

PETROPRIX

ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE UN ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE REF: RFED-PPMTR4

MEMORIA

Titular:

Petroprix Energía S.L.

Emplazamiento:

Carretera Almería-Motril,

107 y 107 (B)

18600 Motril (Granada)

Fecha:

Noviembre de 2022

0.- HOJA DE DATOS DE LA MEMORIA

TITULO DEL PROYECTO: ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

EMPLAZAMIENTO: CARRETERA ALMERÍA-MOTRIL, 107 Y 107 (B)

LOCALIDAD: MOTRIL

PROVINCIA: GRANADA

C.P.: 18600

PROMOTOR: PETROPRIX ENERGÍA, S.L.

CIF/NIF: B23709892

DOMICILIO SOCIAL: C/ BAILÉN, PARCELA 71

LOCALIDAD: MARTOS

PROVINCIA: JAÉN

TELÉFONO: 953900009

REPRESENTANTE LEGAL: D. MANUEL SANTIAGO BERMÚDEZ

NIF: 25999842K

COLEGIADO AUTOR DEL PROYECTO: D. JUAN JESÚS PORRAS GONZÁLEZ

INGENIERO INDUSTRIAL PERTENECIENTE AL COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE ANDALUCÍA ORIENTAL

Nº DE COLEGIADO: 2291

DOMICILIO PROFESIONAL: CALLE BAILÉN, 71

LOCALIDAD: MARTOS

PROVINCIA: JAEN

TELÉFONO: 638735086

En MARTOS, a 24 de noviembre de 2022

El Ingeniero Industrial



Fdo: D. Juan Jesús Porras González

ÍNDICE

0.- HOJA DE DATOS DE LA MEMORIA	2
ÍNDICE	3
1.- MEMORIA	4
1.1.- MEMORIA INFORMATIVA	4
1.1.1.- AGENTES	4
1.1.2.- NORMATIVA Y LEGISLACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE	6
1.1.3.- INFORMACIÓN URBANÍSTICA	7
1.1.4.- CONDICIONES DE PLANEAMIENTO	8
1.2.- MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN	12
1.2.1.- OBJETIVO DEL ESTUDIO DE DETALLE	12
1.2.2.- DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA	13
1.2.3.- RESUMEN COMPARATIVO DE LOS PARÁMETROS URBANÍSTICOS	14
1.2.4.- ANÁLISIS DE LA INTEGRACIÓN FORMAL CON EL ENTORNO	14
2.- ANEXOS	18
2.1.- ESTUDIO DE TRÁFICO	18
2.1.1.- OBJETO DEL ESTUDIO	18
2.1.2.- SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO	18
2.1.2.- DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO	19
2.1.3.- CIRCULACIÓN INTERIOR	26
2.1.4.- ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO	29
2.1.5.- CONCLUSIONES	39
3.- PLANOS	45

1.- MEMORIA

1.1.- MEMORIA INFORMATIVA

1.1.1- AGENTES

1.1.1.1.- ANTECEDENTES

Con fecha 27 de julio de 2022, Petroprix Energía S.L. como promotora presenta ante el Ayuntamiento de Motril la documentación de un Estudio de Detalle para una parcela situada en el Polígono Industrial El Vadillo, en la carretera Almería-Motril, 107 y 107(B), en el término municipal de Motril. Este Estudio de Detalle está asociado a la demolición de un establecimiento de chapa y pintura y a la implantación de una gasolinera para distribución minorista de combustible y está firmado por el Ingeniero Industrial D. Juan Jesús Porras González, colegiado nº 2291 del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Oriental.

A fecha 28 de octubre de 2022, los servicios técnicos del Ayuntamiento de Motril emiten requerimiento sobre el mencionado Estudio Detalle, con fin de que se aporte la documentación suficiente para subsanar las deficiencias detectadas. Se deberán realizar por tanto la siguientes modificaciones y aportaciones de documentación:

- Aportación de nota simple de las parcelas afectadas.
- Levantamiento topográfico georreferenciado del ámbito y archivo GML.
- Aportación de archivos en formato DWG.
- Aportación de documentación gráfica del estado actual.
- Localización de la reserva de plazas de aparcamiento en el interior de la parcela sobre la documentación gráfica.
- Localización del monolito de precios en la documentación gráfica.
- Aplicar el retranqueo desde la carretera de Almería a partir del límite de parcela.
- Actualizar el marco normativo del Estudio de Detalle a la LISTA.
- Aportación del alzado/sección del tratamiento a aplicar a la medianera de la edificación colindante.
- Aportación de Resumen Ejecutivo que a su vez contenga, según establece el artículo 11.3 del Texto Refundido de la Ley del suelo R.D. 2/2008, de 20 de junio los siguientes extremos: *a) delimitación del ámbito con la ordenación proyectada en un plano de situación y b) en su caso de los ámbitos en los que se suspenda la ordenación o los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística y la duración de dicha suspensión.*
- Justificación de la aportación o no de informe de sostenibilidad económica, según establece el artículo 62 de la LISTA.
- Justificación en materia de accesibilidad (Decreto 293/2009 de 7 de julio sobre accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Andalucía).

Por tanto, para dar respuesta a lo arriba expuesto se redacta el presente ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO, totalmente actualizado y que recoge lo dispuesto en el documento original y las modificaciones necesarias.

Este Estudio de Detalle Reformado ANULA Y SUSTITUYE EN SU TOTALIDAD a los siguientes documentos redactados y tramitados:

- Estudio de Detalle, asociado a proyecto de demolición de un establecimiento de chapa y pintura e implantación de una gasolinera para distribución minorista de combustible, firmado electrónicamente por el Ingeniero Industrial D. Juan Jesús Porras González con fecha 27/07/2022.

1.1.1.2.- OBJETO

El presente Estudio de Detalle Reformado se plantea por iniciativa de la promotora Petroprix Energía S.L., para una parcela situada en el Polígono Industrial El Vadillo, en Carretera Almería – Motril, 107 y 107 (B), en el término municipal de Motril (Granada).

El proyecto se centra en dos parcelas registrales. Una de ellas se encuentra actualmente sin uso, mientras que la otra se encuentra actualmente ocupada un establecimiento de chapa y pintura, con nombre “*Pinturauto Romera*”, el cual se demolerá y se retirará.

Por tanto, el presente Estudio de Detalle está asociado a la demolición de un establecimiento de chapa y pintura y a la implantación de una gasolinera para distribución minorista de combustible.

El objeto del presente Estudio de Detalle es justificar la conveniencia y compatibilidad de la implantación de la Estación de Servicio proyectada, analizando su viabilidad urbanística y técnica, su integración formal con el entorno, así como su conveniencia en el tráfico, según lo establecido en el artículo 56, apartado 4 d) Instalaciones de suministro de combustible (gasolineras) de las Ordenanzas municipales de Edificación y Urbanización del Ayuntamiento de Motril.

1.1.1.3.- PROMOTOR DEL ESTUDIO DE DETALLE

Promotor:	Petroprix Energía S.L.
NIF:	B23709892
Domicilio social:	C/Bailén, 71 Martos, Jaén

1.1.1.4.- PARCELA AFECTADA

En el plano de situación adjunto al presente Estudio de Detalle Reformado se distingue y señalan las parcelas afectadas por la actuación. Estas parcelas, están situadas de manera colindante en Carretera Almería - Motril, números 107 y 107 (B), en el municipio de Motril (Granada).

Dichas parcelas registrales presentan las referencias catastrales:

- 4654908VF5645D0001OL. Superficie catastral: 722 m².
- 4654922VF5645D0001SL. Superficie catastral: 500 m².

Por tanto, la superficie total, según catastro, es de 1.222 m², con geometría prácticamente rectangular. Si bien, tras la realización de un levantamiento topográfico en las parcelas se ha obtenido lo siguiente:

- 4654908VF5645D0001OL. Superficie catastral: 720 m².
- 4654922VF5645D0001SL. Superficie catastral: 498 m².

Siendo en definitiva la superficie total, según la medición topográfica realizada, es de **1.218 m²**.

Están clasificadas como suelo urbano según el Plan General de Ordenación Urbana Vigente de Motril y actualmente una de ellas se encuentra parcialmente edificada.

- Plan General de Ordenación Urbanística de Motril (PGOU 2003), aprobado definitivamente en fecha 19 de diciembre de 2004.
- Reglamento de Disciplina Urbanística de la Comunidad Autónoma de Andalucía, aprobado por Decreto 6/2010, de 6 de marzo.
- Real Decreto 1523/1999, de 1 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de instalaciones petrolíferas, aprobado por Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, y las instrucciones técnicas complementarias MI-IP03, aprobada por el Real Decreto 1427/1997, de 15 de septiembre, y MI-IP04, aprobada por el Real Decreto 2201/1995, de 28 de diciembre.
- Real Decreto 706/2017. ITC MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos" y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas.
- Real Decreto Ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

1.1.3.- INFORMACIÓN URBANÍSTICA

1.1.3.1.- DATOS DEL EMPLAZAMIENTO

La parcela se sitúa en Motril (Granada) en el Polígono Industrial El Vadillo, en concreto en la Carretera Almería – Motril, nº 107 y 107 (B), en coordenadas UTM a:

X: 454574
Y: 4065262
HUSO: 30S

La superficie total de las parcelas, obtenida mediante levantamiento topográfico, es de 1.218 m².

Los límites de la parcela son los siguientes:

- Al **Norte** linda con una parcela edificada, ocupada por un establecimiento industrial.
- Al **Sur** linda con una parcela edificadas de carácter industrial automóvil.
- Al **Este**, linda con una parcela construida por una edificación industrial.
- Al **Oeste**, linda con el vial que da acceso a la parcela, Carretera Almería.

1.1.3.2.- USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES EN LA ZONA

Las parcelas objeto del Estudio de Detalle Reformado se encuentran enclavadas en un sector industrial totalmente urbanizado, en el que existen establecimientos industriales y comerciales.

Concretamente, la nueva actividad lindará con tres establecimientos actualmente existentes:

UBICACIÓN	REF. CATASTRAL	EMPLAZAMIENTO	USO
Lado Norte	4654909VF5645D0001KL	Carretera Almería – Motril, 105	Industrial
Lado Sur	4654907VF5645D0001ML	Carretera Almería – Motril, 1 (A)	Industrial
Lado Este	4654909VF5645D0001KL	Carretera Almería – Motril, 105	Industrial

En lo relativo a su entorno, el emplazamiento se encuentra en una zona influenciada por la existencia de una infraestructura viaria como es la Carretera Almería, que es la vía principal que une el Polígono Industrial El Vadillo. Esta carretera enlaza directamente con la N-340 y ésta a su vez con la autovía GR-16, que discurre al sur del emplazamiento propuesto.

En cuanto a los servicios urbanos disponibles, la parcela cuenta con todas las infraestructuras necesarias.



Figura 1. Estado actual de las parcelas desde Carretera Almería

1.1.4.- CONDICIONES DE PLANEAMIENTO

1.1.4.1.- PLANEAMIENTO DE APLICACIÓN

El Plan General de Ordenación Urbana de Motril de 2003 establece las parcelas que son objeto del presente Estudio de Detalle Reformado con una clasificación de las parcelas de Suelo Urbano No Consolidado (S.U.N.C.) y una calificación de **Uso Industrial**, de “**Industria Escaparate**” y “**Pequeña y Mediana Industria**”. En concreto, la nueva actividad de gasolinera se ubicará en la zona del recinto calificada como “**Industria Escaparate**”, regulada en el artículo 52 “Ordenanza de la Edificación de la Industria Escaparate” de las Ordenanzas Municipales de Edificación y Urbanización del P.G.O.U. de Motril de 2003, con los siguientes parámetros:



Figura 2. Usos del suelo del PGOU vigente

1.1.4.2.- DETERMINACIONES DEL PGOU

Se tendrá en consideración que la implantación de la gasolinera dentro de la parcela se dispondrá en configuración aislada. Además, puesto que una franja del recinto se encuentra calificada como industria mediana-pequeña, **se justificarán los parámetros urbanísticos de la industria escaparate (donde se ubicarán los elementos de la actividad de gasolinera) sobre la parte del recinto que corresponde a esta calificación, de 1.106 m².**

Las condiciones particulares de ordenación y edificación de la parcela objeto recogidas en el artículo 52 son los siguientes:

CUMPLIMIENTO DE PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
Parámetros	PGOU Motril
Clase de suelo	Suelo urbano
Uso global	Industrial
Uso específico	Industria escaparate. Edificación aislada
Superficie mínima parcela (m ²)	500 / Existente *
Frente fachada mínima	20 / Existente
Alineación a vial o espacio público (m)	10 m a vial principal de acceso 5 m a vial secundario 3 m a linderos
Ocupación de parcela (%)	60% (629 m ²)
Ocupación bajo rasante (%)	N/A
Altura máxima y número de plantas	PB+1 ó 10 m
Construcciones permitidas por encima de la altura máxima	N/A
Edificabilidad máxima (m ² /m ²)	1
Patios	N/A
Dotación de aparcamientos **	1/100 m ²

* En suelo urbano ya edificado se considera parcela mínima a toda parcela existente, aunque no cumpla alguna o ninguna de las condiciones anteriores.

** El área de retranqueo estará libre de acopios y no servirá como zona de almacén, esta se podrá destinar a zona de aparcamientos.

1. Superficie mínima de parcela.

El recinto de parcela calificado como Industria escaparate en la que se emplazará la gasolinera tiene una superficie total de 1.048 m², superior a la mínima establecida.

2. Frente fachada mínima.

El frente del recinto es de 24,1 m, superior al mínimo establecido.

3. Alineación a vial o espacio público.

Las edificaciones dispondrán su línea de edificación separadas de las alineaciones exteriores señaladas en los planos de la documentación gráfica del presente PGOU y/o de sus instrumentos de desarrollo una distancia de 10 m a vial principal de acceso y de 5 m a viales secundarios.

Además, en edificación aislada, las edificaciones dispondrán de un retranqueo mínimo a linderos de 3 m.

Puesto que la parcela solo limita con un vial, Carretera Almería, en su zona de acceso, las marquesinas, como única construcción a ejecutar en la instalación, se dispondrán en la parcela retranqueadas de los límites tal y como queda reflejado en los planos adjuntos, manteniendo en todo caso la distancia mínima a vial principal establecido y a linderos.

El área de retranqueo se mantendrá libre de acopios y no servirá como zona de almacén, esta se podrá destinar a zona de aparcamientos.

4. Ocupación de parcela

La ocupación máxima para cada una de las plantas permitidas, incluida la baja, es del 60% para edificación aislada. Por tanto, podrán ser ocupados 629 m² del recinto.

La implantación de gasolinera no supone construcción de ningún tipo de edificio o edificación como tal, sino que simplemente se instalarán dos marquesinas metálicas en todo su perímetro abierto con una superficie total de 85 m², en el lugar en el que actualmente se encuentra ubicado un establecimiento de chapa y pintura, el cual se pretende demoler. El establecimiento a demoler supone una superficie construida de 227 m², correspondiente a la nave de la parte trasera y 12,96 m², correspondientes a una pequeña edificación auxiliar, frente a los 85 m² de superficie diáfana que ocuparán las marquesinas. Es por ello que queda por tanto asegurado el cumplimiento de la ocupación en planta baja de la parcela.

5. Ocupación bajo rasante.

Puesto que la actividad de gasolinera no se dispondrá bajo rasante, no es de aplicación el presente apartado.

6. Altura y número de plantas.

Los parámetros urbanísticos establecen una altura máxima equivalente a 2 plantas o 10 metros.

A tal efecto cabe indicar que el desarrollo de la actividad de suministro de combustible se realizará únicamente en planta baja. En cuanto a su altura máxima, la de las marquesinas proyectadas será de 5,8 m, mientras que la del monolito de precios será de 8 m respecto al nivel del suelo.

7. Construcciones permitidas por encima de la altura máxima.

Puesto que la gasolinera no dispondrá de ningún elemento de altura superior a 10 m no es de aplicación el presente apartado.

8. Edificabilidad.

Se establece un coeficiente de edificabilidad de 1 m²t/m²s para edificaciones aisladas y adosadas, lo que supone un total de 1.048 m² edificables en parcela.

9. Patios.

La edificación se dispondrá de forma aislada en la parcela, por lo que el presente apartado no resulta de aplicación.

10. Condiciones particulares de estética.

1. Se cumplirán las condiciones de estética establecidas en las condiciones generales de la edificación.

2. Será obligatorio el tratamiento adecuado de las alineaciones a viales o espacios públicos:

- actuaciones en suelos consolidados, se adoptarán soluciones acordes con las condiciones del entorno.

- actuaciones en suelos procedentes de planeamiento de desarrollo, las ordenanzas de dicho planeamiento establecerán las condiciones para estos elementos.

En ambos casos será obligatorio la existencia de elementos que delimiten el espacio privado.

3. Tanto las paredes medianeras como los paramentos susceptibles de posterior ampliación, deberán tratarse como una fachada, debiendo ofrecer calidad de obra terminada.

4. Se prohíbe la creación de medianerías.

5. Las oficinas o cuerpos edificatorios de uso subsidiario del principal, se ubicarán de tal forma que queden integrados en fachada, prohibiéndose la dispersión de huecos que no se enmarquen dentro de unos principios elementales de Arquitectura que den armonía a la fachada.

6. El área de retranqueo estará libre de acopios y no servirá como zona de almacén, esta se podrá destinar a zona de aparcamientos.

7. Dada la singularidad de los edificios que habrán de realizarse al amparo de las presentes Normas, teniendo en cuenta su componente publicitaria y expositiva, y su condición de configurar tramos importantes de fachada urbana, se cuidará en el diseño y materiales empleados, el tratamiento de su volumen y fachadas en el proyecto, que habrá de incluir el de la jardinería de los espacios libres circundantes.

8. Será condición obligatoria para las edificaciones regidas por la presente calificación, contar con el frente de fachada totalmente terminado con calidad suficiente para configurar trama urbana, quedando prohibidas las fachadas con apariencia de naves industriales carentes de valor para configurar la fachada urbana.

A este aspecto, se exigirá composición de la fachada a viario principal con tratamiento adecuado de materiales, ritmo de huecos, terminación de cubierta, etc.

El Ayuntamiento podrá negar la licencia de obras de edificación, de no adaptarse el proyecto a estos requerimientos.

11. Dotación de aparcamientos.

La gasolinera contará con una plaza de aparcamiento por cada cien metros cuadrados construidos. Puesto que las marquesinas metálicas, como única construcción a ejecutar, supondrá una superficie en planta de 85 m², se pintarán dos plazas de aparcamiento en el recinto.

Además, se reserva una plaza exclusiva para el punto de recarga eléctrico, que contará con unas dimensiones de 3,7 x 5 m.

12. Condiciones particulares de uso

La ordenanza de Industria Escaparate admite los siguientes usos compatibles atendiendo a las afecciones derivadas de la aplicación de normativas u ordenanzas de carácter sectorial:

- Pequeña y mediana industria: 100%.
- Almacén: 100%.
- Pequeños talleres: 100%
- Talleres artesanales: 100%
- Agroindustrial: 100%
- Comercio local gran superficie: 20%*

*Exclusivamente para productos relacionados con la actividad.

- Local comercial: 20%*

(*) Exclusivamente para productos relacionados con la actividad.

- Instalación suministro de combustible: 100%
- Oficinas: 100%
- Recreativo: 10%*

*Actividades relacionadas con hostelería como bares y restaurantes. Actividades relacionadas con el ocio que por su naturaleza no deben emplazarse en casco urbano residencial. Podrán implantarse como uso exclusivo.

- Garaje:
Planta baja y sótano.
- Equipamiento comunitario: 100%.
Cuando lo permita la legislación sectorial aplicable.

En concreto, el artículo 56, punto 4, apartado "d" de la Ordenanza Municipal de Edificación y Urbanización del P.G.O.U. de Motril de 2003, establece:

"d) Instalaciones de suministro de combustible (gasolineras).

Se aplica esta calificación a parcelas concretas del suelo urbano, en reconocimiento y consolidación de la actividad implantada, por lo que sus condiciones de ordenación y edificación y demás circunstancias urbanísticas, serán las concretadas en su planeamiento de desarrollo, licencia y normativa sectorial de aplicación.

Se podrá implantar en suelos industriales siempre que quede justificada su conveniencia y compatibilidad y se tramite un Estudio de Detalle en el que se analicen la integración formal con el entorno, así como un análisis de incidencia en el tráfico. En todo caso, podrán ser requeridas medidas para paliar el impacto en el medio, como ejecución obligatoria de zonas ajardinadas y vías de servicio.

Por tanto, queda justificada la **COMPATIBILIDAD** de la actividad de gasolinera en la parcela.

1.2.- MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN

1.2.1.- OBJETIVO DEL ESTUDIO DE DETALLE

El objeto principal del presente Estudio de Detalle es el de analizar **la integración formal con el entorno y realizar un análisis de incidencias en el tráfico.** La motivación de la necesidad es reflejada en el artículo 56, apartado 4 d) de la Ordenanza Municipal de Edificación y Urbanización, en el que se establece que para poder implantar un uso de instalación de suministro de combustible en suelo industrial es necesario redactar previamente un Estudio de Detalle que justifique la integración formal con el entorno y realice un análisis de incidencias en el tráfico.

Por otra parte, el artículo 71 de la LISTA establece para los Estudios de Detalle como instrumento complementario de la ordenación urbanística lo siguiente:

“Artículo 71: Los Estudios de Detalle.

- 1. Los Estudios de Detalle tienen por objeto completar, adaptar o modificar alguna de las determinaciones de la ordenación detallada de aquellas actuaciones urbanísticas que no impliquen modificar el uso o la edificabilidad, ni incrementar el aprovechamiento urbanístico o afectar negativamente a las dotaciones.*
- 2. Los instrumentos de ordenación urbanística detallada podrán remitirse expresamente a un Estudio de Detalle para establecer, completar o modificar la ordenación de su ámbito, dentro de los límites del apartado anterior.*
- 3. En ningún caso los Estudios de Detalle podrán sustituir a los instrumentos que establecen la ordenación detallada en ámbitos sometidos a actuaciones de transformación urbanística. Los Estudios de Detalle tienen por objeto completar o adaptar algunas determinaciones del planeamiento en áreas de suelos urbanos de ámbito reducido, y para ello podrán:*

Como se verá, mantiene las determinaciones fundamentales del planeamiento vigente no generando en ningún caso los condicionantes establecidos en el Art. 71.1:

1. No modifica el uso urbanístico del suelo.
2. No modifica la edificabilidad.
3. No incrementa el aprovechamiento urbanístico.
4. No afecta negativamente a las dotaciones.

Su contenido se ajustará a lo establecido en el artículo 62 de la LISTA y en el artículo 52 de las Ordenanzas de Edificación y Urbanización del PGOU.

En consecuencia y de acuerdo con los preceptos citados este documento contiene las siguientes determinaciones:

- a) Memoria justificativa que deberá desarrollar los siguientes puntos:
 - 1) Justificación de las soluciones adoptadas y de viabilidad técnica de la implantación.
 - 2) Integración formal con el entorno.
 - 3) Impactos sobre el medio ambiente y sobre la salud.
- b) Anexo de estudio de incidencia en el tráfico.
- c) Planos de información relativos a:

- 1) La ordenación detallada del ámbito afectado según el planeamiento vigente.
- 2) La perspectiva de la manzana o la zona y su entorno visual.
- d) Planos de ordenación, elaborados a escala que resulte adecuada para la medición y la identificación correcta de sus determinaciones y contenido, relativos a:
 - 1.º Las determinaciones del planeamiento que se completen, adapten o reajusten, con las referencias precisas a la nueva ordenación y su relación con la anterior.
 - 2.º La ordenación de volúmenes en el ámbito correspondiente y en su entorno.
 - 3.º La ordenación de las alineaciones y rasantes en el ámbito correspondiente.

Mencionar, en el caso concreto de la documentación exigida por la LISTA, la no necesidad de un informe de sostenibilidad económica al ser el objetivo de este documento es el de únicamente ordenar volúmenes edificatorios dentro de dos parcelas y no se contemplan más acciones que puedan llegar tener impacto en la hacienda pública derivadas de la implantación, mantenimiento de infraestructuras o prestación de servicios.

1.2.2.- DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

El presente Estudio de Detalle se redacta para la ordenación de volumen de dos parcelas registrales colindantes, las cuales suponen un total de una superficie de 1.218 m², medidos topográficamente. Las referencias catastrales de las parcelas son las siguientes:

- 4654908VF5645D0001OL.
- 4654922VF5645D0001SL.

Actualmente, la parcela se encuentra ocupada y edificada, por lo que en primer lugar habrá que demoler la edificación existente. Urbanísticamente se localiza en suelo urbano y por tanto actualmente se encuentra pavimentado y urbanizado.

En atención a las condiciones de Planeamiento y de acuerdo con la tipología de instalación que se pretende implantar en la parcela objeto, se hace necesaria la justificación de los parámetros exigibles dentro de la Ordenanza de Industria Escaparate, incluidos en la Ordenanza de la Edificación y Urbanización del PGOU de Motril.

En la solución adoptada no se hará uso de la totalidad de la parcela para la implantación de los elementos de la gasolinera, sino que únicamente se ordenará el volumen edificatorio en una zona de la misma, en la calificada con el uso de Industria Escaparate. La franja del recinto calificada con uso Industria Mediana y Pequeña quedará sin ordenación, puesto que únicamente se utilizará para tránsito rodado de los vehículos en la parcela.

La implantación de la gasolinera mantendrá, como se ha comentado, la ordenación del Plan General y cumplirá con los retranqueos a alineación de calle, ocupación, alturas máximas y volúmenes establecidos en las Normas Urbanísticas. No se pretende modificar ni reajustar las alineaciones, las rasantes ni los volúmenes permitidos en la parcela, simplemente se propone una ordenación de volúmenes que cumplen con los parámetros establecidos en el planeamiento vigente.

Respecto a las edificaciones en la parcela, respetarán la distancia mínima de 3 m a los linderos privados, así como de 10 m al vial principal de acceso.

La ejecución de los accesos supondrá el uso del acceso actualmente existente al recinto en la zona Suroeste, con una longitud de unos 9,9 m. Además, será necesario la ejecución de un nuevo vado vehicular para el acceso de salida del recinto, que dispondrá igualmente de una longitud de 9,9 m, y se ejecutará con las mismas características que el existente usado para la entrada a la instalación.

La estación de servicio desarrollará su actividad únicamente en planta baja. No supondrá de la ejecución de ningún tipo de edificación, únicamente, y para proteger de la lluvia a los usuarios de la instalación, se instalarán dos marquesinas de planta rectangular situadas de forma anexa, con una superficie en planta total de 85 m².

La ubicación de los volúmenes propuestos dentro de la parcela objeto está señalada en los planos IMP-1 e IMP-2 adjuntos.

1.2.3.- RESUMEN COMPARATIVO DE LOS PARÁMETROS URBANÍSTICOS

A continuación, se expone de forma comparativa los parámetros urbanísticos por los que se rige la parcela y el cumplimiento de los mismos con la ordenación del nuevo volumen edificatorio, quedando justificado con ello que no existe variación en los parámetros urbanísticos establecidos por el planeamiento vigente.

CUMPLIMIENTO DE PARÁMETROS URBANÍSTICOS		
PARÁMETROS	PGOU MOTRIL	ESTUDIO DE DETALLE
Clase de suelo	Suelo urbano	Suelo urbano
Uso global	Industrial	Industrial
Uso específico	Industria escaparate. Edificación aislada	Industria escaparate. Edificación aislada
Superficie mínima parcela (m ²)	500 / Existente	1048
Frente fachada mínima	20 / Existente	24,1
Alineación a vial o espacio público (m)	10 m a vial principal de acceso 5 m a vial secundario 3 m a linderos	≥ 10 m a vial principal de acceso ≥ 5 m a vial secundario ≥ 3 m a linderos
Ocupación de parcela (%)	60% (629 m ²)	8,11% (85 m ²)
Altura máxima y número de plantas	PB+1 ó 10 m	8 m (Monolito)
Edificabilidad máxima (m ² /m ²)	1	0,0811 m ² /m ² (85 m ²)
Dotación de aparcamientos	1/100 m ²	2 plazas (1/100 m ²)

* Se considera a efectos de justificación de parámetros urbanísticos la superficie total de parcela medida con uso industria escaparate. S=1.048 m². La franja de parcela de uso industria mediana-pequeña quedará sin ordenar.

1.2.4.- ANÁLISIS DE LA INTEGRACIÓN FORMAL CON EL ENTORNO

La parcela donde se pretende implantar la actividad de suministro de carburante a vehículos está situada entro de un Polígono Industrial denominado El Vadillo y su entorno está formado por naves de una sola planta, algunas de ellas con entreplanta en su interior, de cerramiento formado por bloques de hormigón y carpintería metálica en puertas y ventanales. Las fachadas de las naves cuentan con rótulos de la actividad que se desarrolla en su interior.



Figura 3. Parcela lindante al norte con la parcela objeto



Figura 4. Parcela lindante al sur con la parcela objeto

Al no existir concordancia respecto a las alineaciones de los edificios colindantes la edificación se ha ubicado justo en la línea de retranqueo respecto a la alineación oficial (10 m), ya que se presupone será la alineación futura de las edificaciones, y de forma paralela a la carretera de Almería. En cuanto a la altura, la edificación no excederá la de las naves colindantes.

Respecto a la solución estética de la medianera existente con la nave colindante en su lindero Sur, tras la demolición de la edificación existente y con el objetivo de adaptarla al entorno, se realizará un revestimiento de mortero blanco a la medianera, al igual que en los muros perimetrales, con la colocación de un cartel informativo de vinilo con información sobre la empresa y su actividad.

Respecto a la estética de la edificación, la principal y única construcción en planta baja que se ejecutará en la gasolinera será la instalación de dos marquesinas metálicas que constituirán la zona de repostaje para los vehículos usuarios, quedando protegida contra las inclemencias del tiempo.

Las dos marquesinas serán iguales, situadas de forma anexa y asociadas cada una a su correspondiente surtidor. Se dispondrán en paralelo en configuración porticada, una junto a la otra, con el fin de facilitar el tránsito rodado y las maniobras de aproximación y salida de los vehículos a los surtidores.

Cada marquesina consistirá fundamentalmente en una cubierta invertida a dos aguas, en forma de "V", con un ángulo de inclinación de 15º respecto a la horizontal y sustentada por dos pilares estructurales compuestos por perfiles HEA-200, conformando una estructura ligera y diáfana.

La superficie total, en planta, ocupada por la misma será aproximadamente de 40,9 m² y tendrá una altura de 5,8 m respecto al nivel del suelo. La distancia entre pilares será de 8,2 m. Se describen a continuación los principales elementos que la componen.

- La estructura de cada marquesina estará formada por distintos tipos de perfiles de acero laminado S-355 y acero conformado S-235.
- Los pilares de la marquesina consistirán en dos perfiles estructurales HEA 200, con una longitud total de 5,8 m, separados entre ejes una distancia de 5,4 m. La base de cada pilar quedará cimentada como se describe a continuación.
- A una altura de 4,3 m sobre el nivel del suelo se colocará la estructura que conforma la cubierta invertida (en forma de V). Ésta está formada por dos faldones rectangulares de dimensiones aproximadas exteriores 5,8 x 3,5 x 0,275 m (largo x ancho x alto) cada una, las cuales quedarán convenientemente ancladas mediante uniones soldadas y atornilladas a los pilares con un ángulo de inclinación de 15º respecto a la horizontal.

- Cada faldón está compuesto por un marco exterior de correas de perfil CC-300x70x20x3 mm. Entre pilares, para cerrar dicho marco se dispondrán correas del tipo CC-225x70x20x6 mm. Dentro de este marco encontramos en el plano longitudinal del faldón 3 correas CC-200x70x20x3 mm y 2 correas en el plano transversal del mismo tipo de perfil.
- Finalmente, desde la cabeza de cada uno de los pilares partirán hasta cada uno de los laterales de los marcos de la marquesina, un perfil de acero cuadrangular hueco tipo #60x3 mm, con una longitud de 2,5 m aproximadamente, que actuarán como tirantes sustentando las cerchas metálicas.
- Toda la estructura recibirá una imprimación de pintura intumescente para lograr una resistencia al fuego de los elementos portantes R-30. Posteriormente será pintada con imprimación antioxidante y pintura para acabado final.
- Por último, la cara superior de los faldones de la cubierta (cara no vista) será revestida, en toda su superficie, con chapa trapezoidal de acero galvanizado mientras que la cara inferior (cara vista) de los faldones se revestirá con planchas de policarbonato translúcido. Los pilares y tirantes circulares recibirán una capa de imprimación antioxidante para protegerlos de la corrosión y acabado con pintura.

En las siguientes imagenes se muestran otras gasolineras de similares características ya realizadas, así como un sencillo render donde se muestran los acabados de la medianera:



Figura 5. Gasolinera de dos marquesinas en Mejorada del Campo



Figura 6. Gasolinera de dos marquesinas en Leganés



Figura 7. Render de la propuesta de medianera

2.- ANEXOS

2.1.- ESTUDIO DE TRÁFICO

2.1.1.- OBJETO DEL ESTUDIO

El objeto del presente Estudio de Tráfico asociado al Estudio de Detalle Reformado para la implantación de una Unidad de Suministro en la parcela sita en Carretera Almería-Motril, 107 y 107 (B), en el Polígono Industrial El Vadillo de Motril (Granada), es dar cumplimiento al artículo, apartado 4 d) Instalaciones de suministro de combustible (gasolineras) de las Ordenanzas municipales de Edificación y Urbanización del Ayuntamiento de Motril, el cual exige un estudio de incidencia en el tráfico previo a la implantación de una actividad de suministro de combustible en suelo industrial.

2.1.2.- SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

La parcela se sitúa en la Carretera Almería del Polígono Industrial “El Vadillo” en la localidad de Motril de la provincia de Granada.

El presente Estudio de Detalle se centra en dos parcelas registrales, que se sitúan de manera colindante. En concreto, las parcelas objeto son las situadas en Carretera Almería - Motril, números 107 y 107 (B), en el municipio de Motril.

Dichas parcelas registrales presentan las referencias catastrales:

- 4654908VF5645D0001OL.
- 4654922VF5645D0001SL.

Los límites de las parcelas son los siguientes:

- Al **Norte** linda con una parcela edificada, ocupada por un establecimiento industrial.
- Al **Sur** linda con una parcela edificadas de carácter industrial automóvil.
- Al **Este**, linda con una parcela construida por una edificación industrial.
- Al **Oeste**, linda con el vial que da acceso a la parcela, Carretera Almería.

La parcela actualmente cuenta con un acceso rodado desde Carretera Almería, de unos 9,9 m de longitud. Sin embargo, para el correcto funcionamiento de la instalación, será necesario ejecutar otro acceso de salida del recinto, de unos 9,9 m de longitud, ejecutado con las mismas características que el actualmente existente. Ambos vados vehiculares quedarán diáfanos con la Carretera Almería, uno para la entrada (actual) y otro para salida de vehículos desde la vía pública, ambos de las mismas dimensiones.



Figura 7. Emplazamiento de la parcela



Figura 8. Estado actual de la parcela y situación de acceso existente y nuevo a ejecutar

2.1.2.- DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO

2.1.2.1.- POBLACIÓN

La Carretera Almería, de titularidad municipal, se sitúa en el Polígono Industrial El Vadillo, en la parte Sur del término municipal de Motril.

El término municipal tiene una extensión de 109,8 km², un perímetro de 54.729,85 metros y una altitud sobre el nivel del mar de 38 metros. Se sitúa al sur de la provincia de Granada y se extiende sobre un paisaje de indudable interés teniendo en su frente sur la fachada litoral conformada por los espacios de la vega del río Guadalfeo y los Llanos de Carchuna; y al norte y este, las sierras de Lújar y el Jaral respectivamente.

Según los datos publicados por el INE a 1 de enero de 2021 el número de habitantes en Motril es de 58.545 habitantes, 85 habitantes más que en el año 2020. En el gráfico siguiente se puede ver la evolución de la población de Motril a lo largo de los años.



Figura 9. Gráfico de la evolución de la población en el municipio

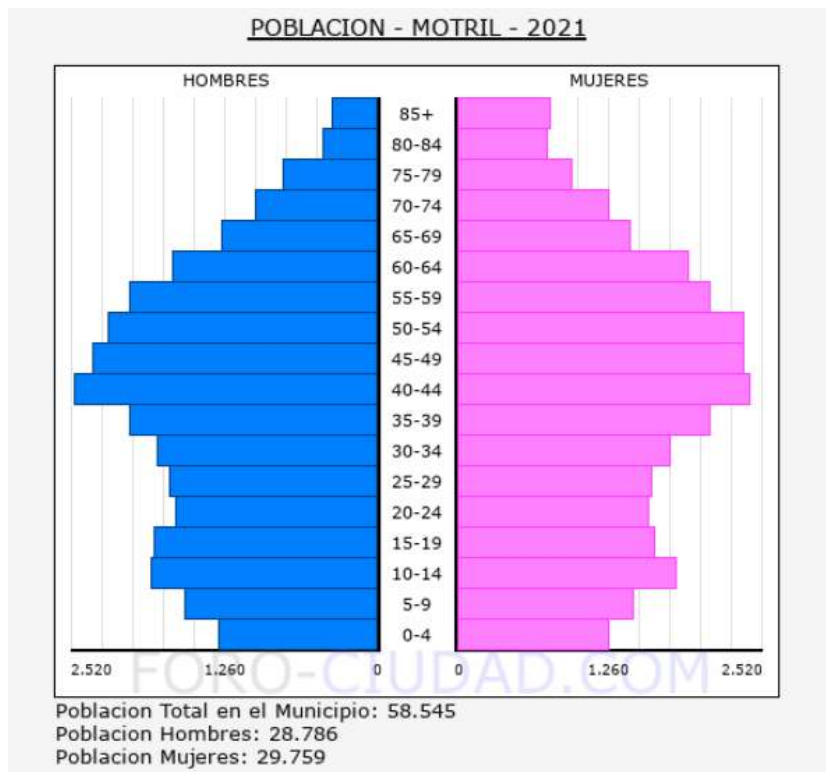


Figura 10. Pirámide de población de Motril. Fuente: Foro-Ciudad

La tipología de pirámide es regresiva, estrecha en la base, ensanchándose progresivamente para volver a estrecharse lentamente en el vértice, correspondiente a una población estacionaria que comienza a envejecer, aunque los sectores correspondientes a edades jóvenes sean aún mayoritarios. Se aprecia que el grupo de edad más representativo es el que oscila entre los 40 y los 44 años.

En cuanto al mercado de trabajo a nivel municipal, a continuación, se muestra la evolución del paro registrado en el municipio de Motril en mayo de 2022.

Mayo 2022	Total Parados	Variación			
		Mensual		Anual	
		Absoluta	Relativa	Absoluta	Relativa
Total	5368	-144	-2.61 %	-1399	-20.67 %
HOMBRES	2238	-97	-4.15 %	-811	-21.45 %
MUJERES	3130	-47	-1.48 %	-788	-20.11 %
MENORES DE 25 AÑOS:	600	-27	-4.31 %	-254	-29.74 %
HOMBRES	299	-14	-4.47 %	-115	-27.78 %
MUJERES	301	-13	-4.14 %	-139	-31.59 %
ENTRE 25 Y 44 AÑOS	2272	-57	-2.45 %	-767	-25.24 %
HOMBRES	902	+10083	1,083.03 %	-292	-24.46 %
MUJERES	1370	-28	-2.00 %	-475	-25.75 %
MAYORES DE 45 AÑOS	2496	-60	-2.35 %	-378	-13.15 %
HOMBRES	1037	-54	-4.95 %	-204	-16.44 %
MUJERES	1459	-8	-0.41 %	-174	-10.66 %
SECTOR:					
AGRICULTURA	759	+41	5.71 %	-278	-26.81 %
INDUSTRIA	153	-15	-8.93 %	-36	-19.05 %
CONSTRUCCIÓN	488	-31	-5.97 %	-98	-16.72 %
SERVICIOS	3445	-115	-3.23 %	-790	-18.65 %
SIN EMPLEO ANTERIOR	523	-24	-4.39 %	-197	-27.36 %

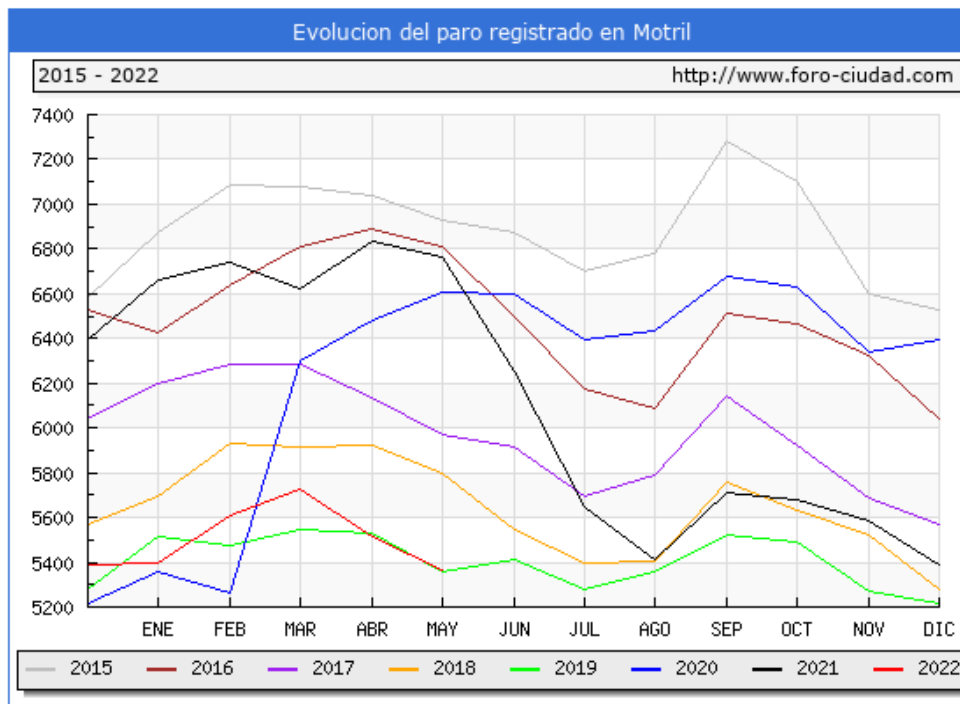


Figura 5. Evolución del paro en Motril en el mes de mayo 2022.

2.1.2.2.- ÁREA CIRCUNDANTE

Para definir correctamente el posible impacto que generaría la implantación de la gasolinera, se debe describir el área próxima a esta.

2.1.2.3.- CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA DE LA ZONA

Teniendo en cuenta que la instalación se ubica en una parcela que posee un lindero en contacto con la vía pública, se tendrá en cuenta este lindero para describir la infraestructura viaria:

En el lindero Oeste, la parcela linda con el vial municipal Carretera Almería, con un ancho de unos 6,5 m, con dos carriles de circulación, uno para cada sentido. A un lado se localiza una zona de aparcamientos en línea y al otro lado, colindando con la parcela objeto, un acerado junto con un carril bici, con un total de unos 3,5 m aproximadamente, como se muestra a continuación:



Figura 11. Carretera Almería a la altura del emplazamiento propuesto



Figura 12. Área de objeto de estudio

2.1.2.4.- CARACTERIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

➤ TRANSPORTE PÚBLICO

La red de transporte público presente en el municipio de Motril está compuesta por los siguientes modos:

- Red de autobuses urbanos con 3 líneas de transporte.
- Red de autobuses interurbanos.
- Servicio del Taxi donde en la actualidad existen en Motril 37 licencias operativas.

Relativo a la zona del Polígono Industrial El Vadillo, donde se presente implantar la nueva actividad, la línea de transporte de autobús disponible es:

Línea 1: Hospital – Polígono El Vadillo

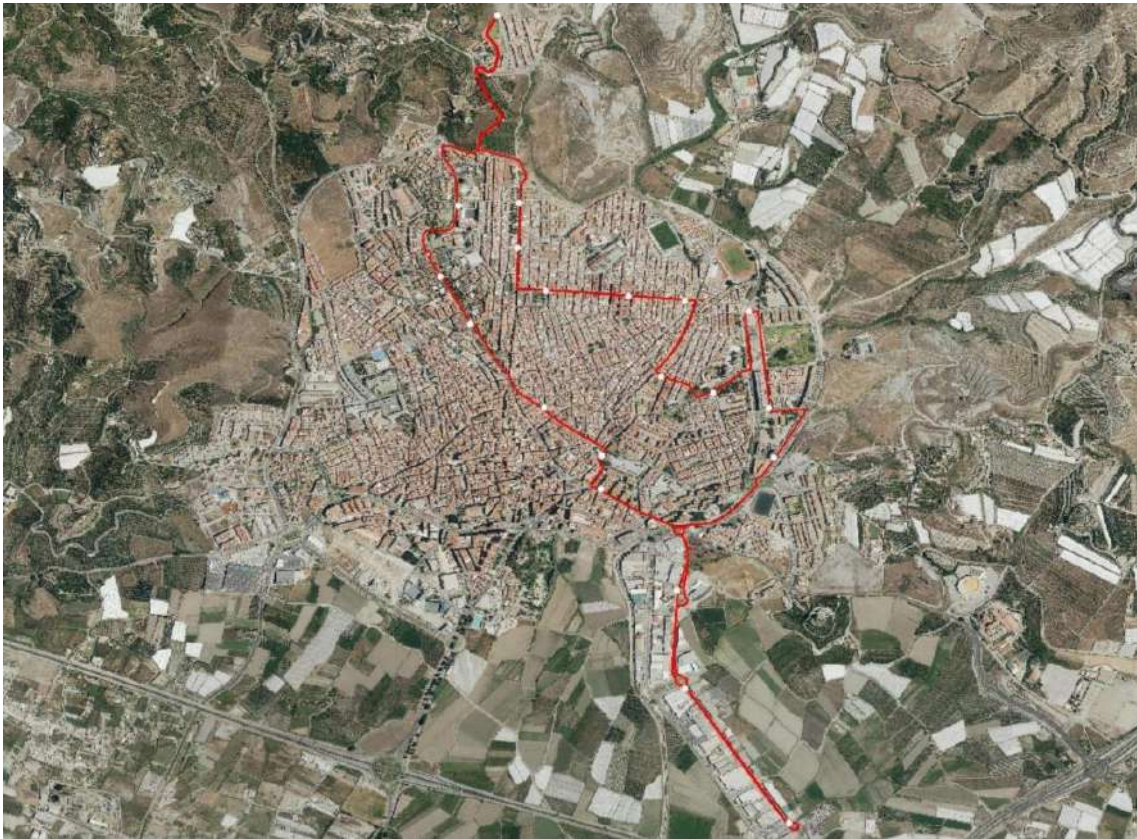


Figura 13. Recorrido de línea 1 de autobús urbano de Motril. Fuente: Plan de movilidad urbana sostenible de Motril

➤ TRANSPORTE PRIVADO

El parque de turismos en el municipio de Motril en 2007 es de 40.552, registrándose un aumento del 2021 es de 45.380, lo que supone un 11,9% de aumento respecto a 2007.

Territorio	Anual	Tipo de vehículo
		Total
Motril	2007	40.552
	2008	40.532
	2009	40.892
	2010	40.955
	2011	41.048
	2012	41.090
	2013	40.744
	2014	40.670
	2015	41.207
	2016	41.839
	2017	42.784
	2018	43.730
	2019	44.522
	2020	45.064
	2021	45.380

Figura 14. Evolución del parque de vehículos en Motril 2007-2021. Fuente: SIMA

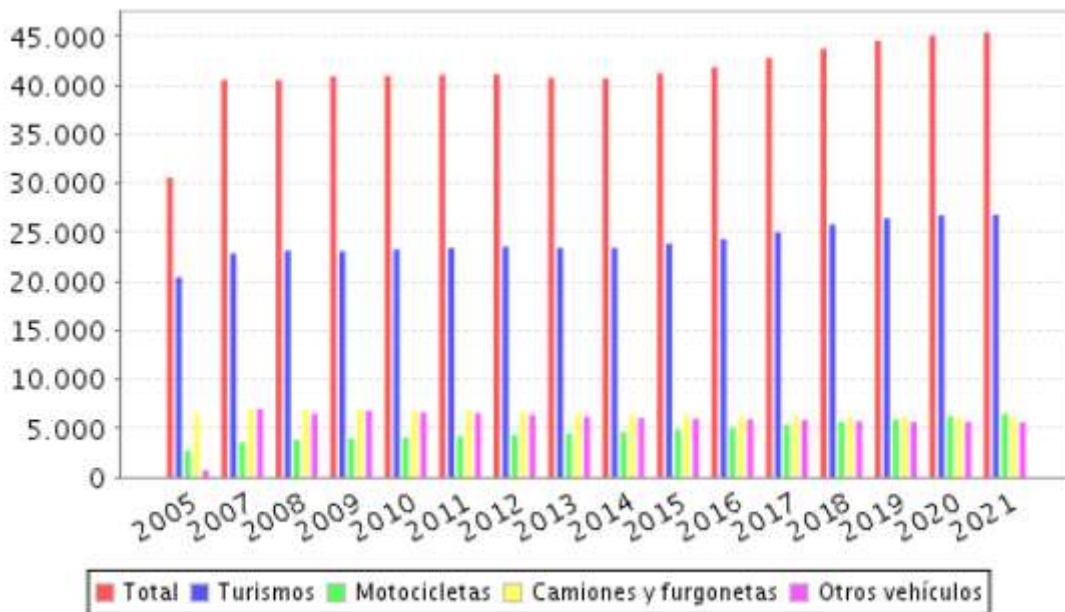


Figura 15. Evolución del parque de vehículos de Motril 2007-2021. Fuente: SIMA

La evolución de la población en el municipio de Motril desde 2007 a 2021 se ve reflejada en el siguiente cuadro:

Lugar de residencia	Anual	Sexo		
		Ambos sexos ♀	Hombres ♀	Mujeres ♀
Motril	2007	58.501	29.077	29.424
	2008	59.163	29.461	29.702
	2009	60.279	29.907	30.372
	2010	60.884	30.244	30.640
	2011	60.887	30.162	30.725
	2012	61.171	30.285	30.886
	2013	61.194	30.230	30.964
	2014	60.870	29.969	30.901
	2015	60.777	29.914	30.863
	2016	60.368	29.699	30.669
	2017	60.420	29.763	30.657
	2018	60.592	29.831	30.761
	2019	58.020	28.522	29.498
	2020	58.460	28.773	29.687
2021	58.545	28.786	29.759	

Figura 16. Evolución de la población de Motril 2007-2021. Fuente: SIMA

Por tanto, la motorización pasó de ser de 693 vehículos / 1.000 habitantes en 2007 a 775 vehículos / 1.000 habitantes.

2.1.2.5.- ÁMBITO Y CONECTIVIDAD CON SU ENTORNO

El vial que dará acceso a la nueva instalación se trata de un viario principal del término municipal de Motril, tal y como se define en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio:

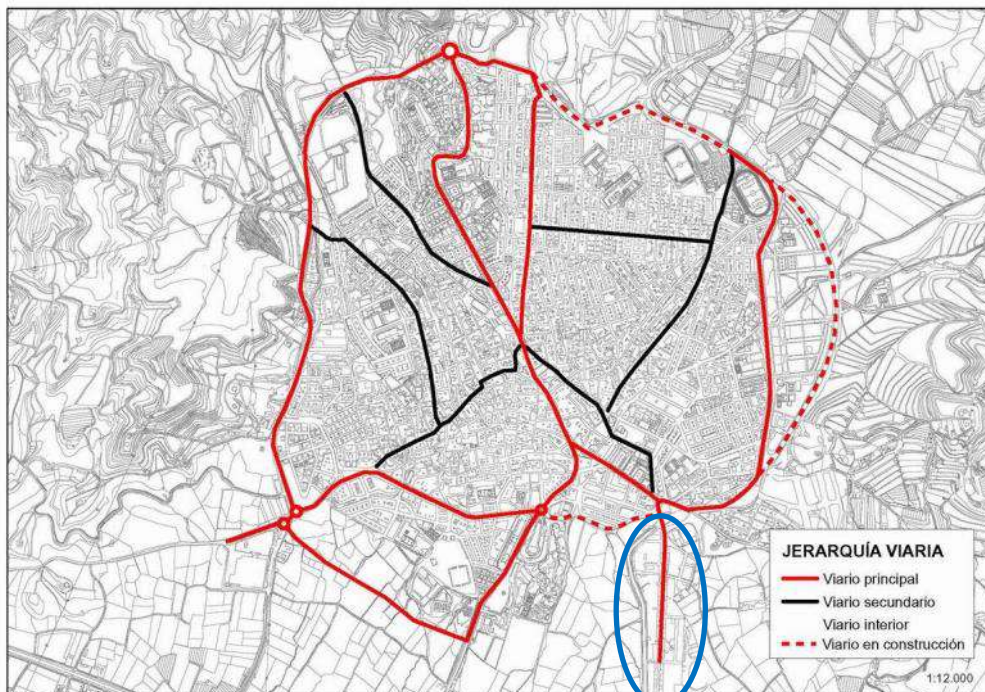


Figura 17. Jerarquía viaria del municipio de Motril. Fuente: PMUS

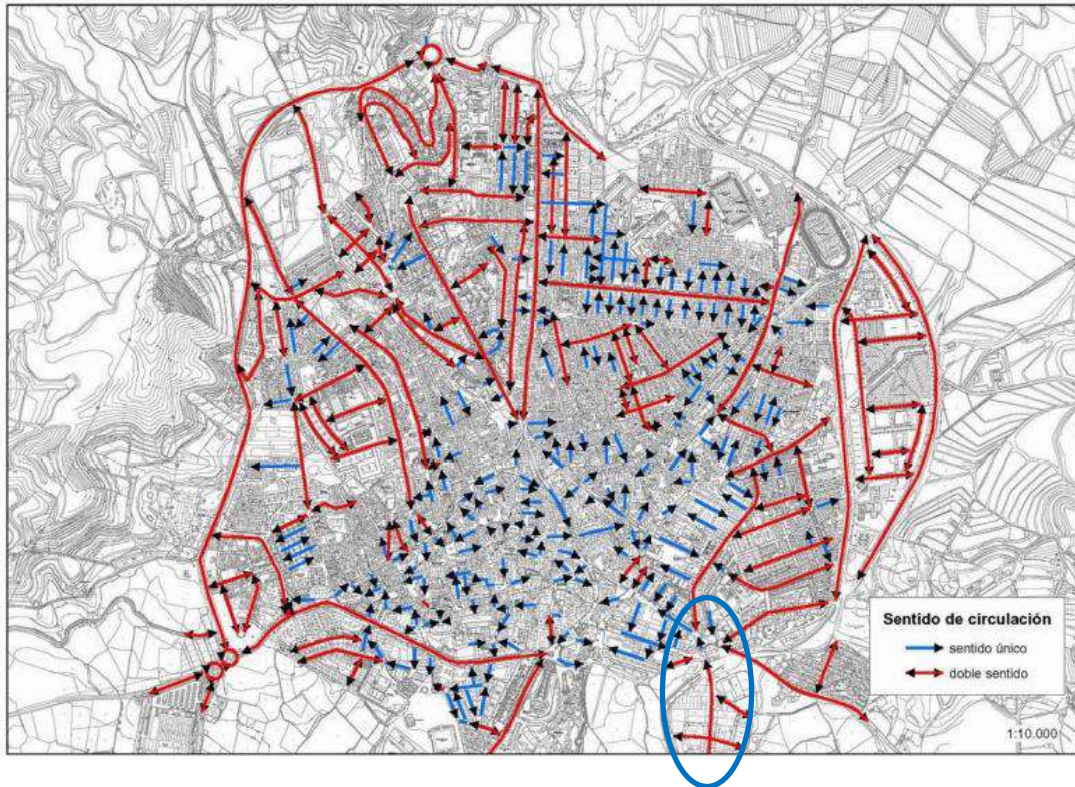


Figura 18. Sentido de circulación del municipio de Motril. Fuente: PMUS

Por tanto, la Carretera Almería es un vial municipal que discurre por la zona sur de Motril y comunica el Polígono Industrial El Vadillo con el núcleo de población. Además, comunica en la carretera nacional N-340 y con la carretera autonómica GR-16, al sur de la parcela objeto.

2.1.3.- CIRCULACIÓN INTERIOR

Para posibilitar la caracterización de la circulación interior de la parcela debemos definir las instalaciones que ocuparán la parcela.

2.1.3.1.- CARACTERÍSTICAS DE LA GASOLINERA

La gasolinera desarrollará su actividad únicamente en planta baja y contará con los elementos principales siguientes:

- Un tanque de combustible, con una capacidad de 45.000 litros y 25.000 litros, para Gasóleo A y Gasolina SP-95, respectivamente, instalados de forma enterrada en la zona de actuación prevista a tal efecto.
- Red de tuberías pertenecientes a la instalación mecánica de la gasolinera, incluyendo red de carga, aspiración, ventilación, etc. que se dispondrán de forma enterrada dentro de la zona delimitada por el depósito compartimentado de almacenamiento y los aparatos surtidores.
- Dos aparatos surtidores automáticos para el suministro de combustible, instalados en planta baja de la finca sobre isletas de obra, junto con los sistemas de pago automático, sistemas de seguridad y elementos auxiliares (dispensadores de guantes desechables, papeleras, etc.).
- Dos marquesinas situadas de forma anexa, asociadas cada una a su correspondiente surtidor, para proteger de la lluvia a los usuarios de la instalación. Cada marquesina ocupará una superficie en planta de 40,9 m², tendrán una altura total de 5,8 m sobre el nivel del suelo de la finca e integrarán los equipos de iluminación de la zona de repostaje, las placas fotovoltaicas y los elementos decorativos e informativos previstos.
- Dos zonas de acceso rodado de entrada y salida de vehículos usuarios a la gasolinera, así como del camión cisterna para las operaciones de llenado de los tanques.
- Una zona de carga del depósito compartimentado de combustible. Los trabajos de carga se realizarán en planta baja desde camión cisterna, estacionándose el mismo en una zona

habilitada dentro de los límites del recinto, sin entorpecer para ello la circulación de vehículos. El camión entrará y saldrá de la instalación por los accesos previstos. Por razones normativas de seguridad, durante las operaciones de carga de los tanques, la instalación permanecerá cerrada a los usuarios.

- Una adecuada red de drenaje para recogida de aguas pluviales y vertidos accidentales de hidrocarburos. Esta red permite separar, por una parte, las aguas contaminadas por hidrocarburos o susceptibles de serlo, que se depurarán mediante separador y, por otra parte, las aguas no contaminadas.
- Instalación eléctrica de enlace en Baja Tensión con una potencia máxima admisible de 27 kW a 230/400 V – 50 Hz y red de canalizaciones enterradas necesarias para alimentar los distintos circuitos eléctricos, tales como alumbrado, fuerza, sistemas de alimentación ininterrumpida, etc.
- Instalación eléctrica fotovoltaica con una potencia máxima de 5 kW a 230/400 V – 50 Hz correspondiente al inversor y red de canalizaciones enterradas necesaria para el correcto funcionamiento de la misma.
- Un sistema completo de equipos manuales y automáticos de extinción de incendios que cumpla con todos los requisitos reglamentarios de aplicación.
- Un sistema automatizado de control de los diferentes equipos de la instalación, sistemas de seguridad, de pago, etc.
- Instalación de un monolito de precios con logotipo de la empresa y precios de venta de combustibles, con unas dimensiones de 2,43 x 0,45 x 8 m (largo x ancho x alto).
- Instalación de las letras corporativas de la gasolinera, formadas por letras corpóreas de dimensiones generales 5 x 0,6 m (largo x alto), retroiluminadas con tiras flexibles LED, instaladas sobre las marquesinas.
- Instalación de un conjunto de báculos de iluminación exterior. Cada báculo dispondrá de dos proyectores de alumbrado, de manera que se consigan los requisitos mínimos de iluminación requeridos por la normativa vigente.

El suelo del recinto de actuación correspondiente a la actividad proyectada estará pavimentado. Será un pavimento de hormigón armado rígido e impermeable y resistente a los hidrocarburos. Las juntas del pavimento en estas zonas deberán ser selladas con materiales impermeables, resistentes e inalterables a los hidrocarburos.

Por último, en cuanto a la delimitación física del recinto de actuación, cabe indicar que se mantendrán en su estado actual, a excepción del lindero Sur, el cual se tratará con revestimiento de mortero blanco a las medianeras, con una colocación de chapas de revestimiento en la zona central de las mismas, en las cuales se colocará informativos de vinilo con información sobre la empresa y su actividad; y de la zona diáfana del lindero Norte con la parcela colindante, la cual se ejecutará con las mismas características que el existente y en prolongación con el muro de cerramiento actual.

2.1.3.2.- CARACTERIZACIÓN DE LOS ACCESOS A LA PARCELA

La parcela actualmente cuenta con un acceso rodado desde Carretera Almería, vial municipal, de unos 9,9 m de longitud. Sin embargo, para el correcto funcionamiento de la instalación, será necesario ejecutar otro acceso de salida del recinto, de unos 9,9 m de longitud, ejecutado con las mismas características que el actualmente existente. Ambos vados vehiculares quedarán diáfanos con la Carretera Almería, uno para la entrada (actual) y otro para salida de vehículos desde la vía pública, ambos de las mismas dimensiones.

Para la ejecución del nuevo acceso se realizará el rebaje del bordillo de hormigón, y se señalará con color verde la zona de paso peatonal en el acerado, así como las líneas discontinuas en el carril bici que señalicen el paso de vehículos por dicho vado, quedando el acabado con las características físicas y de materiales de la zona.

Con respecto a la señalización, esta se realizará conforme a lo establecido en este proyecto, como a continuación se describe:

- Señalización horizontal:
 - **M-5.2.1.- FLECHA DE ENTRADA.** La marca será pintada en el interior del recinto e indicará a los vehículos usuarios la zona concreta para realizar el acceso de entrada a la gasolinera.
 - **M-6.5.- MARCA VIAL DE CEDA EL PASO.** Se pintará junto a la salida de la gasolinera. Indicará a los usuarios de la actividad que deseen reincorporarse al vial de circulación, la obligatoriedad de ceder el paso a los vehículos que circulen por la misma.

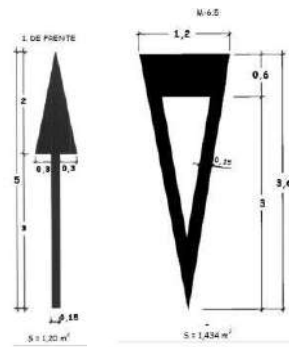


Figura 19. Marcas de señalización

- Señalización vertical:
 - **SEÑAL R-401:** Sentido obligatorio, para indicar a los usuarios el único acceso de entrada existente.
 - **SEÑAL R-1:** Ceda el paso. Los usuarios deberán de ceder el paso a los vehículos que circulen por el vial.
 - **SEÑAL R-101:** Entrada prohibida, para evitar que los vehículos accedan a la gasolinera a través del acceso de salida.

Las características de los elementos verticales a utilizar serán las siguientes:

- **Características (Tamaños y retroreflectancia).**

El tamaño de las señales proyectadas será:

- Señal circular de diámetro 600 mm.

Todos los elementos de una señal, tanto de diseño fijo como de diseño variable, deberán ser retroreflexivos, en su color, excepto los de color negro o azul oscuro. Se distinguen tres niveles de retroreflectancia, el nivel I, comercialmente Engineering Grade, el nivel II, comercialmente High Intensity y el nivel III. El nivel exigido para todos los elementos que componen las señales proyectadas será el nivel II (High Intensity).

- **Posición transversal y altura.**

Las señales, tanto de diseño fijo como de diseño variable situadas en los márgenes de la plataforma se colocarán de forma que su borde más próximo diste al menos:

- 3 m. del borde exterior de la calzada.
- 0,7 m. del borde exterior del arcén.

En nuestro caso, las señales se situarán junto al acceso, sobre un mástil, de forma que la diferencia de cota entre el borde inferior de la señal o cartel y el pavimento no será inferior a 2,2 m.

2.1.3.3.- TRAYECTORIA DEL CAMIÓN CISTERNA

El punto 7.1.1 del Capítulo VII de la ITC – MI – IP04, desarrollada por el Real Decreto 706/2017, establece lo siguiente:

“7.1.1. Área de las instalaciones”

“Las circulaciones en el interior de las instalaciones de suministro de combustible serán diseñadas, asegurando que las maniobras de aproximación, posicionamiento y salida se realicen con las máximas medidas de seguridad y señalización, atendiendo especialmente a la salida de emergencia del camión cisterna”.

A fin de dar cumplimiento a lo anteriormente expuesto, la trayectoria de entrada y salida del camión cisterna para las operaciones de llenado de los tanques se realizará de la siguiente forma:

- El camión accederá a la instalación por el vado de salida situado en Carretera Almería, sin realizar maniobras especiales.
- Una vez dentro del recinto, el camión se posicionará en la zona de descarga prevista, junto a las bocas de carga. Esta maniobra permitirá al camión cisterna posicionarse de forma que quede asegurada la máxima atención al escape en caso de emergencia.
- Una vez realizado el llenado de los tanques, el camión cisterna volverá a la circulación a través del mismo acceso de entrada hacia Carretera Almería, que al disponer de 9,9 m de longitud facilitará la incorporación sin realizar maniobras especiales.

2.1.4.- ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO

2.1.4.1.- SITUACIÓN ACTUAL DEL TRÁFICO

2.1.4.1.1.- TRÁFICO ACTUAL

Para el estudio de tráfico en la zona de estudio, se han consultado los datos disponibles de las estaciones de aforo ubicadas cercanas a la zona de influencia.

Para ello se han cogido los datos existentes en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Motril (Granada). En él se reflejan los aforos existentes que sirven para determinar la evolución del tráfico con el fin de analizar la posibilidad de evaluar una tasa de crecimiento que permita realizar una prognosis del tráfico futuro.

La estación de aforo más cercana a la parcela de estudio es la denominada A2 según lo reflejado en el Plano 1. Ubicación de los trabajos de campo de tráfico del PMUS de Motril. Puesto que no existen intersecciones importantes entre dicha estación de aforo y la parcela objeto, la fiabilidad de los datos es bastante alta.

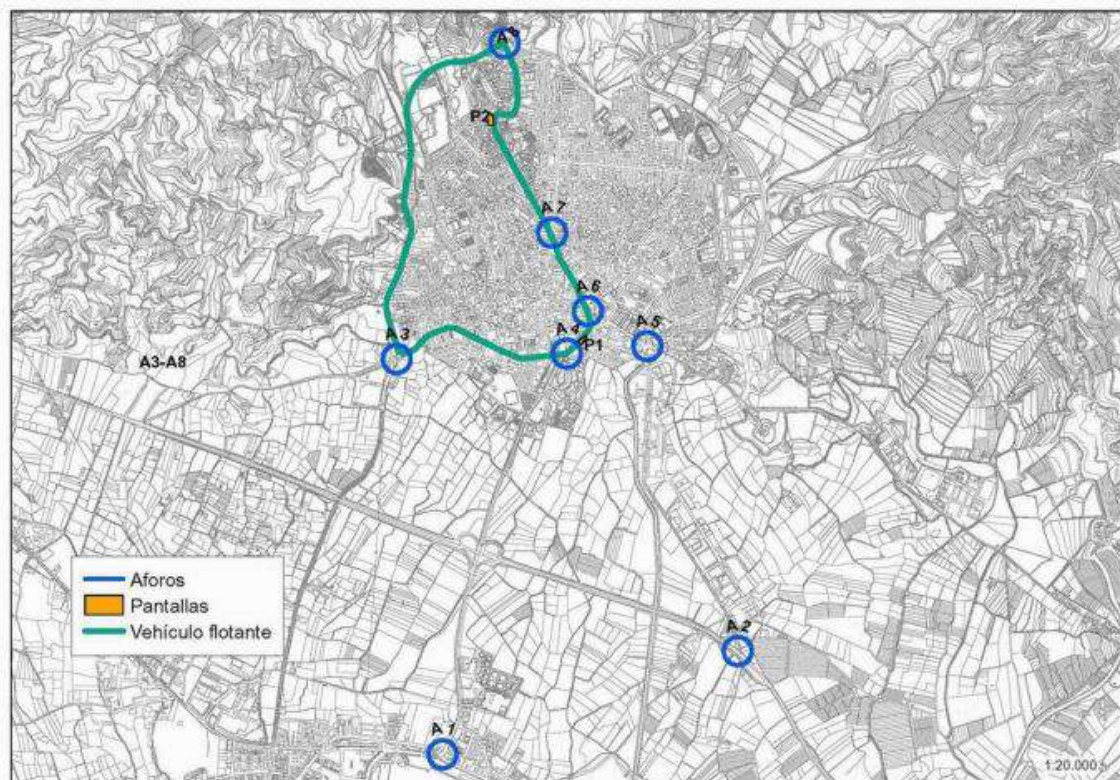


Figura 20. Estaciones de aforo del término municipal de Motril. Fuente: PMUS Motril

Los aforos de vehículos realizados en el PMUS de Motril han sido elaborados en día laborable medio y por un período de 12 horas continuadas (de 08:00 h a 20:00 h). Se consideran los datos del punto de aforo 2, ubicado en la confluencia entre la Carretera Almería y N-340.

	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	De Almería a Puerto(E-15)	6.396
Movimiento 2	De Puerto a Almería (E-15)	5.694
Movimiento 3	De Puerto (E-15) a Motril (Carretera de Almería)	2.430
Movimiento 4	De Almería (E-15) a Motril (Carretera de Almería)	3.787
Movimiento 5	De Motril (Carretera de Almería) a Puerto (E-15)	1.973
Movimiento 6	De Motril (Carretera de Almería) a Almería (E-15)	2.642
		22.922

	Descripción	Pesados
Movimiento 1	De Almería a Puerto(E-15)	836
Movimiento 2	De Puerto a Almería (E-15)	646
Movimiento 3	De Puerto (E-15) a Motril (Carretera de Almería)	461
Movimiento 4	De Almería (E-15) a Motril (Carretera de Almería)	235
Movimiento 5	De Motril (Carretera de Almería) a Puerto (E-15)	395
Movimiento 6	De Motril (Carretera de Almería) a Almería (E-15)	169
		2.742

Con ello se concluye que los datos de aforo en la Carretera Almería son los siguientes:

		Carretera Almería sentido entrada de Motril		Carretera Almería sentido salida de Motril (hacia intersección)	
Ligeros	Movimiento 3	2.430	Movimiento 5	1.973	
	Movimiento 4	3.787	Movimiento 6	2.642	
	Total ligeros	6.217	Total ligeros	4.615	
Pesados	Movimiento 3	461	Movimiento 5	395	
	Movimiento 4	235	Movimiento 6	169	
	Total pesados	696	Total pesados	564	
TOTAL		6.913		5.179	12.092

Con estos datos se sabe que el porcentaje de vehículos que circulan por la carretera de Almería son 12.092 frente a los 25.664 totales que circulan por la intersección (22.922 + 2.742). Esto supone que el 47,11% de los vehículos que circulan por la intersección se dirigen hacia Motril o vuelven de Motril a través de la Carretera Almería. La distribución queda como se muestra en la siguiente tabla.

	Carretera Almería sentido entrada de Motril	Carretera Almería sentido salida de Motril (hacia intersección)	TOTAL
Ligeros	24,22 %	17,98 %	42,2%
Pesados	2,71 %	2,19 %	4,9%
TOTAL	26,94 %	20,17 %	47,12%



Figura 21. Flujos de tráfico actual en intersección entre N-340 y Carretera de Almería

Puesto que el PMUS de Motril es de 2007, se van a considerar los datos más actualizados de tráfico en la carretera N-340, los cuales se obtienen del Mapa de Tráfico de la DGC para el año 2019, al ser este el último año más real, previo a la pandemia por COVID-19.

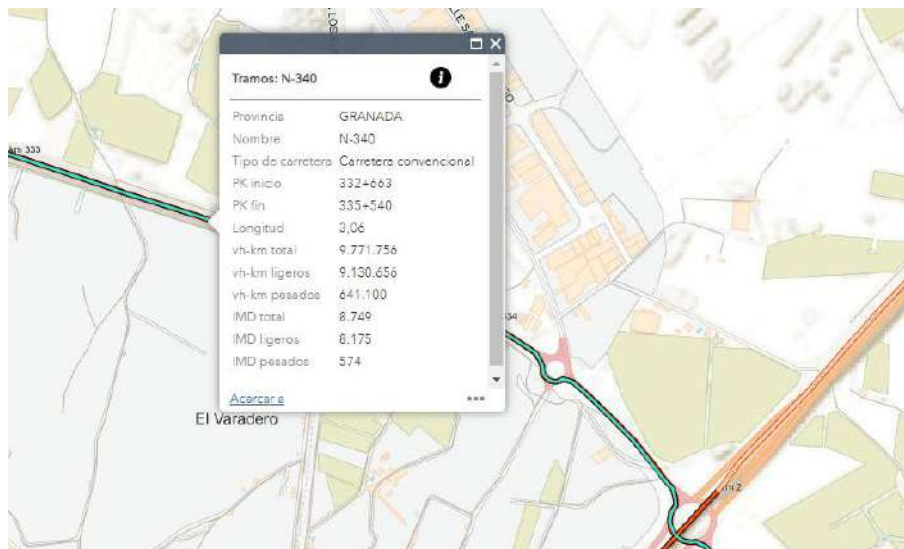


Figura 22. Datos de I.M.D. en intersección Carretera Almería y N-340

La estación de aforo que mide el tráfico de la zona, tal y como se ve en la figura previa, se corresponde con la **GR-155-3, DE LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS:**

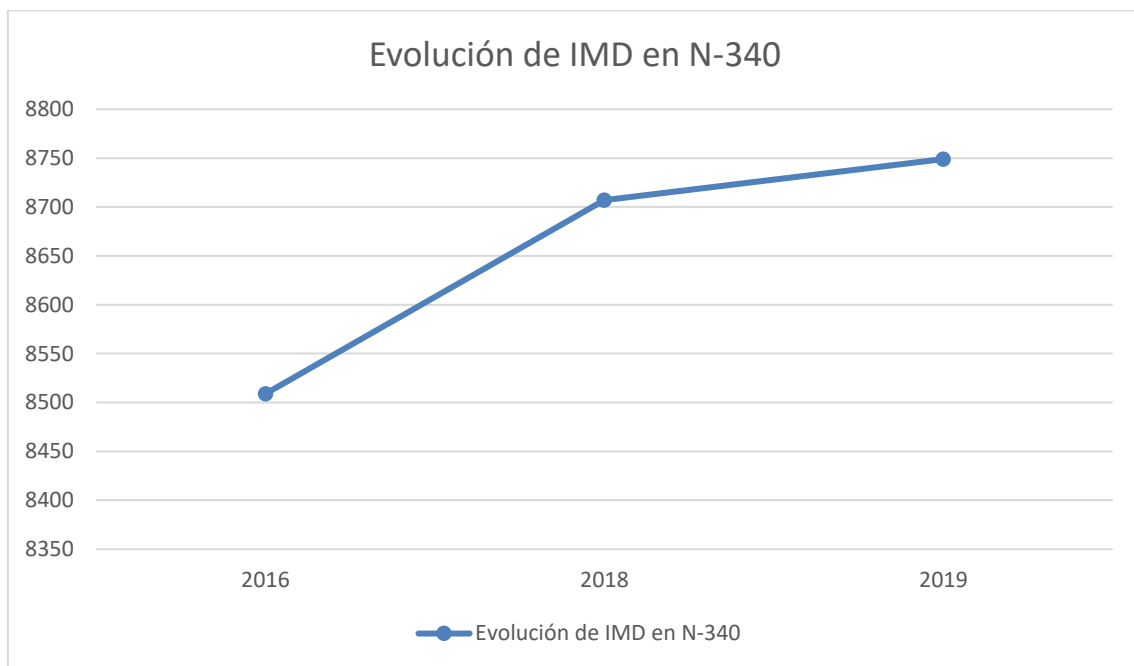
ESTACIÓN	
Nombre	GR-155-3
Tipo de estación	COBERTURA
Carretera	N-340
P.K.	335,80
Número de calzadas	1
Configuración	1+1

Puesto que se ha concluido que un 47,12% de vehículos que circulan por la intersección entre la N-340 y la Carretera Almería se dirigen o vuelven de Motril por la Carretera Almería, dicho vial municipal presenta un I.M.D. de 4.123 vehículos de los 8.749 vehículos totales que circulan por la N-340.

	I.M.D.	Porcentaje de I.M.D.
N-340	4.626	52,88 %
Carretera Almería	4.123	47,12%
TOTAL EN INTERSECCIÓN	8.749	100 %

Por consiguiente, la I.M.D. en Carretera de Almería resulta de 4.123 vehículos.

La evolución de la I.M.D. en dicha estación es la siguiente:



En el gráfico anterior queda reflejada la evolución de la I.M.D. en el periodo de 2016-2019, suponiendo un promedio de variación equivalente a 1,4%.

Dado que los valores de I.M.D. de la carretera N-340 más actualizados que se tienen son los del año 2019, se procede a la actualización de dicho tráfico al presente año 2022.

Para ello, la Nota de Servicio 5/2014, de "Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras", establece que el incremento de tráfico a utilizar en estudios de 2017 en adelante será de **1,44%**.

Aplicando lo anterior, la IMD actual asciende a un total de:

$$\text{IMD (2022)} = 4.123 \cdot 1,0144^3 = \mathbf{11.342 \text{ veh\u00edculos/d\u00eda}}$$

En cuanto a la estacionalidad diaria, producida entre los diferentes días a la semana, se desprende del Plan de Movilidad Sostenible de Motril que presenta un ligero incremento en las intensidades de circulación vehicular en viernes y sábado, relacionada con los desplazamientos propios del fin de semana.

Gráfico 19 Estacionalidad Anual.

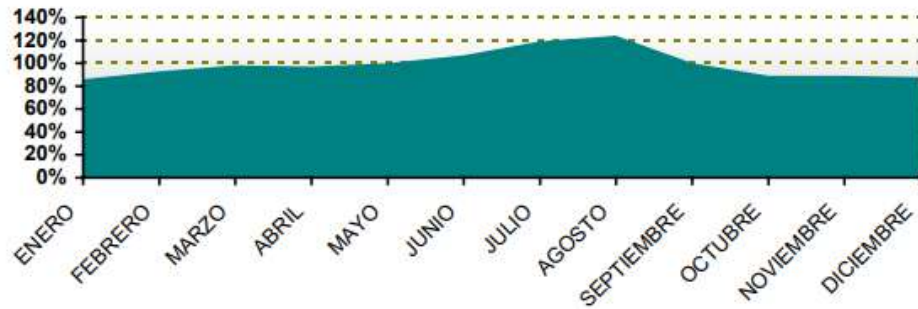


Figura 23. Estacionalidad anual. Fuente: PMUS de Motril

En cuanto a la estacionalidad horaria, se pueden detectar claras oscilaciones que denotan visiblemente las horas de puesta en actividad de la localidad, con un inicio escalonado a partir de las 6 de la mañana, aumentando en intensidad hasta las 10 para luego permanecer estable (con ligeros altibajos) hasta aproximadamente las 21 horas que empieza a decrecer.

Gráfico 20 Estacionalidad Horaria.

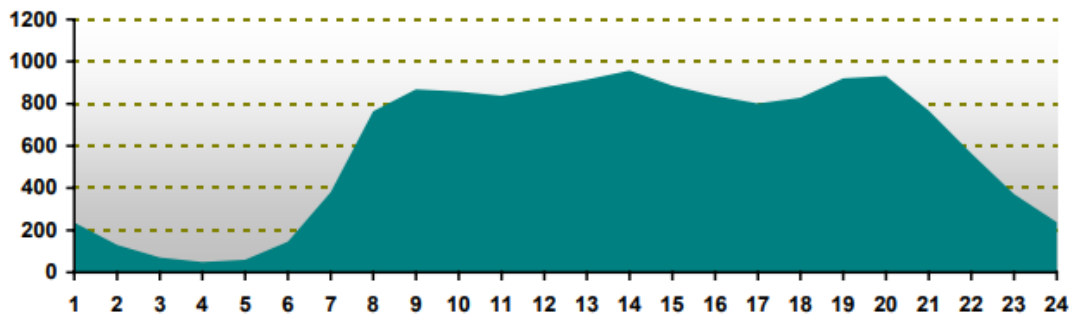


Figura 24. Estacionalidad horaria. Fuente: PMUS de Motril

La hora punta contabilizada para la estación de aforo de interés, en la confluencia entre la Carretera de Almería y la N-340, coincide con la las 19:00h-20:00 h, en la cual los valores de tráfico que se obtienen del PMUS de 2007 son los siguientes:

19:00 - 20:00	Descripción	Ligeros
Movimiento 1	De Almería a Puerto(E-15)	510
Movimiento 2	De Puerto a Almería (E-15)	414
Movimiento 3	De Puerto (E-15) a Motril (Carretera de Almería)	162
Movimiento 4	De Almería (E-15) a Motril (Carretera de Almería)	268
Movimiento 5	De Motril (Carretera de Almería) a Puerto (E-15)	119
Movimiento 6	De Motril (Carretera de Almería) a Almería (E-15)	205
		1.678

		Carretera Almería sentido entrada de Motril		Carretera Almería sentido salida de Motril (hacia intersección)
Ligeros	Movimiento 3	162	Movimiento 5	119
	Movimiento 4	268	Movimiento 6	205
	Total ligeros	430	Total ligeros	324
TOTAL				754

Puesto que no se tienen datos de la cantidad de vehículos pesados que circulan en hora punta, se hace una extrapolación de los datos de flujo medio obtenidos en el PMUS, y se tiene el siguiente número de vehículos en hora punta que circulan por la Carretera de Almería:

		Carretera Almería sentido entrada de Motril		Carretera Almería sentido salida de Motril (hacia intersección)	
Ligeros	Movimiento 3	162	Movimiento 5	119	
	Movimiento 4	268	Movimiento 6	205	
	Total ligeros	430	Total ligeros	324	
Pesados	Movimiento 3	-	Movimiento 5	-	
	Movimiento 4	-	Movimiento 6	-	
	Total pesados	48	Total pesados	40	
TOTAL	478		364	842	

Se calcula a continuación el porcentaje de vehículos en hora punta que circulan para cada sentido en Carretera Almería:

	Carretera Almería sentido entrada de Motril	Carretera Almería sentido salida de Motril (hacia intersección)	TOTAL
Ligeros	51,07 %	38,48 %	89,55 %
Pesados	5,70 %	4,75 %	10,45 %
TOTAL	26,94 %	20,17 %	100 %

Con todo esto se concluye que se va a considerar para el estudio del tráfico de la zona un viernes en hora punta de 19:00h-20:00h.

2.1.4.1.2.- CARACTERIZACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL

2.1.4.2.1.- TOMA DE DATOS EN CAMPO

Como se expuso anteriormente, nos basaremos en los datos aportados por las estaciones de aforo. No obstante, se realiza en campo unos muestreos del tráfico y las matrices orígenes /destinos en las intersecciones más significativas y que, a priori, se podrían ver afectadas en la situación futura, una vez entre en servicio la nueva gasolinera.

Este muestreo de una hora de duración, se lleva a cabo un día laborable (viernes) del mes de julio, con una duración de 15 min, entre las 19:00 h y las 19:15 h de la tarde. Los resultados se han extrapolado para una duración de una hora, coincidente con la hora punta (19:00 h – 20:00 h). Los resultados obtenidos son los siguientes: ´

veh/15 min		ORIGEN				TOTAL
		1	2	3	4	
DESTINO	1	0	13	108	3	124
	2	3	0	6	2	11
	3	99	10	0	3	112
	4	1	1	2	0	4
TOTAL		103	24	116	8	251



Estos valores extrapolados a una hora, coincidente con la hora punta (19:00 h – 20:00 h), resultan en un total de:

veh/h		ORIGEN				TOTAL
		1	2	3	4	
DESTINO	1	0	52	432	12	496
	2	12	0	24	8	44
	3	396	40	0	12	448
	4	4	4	8	0	16
TOTAL		411	96	464	32	1.004

veh/h		ORIGEN				TOTAL
		1	2	3	4	
DESTINO	1	0	5,18%	43,03%	1,20%	49,40%
	2	1,20%	0%	2,39%	0,80%	4,38%
	3	39,44%	3,98%	0%	1,20%	44,62%
	4	0,40%	0,40%	0,80%	0%	1,59%
TOTAL		41,04%	9,56%	46,22%	3,19%	100%

Según los datos obtenidos por el conteo manual de la vía en la Carretera Almería, a la altura de la parcela objeto, en sentido ascendente, por el que se da acceso a la instalación, circulan un total de 496 veh/h. Por otro lado, el número de vehículos que circula en dicha vía en el mismo sentido, a la altura de las parcelas ubicadas al Sur, cercanas a la intersección entre dicho vial y la carretera nacional N-340, es de 464 veh/h.

Para el presente estudio se considera el valor obtenido en sentido Motril por la Carretera Almería, al dar este acceso a la instalación.

2.1.4.2.2.- CÁLCULO DEL NIVEL DE SERVICIO ACTUAL DEL VIARIO DE ACCESO

En la figura siguiente se observa las consideraciones de la distribución de los vehículos.



Figura 25. Distribución de la circulación en la zona de acceso al recinto

Según los datos obtenidos por el conteo manual de la vía en el vial de acceso municipal, donde se va a localizar el acceso de entrada y salida, el número de vehículos que circularán por el vial en hora punta, en sentido Motril, es:

$$\text{IMD} = 496 \text{ veh/h}$$

Una vez definida la circulación a considerar en hora punta, ha de estimarse el nivel de servicio del que dispone dicho vial sin la aportación de vehículos atraídos por la unidad de suministro. Como hemos expuesto anteriormente, se estudiará la incidencia en hora punta. Esta hora punta es coincidente con las 19:00 h – 20:00 h, siendo el resto de la jornada un flujo menor a este.

Para poder definir que influencia podría tener la instalación debemos conocer la capacidad de circulación de las calles objeto con antelación de la implantación. Para ello, nos basaremos en el Manual de capacidad de carreteras del Transportation Research Board de Estados Unidos.

En este manual se establece unos valores estimativos de capacidad del vial en función de la velocidad de circulación típica.

Para ello, se clasifican los viales según la siguiente tabla:

Clase de tramo urbano	I	II	III	IV
Rango de velocidad (FFS)	90 a 70 km/h	70 a 55 km/h	55 a 50 km/h	50 a 40 km/h
Velocidad típica	80 km/h	65 km/h	55 km/h	45 km/h

Figura 26. Tabla adaptada del Manual de Capacidad de Carreteras

Según la velocidad, nos encontramos con un vial **tipo IV**.

Lanes	Service Volumes (veh/h)				
	A	B	C	D	E
Class I					
1	N/A	740	920	1010	1110
2	N/A	1490	1780	1940	2120
3	N/A	2210	2580	2790	3040
4	N/A	2970	3440	3750	4060
Class II					
1	N/A	N/A	620	820	860
2	N/A	N/A	1290	1590	1650
3	N/A	N/A	1920	2280	2370
4	N/A	N/A	2620	3070	3190
Class III					
1	N/A	N/A	600	790	840
2	N/A	N/A	1250	1530	1610
3	N/A	N/A	1870	2220	2310
4	N/A	N/A	2580	2960	3080
Class IV					
1	N/A	N/A	270	690	790
2	N/A	N/A	650	1440	1520
3	N/A	N/A	1070	2110	2180
4	N/A	N/A	1510	2820	2900

Por tanto, considerando los vehículos estimados en hora punta y comparándolos con la tabla anterior, obtenemos un **nivel de servicio D (496 veh/h < 690 veh/h)**.

2.1.4.1.- IMPACTO EN EL TRÁFICO

A la hora de analizar el impacto en el tráfico generado, se calculará la afluencia de vehículos a la instalación de la unidad de suministro.

2.1.4.1.1.- ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS USUARIOS DE LA GASOLINERA

Tras la estimación de la intensidad de circulación por el vial en hora punta y el cálculo del nivel de servicio existente, se deben estimar los vehículos atraídos / generados por la actividad. Al igual que las estimaciones anteriores, se estudiará la incidencia en hora punta.

A falta de otros datos, para realizar la estimación se consideran tres fuentes de información para la estimación de vehículos generados por la gasolinera. Por un lado, el Manual "Trip Generation" del Instituto norteamericano de Ingenieros del Transporte (ITE), habitualmente utilizado en este tipo de estudios. En segundo lugar, el método empírico de la Ciudad de San Diego como método de comparación y por último los valores establecidos de atracción por la ciudad de Madrid. Todos los métodos utilizan ratios para el cálculo de los vehículos en hora punta.

a) ITE Manual Trip Generation

Según este manual, el número de vehículos en la hora punta en la gasolinera es de 13,87 veh/h por unidad de suministro de combustible. La gasolinera se diseña con 4 puntos de suministro, en dos columnas, por lo que el número de vehículos estimados en la hora punta que se va a utilizar en la modelización es de 55,48 ≈ 56 veh/h.

SERVICES		
911	Walk-In Bank	1,000 SF 12.13
912	Drive-In Bank	1,000 SF 24.30
918	Hair Salon	1,000 SF 1.93
925	Drinking Place	1,000 SF 11.34
931	Quality Restaurant	1,000 SF 7.49
932	High-Turnover (Sit-Down) Restaurant	1,000 SF 11.15
933	Fast Food Restaurant without Drive-Through Window	1,000 SF 26.15
934	Fast Food Restaurant with Drive-Through Window	1,000 SF 33.84
935	Fast Food Restaurant with Drive-Through Window and No Indoor Seating	1,000 SF 153.85
936	Coffee / Donut Shop without Drive-Through Window	1,000 SF 40.75
937	Coffee / Donut Shop with Drive-Through Window	1,000 SF 42.8
938	Coffee / Donut Shop with Drive-Through Window and No Indoor Seating	1,000 SF 75
940	Bread / Donut / Bagel Shop with Drive-Through Window	1,000 SF 18.99
941	Quick Lubrication Vehicle Shop	Service Bays 5.19
942	Automobile Care Center	1,000 SF 3.11
943	Automobile Parts and Service Center	1,000 SF 4.46
944	Gasoline / Service Station	Fueling Positions 13.87
945	Gasoline / Service Station with Convenience Market	Fueling Positions 13.51
946	Gasoline / Service Station with Convenience Market and Car Wash	Fueling Positions 13.94
947	Self Service Car Wash	Stalls 5.54
948	Automated Car Wash	1,000 SF 14.12
950	Truck Stop	1,000 SF 13.63

b) Método Empírico de la Ciudad de San Diego

Según este manual, para gasolineras, el ratio a considerar es de 11 vehículos/h por punto de suministro de combustible. En este caso, con 4 puntos de suministro de combustible, el número de vehículos estimados en la hora punta son 44 veh/h, del mismo orden de magnitud que el valor dado por el ITE.

c) Método Ayuntamiento de Madrid

Según el método del Ayuntamiento de Madrid, las instalaciones de suministro de combustible propician un ratio de atracción de viaje comprendido entre 1% y el 3% del tráfico que circula por la vía (496 veh/h). Esto resulta en que el tráfico que genera la gasolinera supone un aumento de entre 5 y 15 veh/hora.

Comparando los tres métodos, se considerará el valor del ITE Manual Trip Generation por ser un valor más conservador, **56 veh/h**.

2.1.4.1.2.- COMPARACIÓN DE LA CALIDAD DE SERVICIO CON LAS NUEVAS INSTALACIONES

Una vez obtenidos la intensidad del vial en hora punta y la estimación de vehículos atraídos / generados por la gasolinera, podemos cuantificar impacto generado por la misma tanto en la glorieta como en el viario de acceso.

Para ello, comprobaremos la incidencia en el nivel de servicio existente en hora punta en el vial, el cual viene recogido en la siguiente tabla:

	IMD hora punta	Cap. máx. nivel de servicio	Índice/capacidad	Nivel de servicio
Estado actual	496	690	71,88 %	D
Con Gasolinera	552	690	80 %	D

Como se puede observar, incluso en hora punta, el incremento de vehículos atraídos por la gasolinera no supone una variación en cuanto al nivel de servicio, sin realizar una modificación sustancial en el habitual funcionamiento del vial, aún considerando un aumento global de todos los viales.

2.1.4.1.3.- ANÁLISIS DE COLAS EN EL INTERIOR DE LA PARCELA

COLAS GENERADAS POR LA ACTIVIDAD DE GASOLINERA

Se considera un rendimiento de 1 vehículo cada cinco (5) minutos por surtidor para las estaciones de servicio, para determinar la longitud de cola media y el tiempo medio de espera bien se aplican la teoría de colas.

Se aceptan las formulaciones para sistemas de colas M/M/s (distribución de tipo exponencial para tiempo de llegadas y de servicio, con servidores y longitud de cola ilimitada), empleando las siguientes fórmulas para las medidas de eficacia del sistema:

$$P_0 = \frac{1}{\sum_{n=0}^{c-1} \frac{A^n}{n!} + \frac{A^c}{c!(1-\rho)}} \quad L_q = \frac{A^c}{c!} P_0 \frac{\rho}{(1-\rho)^2} \quad W_q = \frac{L_q}{\lambda}$$

Consideraremos una tasa de servicio de 16 suministro/hora-surtidor para quedarnos en el lado de la seguridad.

TABLA PARA 4 SERVIDORES	
λ = Tasa de llegadas	56
μ = Tasa media de servicio por servidor	16
c = Nº de servidores	4
A= relación entre intensidad de tráfico y servidores = λ/μ	3,5
ρ = intensidad de trafio = $\lambda/c\mu$	0,875
P_0 =Probabilidad de que todos los servidores estén desocupados al llegar.	1,48%
P_B = Probabilidad de que todos los surtidores estén ocupados al llegar.	73,79%
P = Probabilidad de no tener que esperar.	26,21%
L_q = Cola máxima (veh)	5
W_q = Tiempo promedio de espera (min)	5,53

Teniendo en cuenta que la instalación tiene capacidad para albergar hasta 13 vehículos en el interior, no habrá problema de que los viales públicos del acceso de entrada se vean afectados por una posible retención; ya que la cola máxima será de cinco vehículos y el tiempo promedio de espera es de 5,5 minutos.

2.1.5.- CONCLUSIONES

El establecimiento objeto de estudio de tráfico dará servicio mayoritariamente a los usuarios habituales de la zona industrial en la que se encuentra ubicado, siendo una minoría cuantitativamente despreciable los vehículos que, circulando por los viales del entorno, se desplazan exclusivamente a repostar en esta instalación ya que, además, existen otras áreas de venta de combustible similares en las inmediaciones de dichos viales.

Por esta razón, el incremento del Índice Medio Diario (IMD) del ámbito de la zona industrial prácticamente no se verá afectado.

En conclusión, para optar a la ordenación nueva:

- Se eliminará la actual edificación.
- Se define la nueva superficie de la instalación.
- Se dará una nueva imagen a la parcela.
- Los accesos de entrada y salida estarán acorde al nuevo uso.
- Se define el nuevo tránsito de vehículos por la parcela y viales colindantes.

Con la solución adoptada se cumplen las determinaciones legales expresadas en la LISTA y en las normas y ordenanzas de aplicación vigentes expresadas en el punto 1.1.4 del presente Estudio de Detalle (justificado en el apartado 1.2.3.). Al igual que se cumple con el Artículo 56 apartado 4.d) de las normas urbanísticas del Ayuntamiento de Motril.

Por tanto:

1. No modifica el uso urbanístico del suelo.
2. No modifica la edificabilidad.
3. No incrementa el aprovechamiento urbanístico.
4. No afecta negativamente a las dotaciones.

Además, como síntesis del Estudio de Movilidad, a continuación, se repasan los puntos más destacados establecidos en dicho estudio, a fin de mejorar la comprensión de todos los puntos expuestos.

- I. La gasolinera dispondrá de un acceso de entrada y otro de salida, como ya se ha descrito anteriormente, con una longitud efectiva de 9,9 m cada uno, y 3,5 m de anchura.
- II. Para garantizar que, en hora punta, el incremento de vehículos atraídos por la gasolinera no supone una incidencia elevada sobre la circulación del vial, ni sobre el polígono industrial en el que se encuentra, se ha realizado una estimación de los vehículos usuarios, obteniendo un valor de 56 veh/h, lo que garantiza la capacidad funcional y de sección de la vía Carretera Almería para albergar la actividad de gasolinera.
- III. Se asegura la circulación interior y la descarga del combustible. Dicha circulación interior está asegurada, tal y como queda reflejado en los planos TRAY-1 y TRAY-2. Por su parte, la descarga se realiza en la zona interior de la parcela, en el área destinada a tal propósito. Esta descarga se realiza cumpliendo con todas las medidas de seguridad establecidas en la normativa de aplicación.
- IV. Por último, para garantizar la continuidad y seguridad del tráfico peatonal de las aceras y recorridos peatonales preexistentes, se ejecutará un nuevo acceso con nuevo bordillo inclinado o rebajado de hormigón para el nuevo vado de salida, ejecutando las pendientes transversales y longitudinales que sean necesarias en una franja de 30 cm, de manera que se mantenga la prioridad del itinerario peatonal.

2.2.- ACCESIBILIDAD

Se describe a continuación, la justificación de las normas de accesibilidad conforme a la legislación que se enumera:

- Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

2.2.1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

El reglamento andaluz de accesibilidad concreta el ámbito en el que se deberá aplicar, en el artículo 2, donde se establece:

- a) La redacción de los instrumentos de planeamiento y de los restantes instrumentos de ordenación urbanística y proyectos de urbanización.
- b) Los accesos, itinerarios peatonales, espacios libres, instalaciones y mobiliario urbano, públicos y privados, comprendidos en las obras e infraestructuras y urbanización de primer establecimiento o a realizar en las existentes, y aquellos que alteren su uso o actividad, total o parcialmente, de forma definitiva o provisional, aunque no se realice obra alguna.

.../...

En este caso, se realiza el Estudio de Detalle a fin de definir los volúmenes e interacción con el entorno. Así mismo, a fin de justificar la adaptación tanto de la instalación con el entorno, se realiza el presente anexo de accesibilidad asociado a Estudio de Detalle Reformado.

2.2.2.- EXIGENCIAS DE ACCESIBILIDAD

Tal y como se describe anteriormente, la gasolinera se ubicará en una parcela urbana en comunicación con el espacio exterior y carecerá de edificio destinado a la venta de productos a los usuarios, así como de aseos de uso público, dado que no es obligatorio disponer de los mismos dada la tipología de la instalación.

Es por ello que no existirán barreas arquitectónicas tales como escaleras, ascensores, aseos, puertas, etc., que deben ajustarse a las normas de accesibilidad.

No obstante, se tendrán en cuenta aquellos puntos del Reglamento que le sean de aplicación.

Al final del presente anexo se adjuntan las Fichas y Tablas justificativas conforme al Decreto 293/2009.

2.2.3.- ACCESIBILIDAD EN LAS INFRAESTRUCTURAS Y EL URBANISMO

El Título I del Decreto 293/2009 establece las disposiciones y prescripciones que serán los mínimos exigibles a cualquier elemento o espacio de las infraestructuras o el urbanismo, sin perjuicio de mayores exigencias contenidas en otras normas de obligado cumplimiento.

2.2.3.1.- CONDICIONES GENERALES

Los itinerarios peatonales accesibles públicos y privados, de uso comunitario, de utilización y concurrencia pública se diseñarán de forma que sus trazados, dimensiones, dotaciones y calidades de terminación permitan el uso y circulación, de forma autónoma y en condiciones de seguridad, a las personas con discapacidad, a cuyos efectos cumplirán las siguientes condiciones:

- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Artículo 5. Condiciones generales del itinerario peatonal accesible.

2. Todo itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:
- Discurrirá de manera colindante a la línea de fachada o referencia edificada a nivel del suelo. No obstante, cuando las características y el uso del espacio recomienden otra disposición del itinerario peatonal accesible o cuando éste carezca de dicha línea de fachada o referencia edificada, se facilitará la orientación y el encaminamiento mediante una franja-guía longitudinal, tal y como se especifica en los artículos 45 y 46.
 - En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.
 - En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.
 - No presentará escalones aislados.
 - Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11.
 - La pendiente transversal máxima será del 2%.
 - La pendiente longitudinal máxima será del 6%.
 - En todo su desarrollo se ajustarán los niveles de iluminación del recorrido a los especificados en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.
 - Dispondrá de una correcta comunicación y señalización siguiendo las condiciones establecidas en el capítulo XI.
3. En las zonas de plataforma única, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarios de la vía. En cualquier caso, se cumplirán el resto de condiciones establecidas en este artículo.
4. Se garantizará la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los desniveles y en los puntos de cruce con el itinerario vehicular, mediante las condiciones reguladas en los artículos 13, 14 y 16 y el capítulo VI.
5. Se preverán áreas de descanso a lo largo del itinerario peatonal accesible en función de sus características físicas, la tipología de la población usuaria habitual y la frecuencia de uso que presente.
- Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

Artículo 15. Condiciones generales.

- a) El ancho mínimo libre de obstáculos será de 1,50 metros de manera que se garantice el paso, el cruce y el giro o cambio de dirección, de personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento. En el caso de que en viales existentes no sea posible, se resolverá mediante plataforma única en la que quede perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente peatonal, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.

De existir elementos puntuales tales como señales verticales, papeleras o elementos de jardinería, se dejará un ancho libre mínimo de 0,90 metros en ese punto y una altura mínima de 2,20 metros libre de obstáculos.

- b) Las pendientes transversales y longitudinales se atenderán a lo dispuestos en el artículo 22.
- c) La altura máxima de los bordillos será de 12 centímetros, debiendo rebajarse a nivel del pavimento de la calzada en los pasos peatonales o mediante creación de vados lo más cercano posible a las esquinas de la calle, cuando no existan aquéllos.

En el caso que nos ocupa, el único itinerario peatonal existente en el tramo de afección establecido por uno de los accesos propuestos, al ser uno de ellos existente, correspondiente con el tramo de acerado que colinda con las parcelas, con un ancho de 1,35 m.

Los posibles elementos de mobiliario urbano o señalización vertical existentes en el mencionado tramo no suponen actualmente un obstáculo para la circulación de los peatones.

2.2.3.2.- VADOS

Se ejecutará un único vado, el de salida al ser el de entrada existente, desde la carretera de Almería hasta el interior de la parcela.

- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Artículo 13. Vados vehiculares.

1. *Los vados vehiculares no alterarán las condiciones generales de los itinerarios peatonales accesibles que atraviesen y no coincidirán, en ningún caso, con los vados de uso peatonal.*
- Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

Artículo 16. Vados.

2. *Los vados destinados a la entrada y salida de vehículos se diseñarán de manera que los itinerarios que atraviesen no queden afectados por pendientes, siendo el itinerario peatonal prioritario. Cuando sea posible, el itinerario mantendrá su nivel, alcanzando el vehículo la cota de itinerario fuera de éste en la calzada o en la banda de aparcamiento o infraestructura. Cuando lo anterior no sea viable, el vado cumplirá los siguientes requisitos:*
 - a) *La pendiente longitudinal máxima, en el sentido de la marcha, será del 8% en tramos inferiores a 3 metros y del 6% en tramos iguales o superiores a 3 metros. Las longitudes de los tramos se consideran medidas en proyección horizontal.*
 - b) *La pendiente transversal máxima será del 2% y la mínima del 1% para garantizar la evacuación de agua.*
 - c) *No se instalarán franjas señalizadoras para evitar que las personas con discapacidad visual puedan confundirlos con los vados de pasos de peatones.*

En el acerado existente, se ejecutará el vado faltante, de forma que se de prioridad al itinerario peatonal.

2.2.3.3.- OBRAS Y ELEMENTOS PROVISIONALES

La ejecución de las obras correspondientes a la gasolinera se realizará fundamentalmente en el interior del recinto previsto para tal fin. En caso de necesidad de ocupación de la vía pública con zanjas, andamiajes, escombros u otros elementos análogos se señalizará convenientemente mediante vallas.

Las vallas serán estables y continuas, ocuparán todo el perímetro de los acopios de materiales, zanjas, calicatas u obras análogas, irán separadas de éstos al menos 0,50 metros y con una altura mínima de 0,90 metros y con bases de apoyo que no invadan el itinerario peatonal, de color que contraste con el entorno cercano, para que sean fácilmente identificables por personas con visión reducida, y sólidamente instaladas, de forma que no puedan ser desplazadas en caso de tropiezo o colisión de las mismas. Asimismo, las vallas dispondrán de una baliza luminosa intermitente durante las horas en que no haya suficiente luz del día.

Los contenedores de obra que se emplacen en vías públicas deben señalizarse, en el contorno superior en todo su perímetro con una franja con una anchura mínima de 10 centímetros de pintura reflectante.

Cuando se interrumpan u obstaculicen los itinerarios peatonales, se dispondrán itinerarios alternativos que reúnan las condiciones establecidas en la Sección 2ª del Capítulo I del Título I del Reglamento.

2.2.3.4.- PAVIMENTOS

En el caso que nos ocupa, la adecuación en la zona del vado de salida se realizará conforme a lo establecido en el Artículo 31 del Reglamento y cumplirán los siguientes requisitos:

- a) Serán antideslizantes, en seco y en mojado, sin exceso de brillo e indeformables.
- b) Estarán firmemente fijados y ejecutados de tal forma que no presenten elementos sueltos, cejas ni rebordes entre las distintas piezas, variando la textura y el color del mismo en los casos establecidos en este Reglamento.
- c) Se prohíbe en cualquier caso el uso de grava de suelta.

Así como lo establecido en la TMA/851/2021:

Artículo 11. Pavimentos.

1. *El pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable y cumplirá con la exigencia de resbaladicidad para los suelos en zonas exteriores establecida en el Documento Básico SUA, Seguridad de utilización y accesibilidad del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación. No presentará piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes de altura superior a 4 mm, y su textura será diferente de la de los pavimentos táctiles indicadores especificados en el artículo 45.*
2. *En los itinerarios peatonales accesibles también se admitirá la utilización de pavimentos blandos con una compactación superior al 90% determinada de acuerdo con el método de ensayo Proctor modificado de la norma UNE 103501:1994, que permitan el tránsito de peatones de forma estable y segura, sin ocasionar hundimientos ni estancamientos de aguas, y manteniendo la máxima adecuación posible con el resto de características exigidas en el apartado anterior.*

En este sentido, los posibles registros en el tramo afectado quedarán situados en el mismo plano que el pavimento circundante y estarán fabricados con materiales resistentes a la deformación.

2.2.3.- FICHAS JUSTIFICATIVAS (DECRETO 293/2009)

Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

BOJA nº 140, de 21 de julio de 2009

Corrección de errores. BOJA nº 219, de 10 de noviembre de 2009

DATOS GENERALES
FICHAS Y TABLAS JUSTIFICATIVAS*



* Orden de 9 de enero de 2012, por la que se aprueban los modelos de fichas y tablas justificativas del Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, aprobado por el Decreto 293/2009, de 7 de julio, y las instrucciones para su cumplimentación. (BOJA núm. 12, de 19 de enero).

DATOS GENERALES	
DOCUMENTACIÓN	
ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE UN ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE	
ACTUACIÓN	
DEMOLICIÓN DE EDIFICACIÓN EXISTENTE Y OBRA DE NUEVA PLANTA CONSISTENTE EN LA EJECUCIÓN DE UNA GASOLINERA PARA VENTA MINORISTA DE COMBUSTIBLE EN UNA PARCELA URBANA, DE USO INDUSTRIAL, Y SITUADA EN LA CARRETERA ALMERÍA-MOTRIL, EN EL MUNICIPIO DE MOTRIL (GRANADA)	
ACTIVIDADES O USOS CONCURRENTES	
INDUSTRIAL, INDUSTRIA ESCAPARATE	
DOTACIONES	NÚMERO
Aforo (número de personas)	
Número de asientos	
Superficie	85 m2
Accesos	2 (UNO EXISTENTE)
Ascensores	
Rampas	
Alojamientos	
Núcleos de aseos	
Aseos aislados	
Núcleos de duchas	
Duchas aisladas	
Núcleos de vestuarios	
Vestuarios aislados	
Probadores	
Plazas de aparcamientos	3 (UNA RESERVADA)
Plantas	1 (PLANTA BAJA)
Puestos de personas con discapacidad (sólo en el supuesto de centros de enseñanza reglada de educación especial)	
LOCALIZACIÓN	
CARRETERA ALMERÍA-MOTRIL, 107 Y 107(B); 18600 MOTRIL (GRANADA)	
TITULARIDAD	
D. MNAUEL CALVO CANO; D.N.I. 24165441P	
PERSONA/S PROMOTORA/S	
D. MANUEL SANTIAGO BERMÚDEZ; D.N.I. 25999842K	
PROYECTISTA/S	
D. JUAN JESÚS PORRAS GONZÁLEZ. INGENIERO INDUSTRIAL COLEGIADO N° 2291 DEL GOLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE ANDALUCÍA ORIENTAL.	

FICHAS Y TABLAS JUSTIFICATIVAS QUE SE ACOMPAÑAN

- FICHA I. INFRAESTRUCTURAS Y URBANISMO
- FICHA II. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES
- FICHA III. EDIFICACIONES DE VIVIENDAS
- FICHA IV. VIVIENDAS RESERVADAS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA
- TABLA 1. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE ALOJAMIENTO
- TABLA 2. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE USO COMERCIAL
- TABLA 3. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE USO SANITARIO
- TABLA 4. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE SERVICIOS SOCIALES
- TABLA 5. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE ACTIVIDADES CULTURALES Y SOCIALES
- TABLA 6. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE RESTAURACIÓN
- TABLA 7. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE USO ADMINISTRATIVO
- TABLA 8. CENTROS DE ENSEÑANZA
- TABLA 9. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE TRANSPORTES
- TABLA 10. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE ESPECTÁCULOS
- TABLA 11. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE USO RELIGIOSO
- TABLA 12. EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE ACTIVIDADES RECREATIVAS
- TABLA 13. GARAJES Y APARCAMIENTOS

OBSERVACIONES

LA INSTALACIÓN PROYECTADA CONSISTE EN LA IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE, SITUADA EN UNA PARCELA URBANA DE USO INDUSTRIAL EN EL MUNICIPIO DE MOTRIL. DADAS LAS CARACTERÍSTICAS DE LA ACTIVIDAD, ESTA ESTÁ DESTINADA PRINCIPALMENTE AL TRÁFICO RODADO DE LOS VEHÍCULOS USUARIOS Y PRESENTA UNA SERIE DE LIMITACIONES EN CUANTO A EJECUCIÓN DE DE ITINERARIOS INTERIORES ACCESIBLES. AL TRATARSE DE UNA GASOLINERA EN MODALIDAD DESATENDIDA SE HA DE GARANTIZAR EL CORRECTO ACCESO AL SERVICIO DE RESPOSTAJE, SIN EMBARGO ES LÓGICO QUE DEBIDO A LAS CARACTERÍSTICAS PROPIAS DEL CLIENTE AL QUE SE DIRIGE LA ACTIVIDAD SE DESCARTEN DISCAPADIADES QUE ANULEN LA CAPACIDAD DE CONDUCCIÓN DEL CLIENTE, TALES COMO LA CEGUERA, LA HOPOACUSIA SEVERA O DEFICIENCIAS GRAVES DE MOVILIDAD Y MOTRICIDAD.

EN LAS SIGUIENTES FICHAS JUSTIFICATIVAS SERÁ DE APLICACIÓN LA SIGUIENTE NORMATIVA:

- DECRETO 293/2009, DEL 7 DE JULIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO QUE REGULA LAS NORMAS PARA LA ACCESIBILIDAD EN LAS INFRAESTRUCTURAS, EL URBANISMO, LA EDIFICACIÓN Y EL TRANSPORTE EN ANDALUCÍA.

- REAL DECRETO 314/2006, DE 17 DE MARZO, POR EL QUE SE APRUEBA EL CÓDIGO TÉCNICO DE LA EDIFICACIÓN Y EL DOCUMENTO BÁSICO DB-SUA.

ORDEN TMA/851/2021, DE 23 DE JULIO, POR LA QUE SE DESARROLLA EL DOCUMENTO TÉCNICO DE CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y LA UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS.

En MARTOS a 24 de NOVIEMBRE de 2022

FICHA I. INFRAESTRUCTURAS Y URBANISMO***CONDICIONES CONSTRUCTIVAS DE LOS MATERIALES Y DEL EQUIPAMIENTO****Descripción de los materiales utilizados**Pavimentos de itinerarios accesibles

Material: HORMIGÓN IMPRESO

Color: GRIS

Resbaladidad: GRADO 3

Pavimentos de rampas

Material:

Color:

Resbaladidad:

Pavimentos de escaleras

Material:

Color:

Resbaladidad:

Carriles reservados para el tránsito de bicicletas

Material:

Color:

Se cumplen todas las condiciones de la normativa aplicable relativas a las características de los materiales empleados y la construcción de los itinerarios en los espacios urbanos. Todos aquellos elementos de equipamiento e instalaciones y el mobiliario urbano (teléfonos, ascensores, escaleras mecánicas...) cuya fabricación no depende de las personas proyectistas, deberán cumplir las condiciones de diseño que serán comprobadas por la dirección facultativa de las obras, en su caso, y acreditadas por la empresa fabricante.

No se cumple alguna de las condiciones constructivas, de los materiales o del equipamiento, lo que se justifica en las observaciones de la presente Ficha justificativa integrada en el proyecto o documentación técnica.

* Orden de 9 de enero de 2012, por la que se aprueban los modelos de fichas y tablas justificativas del Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, aprobado por el Decreto 293/2009, de 7 de julio, y las instrucciones para su cumplimentación. (BOJA núm. 12, de 19 de enero).

FICHA I. INFRAESTRUCTURAS Y URBANISMO					
ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES					
NORMATIVA		O. VIV/561/2010	DEC.293/2009 (Rgto)	ORDENANZA	DOC. TÉCNICA
CONDICIONES GENERALES. (Rgto. art. 15, Orden VIV/561/2010 arts. 5 y 46)					
Ancho mínimo		≥ 1,80 m (1)	≥ 1,50 m		-
Pendiente longitudinal		≤ 6,00 %	--		CUMPLE
Pendiente transversal		≤ 2,00 %	≤ 2,00 %		CUMPLE
Altura libre		≥ 2,20 m	≥ 2,20 m		CUMPLE
Altura de bordillos (serán rebajados en los vados).		--	≤ 0,12 m		CUMPLE
Abertura máxima de los alcorques de rejilla, y de las rejillas en registros.	<input type="checkbox"/> En itinerarios peatonales	Ø ≤ 0,01 m	--		N. A.
	<input type="checkbox"/> En calzadas	Ø ≤ 0,025 m	--		N. A.
Iluminación homogénea		≥ 20 luxes	--		N. A.
(1) Excepcionalmente, en zonas urbanas consolidadas se permite un ancho ≥ 1,50 m, con las condiciones previstas en la normativa autonómica.					
VADOS PARA PASO DE PEATONES (Rgto art.16, Orden VIV/561/2010 arts. 20,45 y 46)					
Pendiente longitudinal del plano inclinado entre dos niveles a comunicar	<input type="checkbox"/> Longitud ≤ 2,00 m	≤ 10,00 %	≤ 8,00 %		
	<input type="checkbox"/> Longitud ≤ 2,50 m	≤ 8,00 %	≤ 6,00 %		
Pendiente transversal del plano inclinado entre dos niveles a comunicar		≤ 2,00 %	≤ 2,00 %		
Ancho (zona libre enrasada con la calzada)		≥ 1,80 m	≥ 1,80 m		
Anchura franja señalizadora pavimento táctil		= 0,60 m	= Longitud de vado		
Rebaje con la calzada		0,00 cm	0,00 cm		
VADOS PARA PASO DE VEHÍCULOS (Rgto art.16, Orden VIV/561/2010 arts. 13,19,45 y 46)					
Pendiente longitudinal en tramos < 3,00 m		= Itinerario peatonal	≤ 8,00 %		N. A.
Pendiente longitudinal en tramos ≥ 3,00 m		--	≤ 6,00 %		CUMPLE
Pendiente transversal		= Itinerario peatonal	≤ 2,00 %		CUMPLE
PASOS DE PEATONES (Rgto art. 17, Orden VIV/561/2010 arts. 21, 45 y 46)					
Anchura (zona libre enrasada con la calzada)		≥ Vado de peatones	≥ Vado de peatones		
<input type="checkbox"/> Pendiente vado 10% ≥ P > 8%. Ampliación paso peatones.		≥ 0,90 m	--		
Señalización en la acera	Franja señalizadora pavimento táctil direccional	Anchura	= 0,80 m	--	
		Longitud	= Hasta línea fachada o 4 m	--	
	Franja señalizadora pavimento táctil botones	Anchura	= 0,60 m	--	
		Longitud	= Encuentro calzada-vado o zona peatonal	--	
ISLETAS (Rgto art. 17, Orden VIV/561/2010 arts. 22, 45 y 46)					
Anchura		≥ Paso peatones	≥ 1,80 m		
Fondo		≥ 1,50 m	≥ 1,20 m		
Espacio libre		--	--		
Señalización en la acera	Nivel calzada (2-4 cm)	Fondo dos franjas pav. Botones	= 0,40 m	--	
		Anchura pavimento direccional	= 0,80 m	--	
	Nivel acerado	Fondo dos franjas pav. Botones	= 0,60 m	--	
		Anchura pavimento direccional	= 0,80 m	--	

PUNTES Y PASARELAS (Rgto art. 19, Orden VIV/561/2010 arts. 5 y 30)				
En los pasos elevados se complementan las escaleras con rampas o ascensores				
Anchura libre de paso en tramos horizontales		≥ 1,80 m	≥ 1,60 m	
Altura libre		≥ 2,20 m	≥ 2,20 m	
Pendiente longitudinal del itinerario peatonal		≤ 6,00 %	≤ 8,00 %	
Pendiente transversal del itinerario peatonal		≤ 2,00 %	≤ 2,00 %	
Iluminación permanente y uniforme		≥ 20 lux	--	
Franja señalizadora pav. táctil direccional	Anchura	--	= Itin. peatonal	
	Longitud	--	= 0,60 m	
Barandillas inescalables. Coincidirán con inicio y final	Altura	≥ 0,90 m ≥ 1,10 m (1)	≥ 0,90 m ≥ 1,10 m (1)	
(1) La altura será mayor o igual que 1,10 m cuando el desnivel sea superior a 6,00 m				
Pasamanos. Ambos lados, sin aristas y diferenciados del entorno.	Altura	0,65m y 0,75 m 0,95 m y 1,05 m	0,65 m y 0,75 m 0,90 m y 1,10 m	
Diámetro del pasamanos		De 0,045 m a 0,05 m	De 0,045 m a 0,05 m	
Separación entre pasamanos y paramentos		≥ 0,04 m.	≥ 0,04 m.	
Prolongación de pasamanos al final de cada tramo		= 0,30 m	--	
PASOS SUBTERRÁNEOS (Rgto art. 20, Orden VIV/561/2010 art. 5)				
En los pasos subterráneos se complementan las escaleras con rampas, ascensores.				
Anchura libre de paso en tramos horizontales		≥ 1,80 m	≥ 1,60 m	
Altura libre en pasos subterráneos		≥ 2,20 m	≥ 2,20 m	
Pendiente longitudinal del itinerario peatonal		≤ 6,00 %	≤ 8,00 %	
Pendiente transversal del itinerario peatonal		≤ 2,00 %	≤ 2,00 %	
Iluminación permanente y uniforme en pasos subterráneos		≥ 20 lux	≥ 200 lux	
Franja señalizadora pav. táctil direccional	Anchura	--	= Itin. peatonal	
	Longitud	--	= 0,60 m	
ESCALERAS (Rgto art. 23, Orden VIV/561/2010 arts. 15, 30 y 46)				
Directriz	<input type="checkbox"/> Trazado recto			
	<input type="checkbox"/> Generatriz curva. Radio	--	R ≥ 50 m	
Número de peldaños por tramo sin descansillo intermedio		3 ≤ N ≤ 12	N ≤ 10	
Peldaños	Huella	≥ 0,30 m	≥ 0,30 m	
	Contrahuella (con tabica y sin bocel)	≤ 0,16 m	≤ 0,16 m	
	Relación huella / contrahuella	0,54 ≤ 2C+H ≤ 0,70	--	
	Ángulo huella / contrahuella	75° ≤ α ≤ 90°	--	
	Anchura banda señalización a 3 cm. del borde	= 0,05 m	--	
Ancho libre		≥ 1,20 m	≥ 1,20 m	
Ancho mesetas		≥ Ancho escalera	≥ Ancho escalera	
Fondo mesetas		≥ 1,20 m	≥ 1,20 m	
Fondo de meseta embarque y desembarque al inicio y final de escalera		--	≥ 1,50 m	
Círculo libre inscrito en particiones de escaleras en ángulo o las partidas		--	≥ 1,20 m	
Franja señalizadora pavimento táctil direccional	Anchura	= Anchura escalera	= Anchura escalera	
	Longitud	= 1,20 m	= 0,60 m	
Barandillas inescalables. Coincidirán con inicio y final	Altura	≥ 0,90 m ≥ 1,10 m (1)	≥ 0,90 m ≥ 1,10 m (1)	
(1) La altura será mayor o igual que 1,10 cuando el desnivel sea superior a 6,00 m				

Pasamanos continuos. A ambos lados, sin aristas y diferenciados del entorno.	Altura.	0,65m y 0,75 m 0,95 m y 1,05 m	De 0,90 a 1,10 m		
Diámetro del pasamanos		De 0,045 m a 0,05 m	De 0,045 m a 0,05 m		
Prolongación de pasamanos en embarques y desembarques		≥ 0,30 m	--		

En escaleras de ancho ≥ 4,00 m se disponen barandillas centrales con doble pasamanos.

ASCENSORES, TAPICES RODANTES Y ESCALERAS MECÁNICAS (Rgto art. 24, Orden VIV/561/2010 arts. 16, 17 y 46)

Ascensores	Espacio colindante libre de obstáculos		Ø ≥ 1,50 m	--		
	Franja pavimento táctil indicador direccional	Anchura	= Anchura puerta	--		
		Longitud	= 1,20 m	--		
	Altura de la botonera exterior		De 0,70 m a 1,20 m	--		
	Espacio entre el suelo de la cabina y el pavimento exterior		≥ 0,035 m	--		
	Precisión de nivelación		≥ 0,02 m	--		
	Puerta. Dimensión del hueco de paso libre		≥ 1,00 m	--		
Dimensiones mínimas interiores de la cabina	<input type="checkbox"/> Una puerta	1,10 x 1,40 m	--			
	<input type="checkbox"/> Dos puertas enfrentadas	1,10 x 1,40 m	--			
	<input type="checkbox"/> Dos puertas en ángulo	1,40 x 1,40 m	--			
Tapices rodantes	Franja pavimento táctil indicador direccional	Anchura	= Ancho tapiz	--		
		Longitud	= 1,20 m	--		
Escaleras mecánicas	Franja pavimento táctil indicador direccional	Anchura	= Ancho escaleras	--		
		Longitud	= 1,20 m	--		

RAMPAS (Rgto art. 22, Orden VIV/561/2010 arts. 14, 30 y 46)

Se consideran rampas los planos inclinados con pendientes > 6% o desnivel > 0,20 m.

Radio en el caso de rampas de generatriz curva		--	R ≥ 50 m		
Anchura libre		≥ 1,80 m	≥ 1,50 m		
Longitud de tramos sin descansillos (1)		≤ 10,00 m	≤ 9,00 m		
Pendiente longitudinal (1)	Tramos de longitud ≤ 3,00 m		≤ 10,00 %	≤ 10,00 %	
	Tramos de longitud > 3,00 m y ≤ 6,00 m		≤ 8,00 %	≤ 8,00 %	
	Tramos de longitud > 6,00 m		≤ 8,00 %	≤ 6,00 %	

(1) En la columna O. VIV/561/2010 se mide en verdadera magnitud y en la columna DEC.293/2009 (RGTO) en proyección horizontal

Pendiente transversal		≤ 2,00 %	≤ 2,00 %		
Ancho de mesetas		Ancho de rampa	Ancho de rampa		
Fondo de mesetas y zonas de desembarque	<input type="checkbox"/> Sin cambio de dirección	≥ 1,50 m	≥ 1,50 m		
	<input type="checkbox"/> Con cambio de dirección	≥ 1,80 m	≥ 1,50 m		
Franja señalizadora pavimento táctil direccional	Anchura	= Anchura rampa	= Anchura meseta		
	Longitud	= 1,20 m	= 0,60 m		
Barandillas inescalables. Coincidirán con inicio y final	Altura(1)	≥ 0,90 m	≥ 0,90 m		
		≥ 1,10 m	≥ 1,10 m		

(1) La altura será mayor o igual que 1,10 m cuando el desnivel sea superior a 6,00 m

Pasamanos continuos. A ambos lados, sin aristas y diferenciados del entorno	Altura	0,65m y 0,75 m 0,95 m y 1,05 m	De 0,90 a 1,10 m		
Diámetro del pasamanos		De 0,045 m a 0,05 m	De 0,045 m a 0,05 m		
Prolongación de pasamanos en cada tramo		≥ 0,30 m	≥ 0,30 m		

En rampas de ancho ≥ 4,00 m se disponen barandillas centrales con doble pasamanos.

FICHA I. INFRAESTRUCTURAS Y URBANISMO
EDIFICACIONES DE ASEOS DE USO PÚBLICO

Se debe rellenar el apartado correspondiente de la Ficha justificativa II. Edificios, establecimientos o instalaciones

FICHA I. INFRAESTRUCTURAS Y URBANISMO
OBRAS E INSTALACIONES

NORMATIVA O. VIV/561/2010 DEC.293/2009 (Rgto) ORDENANZA DOC. TÉCNICA

OBRAS EN INTERVENCIONES EN LA VÍA PÚBLICA (Rgto art. 27, Orden VIV/561/2010 arts. 30, 39 y 46)

Vallas	Separación a la zona a señalar	--	≥ 0,50 m		CUMPLE
	Altura	--	≥ 0,90 m		CUMPLE
Andamios o estabilizadores de fachadas con túneles inferiores	Altura del pasamano continuo	≥ 0,90 m	--		
	Anchura libre de obstáculos	≥ 1,80 m	≥ 0,90 m		
	Altura libre de obstáculos	≥ 2,20 m	≥ 2,20 m		
Señalización	<input checked="" type="checkbox"/> Si invade itinerario peatonal accesible, franja de pav. táctil indicador direccional provisional. Ancho	= 0,40 m	--		CUMPLE
	Distancia entre señalizaciones luminosas de advertencia en el vallado	≤ 50 m	--		
	<input type="checkbox"/> Contenedores de obras	Anchura franja pintura reflectante contorno superior	--	≥ 0,10 m	

FICHA I. INFRAESTRUCTURAS Y URBANISMO
ZONAS DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS

NORMATIVA O. VIV/561/2010 DEC.293/2009 (Rgto) ORDENANZA DOC. TÉCNICA

RESERVA DE PLAZAS. CONDICIONES TÉCNICAS (Rgto art. 30, Orden VIV/561/2010 arts. 35 y 43)

Dotación de aparcamientos accesibles		1 de cada 40 o fracción	1 cada 40 o fracción		1
Dimensiones	Batería o diagonal	≥ 5,00 x 2,20 m + ZT(1)	--		5,00 x 3,60 m
	Línea	≥ 5,00 x 2,20 m + ZT(1)	--		
	(1) ZT: Zona de transferencia: - Zona de transferencia de aparcamientos en batería o en diagonal. Zona lateral de ancho ≥ 1,50 m y longitud igual a la de la plaza. - Zona de transferencia de aparcamientos en línea. Zona trasera de anchura igual a la de la plaza y longitud ≥ 1,50 m Se permite que la zona de transferencia se comparta entre dos plazas				

FICHA I. INFRAESTRUCTURAS Y URBANISMO
PARQUES, JARDINES, PLAZAS Y ESPACIOS PÚBLICOS

NORMATIVA O. VIV/561/2010 DEC.293/2009 (Rgto) ORDENANZA DOC. TÉCNICA

REQUISITOS GENERALES (Rgto arts. 34 y 56 Orden VIV/561/2010 arts. 7 y 26)

Los caminos y sendas reúnen las condiciones generales para itinerarios peatonales (ver cuadro correspondiente), y además:

Compactación de tierras	90 % Proctor modif.	90 % Proctor modif.		
Altura libre de obstáculos	--	≥ 2,20 m		
Altura mapas, planos o maquetas táctiles en zona de acceso principal	--	De 0,90 a 1,20 m		

Zonas de descanso	Distancia entre zonas		≤ 50,00 m	≤ 50,00 m		
	Dotación	Banco	Obligatorio	Obligatorio		
		Espacio libre	Ø ≥ 1,50 m a un lado	0,90 m x 1,20 m		
Rejillas	Resalte máximo		--	Enrasadas		
	Orificios en áreas de uso peatonal		Ø ≥ 0,01 m	--		
	Orificios en calzadas		Ø ≥ 0,025 m	--		
	Distancia a paso de peatones		≥ 0,50 m	--		

SECTORES DE JUEGOS

Los sectores de juegos están conectados entre sí y con los accesos mediante itinerarios peatonales, y cumplen:

Mesas de juegos accesibles	Anchura del plano de trabajo		≥ 0,80 m	--		
	Altura		≤ 0,85 m	--		
	Espacio libre inferior	Alto	≥ 0,70 m	--		
		Ancho	≥ 0,80 m	--		
		Fondo	≥ 0,50 m	--		
Espacio libre (sin interferir con los itinerarios peatonales)			Ø ≥ 1,50 m	--		

**FICHA I. INFRAESTRUCTURAS Y URBANISMO
PLAYAS ACCESIBLES AL PÚBLICO EN GENERAL**

NORMATIVA O. VIV/561/2010 DEC.293/2009 (Rgto) ORDENANZA DOC. TÉCNICA

PLAYAS ACCESIBLES AL PÚBLICO EN GENERAL

Itinerarios accesibles sobre la arena de la playa

Itinerario accesible desde todo punto accesible de la playa hasta la orilla	Superficie horizontal al final del itinerario		≥ 1,80 x 2,50 m	≥ 1,50 x 2,30 m		
	Anchura libre de itinerario		≥ 1,80 m	≥ 1,50 m		
	Pendiente	Longitudinal	≤ 6,00 %	≤ 6,00 %		
		Transversal	≤ 2,00 %	≤ 1,00 %		

**FICHA I. INFRAESTRUCTURAS Y URBANISMO
MOBILIARIO URBANO**

NORMATIVA O. VIV/561/2010 DEC.293/2009 (Rgto) ORDENANZA DOC. TÉCNICA

MOBILIARIO URBANO Y ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN

Altura del borde inferior de elementos volados (señales, iluminación...)			≥ 2,20 m	≥ 2,20 m		
Altura del suelo a la que se deben detectar los elementos de mobiliario urbano			≤ 0,15 m	--		
Altura de pantallas que no requieran manipulación (serán legibles)			--	≥ 1,60 m		
Distancia de elementos al límite del bordillo con calzada			≥ 0,40 m	--		
Kioscos y puestos comerciales	Altura de tramo de mostrador adaptado		De 0,70 m a 0,75 m	De 0,70 m a 0,80 m		
	Longitud de tramo de mostrador adaptado		≥ 0,80 m	≥ 0,80 m		
	Altura de elementos salientes (toldos...)		≥ 2,20 m	≥ 2,20 m		
	Altura información básica		--	De 1,45 m a 1,75 m		
Semáforos	Pulsador	Altura	De 0,90 m a 1,20 m	De 0,90 m a 1,20 m		
		Distancia al límite de paso peatones	≤ 1,50 m	--		
		Diámetro pulsador	≥ 0,04 m	--		

Máquinas expendedoras e informativas, cajeros automáticos, teléfonos públicos y otros elementos.	Espacio frontal sin invadir itinerario peatonal		$\varnothing \geq 1,50$ m	--			
	Altura dispositivos manipulables		De 0,70 m a 1,20 m	$\leq 1,20$ m			
	Altura pantalla		De 1,00 m a 1,40 m	--			
	Inclinación pantalla		Entre 15 y 30°	--			
	Repisa en teléfonos públicos. Altura hueco libre bajo la misma.		--	$\leq 0,80$ m			
Papeleras y buzones	Altura boca papeleras		De 0,70 m a 0,90 m	De 0,70 m a 1,20 m			
	Altura boca buzón		--	De 0,70 m a 1,20 m			
Fuentes bebederas	Altura caño o grifo		De 0,80 m a 0,90 m	--			
	Área utilización libre obstáculos		$\varnothing \geq 1,50$ m	--			
	Anchura franja pavimento circundante		--	$\geq 0,50$ m			
Cabinas de aseo público accesibles	Dotación de aseos públicos accesibles (en el caso de que existan)		1 de cada 10 o fracción	--			
	Espacio libre no barrido por las puertas		$\varnothing \geq 1,50$ m	--			
	Anchura libre de hueco de paso		$\geq 0,80$ m	--			
	Altura interior de cabina		$\geq 2,20$ m	--			
	Altura del lavabo (sin pedestal)		$\leq 0,85$ m	--			
	Inodoro	Espacio lateral libre al inodoro		$\geq 0,80$ m	--		
		Altura del inodoro		De 0,45 m a 0,50 m	--		
		Barras de apoyo	Altura	De 0,70 m a 0,75 m	--		
			Longitud	$\geq 0,70$ m	--		
	Altura de mecanismos		$\leq 0,95$ m	--			
<input type="checkbox"/> Ducha	Altura del asiento (40 x 40 cm.)		De 0,45 m a 0,50 m	--			
	Espacio lateral transferencia		$\geq 0,80$ m	--			
Bancos accesibles	Dotación mínima		1 de cada 5 o fracción	1 cada 10 o fracción			
	Altura asiento		De 0,40 m a 0,45 m	De 0,43 m a 0,46 m			
	Profundidad asiento		De 0,40 m a 0,45 m	De 0,40 m a 0,45 m			
	Altura Respaldo		$\geq 0,40$ m	De 0,40 m a 0,50 m			
	Altura de reposabrazos respecto del asiento		--	De 0,18 m a 0,20 m			
	Ángulo inclinación asiento- respaldo		--	$\leq 105^\circ$			
	Dimensión soporte región lumbar		--	≥ 15 cm.			
	Espacio libre al lado del banco		$\varnothing \geq 1,50$ m a un lado	$\geq 0,80 \times 1,20$ m			
Espacio libre en el frontal del banco		$\geq 0,60$ m	--				
Bolardos (1)	Separación entre bolardos		--	$\geq 1,20$ m			
	Diámetro		$\geq 0,10$ m	--			
	Altura		De 0,75 m a 0,90 m	$\geq 0,70$ m			
	(1) Sin cadenas. Señalizados con una franja reflectante en coronación y en el tramo superior del fuste.						
Paradas de autobuses (2)	Altura información básica		--	De 1,45 m a 1,75 m			
	Altura libre bajo la marquesina		--	$\geq 2,20$ m			
(2) Cumplirán además con lo dispuesto en el R.D. 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.							
Contenedores de residuos	Enterrados	Altura de boca	De 0,70 a 0,90 m	--			
		Altura parte inferior boca	$\leq 1,40$ m	--			
	No enterrados	Altura de elementos manipulables	$\leq 0,90$ m	--			

OBSERVACIONES

SE HA TENIDO EN CUENTA A LA HORA DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD LA NUEVA ORDEN TMA/851, DE 23 DE JULIO, POR LA QUE SE DESARROLLA EL DOCUMENTO TÉCNICO DE CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y LA UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS QUE DEROGA LA ORDEN VIV/561/2010, DE 1 DE FEBRERO, POR LA QUE SE DESARROLLA EL DOCUMENTO TÉCNICO DE CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS.

ASÍ MISMO, EL ITINERARIO PEATONAL EXISTENTE EN LA INFRAESTRUCTURA Y URBANISMO EXTERIOR ES EL CORRESPONDIENTE A LA ACERA DE LA CARRETERA DE ALMERÍA. SE EJECUTARÁ UN ÚNICO VADO DE SALIDA, AL YA HABER UNO EXISTENTE, Y QUE RESPETARÁ EN TODO MOMENTO LAS PENDIENTES MÁXIMAS ESTABLECIDAS EN EL DECRETO 293/2009 Y SE DARÁ PRIORIDAD A LA ITINERARIO PEATONAL EXISTENTE.

DECLARACIÓN DE CIRCUNSTANCIAS SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA

Se cumplen todas las prescripciones de la normativa aplicable.

Se trata de una actuación a realizar en un espacio público, infraestructura o urbanización existente y no se puede cumplir alguna prescripción específica de la normativa aplicable debido a las condiciones físicas del terreno o de la propia construcción o cualquier otro condicionante de tipo histórico, artístico, medioambiental o normativo, que imposibilitan el total cumplimiento las disposiciones.

En el apartado "Observaciones" de la presente Ficha justificativa se indican, concretamente y de manera motivada, los artículos o apartados de cada normativa que resultan de imposible cumplimiento y, en su caso, las soluciones que se propone adoptar. Todo ello se fundamenta en la documentación gráfica pertinente que acompaña a la memoria. En dicha documentación gráfica se localizan e identifican los parámetros o prescripciones que no se pueden cumplir, mediante las especificaciones oportunas, así como las soluciones propuestas.

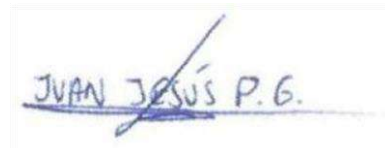
En cualquier caso, aún cuando resulta inviable el cumplimiento estricto de determinados preceptos, se mejoran las condiciones de accesibilidad preexistentes, para lo cual se disponen, siempre que ha resultado posible, ayudas técnicas. Al efecto, se incluye en la memoria del proyecto, la descripción detallada de las características de las ayudas técnicas adoptadas, junto con sus detalles gráficos y las certificaciones de conformidad u homologaciones necesarias que garanticen sus condiciones de seguridad.

No obstante, la imposibilidad del cumplimiento de determinadas exigencias no exime del cumplimiento del resto, de cuya consideración la presente Ficha justificativa es documento acreditativo.

3.- PLANOS

1. SITUACIÓN.....	SI-1
2. EMPLAZAMIENTO.....	EMP-1
3. ORDENACIÓN ACTUAL SEGÚN PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN VIGENTE.....	PGOU-1
4. ESTADO ACTUAL DE LA PARCELA	ACT-1
5. PARCELA RESULTANTE	PR-1
6. ORDENACIÓN DE VOLÚMENES EN PARCELA	ORD-1
7. ALZADO DE VOLÚMENES EN PARCELA	ORD-2
8. PROPUESTA DE ESTADO FINAL	IMP-1
9. ALZADO DE PROPUESTA DE ESTADO FINAL	IMP-2
10. TRAYECTORIA DE LOS VEHÍCULOS USUARIOS	TRAY-1
11. TRAYECTORIA DEL CAMIÓN CISTERNA	TRAY-2
12. INSTALACIÓN DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS: OCUPACIÓN MÁXIMA DE VEHÍCULOS USUARIOS DE LA GASOLINERA	PCI-3

El Ingeniero Industrial:



D. Juan Jesús Porras González
Colegiado nº 2291 del Colegio
Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Oriental
Martos, a noviembre de 2022



PROYECTO:
ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

Petroprix

Plano de:
SITUACIÓN

Escala:
1:10.000

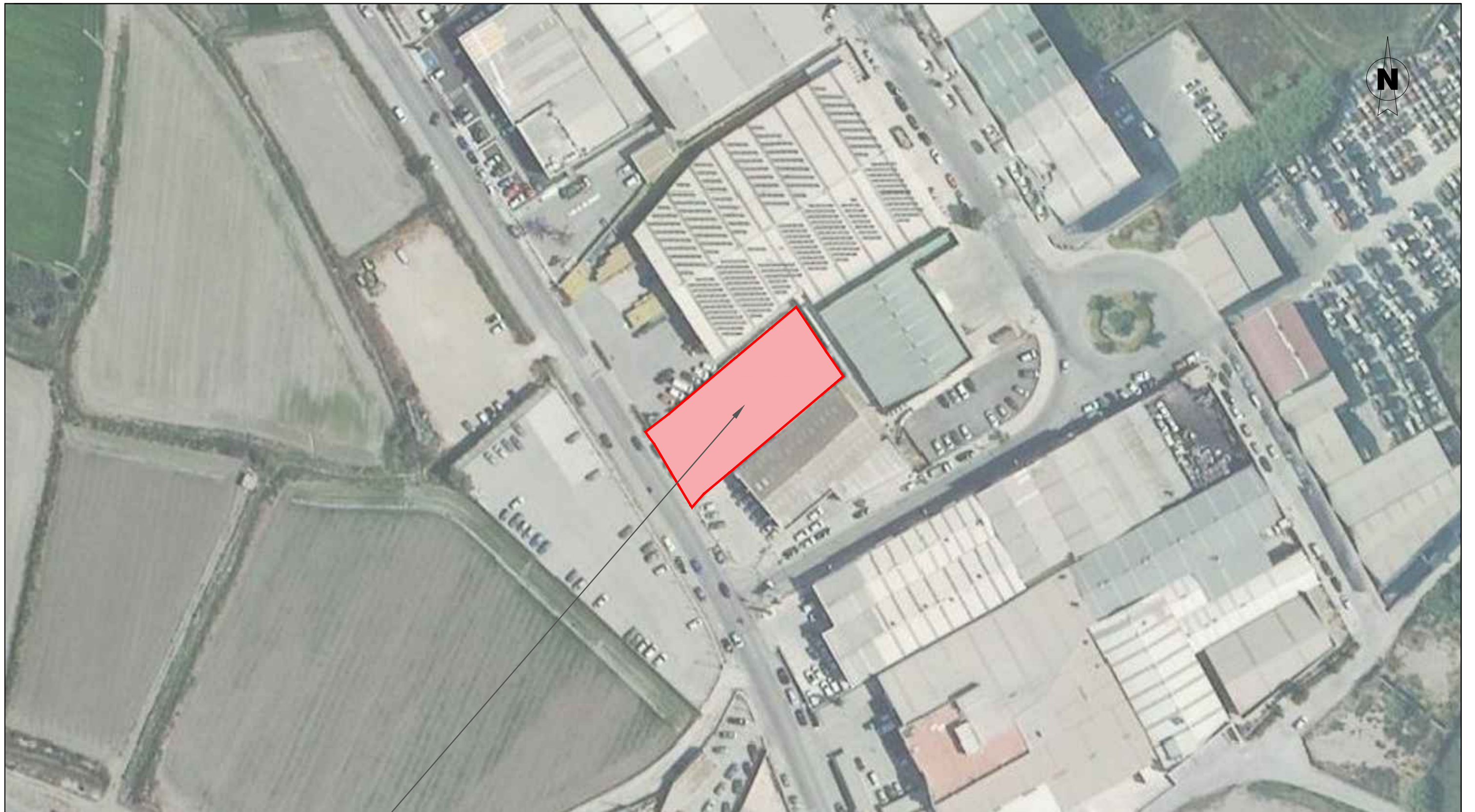
Plano N°:
SI-1

Dibujado: SLJ
Comprobado: CAO
Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)

El Ingeniero Industrial:
JUAN JESÚS P.G.

Fecha: NOVIEMBRE 2022
Referencia: RFED-PPMTR4-SI1
Localidad: MOTRIL
Provincia: GRANADA

Fdo: Juan Jesús Porras González
Colegiado n° 2291 del COIIAOR



DATOS DE LA PARCELAS

REF. CATASTRALES: 4654908VF5645D0001OL
4654922VF5645D0001SL

SUPERFICIE MEDIDA TOPOGRÁFICAMENTE: 1.218 m²

COORDENADAS UTM:

X: 454574
Y: 4065262
HUSO: 30S

PROYECTO:
ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

Petroprix

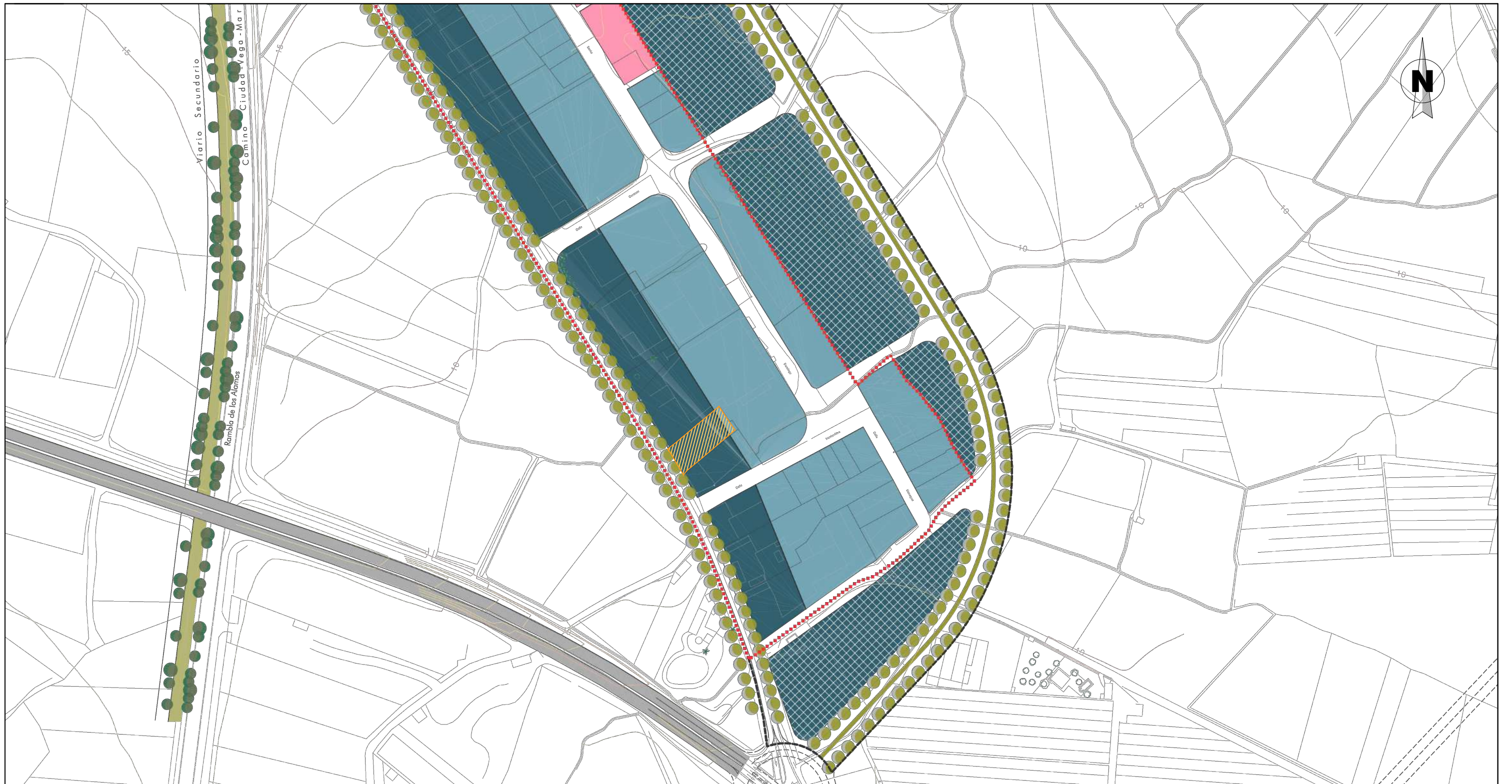
Plano de:
EMPLAZAMIENTO

Escala: 1:1.000
Plano N°: EMP-1

Dibujado: SLJ Comprobado: CAO Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)

El Ingeniero Industrial:
JUAN JESÚS P.G.
Fdo: Juan Jesús Porras González
Colegiado n° 2291 del COIIAOR

Fecha: NOVIEMBRE 2022 Referencia: RFED-PPMTR4-EMP1 Localidad: MOTRIL Provincia: GRANADA



NOTA: La actividad de gasolinera quedará implantada en su totalidad en la zona calificada como **industria escaparate (1.048 m²)**. La franja de parcela con uso industria mediana-pequeña quedará solo pavimentada para tránsito rodado.

PROYECTO: ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE



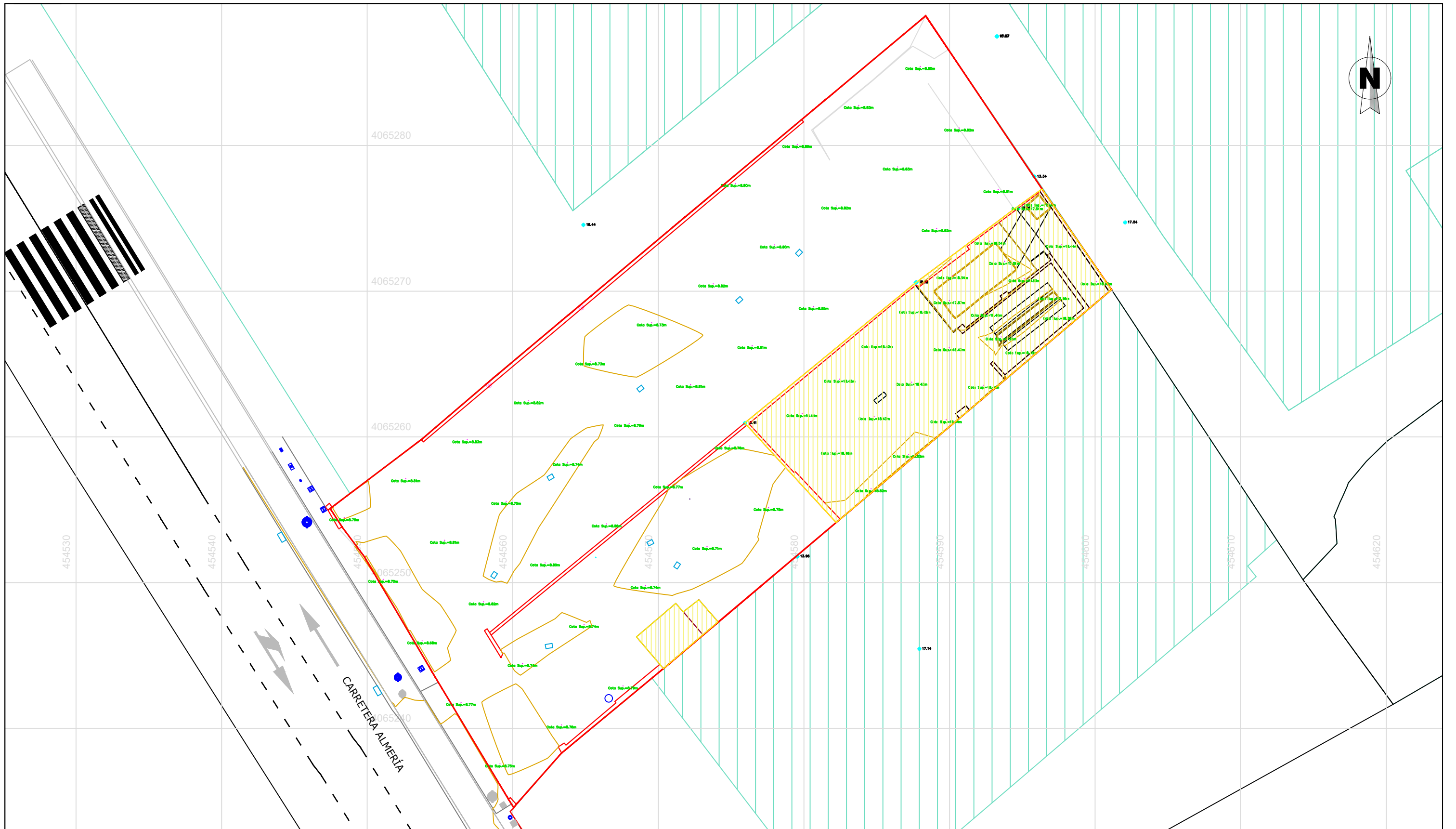
Plano de:
ORDENACIÓN ACTUAL SEGÚN PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN VIGENTE

Escala:	Plano N°:
1:3.000	PGOU-1

Dibujado: SLJ	Comprobado: CAO	Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)
Fecha: NOVIEMBRE 2022	Referencia: RFED-PPMTR4-PGOU1	Localidad: MOTRIL
		Provincia: GRANADA

El Ingeniero Industrial:

Fdo: Juan Jesús Porras González
Colegiado n° 2291 del COIIAOR



LEYENDA:

- Límite de parcelas medido topográficamente. S total = 1.218 m².
- Muros existentes.
- Construcciones existentes. S = (227 + 12,96) m².

PROYECTO:
ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

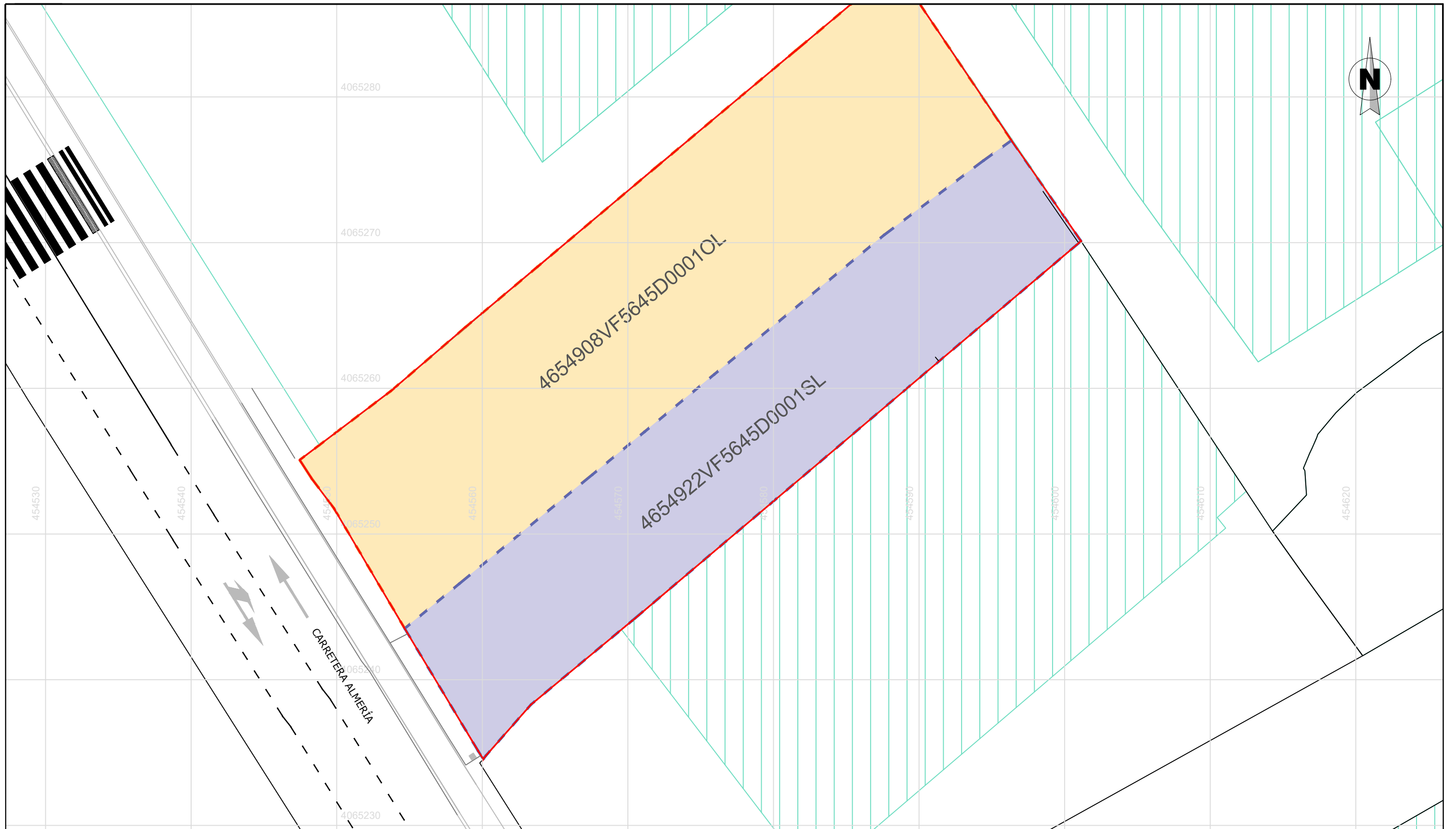
Plano de:
ESTADO ACTUAL DE LA PARCELA

Dibujado: SLJ	Comprobado: CAO	Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)
Fecha: NOVIEMBRE 2022	Referencia: RFED-PPMTR4-ACT1	Provincia: GRANADA

Petroprix

Escala: 1:250	Plano N°: ACT-1
------------------	--------------------

El Ingeniero Industrial:
JUAN JESÚS P.G.
Fdo: Juan Jesús Porras González
Colegiado n° 2291 del COIIAOR



LEYENDA:

- Límite físico medido topográficamente parcela 1. S=720 m².
- Límite físico medido topográficamente parcela 2. S=498 m².
- Límite total parcelas medido topográficamente. S total = 1.218 m².

PROYECTO:
ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

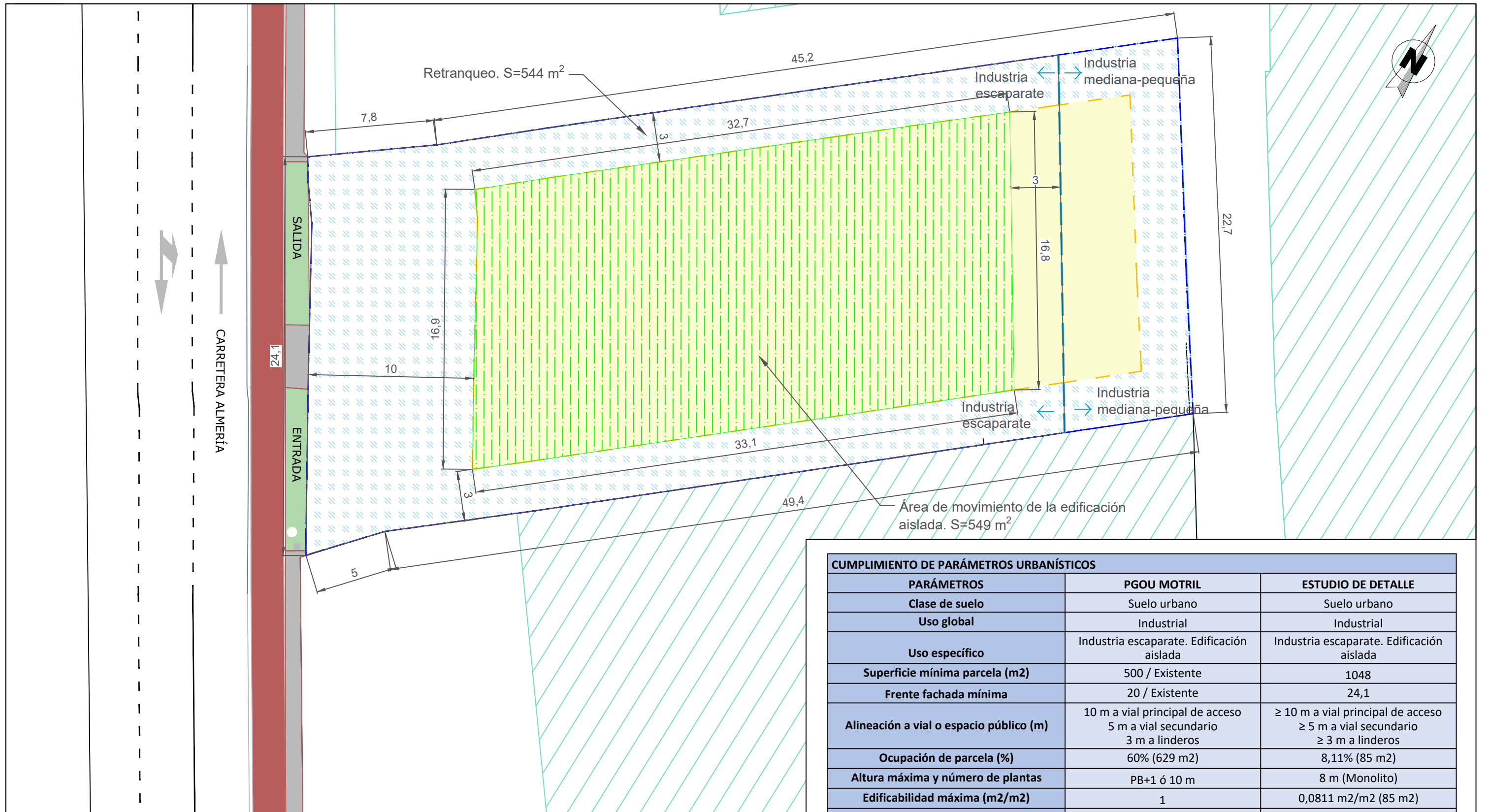
Petroprix

Plano de:
PARCELA RESULTANTE

Escala: 1:250	Plano N°: PR-1
------------------	-------------------

Dibujado: SLJ	Comprobado: CAO	Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)	
Fecha: NOVIEMBRE 2022	Referencia: RFED-PPMTR4-PR1	Localidad: MOTRIL	Provincia: GRANADA

El Ingeniero Industrial:
JUAN JOSÉ P.G.
Fdo: Juan Jesús Porras González
Colegiado n° 2291 del COIIAOR



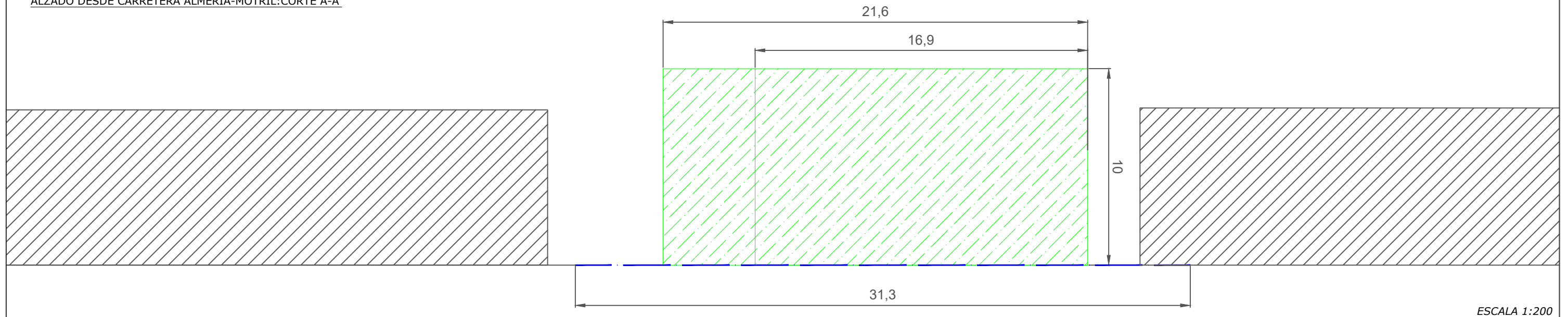
LEYENDA:

- — — Límite de parcelas medido topográficamente. S=1.218 m².
 - - - Línea de retranqueo.
 - Superficie de retranqueo. S=544 m².
 - Área de movimiento de la parcela. S=674 m².
 - Área de movimiento propuesta para la edificación en la parcela. S=549 m².
- * **Superficie total de parcela medida con uso industria escaparate S=1.048 m². La franja de parcela de uso industria mediana-pequeña quedará sin ordenar.**
- ** **La edificación se podrá disponer libremente dentro del área de movimiento propuesto de la edificación en la parcela.**

CUMPLIMIENTO DE PARÁMETROS URBANÍSTICOS		
PARÁMETROS	PGOU MOTRIL	ESTUDIO DE DETALLE
Clase de suelo	Suelo urbano	Suelo urbano
Uso global	Industrial	Industrial
Uso específico	Industria escaparate. Edificación aislada	Industria escaparate. Edificación aislada
Superficie mínima parcela (m ²)	500 / Existente	1048
Frente fachada mínima	20 / Existente	24,1
Alineación a vial o espacio público (m)	10 m a vial principal de acceso 5 m a vial secundario 3 m a linderos	≥ 10 m a vial principal de acceso ≥ 5 m a vial secundario ≥ 3 m a linderos
Ocupación de parcela (%)	60% (629 m ²)	8,11% (85 m ²)
Altura máxima y número de plantas	PB+1 ó 10 m	8 m (Monolito)
Edificabilidad máxima (m ² /m ²)	1	0,0811 m ² /m ² (85 m ²)
Dotación de aparcamientos	1/100 m ²	2 plazas (1/100 m ²)

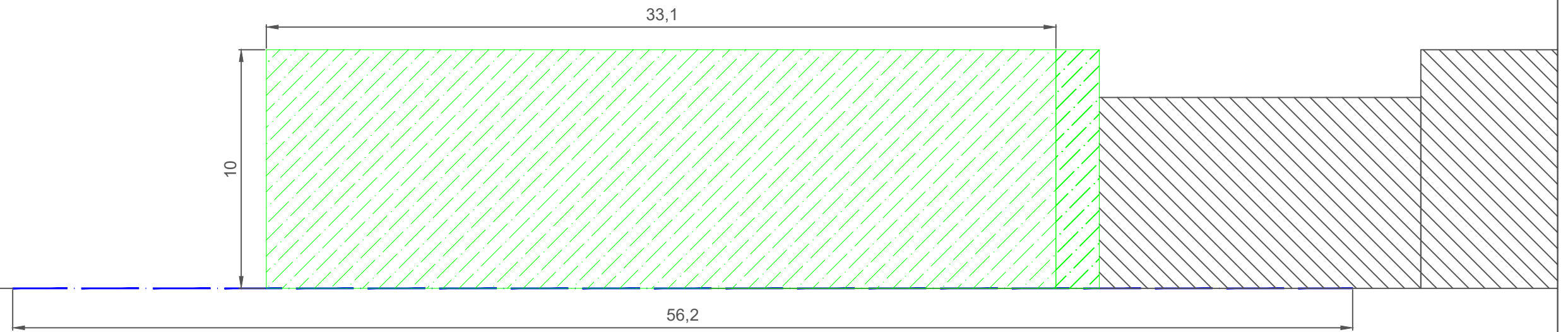
PROYECTO: ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE				
Plano de: ORDENACIÓN DE VOLÚMENES EN PARCELA			Escala: 1:225	Plano N°: ORD-1
Dibujado: SLJ	Comprobado: CAO	Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)	El Ingeniero Industrial: 	
Fecha: NOVIEMBRE 2022	Referencia: RFED-PPMTR4-ORD1	Localidad: MOTRIL	Provincia: GRANADA	Fdo: Juan Jesús Porras González Colegiado n° 2291 del COIIAOR

ALZADO DESDE CARRETERA ALMERÍA-MOTRIL: CORTE A-A'

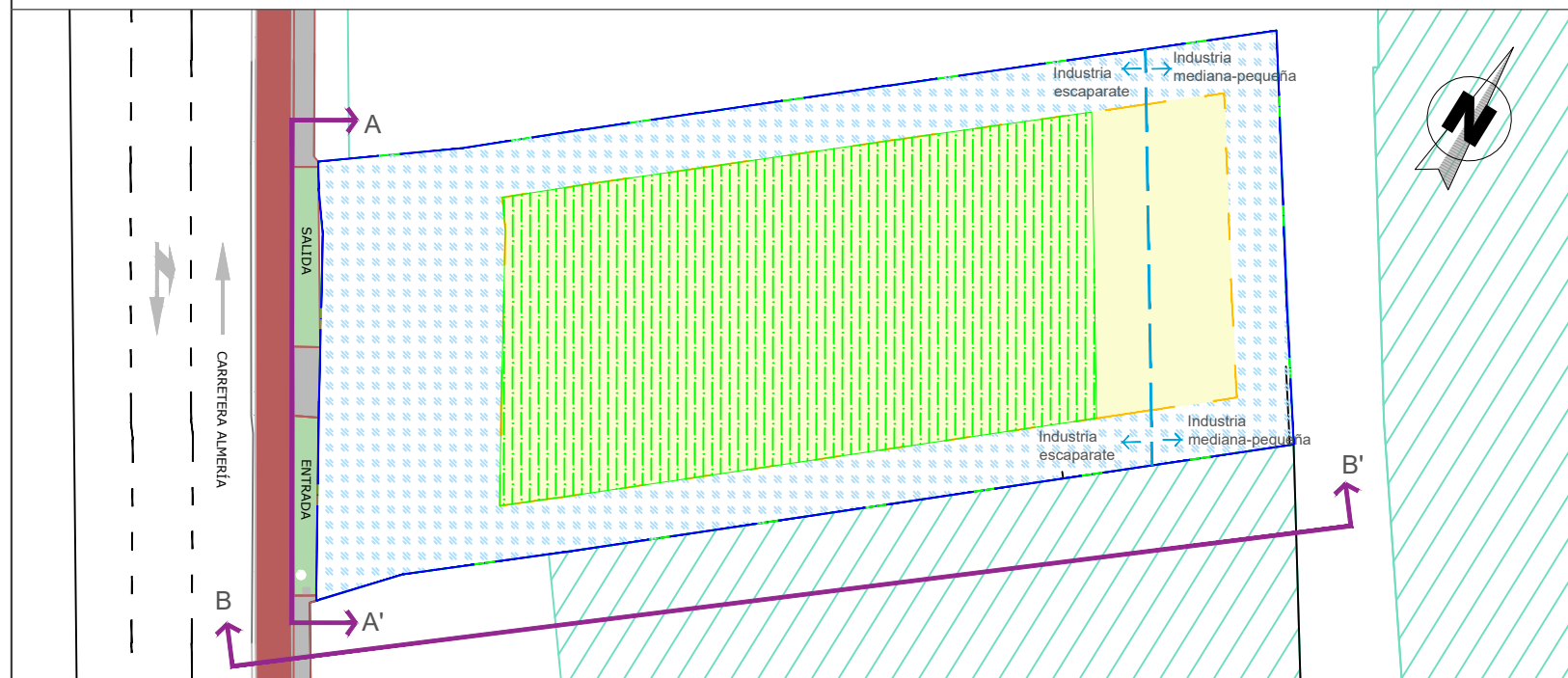


ESCALA 1:200

ALZADO DESDE LINDERO SUR DE PARCELA: CORTE B-B'



ESCALA 1:200



LEYENDA:

- Volumen de movimiento propuesto para la edificación en la parcela.
- Volumen de edificaciones colindantes a la parcela.

- * La altura máxima para la ordenanza de industria de escaparate es de 10 m.
- ** La edificación se podrá disponer libremente dentro del área de movimiento propuesto para la edificación en la parcela.

PROYECTO:
ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

Petroprix

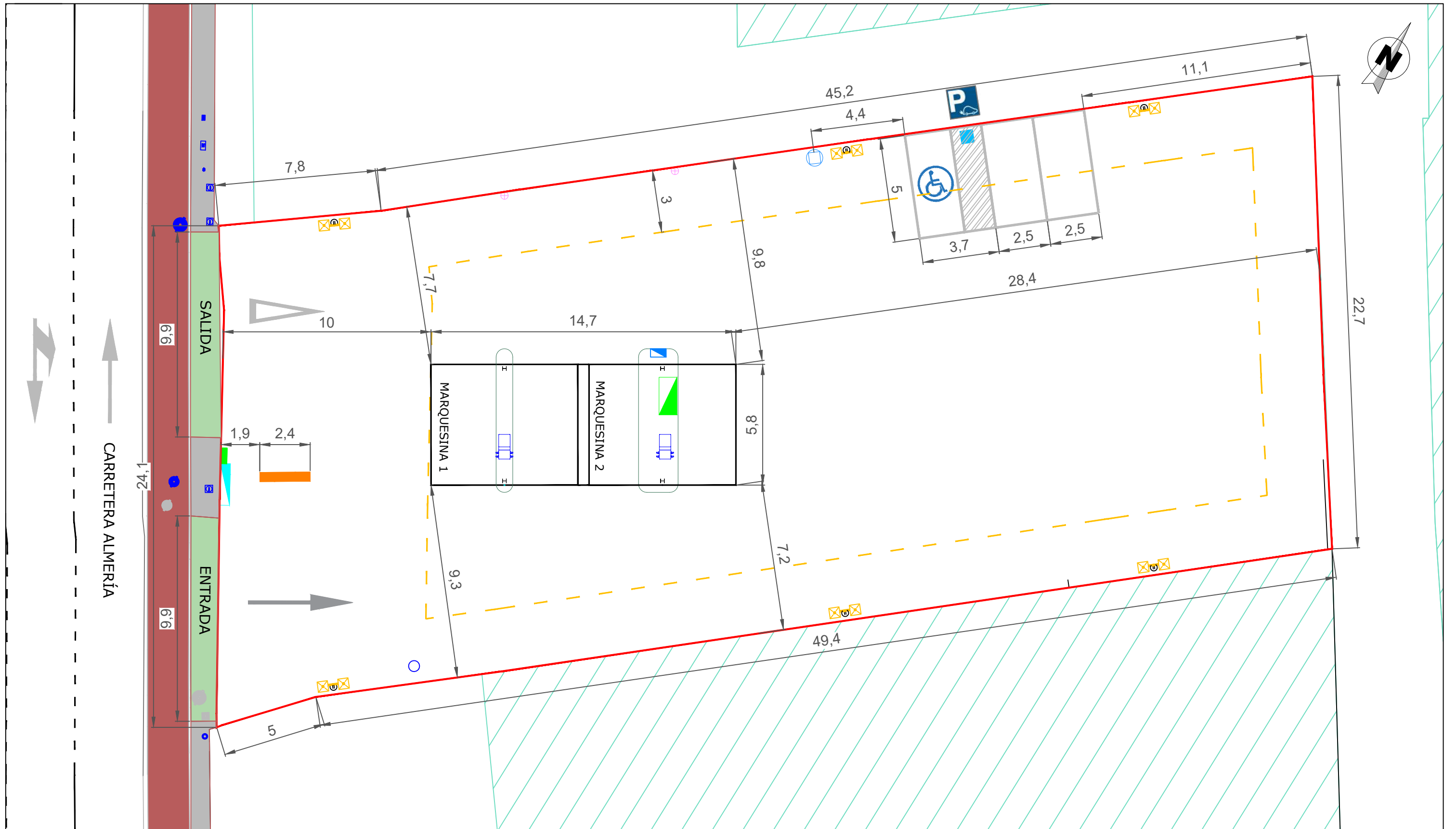
Plano de:
ALZADO DE VOLÚMENES EN PARCELA

Escala: 1:400
Plano N°: ORD-2

Dibujado: SLJ
Comprobado: CAO
Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)

El Ingeniero Industrial:
JUAN JESÚS P.G.
Fdo: Juan Jesús Porras González
Colegiado n° 2291 del COIIAOR

Fecha: NOVIEMBRE 2022
Referencia: RFED-PPMTR4ORD2
Localidad: MOTRIL
Provincia: GRANADA



LEYENDA:

- Límite de las parcelas según medición topográfica. S=1.218 m².
- - - Línea de retranqueo.
- Marquesinas metálicas. S = 85 m².
- Isletas de surtidores.
- Elementos informativos.
- Equipo aire-agua.
- Punto de recarga para vehículo eléctrico.
- ⊗ Báculos de alumbrado.

PROYECTO:
ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

Plano de:
PROPUESTA DE ESTADO FINAL

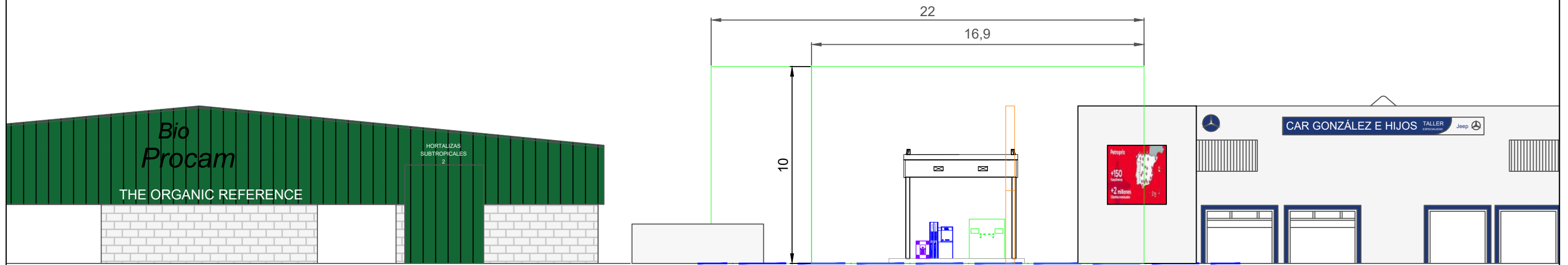
Dibujado: SLJ	Comprobado: CAO	Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)
Fecha: NOVIEMBRE 2022	Referencia: RFED-PPMTR4-IMP1	Provincia: GRANADA

Petroprix

Escala: 1:175	Plano N°: IMP-1
------------------	--------------------

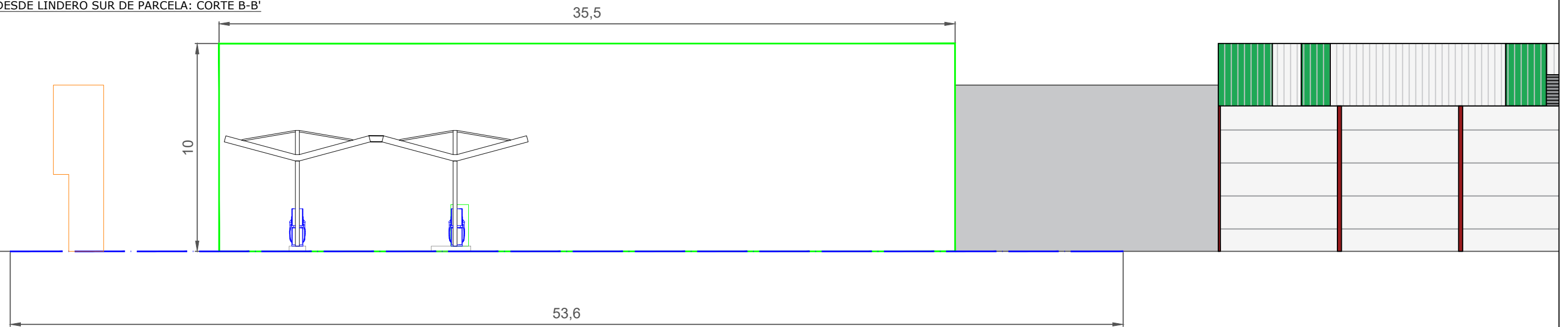
El Ingeniero Industrial:
JUAN JESÚS P.G.
Fdo: Juan Jesús Porras González
Colegiado n° 2291 del COIIAOR

ALZADO DESDE CARRETERA ALMERÍA-MOTRIL:CORTE A-A'

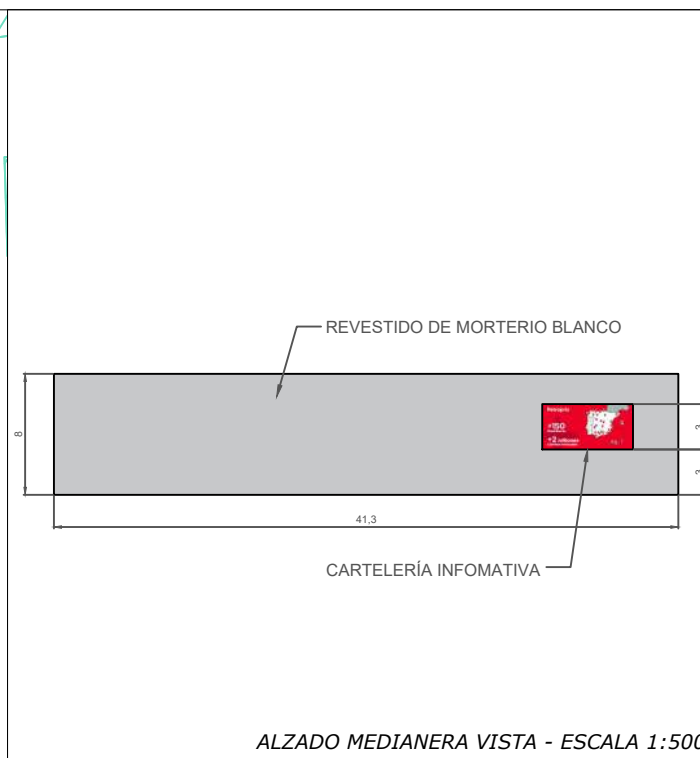
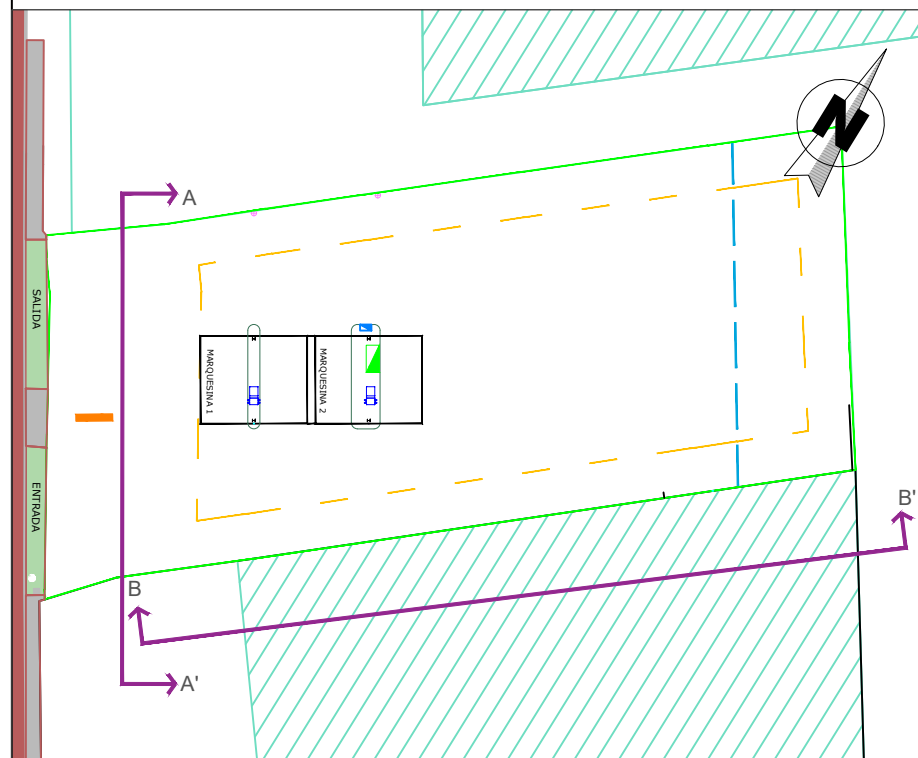


ESCALA 1:200

ALZADO DESDE LINDERO SUR DE PARCELA: CORTE B-B'



ESCALA 1:200



ALZADO MEDIANERA VISTA - ESCALA 1:500

LEYENDA:

- — — Límite de Área de Actuación tras aplicación de Alineación Oficial. $S=1.256,4 \text{ m}^2$.
- — — Volumen de movimiento de la edificación en la parcela.
- — — Volumen de edificaciones colindantes a la parcela.
- — — Línea de retranqueo.
- — — Marquesinas metálicas. $S = 88,5 \text{ m}^2$.
- — — Isletas de surtidores.
- — — Elementos informativos.

NOTA: La representación de la propuesta es meramente informativa.

PROYECTO:
ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

Petroprix

Plano de:
ALZADO DE PROPUESTA DE ESTADO FINAL

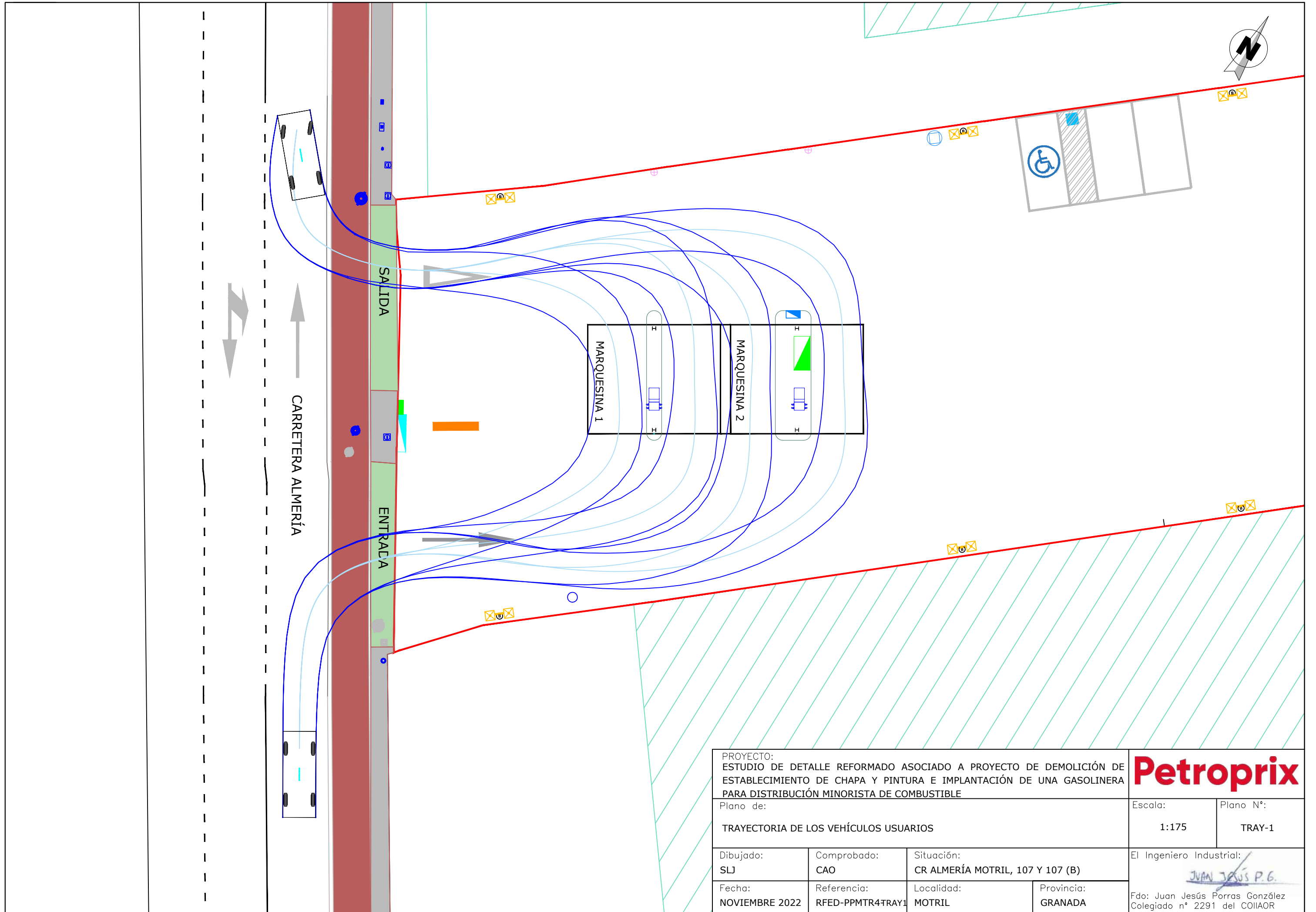
Escala: 1:175
Plano N°: IMP-2

Dibujado: SLJ
Comprobado: CAO
Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)

El Ingeniero Industrial:
JUAN JESÚS P.G.

Fecha: NOVIEMBRE 2022
Referencia: RFED-PPMTR4-IMP2
Localidad: MOTRIL
Provincia: GRANADA

Fdo: Juan Jesús Porras González
Colegiado n° 2291 del COIIAOR



PROYECTO:
 ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

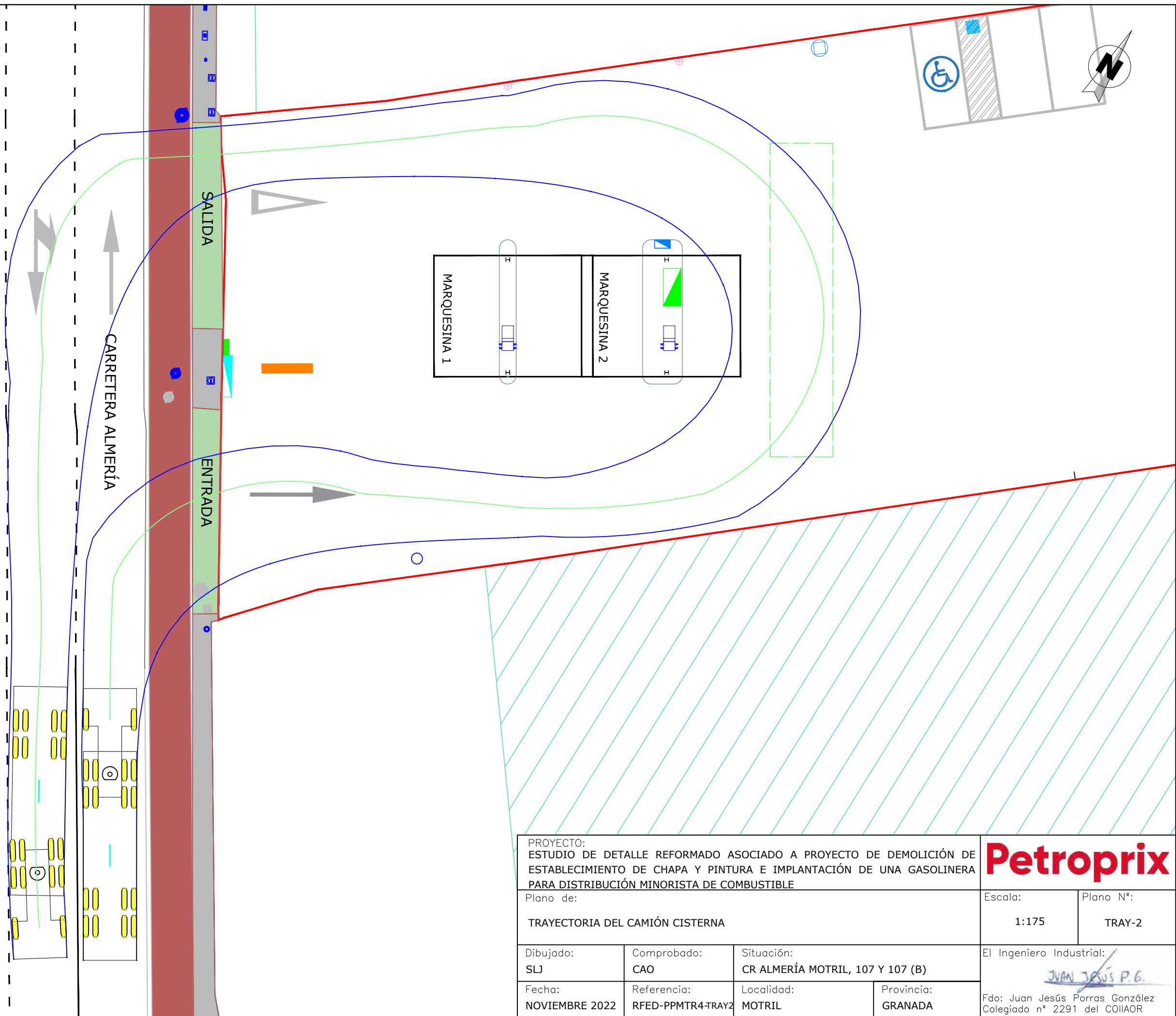
Petroprix

Plano de:
 TRAYECTORIA DE LOS VEHÍCULOS USUARIOS

Escala:	Plano N°:
1:175	TRAY-1

Dibujado: SLJ	Comprobado: CAO	Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)
Fecha: NOVIEMBRE 2022	Referencia: RFED-PPMTR4TRAY1	Localidad: MOTRIL
		Provincia: GRANADA

El Ingeniero Industrial:
JUAN JESÚS P.G.
 Fdo: Juan Jesús Porras González
 Colegiado n° 2291 del COIIAOR



PROYECTO:
 ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

Petroprix

Plano de:
 TRAYECTORIA DEL CAMIÓN CISTERNA

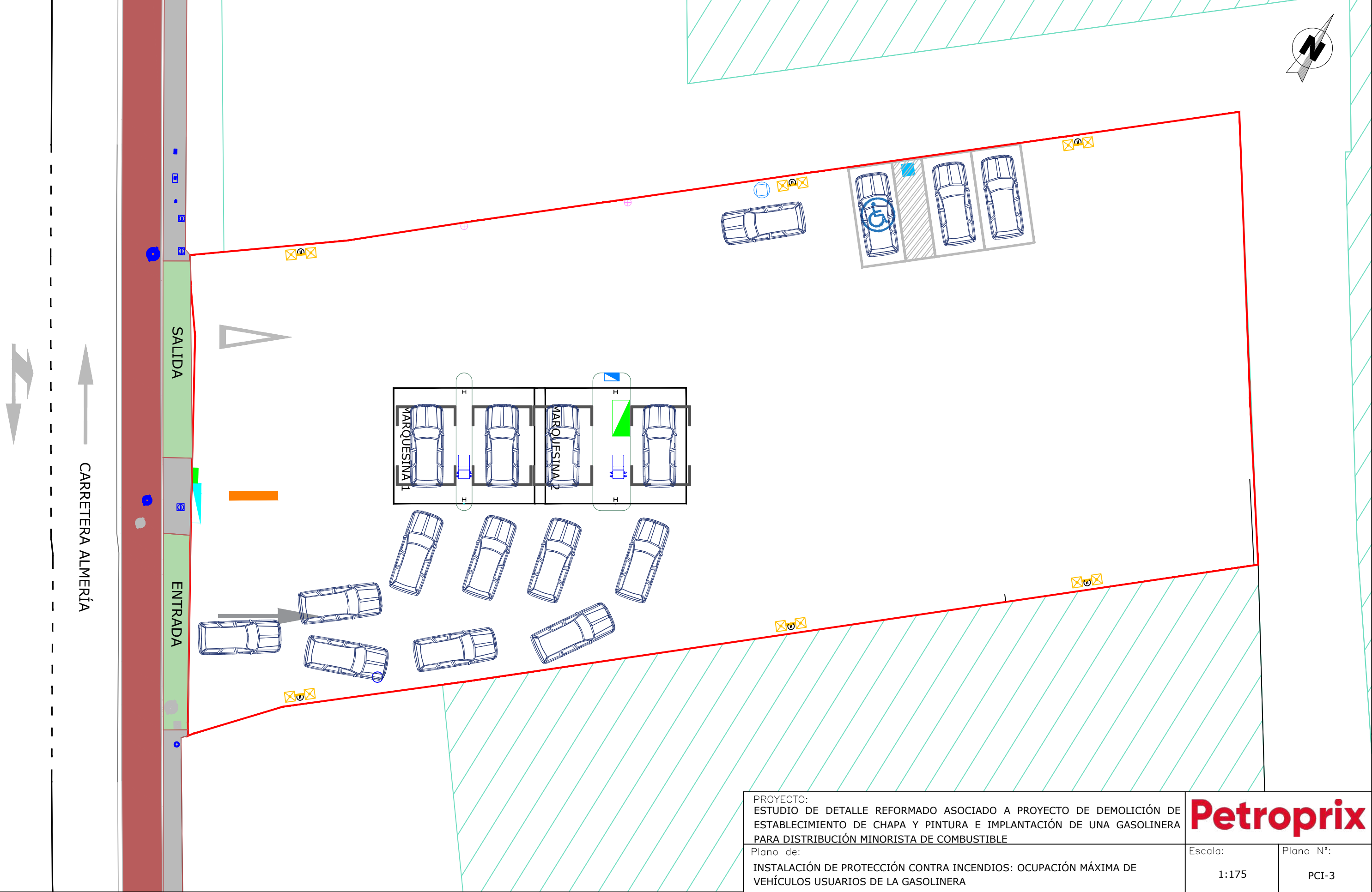
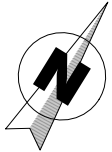
Escala: 1:175	Plano N°: TRAY-2
------------------	---------------------

Dibujado: SLJ	Comprobado: CAO	Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)
------------------	--------------------	--

El Ingeniero Industrial:
JUAN JESÚS P.G.

Fecha: NOVIEMBRE 2022	Referencia: RFED-PPMTR4-TRAY2	Localidad: MOTRIL	Provincia: GRANADA
--------------------------	----------------------------------	----------------------	-----------------------

Fdo: Juan Jesús Porras González
 Colegiado n° 2291 del COIIAOR



PROYECTO:
 ESTUDIO DE DETALLE REFORMADO ASOCIADO A PROYECTO DE DEMOLICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE CHAPA Y PINTURA E IMPLANTACIÓN DE UNA GASOLINERA PARA DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE COMBUSTIBLE

Petroprix

Plano de:
 INSTALACIÓN DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS: OCUPACIÓN MÁXIMA DE VEHÍCULOS USUARIOS DE LA GASOLINERA

Escala:	Plano N°:
1:175	PCI-3

Dibujado: SLJ	Comprobado: CAO	Situación: CR ALMERÍA MOTRIL, 107 Y 107 (B)
------------------	--------------------	--

El Ingeniero Industrial:

Fecha: NOVIEMBRE 2022	Referencia: RFED-PPMTR4-PCI3	Localidad: MOTRIL	Provincia: GRANADA
--------------------------	---------------------------------	----------------------	-----------------------

Fdo: Juan Jesús Porras González
 Colegiado n° 2291 del COIIAOR

NOTA: La ocupación máxima de usuarios se estima únicamente para la gasolinera, estableciendo un cómputo total de 34 personas.