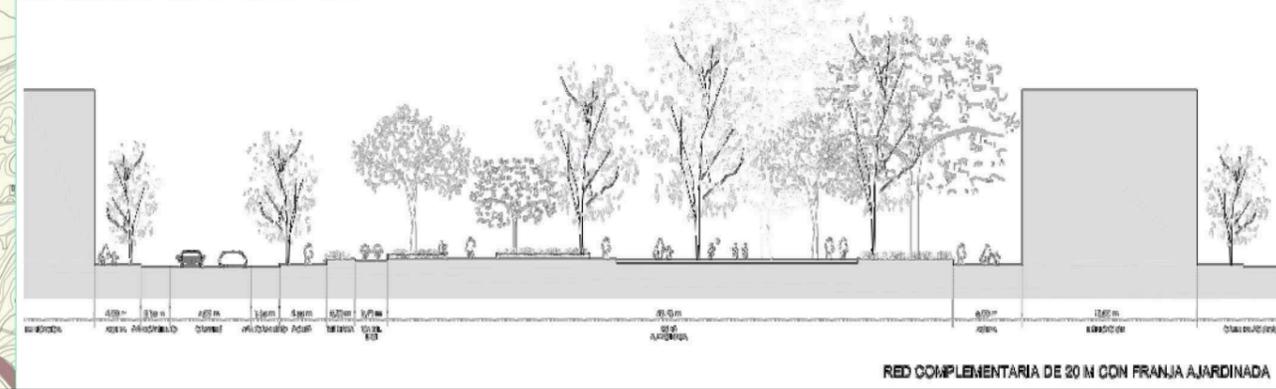
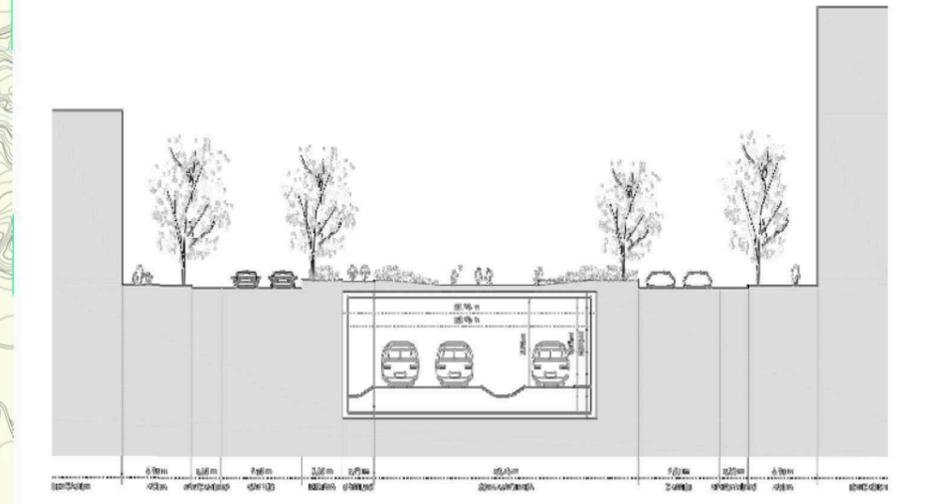
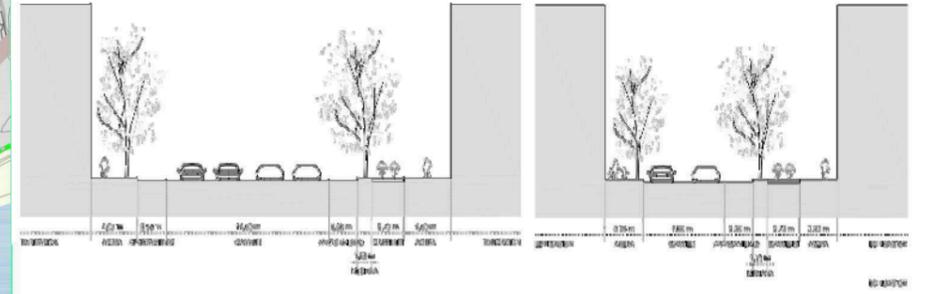
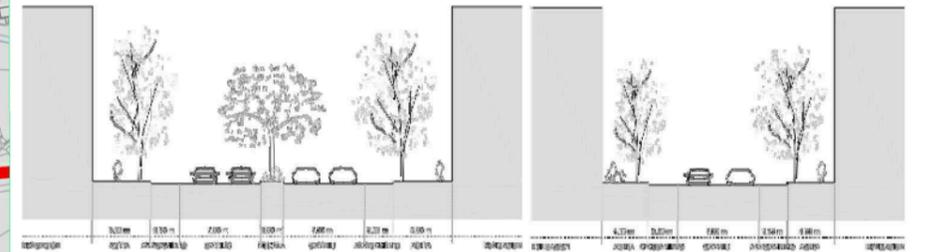
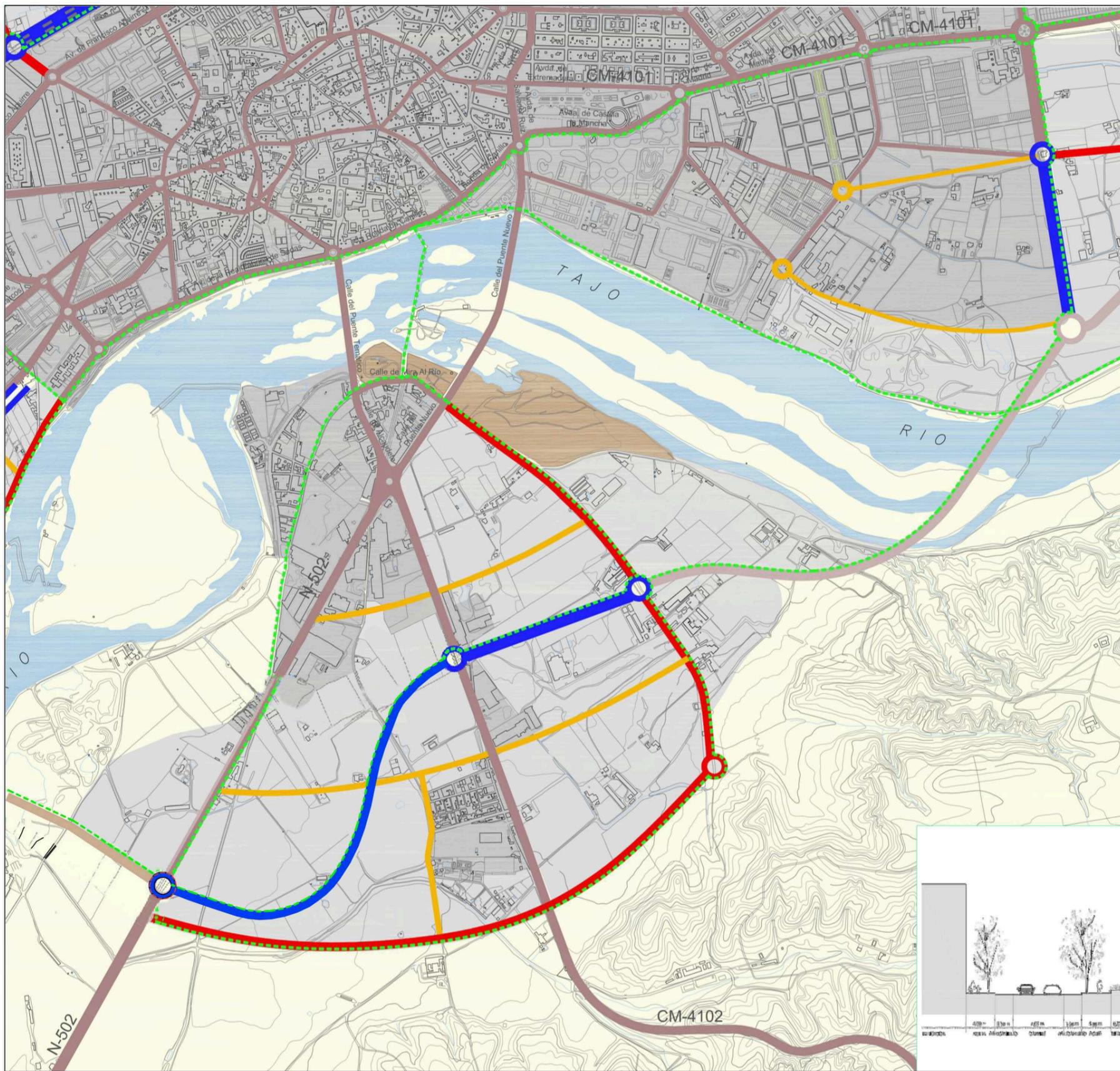
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

ORDENACIÓN

ESTRUCTURA VIARIA
PLANEAMIENTO ACTUAL POM

enero 2018
1:10.000

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. - equipo redactor



<p>RED VIARIA</p> <ul style="list-style-type: none"> Red principal primer orden (línea roja) Red principal segundo orden (línea roja) Red principal tercero orden (línea roja) Red principal cuarto orden (línea roja) Red principal por boulevard central - 32m (línea roja) Red principal - 31 m (línea azul) Red complementaria - 20m (línea amarilla) Carretera (línea verde) 	<p>SISTEMA GENERAL DE RED FERROVIARIA</p> <ul style="list-style-type: none"> Red ferroviaria de alta velocidad Red ferroviaria convencional Estación de ferrocarril Soterramiento de la red ferroviaria Red ferroviaria por debajo de la cota natural del terreno - lavaderos <p>CLASIFICACION DE SUELO</p> <ul style="list-style-type: none"> Suelo urbano Suelo urbanizable
--	--



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
PARA EL CIERRE DE LA CIRCONVALACIÓN SUR
EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

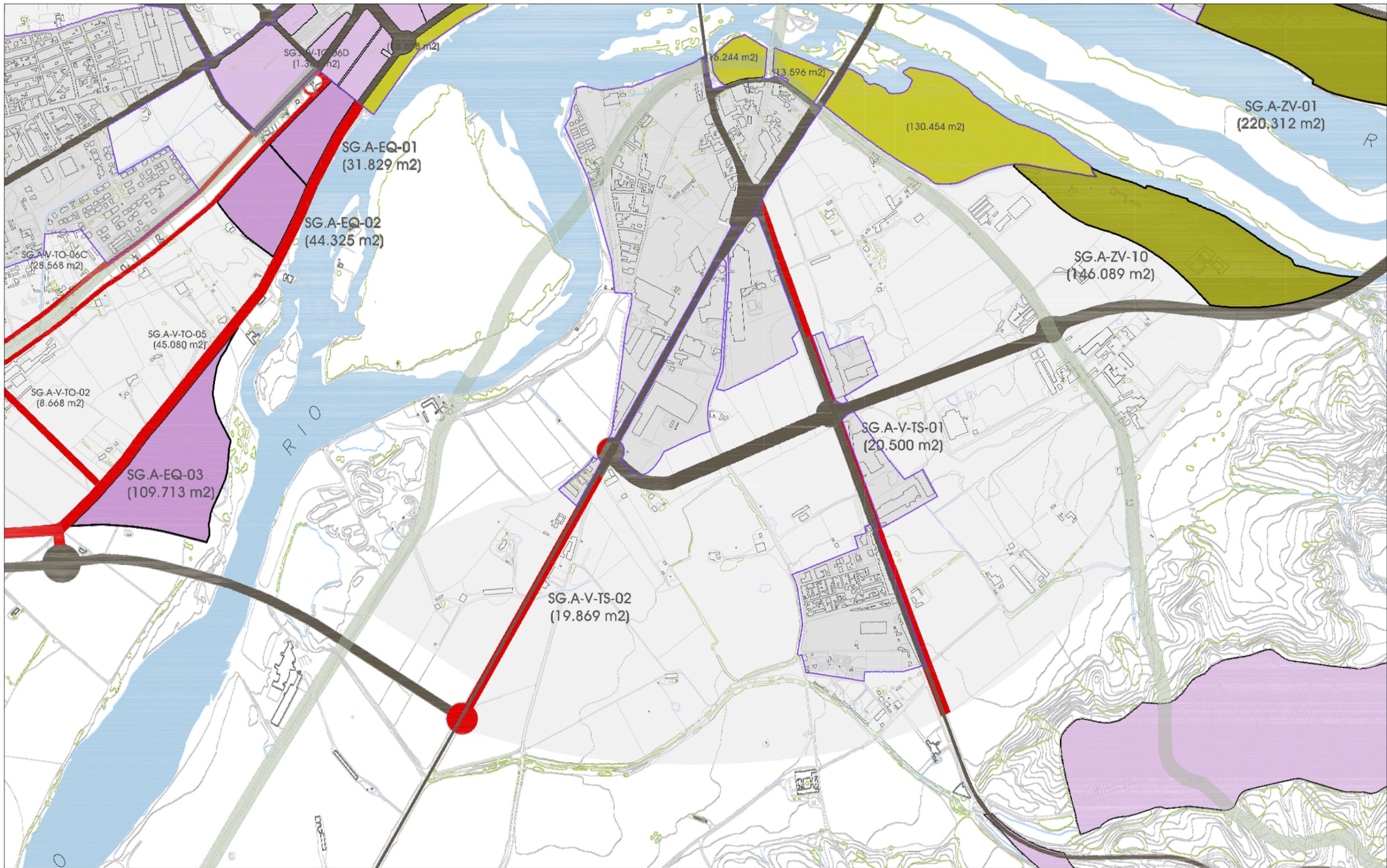
ORDENACIÓN

ESTRUCTURA VIARIA
PLANEAMIENTO ACTUAL POM

enero 2018
escala: 1:10.000

estudio: A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. - equipo redactor

MP
4-1B



LÍMITES	
	Límite urbano

SISTEMAS GENERALES OBTENIDOS	
	espacios libres obtenidos (sup. total : 502.721 m2)
	dotaciones y equipamientos comunitarios obtenidos
	comunicaciones obtenidas

SISTEMAS GENERALES A OBTENER	
	espacios libres a obtener
	dotaciones y equipamientos comunitarios a obtener
	comunicaciones a obtener

vías pecuarias



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

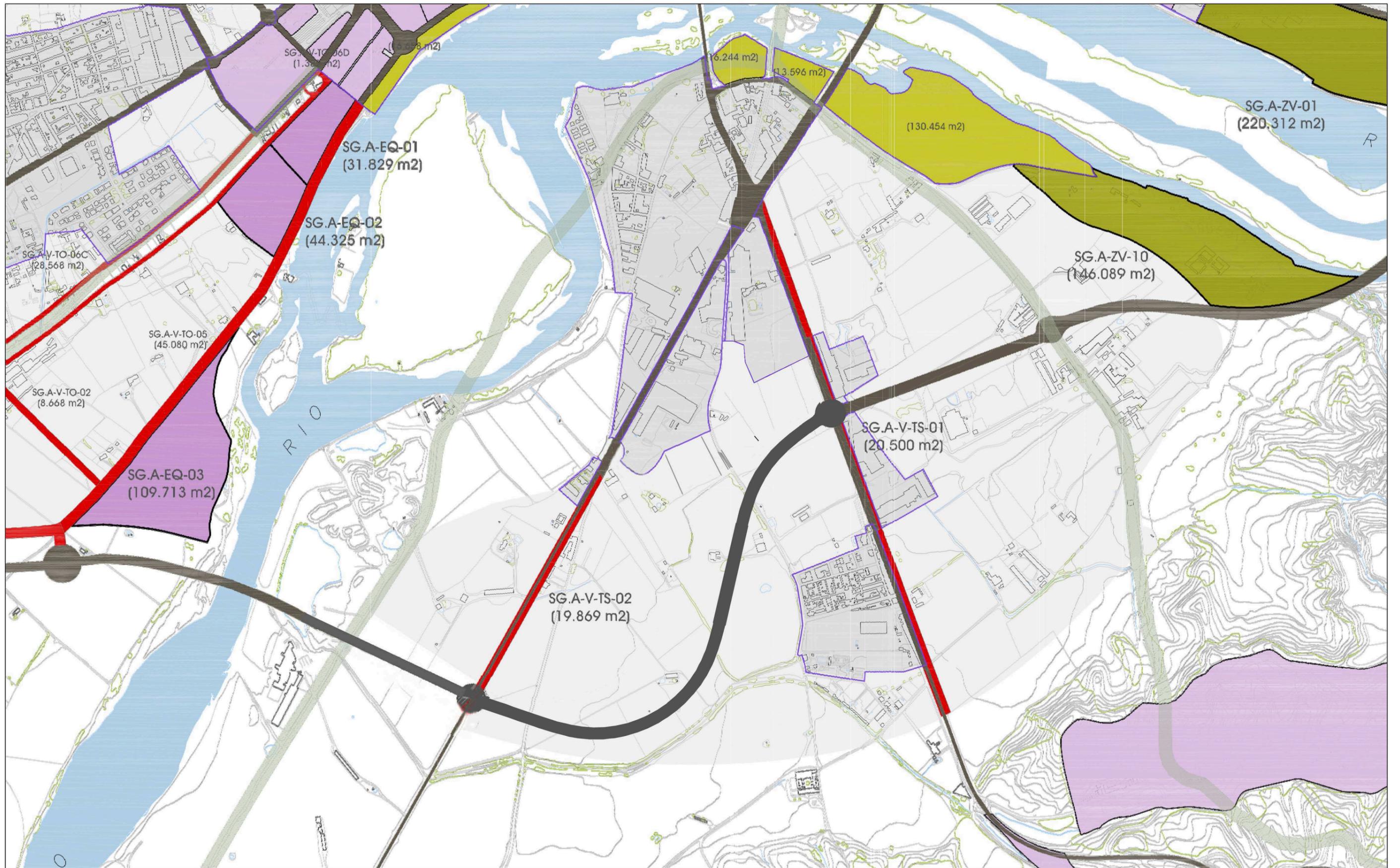
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

ORDENACIÓN
SISTEMAS GENERALES

FECHA:
enero 2018

ESCALA:
1:10.000

FOLIO:
5-3



LÍMITES	
	Límite urbano

SISTEMAS GENERALES OBTENIDOS	
	espacios libres obtenidos (sup. total: 902,721 m ²)
	edificios y equipamientos de múltiples plantas
	comunicaciones científicas

SISTEMAS GENERALES A OBTENER	
	espacios libres a obtener
	edificios y equipamientos comunales a obtener
	comunicaciones a obtener

	Vías principales
--	------------------

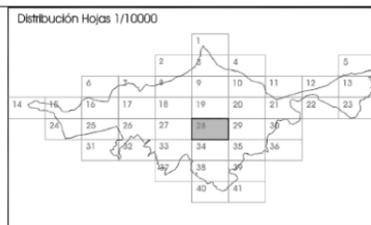
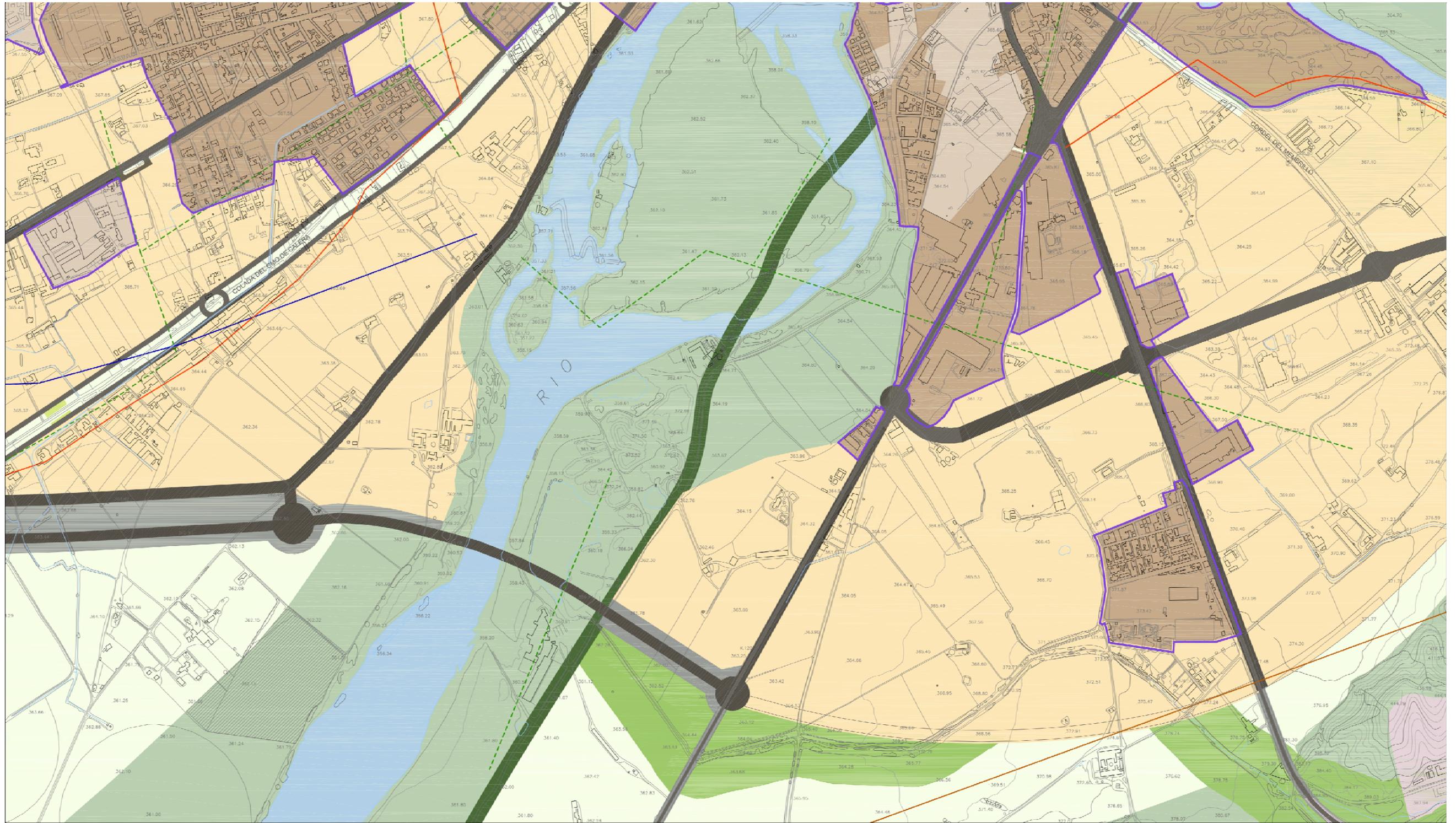


AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

ORDENACIÓN
 SISTEMAS GENERALES

FECHA: enero 2018
 ESCALA: 1:10.000
 FOLIO: MP 5-3

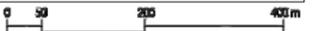


CLASIFICACIÓN DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE (O.E.)	
URBANO	CONSOLIDADO
	NO CONSOLIDADO
URBANIZABLE	URBANIZABLE
SISTEMAS GENERALES (O.E.)	
COMUNICACIONES	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS
ESPACIOS LIBRES	

CATEGORÍAS DEL SUELO RÚSTICO (O.E.)	
RÚSTICO DE RESERVA	RÚSTICO DE RESERVA
NO URBANIZABLE DE ESPECIAL PROTECCIÓN	PROTECCIÓN NATURAL
PROTECCIÓN AMBIENTAL	NATURAL
Y ÁREAS PECUARIAS	L.I.C.
PROTECCIÓN PASAJÍSTICA	Red de Interés Comunitario
PASAJÍSTICA	PROTECCIÓN ESTRUCTURAL
REGENERACIÓN PASAJÍSTICA	AGRICOLA
PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS	ACTIVIDADES EXTRACTIVAS
INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS	CULTURAL

OTRAS DETERMINACIONES (O.E.)	
DETERMINACIONES COMPLEMENTARIAS	
—	LÍMITE ÁMBITOS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA
—	LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
—	LÍMITE URBANO
—	*RED EXISTENTE MEDIA TENSION 45 kV
—	*RED EXISTENTE ALTA TENSION 220-400 kV
—	*RED EXISTENTE MEDIA TENSION 22 kV
—	*RED DE GAS

* Se aplicarán las determinaciones en materia de afectaciones y servidumbres contenidas en la legislación vigente
 ** Las zonas de afectación de las líneas eléctricas de alta tensión se catalogarán como SINEUP de Infraestructuras





AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

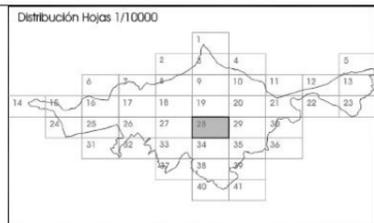
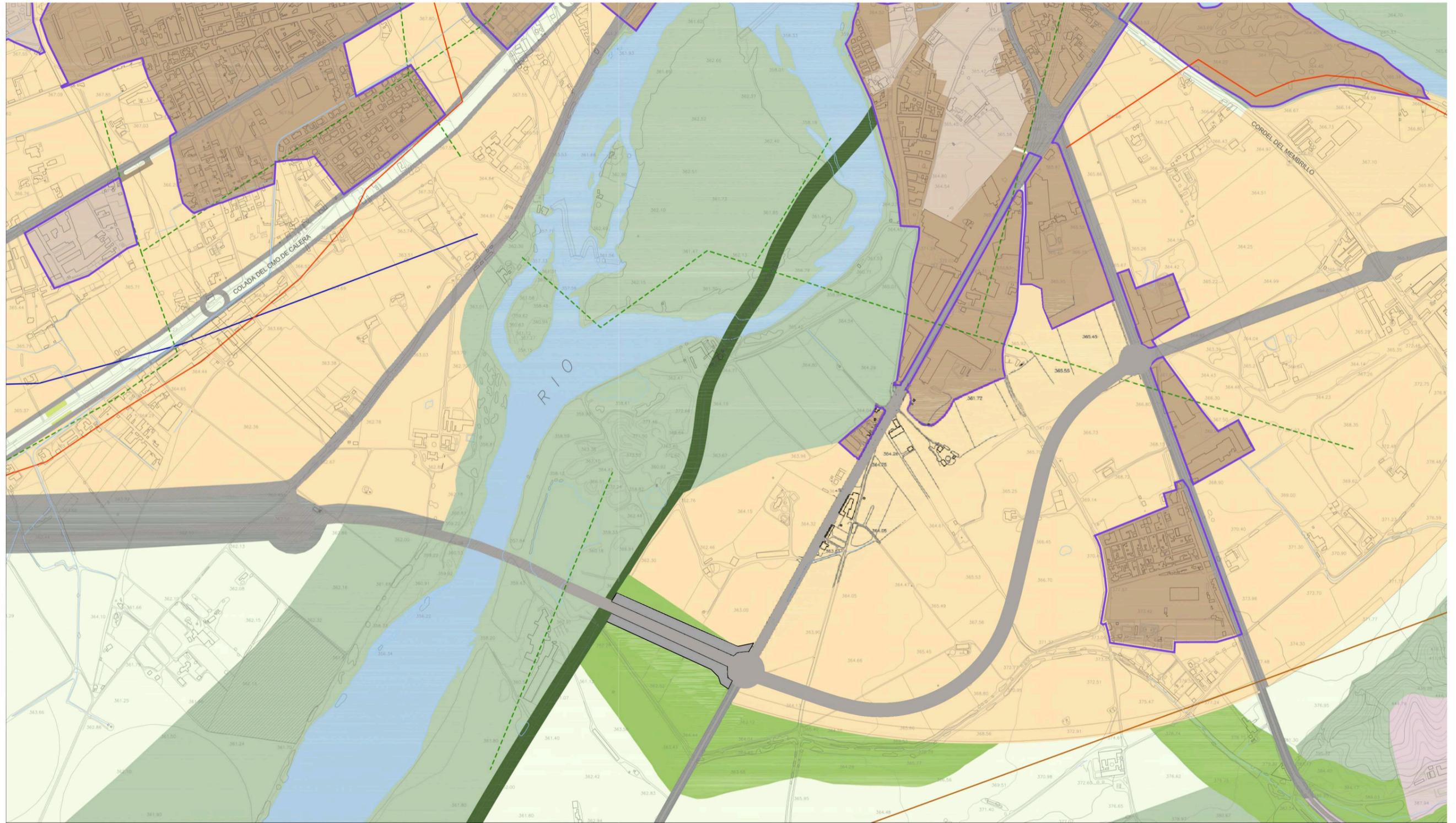
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

ORDENACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y SISTEMAS GENERALES
 ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

enero 2018
 ESCALA: 1:10.000

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor



CLASIFICACIÓN DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE (O.E.)	
URBANO	CONSOLIDADO
	NO CONSOLIDADO
URBANIZABLE	URBANIZABLE
SISTEMAS GENERALES (O.E.)	
COMUNICACIONES	DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS
ESPACIOS LIBRES	

CATEGORÍAS DEL SUELO RÚSTICO (O.E.)	
RÚSTICO DE RESERVA	RÚSTICO DE RESERVA
NO URBANIZABLE DE ESPECIAL PROTECCIÓN	PROTECCIÓN NATURAL
PROTECCIÓN AMBIENTAL	NATURAL
* VAS PEQUENAS	L.I.C. (Lugar de Interés Comunitario)
RIBERAS Y DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO	PROTECCIÓN ESTRUCTURAL
PROTECCIÓN PASAJÍSTICA	AGRÍCOLA
PAISAJÍSTICA	ACTIVIDADES EXTRACTIVAS
REGENERACIÓN PASAJÍSTICA	CULTURAL
PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS	
INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS	

OTRAS DETERMINACIONES (O.E.)	
LÍMITE ÁMBITOS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	
DETERMINACIONES COMPLEMENTARIAS	
---	LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
---	LÍMITE URBANO
---	* RED EXISTENTE MEDIA TENSIÓN 45 KV
---	↓ RED EXISTENTE ALTA TENSIÓN 220-400 KV
---	* RED EXISTENTE MEDIA TENSIÓN 22 KV
---	RED DE GAS

* Se aplicarán las determinaciones en materia de afectaciones y servidumbres contenidas en la legislación vigente
 ** Las zonas de afectación de las líneas eléctricas de alta tensión se clasificarán como SRI/EP de Infraestructuras





AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

ORDENACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y SISTEMAS GENERALES
 ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

FECHA: abril 2015

ESCALA: 1:10.000

MP 28

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. - equipo redactor



12.2. PLANOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL:

MP1.- SITUACIÓN

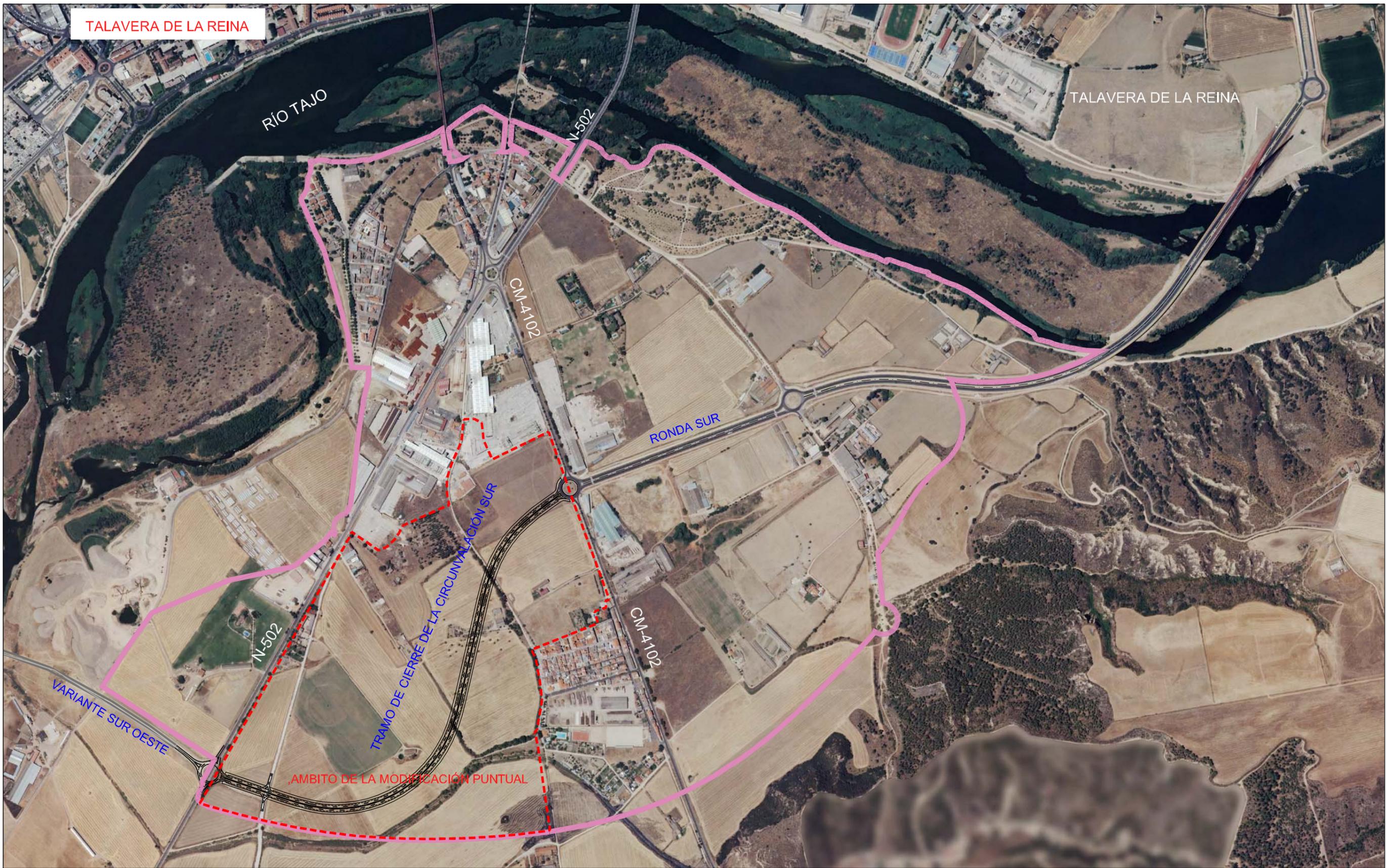
MP2.- AMBITO DE ACTUACIÓN, ESTRUCTURA DE VIARIO

MP3.- AMBITO DE ACTUACIÓN. ESTRUCTURA CATASTRAL

MP4.- DEFINICIÓN DE SECTORES|

MP5.- TRAZADO Y SECCIONES DE VIARIO

MP6.- ADSCRIPCIÓN DEL SISTEMA GENERAL. VIARIO FASE 2



TALAVERA DE LA REINA

TALAVERA DE LA REINA

RÍO TAJO

N-502

CM-4102

RONDA SUR

N-502

TRAMO DE CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR

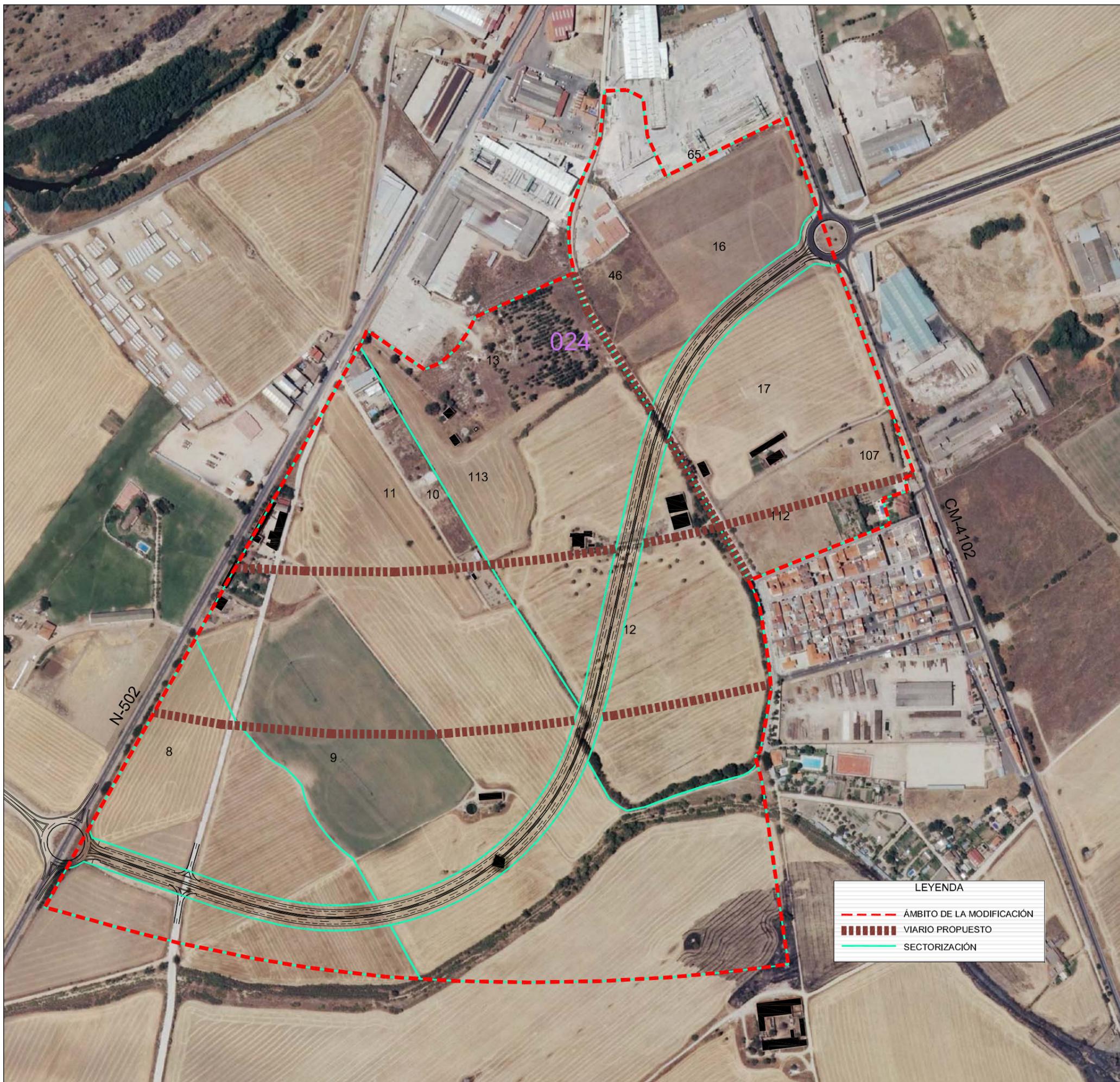
CM-4102

VARIANTE SUR OESTE

ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

- LÍMITE SUELO URBANO
- ÁMBITO DE ACTUACIÓN

 <p>AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA</p> <p>MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102</p>	<p>FECHA: enero 2018</p> <p>ESCALA: dlm A3 1:10,000</p>	<p>MP</p> <p>01</p>
	<p>SITUACIÓN</p> <p>estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _equipo redactor</p>	



LEYENDA

- - - ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN
- - - VIARIO PROPUESTO
- SECTORIZACIÓN



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

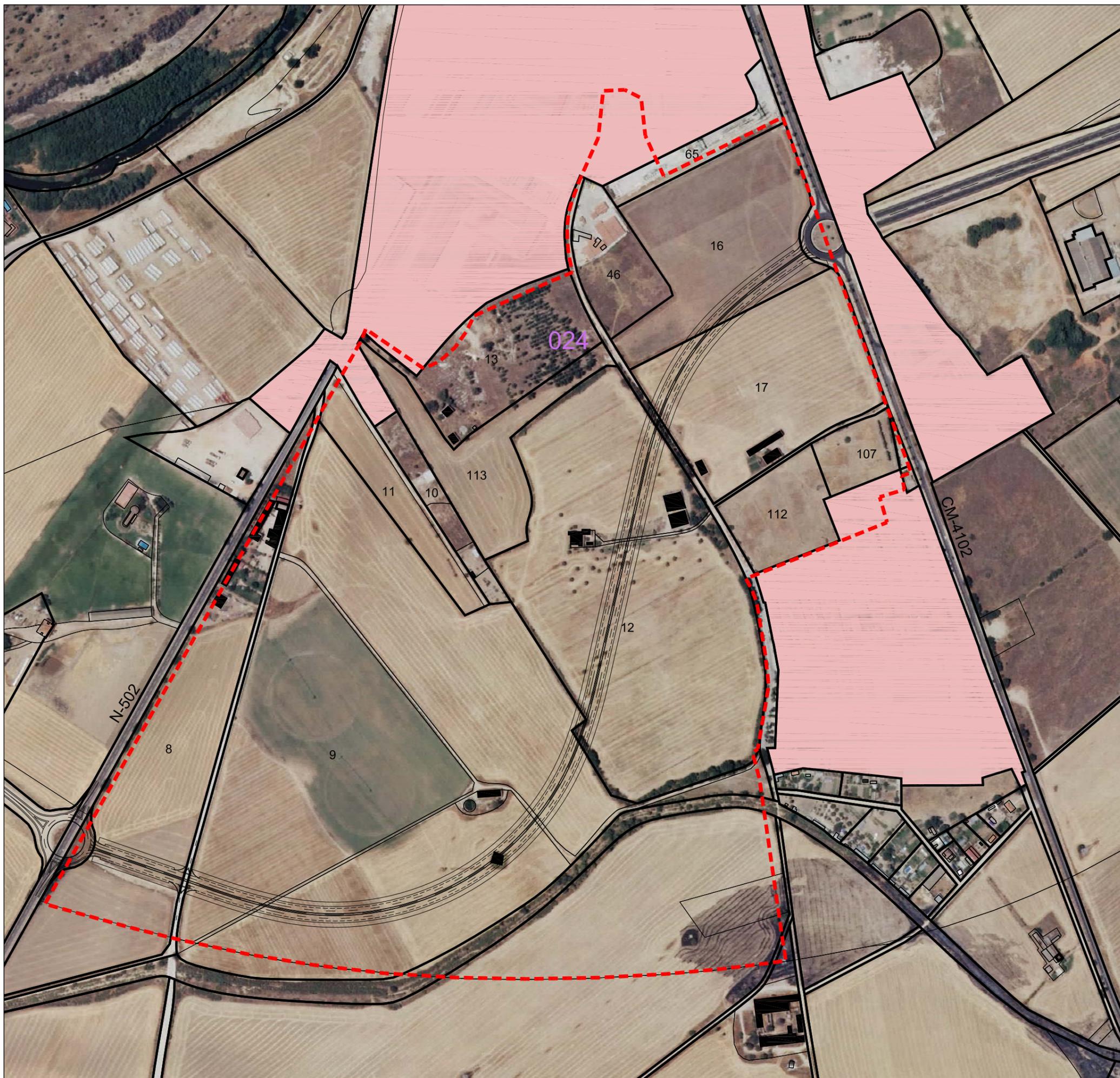
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

enero 2018 **MP**

ÁMBITO DE ACTUACIÓN
 ESTRUCTURA DEL VIARIO

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor

dln A3 1:5,000 **02**



- - - - - ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN
 _____ PARCELA CATASTRAL
 _____ SUBPARCELA CATASTRAL

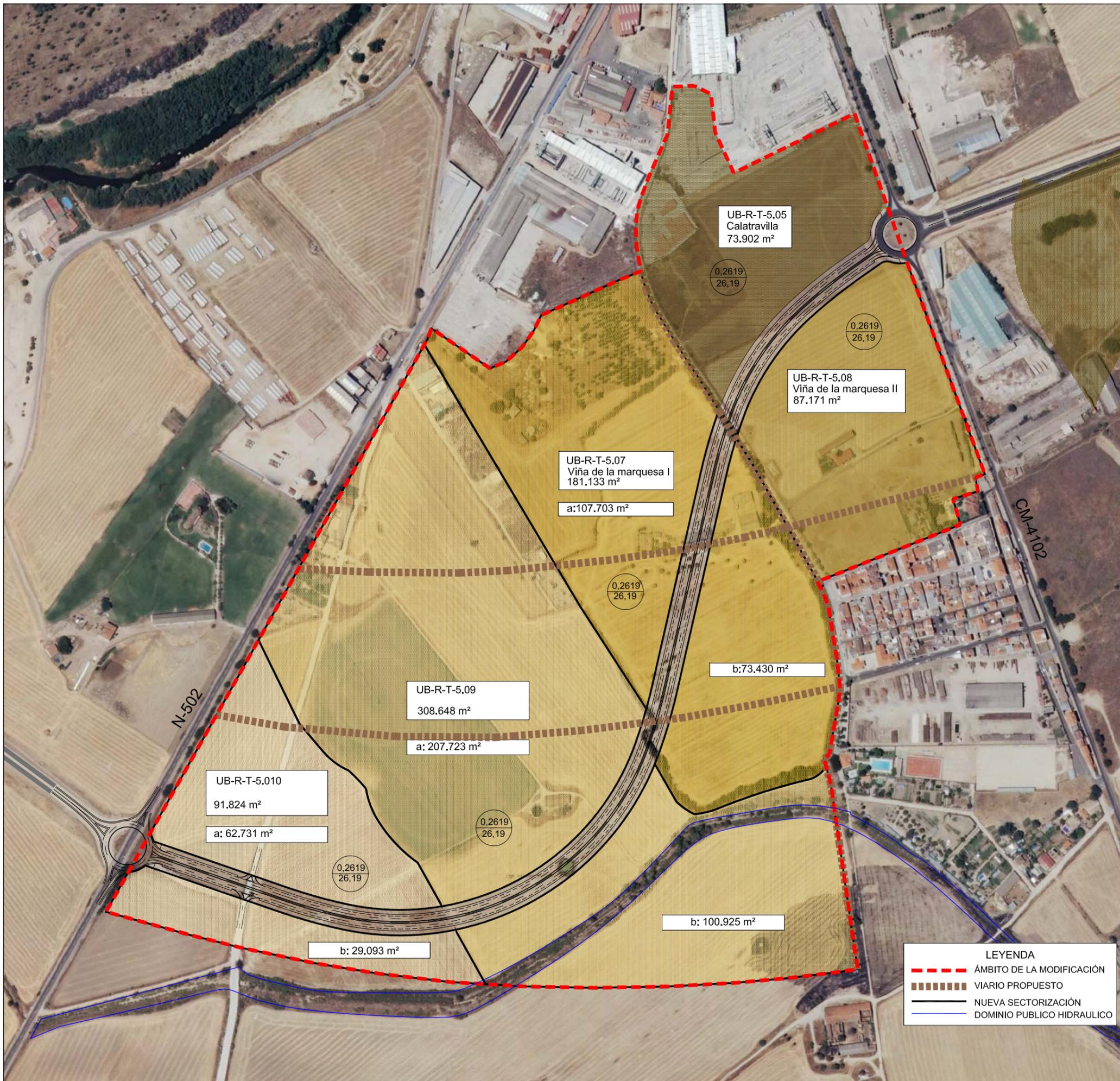



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA
 MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

estudio **A.I.A.** ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor

FECHA: enero 2018
 ESCALA: dln A3 1:5.000

MP
03



LEYENDA

- - - - ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN
- - - - VIARIO PROPUESTO
- NUEVA SECTORIZACIÓN
- DOMINIO PÚBLICO HIDRAULICO

0,2619 / 26,19 Índice de edificabilidad
Viviendas /hectárea



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

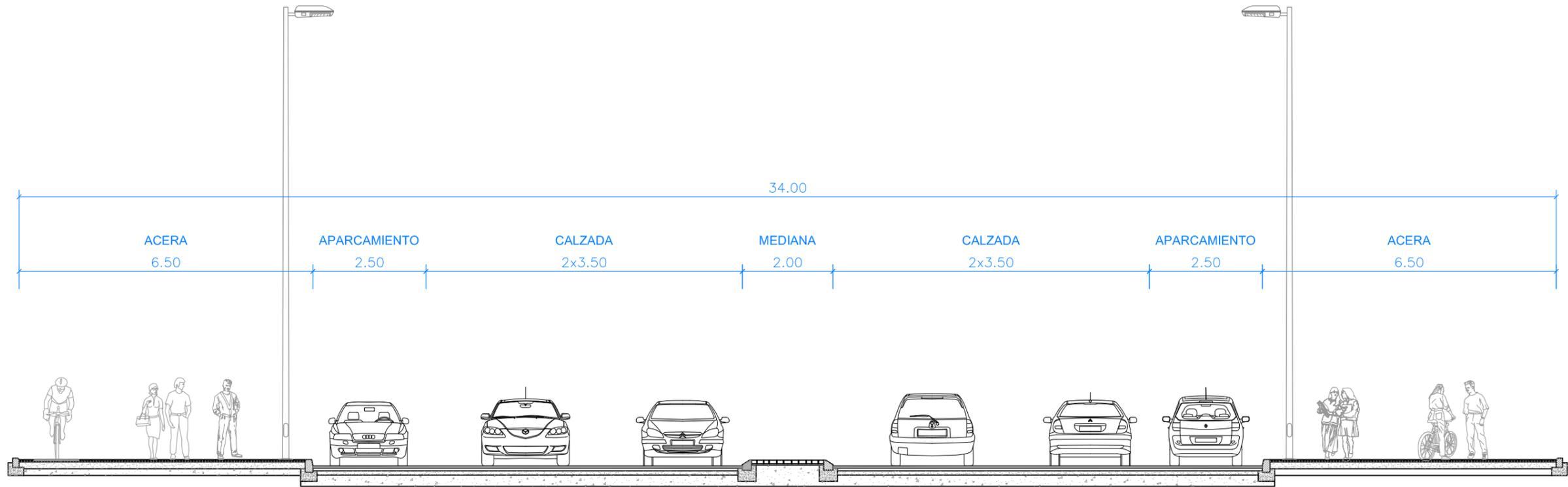
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor

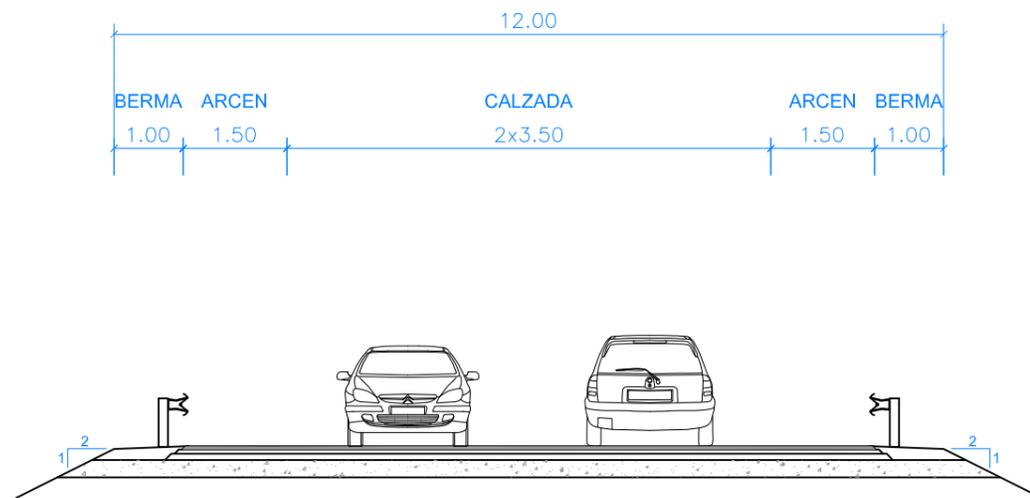
FECHA: enero 2018
ESCALA: 1:5.000

PLANO: **MP 04**

DEFINICIÓN DE SECTORES



SECCIÓN DE VIAL : RED INTERURBANA DE PRIMER ORDEN



SECCIÓN TIPO DE VIAL CORRESPONDIENTE A LA PRIMERA FASE DE EJECUCIÓN

1:100

Tipos de vías	Clase de suelo	Velocidad de referencia (Km/h)	Radio mínimo normal (m)	Radio mínimo absoluto (m)
Red Interurbana de Primer Orden	Suelo rústico	100	600	450
		80	400	250
	Suelo urbano/urbanizable	100	500	450
		80	250	250

Tipos de vías	Velocidad de referencia (Km/h)	Pendiente máxima (%)
Vías Interurbanas	100	6 6 < 3.000 m 8 < 600 m 8 < 300 m
Vías Interurbanas	80	7 7 < 600 m 8 < 300 m

Tipo de vía	Anchura de carril recomendada (m)	Anchura de carril mínima (m)
Interurbana, A-80	3,5	3,5

Tipo de vía	Anchura de acera total recomendada (m) ²	Anchura de acera total mínima (m) ²
Urbana Primer Orden	6	4

Tipo de banda	Anchura recomendada	Anchura mínima
En línea	2,25*	2,2

Tipo de vía	Distancia recomendada a esquina libre de banda de aparcamiento	Distancia mínima a esquina libre de banda de aparcamiento
Vialero Urbano de Primer Orden	15	10

AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA

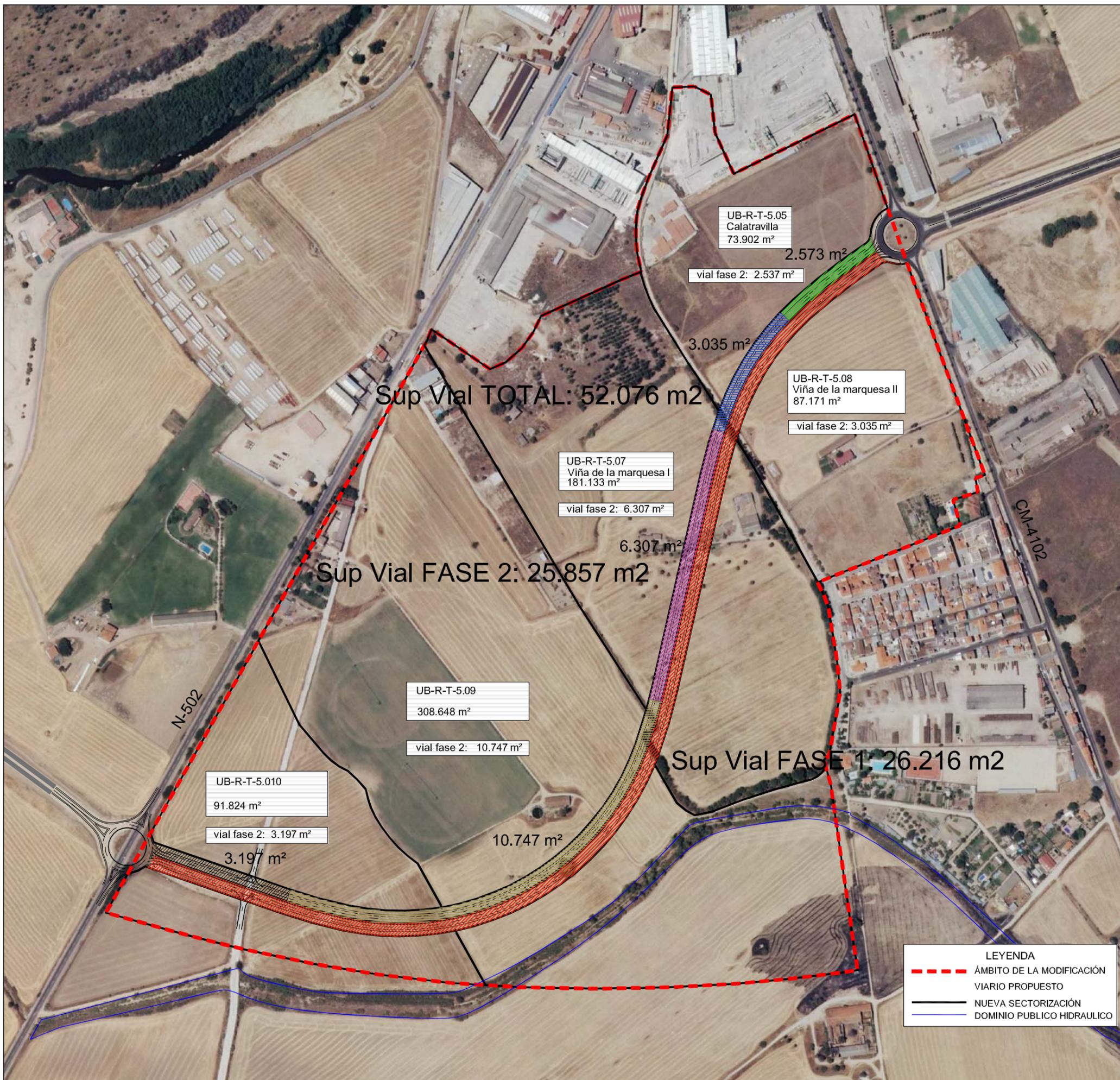
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
PARA EL CIERRE DE LA CIRCONVALACIÓN SUR
EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102

TRAZADO DE VIAL
Y SECCIONES TIPO

estudio A.I.A. ARQUITECTOS INGENIEROS ASOCIADOS S.A. _ equipo redactor

FECHA: enero 2018
ESCALA: d1h A3 1:10,000 1:100

PLANO: **MP 05**



Expropiación 1º fase	2,6216	26.216,00
Obtencion 2º fase	2,5860	25.860,00

SECTOR	Sup Neta Has	% participación	FASE1 Ha	FASE2 Ha
UB-R-T-5.05	7,3902	9,95	0,2609	0,2573
UB-R-T-5.07	18,1133	24,39	0,6394	0,6307
UB-R-T-5.08	8,7171	11,74	0,3077	0,3035
UB-R-T-5.09	30,8648	41,56	1,0895	1,0747
UB-R-T-5.10	9,1824	12,36	0,3241	0,3197
total	74,2678	100,00	2,6216	2,5860



AYUNTAMIENTO DE TALAVERA DE LA REINA
 MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL POM DE TALAVERA DE LA REINA
 PARA EL CIERRE DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR
 EN EL TRAMO ENTRE CARRETERAS N-504 Y CM-4102