Nuevo plan de movilidad urbana sostenible de Soria

Diagnóstico Inicial

Doc 01

V04

Think & Move, SL

Madrid

Febrero 2019

Control documento

PROYECTO	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE REDACCIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL MUNICIPIO DE SORIA. Este contrato está destinado a la Estrategia DUSI Soria Intramuros y está cofinanciado por el FEDER de la Unión Europea, en el Programa Operativo de Crecimiento Sostenible del período de programación 2014-2020, incluido en el Eje 12: Desarrollo Urbano
DOCUMENTO	DIAGNOSTICO INICIAL
CLIENTE	AYUNTAMIENTO DE SORIA
S/ REF	2/2018SO
FECHA	27 feb. 19
AUTOR	THINK & MOVE, SL

Unión Europea

AYUNTAMIENTO Soria

Índice de contenidos

1 Presentación 1

1.1 Antecedentes y objeto del nuevo Plan 1
1.2 Punto de partida. Objetivos y estrategias 1

2 Análisis de la situación actual 3

2.1 Territorio y actividades 3
2.1.1 Encuadre territorial 3
2.1.2 Estructura urbana y usos del suelo 5
2.1.3 Red general de viario urbano 8
2.1.4 Demografía 11
2.1.5 Zonificación propuesta 14
2.1.6 Actividad económica 18
2.1.7 Equipamientos 19
2.1.8 Puntos de interés turístico 25
2.2 Movilidad 31
2.2.1 Encuesta de movilidad 31
2.2.2 Patrones actuales de movilidad 32
2.2.4 Campos de mejora de la movilidad 35
2.3 Movilidad peatonal 36
2.3.1 Vías y espacio público destinado al peatón 36
2.3.2 El factor pendiente en la movilidad peatonal 38
2.3.3 Accesibilidad peatonal a centros educativos 39
2.3.4 Accesibilidad peatonal a centros de atención sanitaria 43
2.3.5 Principales flujos peatonales 45
2.4 Movilidad ciclista 47
2.4.1 Infraestructura ciclista 47
2.4.2 Accesibilidad a la infraestructura ciclista existente 50
2.4.3 Principales flujos ciclistas 53
2.5 Transporte público 55
2.5.1 Autobús urbano 55
2.5.2 Accesibilidad peatonal a las líneas de autobús urbano 66
2.5.3 Autobús interurbano 69
2.5.4 Tren regional 70
2.6 Transporte privado 71
2.6.1 Estructura viaria y ordenación de la circulación 71
2.6.2 Características funcionales 72
2.6.3 Tráfico de ligeros y pesados 75
2.6.4 Conflictividad viaria 76
2.6.5 Viario en el ámbito del Centro Histórico 77
2.7 Aparcamiento y carga y descarga 87
2.7.1 Aparcamientos públicos 87
2.7.2 Zona ORA 90
2.7.3 Zonas de carga y descarga 94
2.7.4 Aparcamiento y carga y descarga en el ámbito del Centro Histórico 96
2.8 Balance energético y medioambiental 98
2.8.1 Metodología 98
2.8.2 Resultados 98

3 Análisis de la situación tendencial 99

3.1 Evolución tendencial de la población y el parque de automóviles 99
3.2 Actuaciones urbanísticas 100
3.3 Actuaciones en el sistema de movilidad y transporte 100
3.4 Escenario tendencial de movilidad 100

4 Conclusiones 102

4.1 Síntesis de los análisis realizados 102
4.1.1 El territorio y las infraestructuras principales 102
4.1.2 La movilidad actual explicada por la población y los usos del suelo 102
4.1.3 Movilidad peatonal 103
4.1.4 Movilidad ciclista 103
4.1.5 Transporte público urbano 104
4.1.6 Transporte público interurbano 104
4.1.7 Transporte privado en automóvil 104
4.1.8 Aparcamiento y carga / descarga 105

5 Anexo 1. Resultados de la encuesta de movilidad 106

5.1 Características de la movilidad actual 106
5.2 Observaciones de los encuestados sobre la movilidad actual 108
5.3 Prioridades de los encuestados sobre actuaciones para la mejora de la movilidad 110
5.4 Prioridades de los encuestados sobre actuaciones para la mejora de la movilidad. Solo automovilistas 111

Índice de tablas

Tabla 1. Usos del suelo: superficie y reparto. 5

Tabla 2. Clasificación del viario según pendiente. 8

Tabla 3. Evolución de la población en la ciudad de Soria de 1900 a 2018 11

Tabla 4. Población de Soria y sus pedanías (2018). 12

Tabla 5. Zonas de transporte: población, superficie y densidad. 15

Tabla 6. Evolución de la población activa e inactiva por sexo en la provincia de Soria. 18

Tabla 7. Población ocupada por sectores (%) en la provincia, comunidad autónoma y país. 18

Tabla 8. Inventario de equipamientos en Soria (2018) 23

Tabla 9. Clasificación del viario de preferencia peatonal. 36

Tabla 10. Velocidades peatonales en función de la pendiente 38

Tabla 11. Flujos peatonales según punto de control y tipo de movilidad (nº personas). 45

Tabla 12. Flujos peatonales según punto de control y tramo horario (nº personas). 46

Tabla 13. Clasificación de las vías y carriles ciclistas. 47

Tabla 14. Flujos ciclistas según punto de control y tipo de movilidad. 53

Tabla 15. Flujos ciclistas según punto de control y tramo horario. 54

Tabla 16. Oferta de servicios de transporte público urbano 55

Tabla 17. Distribución horaria de la demanda. 64

Tabla 18. Distribución semanal de la demanda. 64

Tabla 19. Tiempos de viaje según medio de transporte. 66

Tabla 20. Servicios y operadores de líneas de autobús interurbanas. 69

Tabla 21. Intensidad de tráfico por punto de aforo y tipo de vehículo 75

Tabla 22. Relación de tramos inventariados en trabajo de campo. 77

Tabla 23. Vehículos aparcados en las vías inventariadas. Elaboración propia. 96

Tabla 24. Datos de partida para el cálculo del balance energético y ambiental en la situación actual 98

Tabla 25. Indicadores intermedios y finales del balance energético y ambiental 98

Tabla 26. Evolución del parque de vehículos y de la tasa de motorización 100

Índice de figuras

Figura 1. Proyección de población en la ciudad de Soria 1
Figura 2. Proyección de población en la ciudad de Soria por grupos de edad 2
Figura 3. Principales actuaciones 2009-2018 en el sistema de movilidad 2
Figura 4. Situación de Soria en la península ibérica. Elaboración propia. 3
Figura 5. Vista aérea de Soria capital. Fotografía: Mario Tejedor 3
Figura 7. Clasificación del viario según pendiente. Elaboración propia. 8
Figura 8. Evolución de la población en la ciudad de Soria de 1900 a 2018. Padrón continuo, INE 2018. 11
Figura 9. Evolución de la población por grupos de edad en la ciudad de Soria. Padrón continuo, INE 2018. 11
Figura 10. Pirámide de población del municipio de Soria (2018). Padrón continuo, INE 2018. 12
Figura 11. Evolución de las tasas de actividad, empleo y paro en la provincia de Soria. Informe del Mercado de Trabajo de Soria, datos 2016. SEPE. 18
Figura 12. Parque de la Alameda de Cervantes 25
Figura 13. Museo Numantino de Soria 25
Figura 14. Oficina de Turismo (Pza. Maríano Granados) 25
Figura 15. Iglesia de San Juan de Rabanera 26
Figura 16. Plaza Mayor y Ayuntamiento de Soria 26
Figura 17. Iglesia de Santa María la Mayor 26
Figura 18. Parque del Castillo 26
Figura 19. Castillo de Soria 27
Figura 20. Ermita de San Saturio 27
Figura 21. Monasterio de San Polo 27
Figura 22. Centro de Recepción de Visitantes 27
Figura 23. Puente Medieval sobre el río Duero 28
Figura 24. Monasterio de San Juan de Duero 28
Figura 25. Ermita de Nuestra Señora del Mirón y mirador de los Cuatro Vientos 28
Figura 26. Concatedral y Claustro de San Pedro 28
Figura 27. Palacio de los Condes de Gómara 29
Figura 28. IES Antonio Machado 29
Figura 29. Iglesia de Santo Domingo 29
Figura 30. Rincón de Bécquer. Ant. Convento de San Francisco 29
Figura 31. Distribución de la movilidad según su dimensión geográfica 32
Figura 32. Distribución de la movilidad por grupos de motivos 32
Figura 33. Distribución de la movilidad por motivos 32
Figura 34. Distribución de la movildad por modo de desplazamiento según nivel de eificiencia 33
Figura 35. Distribución de la movilidad por modo desplazamiento 33
Figura 36. Distribución de la movildad según nivel de frecuencia 33
Figura 37. Distribución de la movildad según frecuencia 33
Figura 38. Distribución de la movildad según hora de inicio del desplazamiento 34
Figura 39. Longitud del desplazamiento 34
Figura 40. Campos de actuación para la mejora de la movilidad (% respecto total encuestas) 35
Figura 41. Campos de actuación para la mejora de la movilidad (% respecto total actuación) 35
Figura 42. Calle el Collado, de carácter peatonal. 36
Figura 43. Accesibilidad peatonal de la población a los Centros de Educación Infantil. Elaboración propia. 39
Figura 44. Accesibilidad peatonal de la población a los Centros de Educación PriMaría. Elaboración propia. 39
Figura 45. Accesibilidad peatonal de la población a los Centros de Educación Secundaria. Elaboración propia. 39
Figura 46. Accesibilidad peatonal de la población a los centros de atención sanitaria. Elaboración propia. 43
Figura 47. Puntos de control para el estudio de flujos peatonales. Elaboración propia. 45
Figura 48. Flujos peatonales según punto de control y tipo de movilidad. 45
Figura 49. Flujos peatonales según punto de control y tramo horario. 46

Figura 50. Accesibilidad peatonal de la población a los aparcabicis. Elaboración propia. 50
Figura 51. Accesibilidad peatonal de la población a los puntos de interés turístico desde los aparcabicis. Elaboración propia. 50
Figura 52. Puntos de control para el estudio de flujos ciclistas. Elaboración propia 53
Figura 53. Flujos ciclistas según punto de control y tipo de movilidad. 53
Figura 54. Flujos ciclistas según punto de control y tramo horario. 54
Figura 55. Conectividad entre líneas en Maríano Granados y El Salvador, AVANZA 56
Figura 56. Termómetro L1 y L3. Urbanos de Soria, AVANZA. 56
Figura 57. Termómetro L2. Urbanos de Soria, AVANZA. 57
Figura 58. Termómetro L4 y L4E. Urbanos de Soria, AVANZA. 57
Figura 59. Termómetro LEX. Urbanos de Soria, AVANZA. 58
Figura 60. Termómetro LCF. Urbanos de Soria, AVANZA. 58
Figura 61. Parada de autobús en la plaza Maríano Granados, junto a la oficina de turismo. 59
Figura 62. Distribución de la demanda por zonas. Propuesta AVANZA 2017. 64
Figura 63. Motivo principal del viaje entre los viajeros. Propuesta AVANZA 2017. 65
Figura 64. Accesibilidad peatonal de la población a la red de autobuses urbanos en días laborables. Elaboración propia. 66
Figura 65. Accesibilidad peatonal de la población a la red de autobuses urbanos en domingos y festivos. Elaboración propia. 66
Figura 66. Estación de Autobuses de Soria. Google Maps. 69
Figura 67. Estación de Tren de Soria. Google Maps. 70
Figura 68. Esquema de la red de Media Distancia en el centro de la península. RENFE. 70
Figura 69. Estructura general de viario 71
Figura 70. Estructura del viario en el área central 71
Figura 71. Ubicación de los puntos de aforo de tráfico 75
Figura 72. Intensidad de tráfico por punto de aforo 75
Figura 73. Intensidad de vehículos pesados por punto de aforo 76
Figura 74. Relación de tramos inventariados en trabajo de campo. 77
Figura 75. Análisis del estado del pavimento en las vías inventariadas. Elaboración propia. 78
Figura 76. Análisis de anchura de la acera menor en cada vía. Elaboración propia. 79
Figura 77. Inventario de calles, tramos 1-6 80
Figura 78. Inventario de calles, tramos 7-12 81
Figura 79. Inventario de calles, tramos 13-18 82
Figura 80. Inventario de calles, tramos 19-24 83
Figura 81. Inventario de calles, tramos 25-30 84
Figura 82. Inventario de calles, tramos 31-36 85
Figura 83. Inventario de calles, tramos 37-41 86
Figura 84. Entrada al parking Plaza del Olivo por calle San Juan de Rabanera. Google Maps. 87
Figura 85. Entrada y salida al parking Riosa por Paseo del Espolón. Riosa Aparcamientos S.L. 87
Figura 86. Tiempo de desplazamiento desde aparcamientos públicos a equipamientos. Elaboración propia. 87
Figura 87. Demanda de estacionamiento a lo largo del día. Ayuntamiento de Soria. 90
Figura 88. Parquímetro tipo en una zona de aparcamiento regulado ORA. 90
Figura 89. Tiempo de desplazamiento desde aparcamientos regulados a equipamientos. Elaboración propia. 91
Figura 90. Zona permitida de carga y descarga con horario regulado, en el Casco Histórico. 94
Figura 91. Vehículos aparcados en las vías inventariadas. Elaboración propia. 96
Figura 92. Calle Mayor 97
Figura 93. Calle Arco del Cuerno 97
Figura 94. Calle San Juan 97
Figura 95. Callejón Mirandas 97
Figura 96. Proyección de la población en la ciudad de Soria (2001-2022). Datos INE, elaboración propia. 99
Figura 97. Proyección de la población en la ciudad de Soria por grupos de edad. Datos INE, elaboracion propia 99

Índice de planos

Plano 1. D01 Soria en el territorio....4

Plano 2. D02 El casco urbano del municipio de Soria y su entorno....6

Plano 3. D03 Usos del suelo....7

Plano 4. D04 Sistema general de viario urbano....9

Plano 5. D05 Sistema general de viario urbano - pendientes....10

Plano 6. D06 Demografía - secciones censales....13

Plano 7. D07 Zonas de transporte....16

Plano 8. D08 Zonas de transporte - demografía....17

Plano 9. D09 Equipamientos....24

Plano 10. D10 Puntos de interés turístico....30

Plano 11. D11 Movilidad peatonal: Red peatonal....37

Plano 12. D12 Movilidad peatonal: Accesibilidad a centros de educación infantil....40

Plano 13. D13 Movilidad peatonal: Accesibilidad a centros de educación priMaría....41

Plano 14. D14 Movilidad peatonal: Accesibilidad a centros de educación secundaria....42

Plano 15. D15 Movilidad peatonal: Accesibilidad a centros de atención sanitaria....44

Plano 16. D16 Movilidad ciclista: Red ciclista....48

Plano 17. D17 Movilidad ciclista: Red ciclista y puntos de interés turístico....49

Plano 18. D18 Movilidad ciclista: Accesibilidad poblacional a aparcabicis....51

Plano 19. D19 Movilidad ciclista: Accesibilidad a puntos de interés turístico....52

Plano 20. D20 Autobús urbano: Red general días laborables....60

Plano 21. D21 Autobús urbano: Red general domingos y festivos....61

Plano 22. D22 Autobús urbano: Líneas L1, L2, L3, L4....62

Plano 23. D23 Autobús urbano: Líneas L4E, LEX, LCF....63

Plano 24. D24 Autobús urbano: Accesibilidad peatonal días laborables....67

Plano 25. D25 Autobús urbano: Accesibilidad peatonal domingos y festivos....68

Plano 26. D26 Aparcamiento público: Accesos de vehículos y peatonales....88

Plano 27. D27 Aparcamiento público: Accesibilidad peatonal a equipamientos....89

Plano 28. D28 Aparcamiento regulado: Zona ORA....92

Plano 29. D29 Aparamiento regulado: Accesibilidad peatonal....93

Plano 30. D30 Carga y descarga....95

Plano 31. D31 Desarrollos urbanos....101

1 Presentación

1.1 Antecedentes y objeto del nuevo Plan

En el año 2009, la Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de Soria llevó a cabo la redacción del Plan de Movilidad Urbano Sostenible (en adelante, PMUS). El objetivo del Plan era identificar los principales problemas desde perspectivas cualitativas y cuantitativas, y proponer un renovado sistema de movilidad cuya implantación paulatina mejorase la calidad de vida de los ciudadanos, incrementara la accesibilidad de los espacios urbanos, y en definitiva, contribuyera a lograr una ciudad competitiva y segura. Han transcurrido más de seis años desde su elaboración y una parte de los objetivos del Plan ya se han alcanzado o están en vías de alcanzarse.

En concreto el PMUS perseguía mejorar la movilidad apuntando hacia los siguientes objetivos:

- Mejorar la movilidad de los peatones
- Mejorar la movilidad en bicicleta
- Incrementar el uso del transporte público
- Mejorar la accesibilidad al Centro
- Mejorar la movilidad en vehículo privado
- Dar respuesta a la accesibilidad y el aparcamiento del residente y del visitante
- Racionalizar la accesibilidad a los centros de trabajo

Se han producido muchos cambios en la movilidad, las infraestructuras y los servicios, tanto motorizada, como de peatones y bicicletas, por lo que es necesario actualizar el plan y redefinir los objetivos, de acuerdo con el nuevo escenario.

El alcance del proyecto es la redacción de un documento que, partiendo del PMUS ya elaborado y parcialmente ejecutado, recoja la nueva realidad de la ciudad para continuar desarrollando en la ciudad de Soria una movilidad sostenible, para lo que es fundamental implicar al conjunto de agentes y sectores involucrados en el municipio. Para ello se deberá elaborar un **Documento de Diagnóstico Inicial.**

A partir del documento de diagnóstico, se definirá un **Plan de Acción** para dar respuesta a los problemas detectados y cuyo objetivo es el planteamiento de medidas dirigidas a la mejora de la movilidad de todos los modos de transporte, facilitando el cambio modal hacia aquellos más sostenibles o energéticamente más eficientes.

Finalmente se deberá elaborar un **Plan de Seguimiento y Evaluación** para poder realizar un seguimiento del PMUS, del impacto de sus medidas y del grado de ejecución.

1.2 Punto de partida. Objetivos y estrategias

La dinámica demográfica

Una mirada a la evolución demográfica del municipio revela los siguientes hechos:

- Desde 2012 la ciudad está experimentando una **reducción progresiva de la población** (0,9% anual), al margen de posibles deslocalizaciones centro-periferia, y por otro lado, se ha dinamizado la actividad económica. En 2031, la población será un 12% menor que la actual.
- La **pirámide poblacional está cambiando**. En el medio plazo, se espera que la población menor de edad experimente cierta reducción, aumentando considerablemente la población adulta.

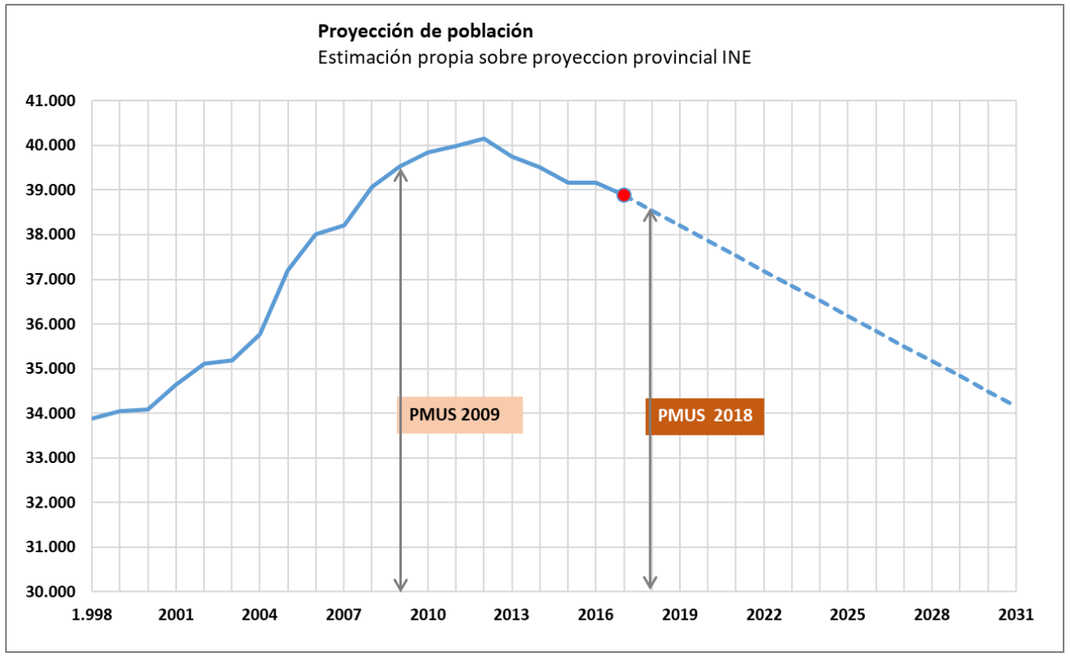


Figura 1. **Proyección de población en la ciudad de Soria**

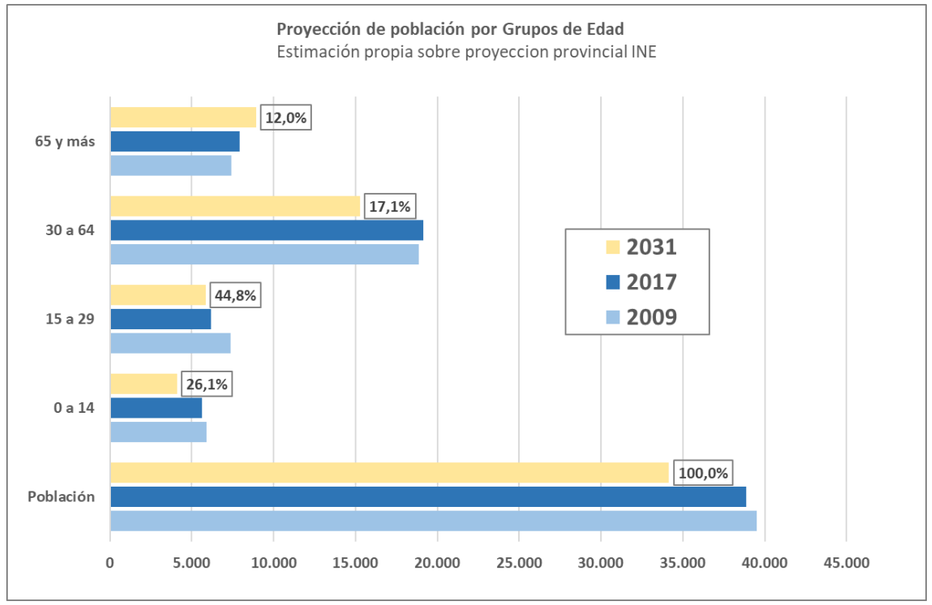


Figura 2. **Proyección de población en la ciudad de Soria por grupos de edad**



Figura 3. **Principales actuaciones 2009-2018 en el sistema de movilidad**

Actuaciones realizadas en el sistema de movilidad y planes en curso

El Ayuntamiento ha promovido y llevado a término diferentes actuaciones orientadas a templar el tráfico en el corazón de la ciudad, entorno a Mariano Granados, reorientando los flujos motorizados norte-sur por el eje Ronda Saavedra.

Desde la perspectiva de la movilidad en modos alternativos, la red de transporte público urbano fue renovada en 2016 y, en agosto 2018, ha sido parcialmente reordenada con el propósito de aumentar la cobertura, la conectividad y reducir los tiempos de viaje.

En cuanto a la bicicleta y el peatón, las actuaciones se han centrado en el ámbito del Centro Histórico, entre la calle San Agustín y la Alameda, generando una red de preferencia peatonal.

Actualmente, el Ayuntamiento está diseñando y ejecutando un programa de acción denominado SORIA INTRAMUROS, cuya finalidad es la revitalización y preservación del espacio interior al recinto de la antigua ciudad amurallada. Este espacio abrigará actuaciones de carácter no solo social, económico y cultural, si no también acciones para la mejora de la movilidad.

En cuanto al PGOU vigente (Aprobación Definitiva Orden FOM/409/ 10 de Marzo de 2006. Texto Refundido), contempla el crecimiento urbano en los sectores situados al suroeste del casco urbano, entre la estación ferroviaria y la avenida de Valladolid.

Objetivos y estrategias

Desde estas consideraciones iniciales, los **objetivos** del nuevo Plan pueden formularse del siguiente modo:

- Actualizar las necesidades, previsiones y propuestas del plan anterior, situándose en la nueva realidad de la ciudad
- Contribuir a la puesta en marcha del programa SORIA Intramuros, de carácter social, cultural y económico
- Aumentar la accesibilidad a los espacios atractores de empleo, comercio, equipamientos y servicios sin incrementar la movilidad, en particular en los nuevos desarrollos urbanos al suroeste del casco urbano

Diferentes **estrategias** pueden plantearse para alcanzar estos objetivos y, a este respecto, las siguientes pueden considerarse de gran interés para Soria:

- Fomento de modos alternativos al automóvil mediante soluciones cooperativas (vehículo alta ocupación), colectivas (autobús, taxi) y blandas (bici, caminar)
- Introducción de vehículos más eficientes y menos contaminantes
- Establecimiento de recorridos más cortos, cómodos y seguros
- Jerarquización y rediseño de la infraestructura → nuevo paradigma de calle equilibrada entre sus funciones social y de movilidad

2 Análisis de la situación actual

2.1 Territorio y actividades

2.1.1 Encuadre territorial

La ciudad de Soria es la capital de la provincia del mismo nombre, perteneciente a la comunidad autónoma de Castilla y León. Dicha provincia limita con Segovia y Burgos al oeste (Castilla y León), la comunidad autónoma de La Rioja al norte, Zaragoza al este (Aragón) y Guadalajara al sur (Castilla-La Mancha). En este contexto, la diferencia poblacional por provincias en la comunidad es muy significativa. Mientras Soria no llega a los 90.000 habitantes, en provincias como León o Valladolid la cifra está en torno a los 500.000. En la provincia, Soria está situada en el centro y ligeramente hacia el norte. De tal manera que se configura como centro geográfico y proveedor de servicios, tanto a los habitantes de la capital como al resto de municipios de la provincia. El término municipal de Soria se caracteriza por ser discontinuo, dando lugar a tres unidades territoriales separadas que en total ocupan aproximadamente 272,4 km^2.

La ciudad de Soria se extiende sobre dos cerros (cerro del Castillo y cerro del Mirón), y la cañada que los separa, en la margen oeste del río Duero, próxima a su cabecera. El núcleo urbano está a 1.063 metros de altura sobre el nivel mar, solo por detrás de Ávila en la lista de capitales de provincia con mayor altitud respecto al mar. Su término municipal tiene una extensión de 272,4 km^2. Como ciudad, cuenta además con cuatro pedanías o barrios rurales: Las Casas, Oteruelos, Pedrajas y Toledillo. Las tres últimas situadas a más de 10 km de la ciudad. En el entorno de estas pedanías se haya el Monte Valonsadero, que cuenta con 2.793 hectáreas de superficie de masa arbolada, grandes praderas y vegas. En este enclave encontramos pinturas rupestres así como un área recreativa y de ocio que los sorianos utilizan como escenario de varios festejos. Adyacente al término municipal de Soria encontramos el de Golmayo, una pequeña población situada al oeste. La urbanización Las Camaretas, localizada entre la N-234 y la N-122 en su entrada a Soria, pertenece al término de Golmayo aunque se beneficia de los servicios de la ciudad y a su vez proporciona otros, sobre todo de carácter comercial, a los habitantes de Soria.

En cuanto a las infraestructuras viarias y la comunicación con el territorio, por Soria pasan tres vías principales. La carretera N-111 (Madrid-Logroño), que en el tramo Almazán-Soria ya se ha transformado en la A-15 (Autovía de Navarra); la carretera N-122, que comunica Zaragoza con Portugal (actualmente forma parte de la A-11, Autovía del Duero, aún en construcción) y la N-234 que une a la ciudad de Soria con Burgos hacia el norte y con Sagunto (Comunidad Valenciana) hacia el sur.

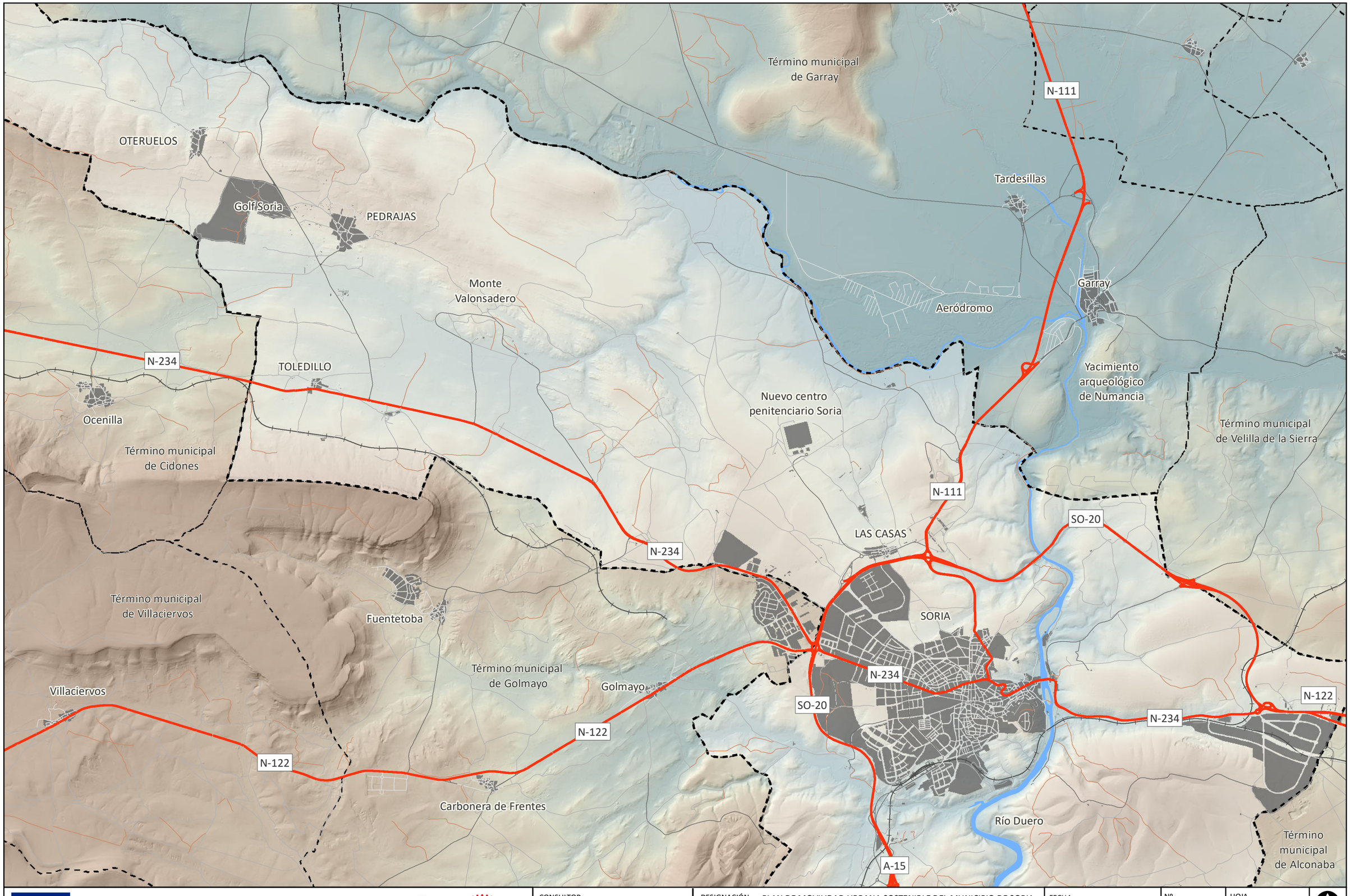
El clima predominante es continental frío, a causa de la elevada altitud y el entorno montañoso. Los veranos son cortos, calientes y mayormente despejados, mientras que los inviernos son largos, muy fríos, ventosos y parcialmente nublados. La humedad relativa baja es una constante durante todo el año. Durante el transcurso del mismo, la temperatura generalmente varía de -1 ºC a 28 ºC y rara vez baja a menos de -5 ºC o sube a más de 32 ºC.



Figura 4. **Situación de Soria en la península ibérica. Elaboración propia.**



Figura 5. **Vista aérea de Soria capital. Fotografía: Mario Tejedor.**



Unión Europea

Una manera de hacer Europa

FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Soria Intramuros CascoViejo

Ayuntamiento Soria

CONSULTOR

RED DE EXPERTOS THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	OCTUBRE 2018	Nº D01	HOJA HOJA 1 DE 1
TÍTULO PLANO	SORIA EN EL TERRITORIO				

0 0.5 1 1.5 2 2.5 3 km

2.1.2 Estructura urbana y usos del suelo

Estructura urbana

La estructura morfológica de la ciudad de Soria está muy determinada por su relación con el medio físico. El tejido urbano del Casco Histórico presenta restos del primitivo núcleo medieval, con un modelo de calles estrechas e irregulares, y se haya inserto entre el cerro del Castillo, al sur, y el cerro del Mirón, al norte, sobre la cañada que los separa y desemboca en el río Duero. Debido a esta situación, la dimensión longitudinal del Casco Histórico es mucho mayor que la transversal, configurándose los edificios y espacios libres en torno al eje del Collado (calle Zapatería y calle Real). Dicho eje llega en su extremo este hasta el río, como ya se ha mencionado, y en el oeste hasta la Alameda de Cervantes, parque urbano que dada su posición central ejerce de elemento articulador entre las diferentes zonas de la ciudad. Entre lo antiguo y lo moderno.

El recinto amurallado de Soria se construyó en la época medieval. Su tamaño era tal que pudo albergar todos los desarrollos urbanísticos hasta finales del siglo XIX. A partir de esa época, la ciudad comienza a expandirse hacia el oeste, donde el relieve es menos acusado y el crecimiento urbano es más fácil.

Las primeras expansiones urbanísticas datan de primeros del siglo XX y se apoyaron en las carreteras de Madrid, Valladolid y Logroño. Durante este siglo se desarrollaron el Plan Urbanístico de 1948, el Plan General de 1961 y el Plan General de 1994. Esto dio lugar a dos ensanches en la ciudad: uno al norte de la antigua carretera de Valladolid (actual avenida de Valladolid) y otro desde suroeste del Casco Histórico (antigua ciudad medieval) hasta la carretera de Madrid.

La edificación presenta una altura media de tres plantas, excepto en las zonas más periféricas y las calles más anchas, donde los desarrollos modernos han dado lugar a construcciones de hasta nueve plantas.

Usos del suelo

Sobre un plano actual se han detectado los usos del suelo predominante a nivel de manzana. Divididos en uso comercial, uso equipamiento, uso espacio libre, uso industrial, uso residencial y zonas actualmente en desarrollo.

En general, los usos residenciales, equipamiento y espacio libre se encuentran bastante mezclados entre ellos dentro de un perímetro casi circular cuyo centro sería la plaza Mariano Granados. Los espacios libres abundan en torno al río Duero, sobre el cerro del Castillo y el cerro del Mirón, y en la zona más urbana destaca el parque de la Alameda de Cervantes. Ofreciendo una gran cantidad de superficie verde en relación con el número de habitantes. Los equipamientos se encuentran dispersos en la trama urbana, aunque llama la atención la gran área al sur de la ciudad que aún está desarrollándose. Destacan, por su tamaño y su importancia, los dos hospitales que prestan servicio tanto a la ciudad como a la provincia. Se trata del hospital Santa Bárbara y el hospital Virgen del Mirón, ambos situados muy próximos entre ellos en la zona en torno a la calle Las Casas. En el apartado dedicado a “Equipamientos” se desarrollará el conjunto de equipamientos urbanos más en profundidad.

El uso industrial se desarrolla, mayormente, a partir del ensanche localizado al noroeste de la ciudad. Entre la circunvalación (SO-20) y el ámbito residencial junto a la avenida de Valladolid. También destaca una zona de tamaño más reducido junto a la calle Eduardo Saavedra, situada entre los nuevos desarrollos del suroeste y la infraestructura ferroviaria, aunque el desarrollo prevé su transformación en áreas predominantemente residenciales. A pesar de que tradicionalmente Soria ha vivido de su oferta de servicios, actualmente la industria se está posicionando como un sector importante en el tejido económico de la ciudad.

El uso comercial se desarrolla de forma secundaria en los bajos de las zonas residenciales, especialmente en el Casco Histórico, y de forma predominante a lo largo de la avenida de Valladolid y en el Centro Comercial Las Camaretas (término municipal de Golmayo).

Por último, existe un porcentaje bastante alto de zonas en construcción o próximas a desarrollar cuyos usos se prevén predominantemente residencial, equipamiento y espacio libre.

Usos del suelo	Nº manzanas	Superficie (ha)	% total
En desarrollo	42	83.64	4.69%
Residencial	461	1389.29	77.94%
Industrial	36	154.44	8.66%
Espacio libre	26	65.02	3.65%
Comercial	9	12.78	0.72%
Equipamiento	56	77.28	4.34%
Total	630	1782.45	100.00%

Tabla 1. Usos del suelo: superficie y reparto.

FUENTE Elaboración propia, según usos predominantes detectados sobre plano de Catastro.



Unión Europea

Una manera de hacer Europa

FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Soria Intramuros CascoViejo

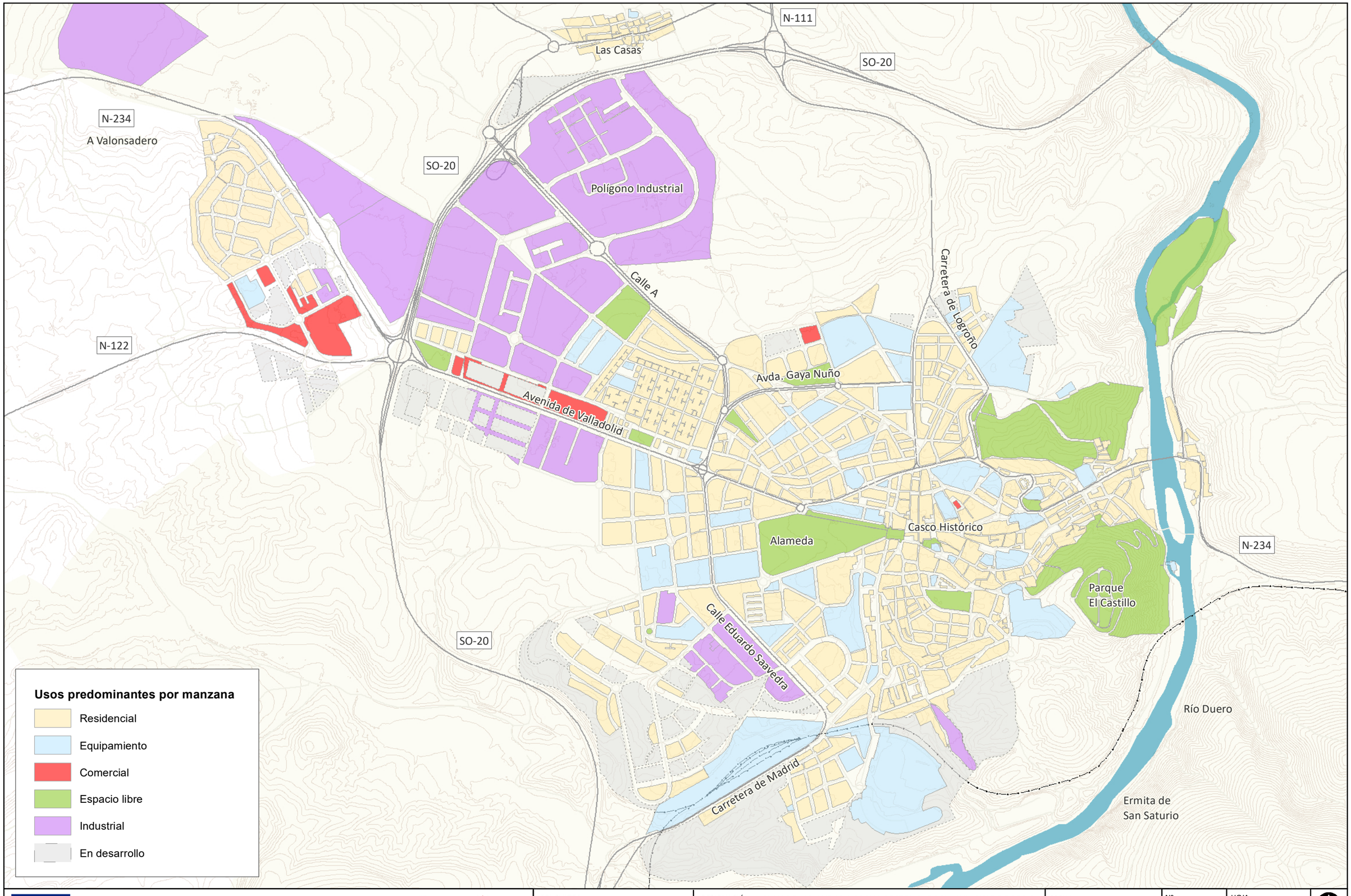
Ayuntamiento Soria

CONSULTOR

RED DE EXPERTOS THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	OCTUBRE 2018	Nº D02	HOJA HOJA 1 DE 1
TÍTULO PLANO	EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE SORIA Y SU ENTORNO				

0 200 400 600 800 1.000 Metros



Unión Europea

Una manera de hacer Europa

FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Soria Intramuros CascoViejo

Ayuntamiento Soria

CONSULTOR

RED DE EXPERTOS THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO
TÍTULO PLANO	USOS DEL SUELO
FECHA	OCTUBRE 2018
Nº	D03
HOJA	HOJA 1 DE 1

0 200 400 600 800 Metros

2.1.3 Red general de viario urbano

Tal y como se expuso en el apartado sobre el Encuadre territorial, la ciudad de Soria se sitúa en el centro de la provincia del mismo nombre y se configura como un nudo de comunicaciones en el territorio. En Soria confluyen tres vías principales: la carretera N-111 (Madrid-Logroño), la carretera N-122, que comunica Zaragoza con Portugal y la N-234 (Burgos-Zaragoza).

La ciudad cuenta con una circunvalación exterior (SO-20) que ha hecho posible la eliminación del tráfico de paso interurbano. De norte a sur, la SO-20 une la N-111, la N-234 y la N-122, conectándolas con la Autovía de Navarra (A-15) y la carretera de Madrid en su extremo sur.

En cuanto a las vías urbanas principales podemos enumerar las siguientes:

- La Avenida de Valladolid y su prolongación urbana hasta el puente sobre el río Duero. Divide a la ciudad en un área norte y otra sur.
- La Avenida de Mariano Vicén que accede hasta el centro de la ciudad, a la plaza Mariano Granados. Su prolongación natural sería la calle Las Casas, hacia el norte, y luego la N-111 pero actualmente este eje está interrumpido por la zona peatonal correspondiente a la plaza y sus alrededores.
- La Avenida de Eduardo Saavedra, conectada con la carretera de Madrid al sur, y su prolongación con la Avenida de Gaya Nuño. Constituyen un eje semicircular con gran capacidad viaria que rodea a las zonas del centro.
- La vía de acceso al Polígono Industrial (Calle A), que une la Avenida de Gaya Nuño con la SO-20 y la salida a Las Casas.

La situación geográfica de la ciudad confiere a la misma una relación con el relieve que podemos traducir en términos de pendiente por tramo de calle. Analizar estas pendientes nos da una idea más exacta de cuáles son los puntos conflictivos en términos de movilidad peatonal y accesibilidad.

El concepto de Itinerario Peatonal Accesible (IPA), viene establecido en el Capítulo III de la Orden Ministerial VIV/561/2010[1]. Este documento establece que 'son itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas'. Entre las condiciones generales que deben darse para que un itinerario sea considerado como *peatonal accesible*, se encuentra que la pendiente longitudinal máxima será del 6%.

Además, el Código Técnico de la Edificación en el Documento Básico de Seguridad de utilización y accesibilidad (CTE-SUA)[2] establece que los itinerarios con una pendiente mayor al 4% se considerarán rampa.

Por último, en entornos urbanos se considera que una rampa es *normal* cuando su pendiente va del 6% al 12% y *dura* del 12% al 25%. A partir de esta pendiente sería necesario pensar en escalinatas o escaleras para salvar el desnivel.

A la hora de analizar el viario según la pendiente se ha delimitado el área de estudio para estar lo más cerca posible del entorno peatonal real. Esta área se define según el límite de las zonas de transporte definidas en el apartado correspondiente, dentro del término municipal de Soria (el área perteneciente a Golmayo queda fuera, zonas 39, 40 y 41).

Los resultados muestran que el 85% del viario en Soria es accesible al peatón. Esto, unido al tamaño reducido de la ciudad, facilita los trayectos a pie entre emplazamientos turísticos, educativos, sanitarios y comerciales. Sin embargo, un 15% del viario no es accesible a todas las personas. Especialmente en el barrio del Calaverón y en los puntos de acceso al Casco Histórico, debido a su localización entre dos cerros. En estas zonas deberá prestarse especial atención al acceso mediante transporte público u otros medios.

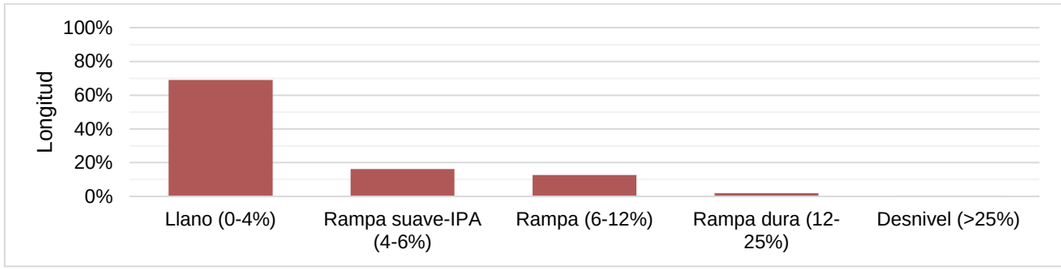


Figura 7. **Clasificación del viario según pendiente. Elaboración propia.**

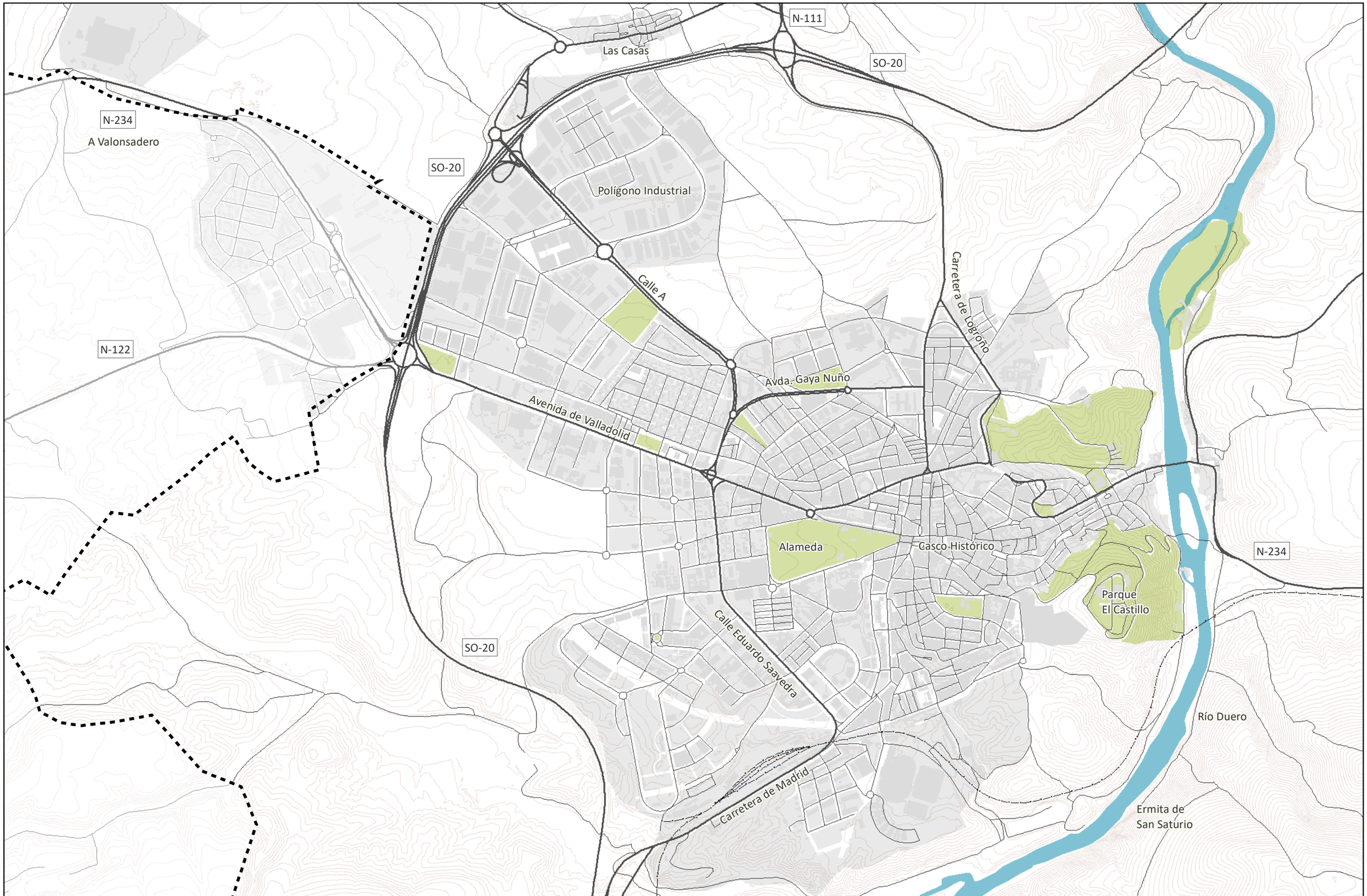
Pendiente	Observación	Nº tramos vía	Longitud (km)	Longitud (%total)
0-4 %	Llano	1.151	97,52	69,09%
4-6 %	Rampa suave -Itinerario Peatonal Accesible	283	22,82	16,17%
6-12%	Rampa	276	17,88	12,67%
12-25%	Rampa dura	48	2,79	1,98%
>25 %	Desnivel considerable	8	0,13	0,09%

Tabla 2. Clasificación del viario según pendiente.

FUENTE Red viaria IGN. Elaboración propia.

[1] 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. https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2010-4057

[2] Código Técnico de la Edificación, Documento Básico de Seguridad de utilización y accesibilidad. https://www.codigotecnico.org/index.php/menu-seguridad-utilizacion-accesibilidad.html



Unión Europea

Una manera de hacer Europa

FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Soria Intramuros CascoViejo

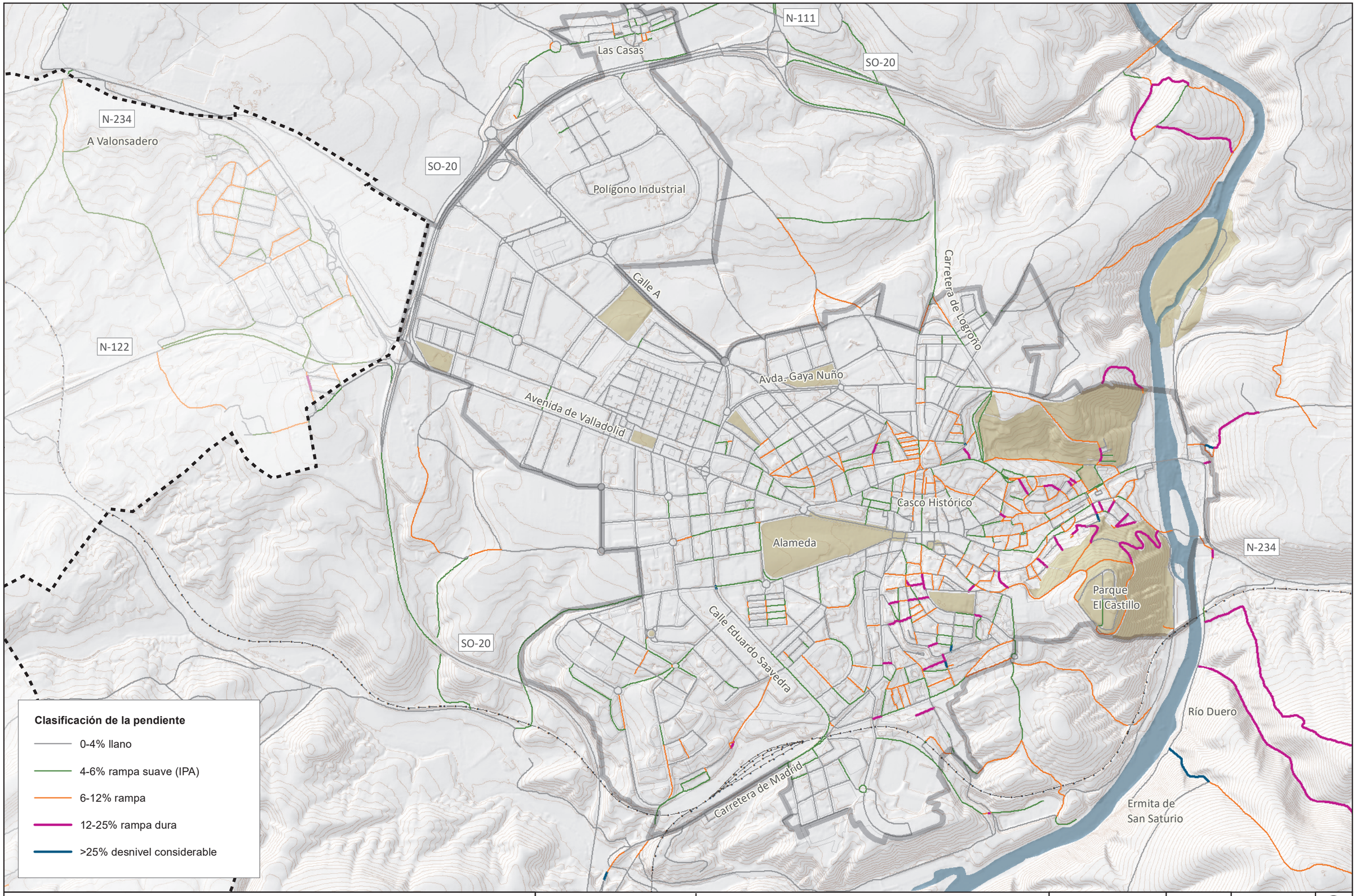
Ayuntamiento Soria

CONSULTOR

RED DE EXPERTOS THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	OCTUBRE 2018	Nº D04	HOJA HOJA 1 DE 1
TÍTULO PLANO	RED GENERAL DE VIARIO URBANO				

0 200 400 600 800 Metros



Unión Europea

Una manera de hacer Europa

FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Soria Intramuros CascoViejo

Ayuntamiento Soria

CONSULTOR

RED DE EXPERTOS THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	OCTUBRE 2018	Nº D05	HOJA HOJA 1 DE 1
TÍTULO PLANO	SISTEMA GENERAL DE VIARIO URBANO - PENDIENTES	0 200 400 600 800 Metros			

2.1.4 Demografía

Soria es la provincia con menos población de España y su capital solo se encuentra por encima de Teruel en número de habitantes. Según las últimas cifras publicadas del padrón en enero de 2018, en Soria viven 39.112 habitantes. Durante el siglo XX la ciudad vio crecer su población hasta casi cuatro veces y dicho crecimiento continuó, aunque de forma más reducida, durante los primeros años del siglo XXI. Sin embargo, la evolución de la población ha sido negativa desde 2012, cuando alcanzó el máximo de 40.147 habitantes. Si bien este número ha ido descendiendo en los últimos años, la tendencia es a mantenerse en torno a estas cifras.

Evolución de la población en la ciudad de Soria (1900-2017)											
Año	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001
Población	7.296	7.968	7.703	10.246	13.478	16.328	19.484	24.544	30.326	32.360	34.640

Año	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Población	38.205	39.528	39.838	39.987	40.147	39.753	39.516	39.168	39.171	38.881	39.112

Tabla 3. Evolución de la población en la ciudad de Soria de 1900 a 2018

FUENTE Padrón continúo. INE 2018

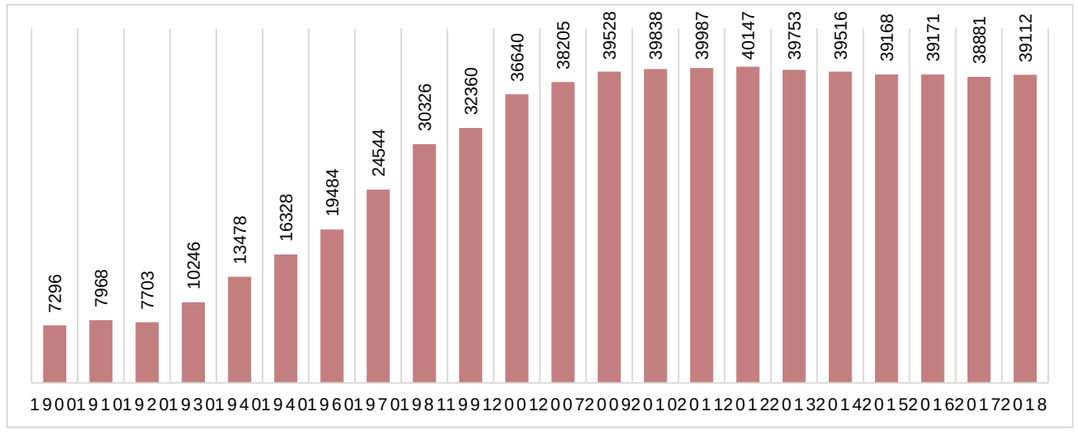


Figura 8. **Evolución de la población en la ciudad de Soria de 1900 a 2018. Padrón continuo, INE 2018.**

El parque de vivienda en Soria ha ido creciendo a lo largo del tiempo, pero esto no refleja un crecimiento en la población. Muchos sorianos compran una vivienda en la capital para pasar en ella la época del año en la que no trabajan en el campo o bien, viven en otras zonas de España y pasan aquí las vacaciones.

En España y en Europa, en general, la disminución de la tasa de fecundidad y el aumento de la esperanza de vida han provocado un envejecimiento general de la población, con la reducción del número de niños, el aumento de la población en edad de trabajar y, sobre todo, de las personas mayores.

Además, en Soria se da un fenómeno añadido que también puede observarse a nivel nacional. La proporción de personas con un título universitario ha aumentado considerablemente en los últimos 20 años, y ante la falta de empleo adecuado a este nivel de cualificación, emigran a otras ciudades de mayor tamaño. Acentuando el problema del envejecimiento poblacional.

Estos fenómenos se pueden observar en la tabla, donde queda patente que en los próximos años va a seguir aumentando el número de personas mayores (65 y más) y estabilizándose el de personas en edad de trabajar (15-64) y niños (0-14).

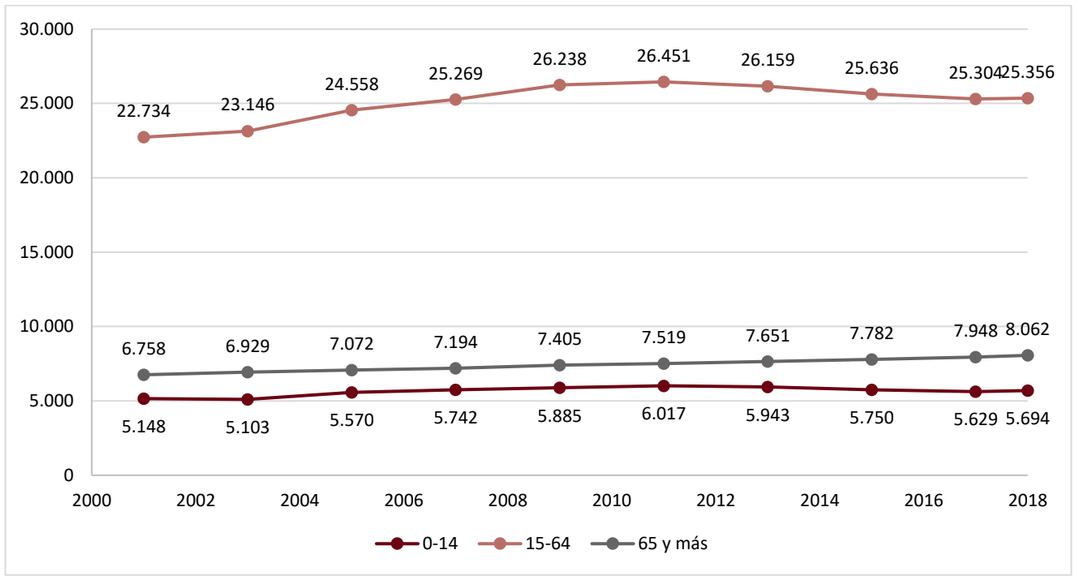


Figura 9. **Evolución de la población por grupos de edad en la ciudad de Soria. Padrón continuo, INE 2018.**

La pirámide de población de Soria muestra forma de campana y por lo tanto se trata de una pirámide regresiva. Esta forma, típica de países desarrollados, señala un descenso en la natalidad en los últimos años y un previsible envejecimiento e incluso pérdida de población.

El hecho de que exista un grupo significativamente grande de personas mayores de 65 años también indica un aumento en la esperanza de vida. Dentro de este grupo, destaca la mayoría de mujeres, cuya esperanza de vida en España superaba por 5,5 años a la de los hombres en 2016.

En el caso de Soria se observa una notable diferencia entre la población joven (15-34 años) y la población adulta, probablemente debido al fenómeno de emigración anteriormente descrito.

El contorno de la pirámide obtenida para el año 2009 refuerza la cuestión del proceso de envejecimiento que se ha mencionado anteriormente. Los valores relativos se mantienen según generaciones pero la realidad es que un número importante de la población que en 2009 se consideraba “joven”, ha emigrado a otras ciudades de mayor tamaño y con más oportunidades profesionales.

Todos estos aspectos deben ser tenidos en cuenta a la hora de planificar la movilidad. Ya que los grupos dependientes (personas mayores y niños) son los más perjudicados por los problemas generados por el tráfico pero también los mayores beneficiarios del transporte público y la movilidad peatonal y ciclista (no motorizada).

En el plano referente a “Demografía y secciones censales” se han representado sobre las diferentes áreas el número de habitantes y la densidad de población de cada una. Así observamos que las áreas en torno al Casco Histórico donde tuvieron lugar los desarrollos urbanísticos en el siglo XX son las más pobladas de la ciudad (más de 200 hab/ha).

Lo que corresponde con edificios de mayor altura y áreas residenciales con una menor presencia de equipamientos. También es apreciable la diferencia de densidad entre las zonas correspondientes al Casco Histórico y aquellas más periféricas (de 175 a 100 hab/ha), en las que esta es menor por la existencia de un urbanismo moderno que confiere más importancia al viario, los equipamientos y los espacios libres.

Por último, hay que destacar que a pesar del trazado irregular de la ciudad la población se concentra en un área cuya forma, casi circular de 2 km y medio de radio, facilita los desplazamientos de corta duración entre diferentes puntos de la misma.

Además, Soria cuenta con cuatro pedanías o barrios rurales: Las Casas, Oteruelos, Pedrajas y Toledillo. Las Casas funciona como un barrio más del núcleo urbano, sin embargo, las tres últimas están situadas a más de 10 km de la ciudad, por lo que no han sido incluidas en los análisis urbanos. La localización de las pedanías puede verse en el plano D01 Soria en el Territorio.

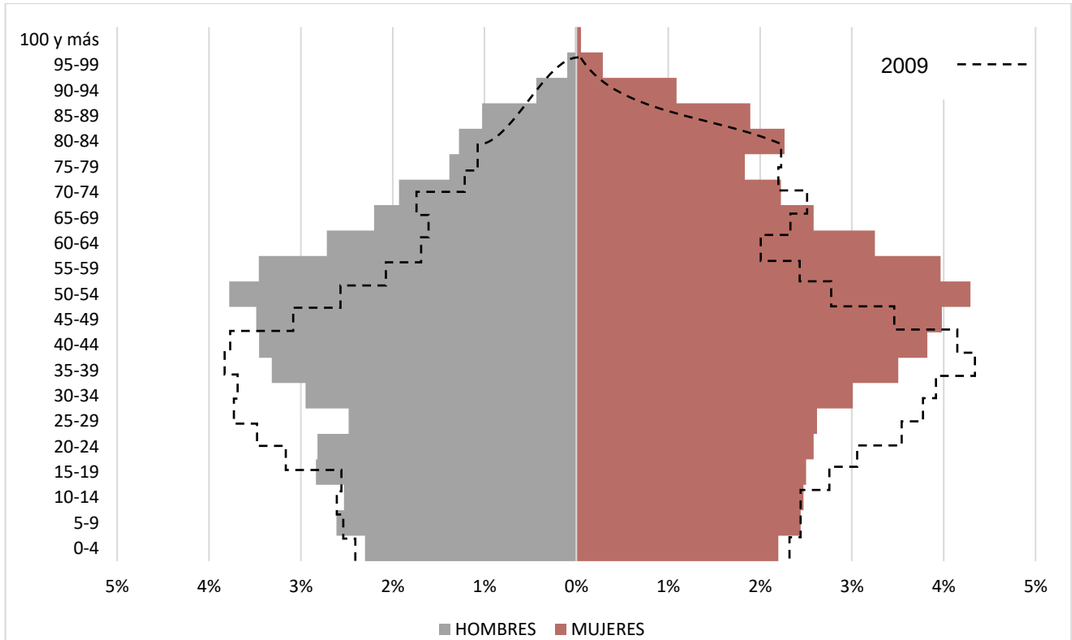
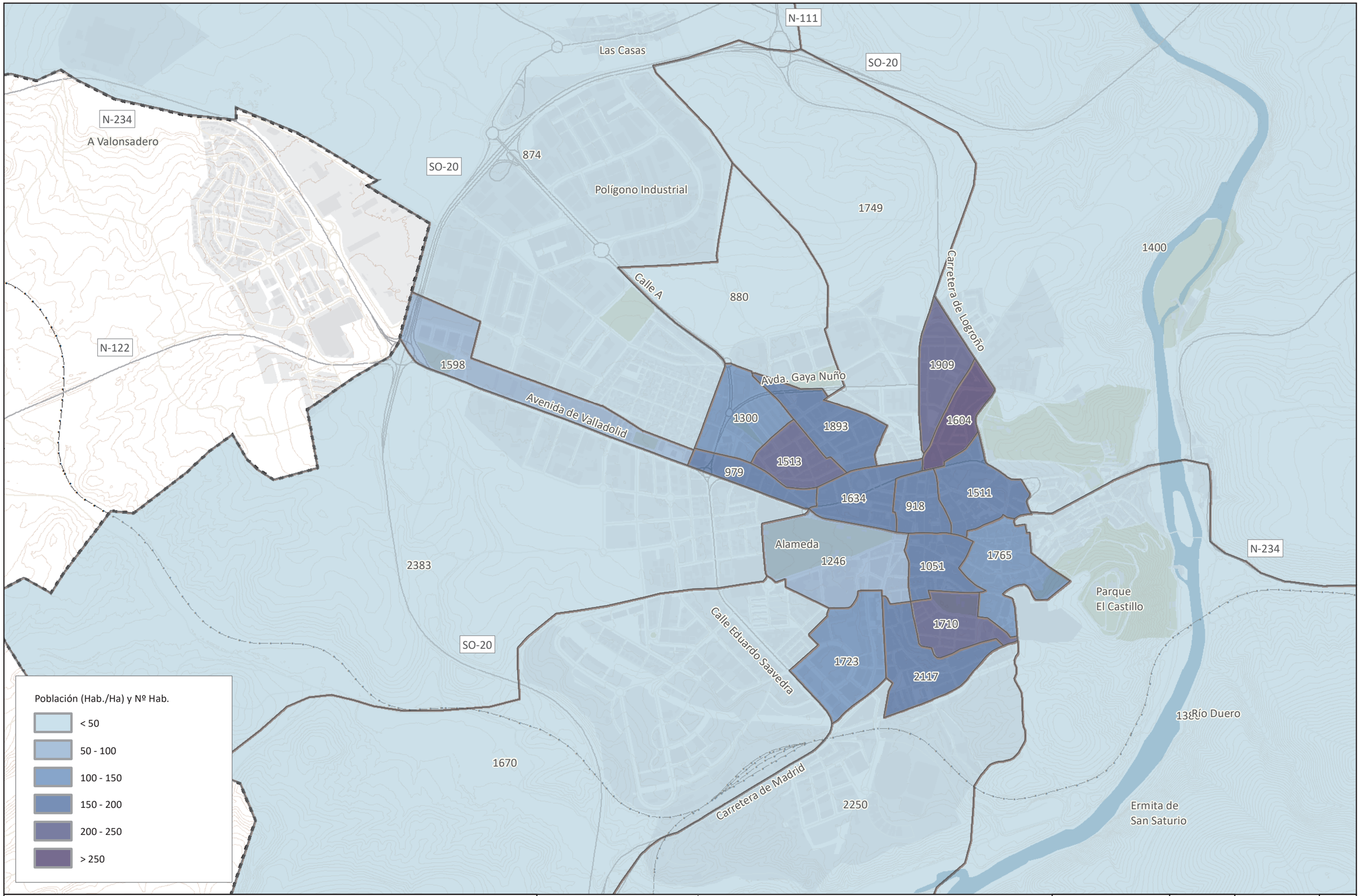


Figura 10. **Pirámide de población del municipio de Soria (2018). Padrón continuo, INE 2018.**

	Población
Ciudad de Soria	38,803
Pedanía Las Casas	160
Pedanía Pedrajas	65
Pedanía Oteruelos	49
Pedanía Toledillo	33
Total municipio de Soria	39,112

Tabla 4. Población de Soria y sus pedanías (2018).

FUENTE Padrón continúo. INE 2018



Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Unión Europea

Soria Intramuros CascoViejo

Ayuntamiento Soria

CONSULTOR
RED DE EXPERTOS
THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	OCTUBRE 2018	Nº D06	HOJA HOJA 1 DE 1
TÍTULO PLANO	DEMOGRAFÍA - SECCIONES CENSALES	0 200 400 600 800 Metros			

2.1.5 Zonificación propuesta

Para determinar las zonas de transporte necesarias para el análisis de la movilidad se han tomado como referencia las secciones censales ya establecidas. A partir de esta división administrativa y el mapa de usos del suelo por manzana, descrito anteriormente, se han definido 39 zonas de transporte. De esta forma se puede abordar dicho análisis de forma más concreta. Para llevar a cabo esta definición se han tenido en cuenta dos aspectos:

- La conservación de los límites geográficos de las secciones censales, de manera que pueden subdividirse pero no ampliarse o mezclarse. Esto es importante para conservar los atributos referentes al número de población por sección censal.
- El uso predominante observado, como elemento determinante a la hora de agrupar manzanas en zonas. Teniendo en cuenta los usos ya descritos: residencial, equipamiento, espacio libre, industrial y en desarrollo.

Una vez realizada la división en zonas, la población perteneciente a cada sección censal es reasignada en base al uso predominante de la zona. De manera que, si una sección censal es dividida en una zona residencial y una industrial, toda la población pasa a estar en la zona residencial.

Cuando una misma sección se divide en dos o más zonas residenciales, la población se reasigna en base a la superficie medida de cada zona. Este procedimiento no representa la realidad de manera fidedigna pero sí ofrece una idea mucho más exacta de dónde reside la población (en comparación con los datos ofrecidos por sección censal).

Observando el plano de Zonas de Transporte y Demografía se advierten las diferencias en el reparto de la población respecto al plano de Secciones censales y Demografía, por los motivos anteriormente expuestos. Vemos que la densidad de población es mayor en torno al Casco Histórico, decreciendo según nos alejamos del mismo.

Esto se traduce en una mayor concentración de desplazamientos por superficie en dichas zonas, que deberá ser tenido en cuenta a la hora de planificar la movilidad. Además, se advierte claramente un eje norte-sur de zonas densamente pobladas, desde el Calaverón hasta la carretera de Logroño, en contra de lo que sucede en el eje este-oeste, desde el río hasta la avenida de Valladolid, donde los valores de densidad son más bajos.

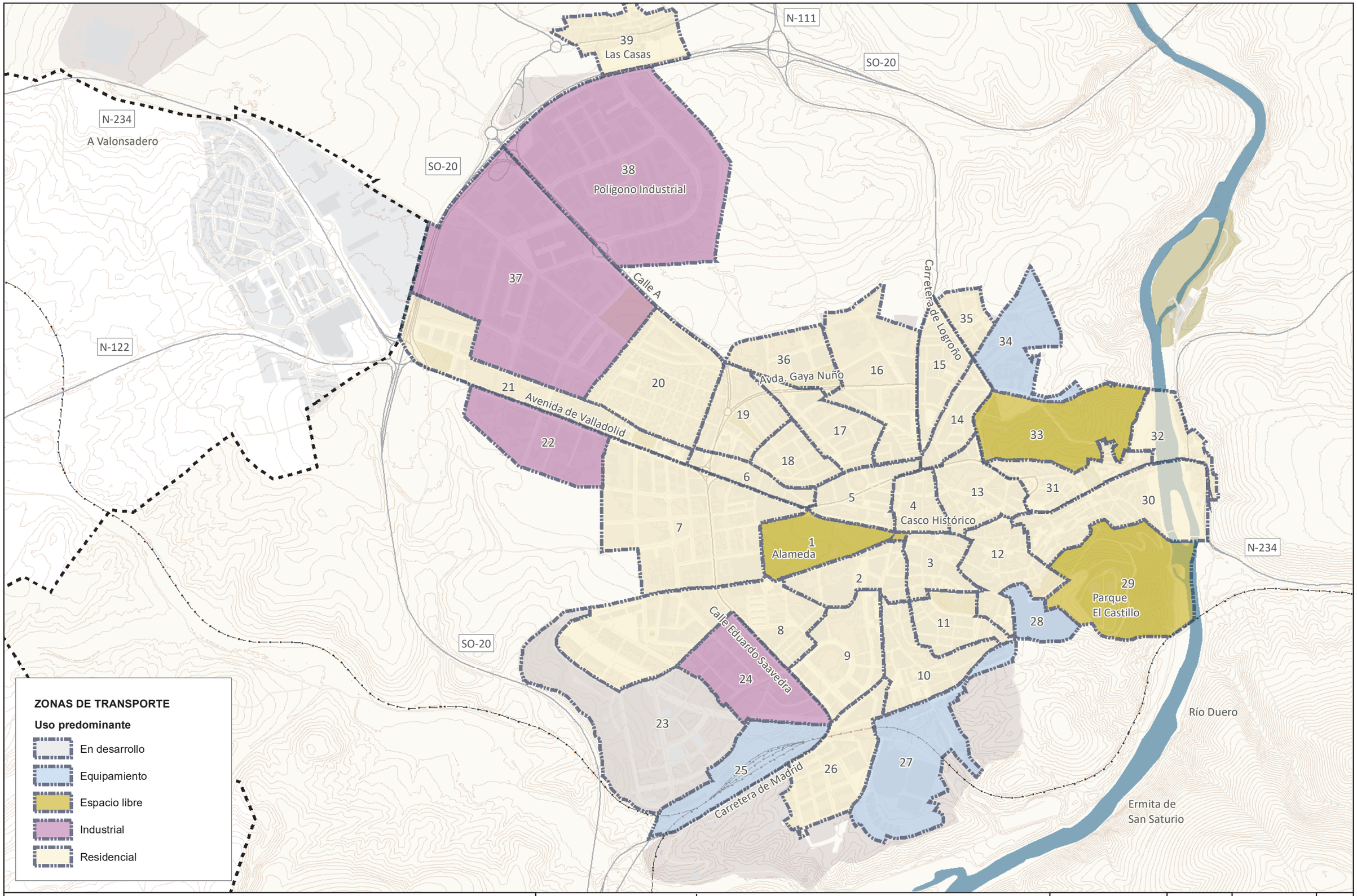
Si observamos el eje circular avenida Gaya Nuño – calle Eduardo Saavedra – cerro del Castillo – cerro del Mirón, la mayoría de la población soriana se concentra dentro de estos límites. Quedando en las zonas más alejadas, fuera de esta área, unos 12.000 habitantes, aproximadamente el 30 por ciento de la población.

Zonas de transporte				
ID.	**Uso predominante**	**Población**	**Superficie (ha)**	**Densidad (hab/ha)**
1	Espacio libre	0	10.56	0.00
2	Residencial	1246	9.39	132.69
3	Residencial	1051	6.93	151.59
4	Residencial	918	5.36	171.19
5	Residencial	1634	8.36	195.55
6	Residencial	979	4.99	196.31
7	Residencial	2383	35.96	66.26
8	Residencial	1670	30.63	54.52
9	Residencial	1723	14.27	120.72
10	Residencial	2117	11.61	182.34
11	Residencial	1710	7.82	218.70
12	Residencial	1765	11.87	148.63
13	Residencial	1511	10.06	150.18
14	Residencial	1604	6.32	253.75
15	Residencial	1909	8.59	222.33
16	Residencial	1749	20.05	87.24
17	Residencial	1893	9.97	189.87
18	Residencial	1513	6.62	228.59
19	Residencial	1300	10.45	124.45
20	Residencial	564	20.40	27.65
21	Residencial	1598	18.60	85.89
22	Industrial	0	14.67	0.00
23	En desarrollo	0	35.37	0.00
24	Industrial	0	15.74	0.00
25	Equipamiento	0	12.70	0.00
26	Residencial	2250	14.88	151.24
27	Equipamiento	0	22.09	0.00
28	Equipamiento	0	4.65	0.00
29	Espacio libre	0	25.08	0.00
30	Residencial	1380	1229.39	1.12
31	Residencial	409	8.77	46.64

Zonas de transporte				
ID.	**Uso predominante**	**Población**	**Superficie (ha)**	**Densidad (hab/ha)**
32	Residencial	305	7.63	39.99
33	Espacio libre	0	19.72	0.00
34	Equipamiento	0	11.75	0.00
35	Residencial	686	4.20	163.31
36	Residencial	880	9.16	96.06
37	Industrial	0	61.89	0.00
38	Industrial	0	56.48	0.00

Tabla 5. Zonas de transporte: población, superficie y densidad.

FUENTE Elaboración propia, datos sobre población y secciones censales del INE.



Unión Europea

Una manera de hacer Europa

FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Soria Intramuros CascoViejo

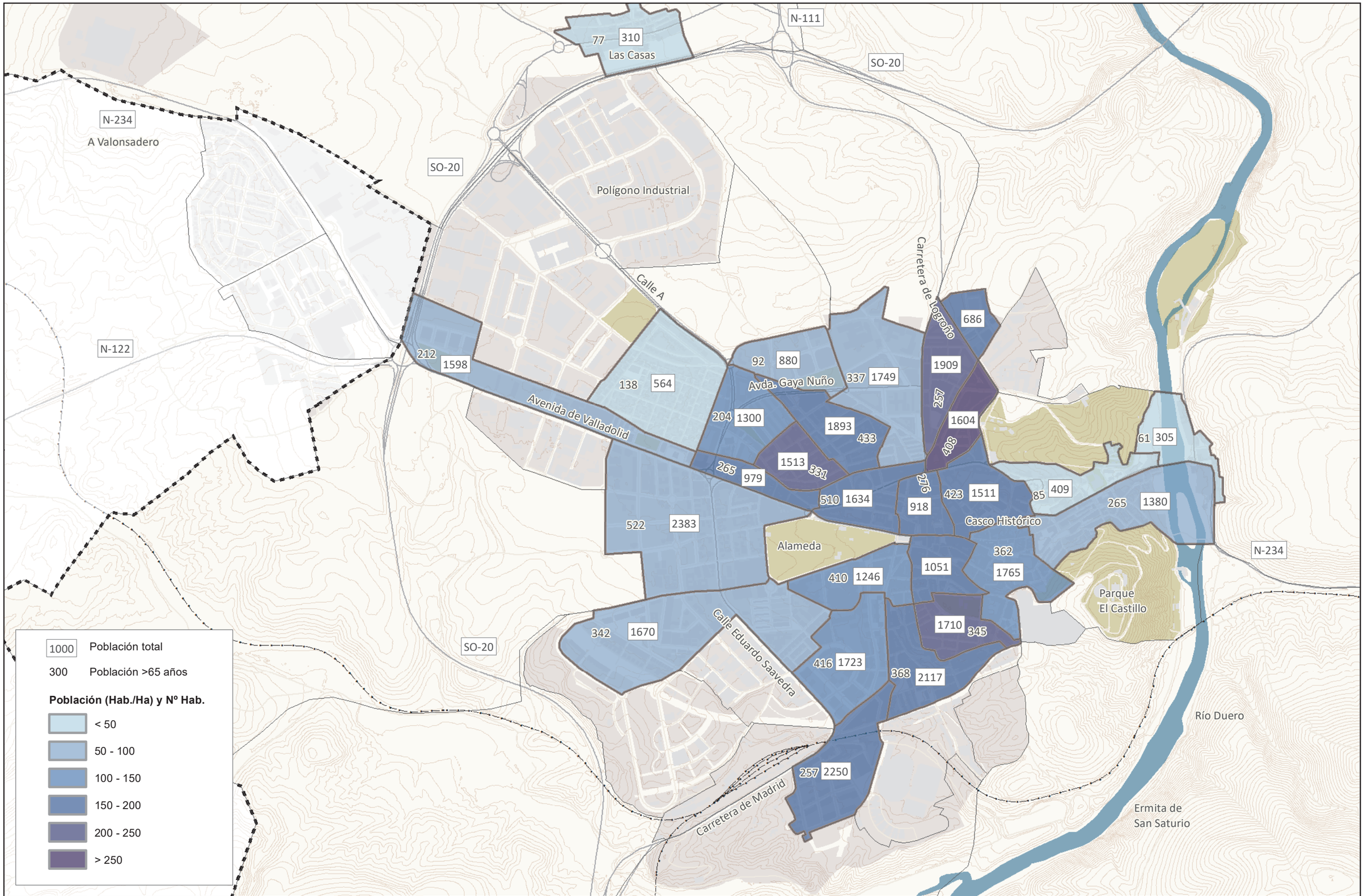
Ayuntamiento Soria

CONSULTOR

RED DE EXPERTOS THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	Nº	HOJA
TÍTULO PLANO	ZONAS DE TRANSPORTE	OCTUBRE 2018	D07	HOJA 1 DE 1

0 200 400 600 800 Metros



Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Unión Europea

Soria Intramuros CascoViejo

Ayuntamiento Soria

CONSULTOR
RED DE EXPERTOS
THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	OCTUBRE 2018	Nº D08
TÍTULO PLANO	ZONAS DE TRANSPORTE - DEMOGRAFÍA	HOJA	HOJA 1 DE 1	

0 200 400 600 800 Metros

2.1.6 Actividad económica

Económicamente, Soria vive gracias a su carácter de capital de provincia. Además del sector tradicional de la agricultura de cereales de secano, actualmente, la ciudad se ha especializado, sobre todo, en el sector turístico. También hay espacio para la industria y la energía, que han aumentado su presencia notablemente en la última década. En este sector, destaca la industria agroalimentaria, la transformación de la madera y la fabricación de muebles. A pesar de su situación estratégica en cuanto a ciudades como Madrid, Pamplona, Zaragoza y Valladolid, la falta de infraestructuras de transporte adecuadas ha limitado el desarrollo industrial. La plataforma cívica 'Soria ¡Ya!', creada en 2001 para denunciar el olvido institucional de Soria, demanda, entre otras cosas, mejores infraestructuras industriales y ferroviarias.

Observando el mapa de "Usos del Suelo", se advierte la situación ya comentada. Las zonas con usos residenciales y dotacionales, Casco Histórico y los desarrollos en torno al mismo, albergan los establecimientos del sector servicios como pequeños comercios, restaurantes, mercados, etc., cuyo origen se remonta al siglo pasado en muchos casos. Es alrededor de estas zonas donde encontramos amplios espacios libres, nuevos desarrollos residenciales y dotacionales y el Polígono Industrial, al noroeste de la ciudad. En la transición entre la ciudad residencial y el Polígono (avda. de Valladolid) se sitúan espacios comerciales de mayor tamaño, destinados a supermercados, concesionarios, talleres mecánicos y tiendas de gran superficie, entre otros.

También merece la pena mencionar el Centro Comercial Las Camaretas, situado en el término municipal de Golmayo. Este centro abrió sus puertas en 2005 y cuenta con 25.000 m² de superficie comercial, 10 restaurantes, 8 salas de cine y 1200 plazas de aparcamiento al aire libre. Si a la amplia oferta comercial añadimos la conexión con el centro de Soria mediante autobús, sin duda se trata de un lugar muy frecuentado por los sorianos.

Desde el punto de vista de la movilidad, tanto el Polígono Industrial como las grandes áreas comerciales del noroeste generan el desplazamiento diario de personas desde las zonas residenciales a estos lugares.

A través del Informe del Mercado de Trabajo de Soria (datos 2016) realizado por el Servicio Público de Empleo Estatal podemos conocer datos relativos a la provincia de Soria que, a pesar de incluir toda la población de esta región, reflejan con bastante fidelidad la situación actual de la capital. Por un lado, las tasas de actividad y empleo han experimentado un crecimiento desde 2014 hasta situarse en los mismos valores que en 2010. Esto ha provocado una disminución de la tasa de paro muy por debajo de la media española en ese período (20,5%). En concreto, Soria es la capital de provincia en Castilla y León con la tasa de paro más baja en comparación con el resto de capitales (8,71% - 1.668 parados).

Por otro lado, el envejecimiento de la población y las migraciones ha causado una disminución en el número de ciudadanos activos desde 2012 a 2016. Aunque la situación es más favorable que en 2014 y 2015. Observamos también que hay un alto porcentaje de ciudadanos inactivos en comparación con los activos. Este grupo está formado principalmente por las personas mayores de 65 años.

En último lugar, confirmamos que el sector servicios supone más de la mitad de la población ocupada, con tendencia a aumentar en los próximos años. El resto de sectores (agricultura, industria y construcción) ha visto disminuir el número de trabajadores, en especial la agricultura.

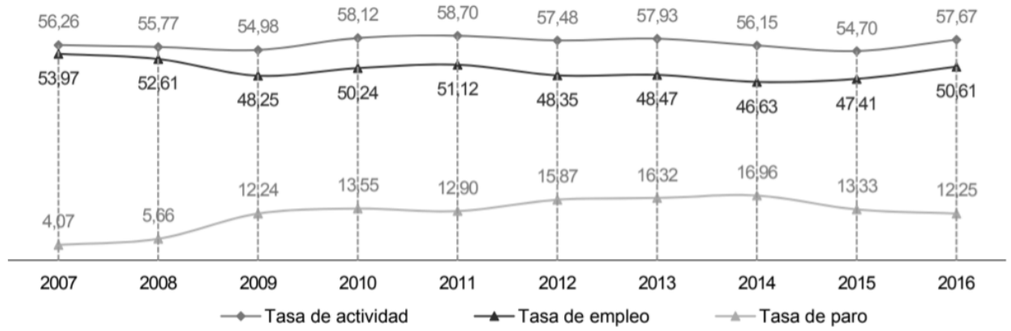


Figura 11. **Evolución de las tasas de actividad, empleo y paro en la provincia de Soria. Informe del Mercado de Trabajo de Soria, datos 2016. SEPE.**

Sexo	2012	2013	2014	2015	2016
Activos (en miles)	**45,4**	**45,2**	**43,5**	**41,9**	**44,0**
Hombres	25,1	25,4	24,0	23,3	24,6
Mujeres	20,2	19,8	19,4	18,6	19,4
Ocupados (en miles)	**38,2**	**37,8**	**36,1**	**36,3**	**38,6**
Hombres	21,4	21,6	20,7	21,2	22,1
Mujeres	16,7	16,2	15,4	15,2	16,5
Parados (en miles)	**7,2**	**7,4**	**7,4**	**5,6**	**5,4**
Hombres	3,7	3,8	3,3	2,2	2,6
Mujeres	3,5	3,5	4,1	3,4	2,8
Inactivos (en miles)	**33,6**	**32,8**	**33,9**	**34,7**	**32,3**
Hombres	15,0	14,3	15,3	15,6	14,2
Mujeres	18,5	18,6	18,6	19,1	18,1

Tabla 6. Evolución de la población activa e inactiva por sexo en la provincia de Soria.

FUENTE Informe del Mercado de Trabajo de Soria, datos 2016. SEPE.

	Soria		Castilla y León		España	
	2016	2012	2016	2012	2016	2012
Agricultura	8,55	10,47	7,02	7,55	4,41	4,46
Industria	21,50	22,77	17,24	15,86	13,93	14,07
Construcción	8,03	8,12	6,72	8,35	5,83	6,29
Servicios	61,92	58,64	69,02	68,24	75,82	75,18

Tabla 7. Población ocupada por sectores (%) en la provincia, comunidad autónoma y país.

FUENTE Informe del Mercado de Trabajo de Soria, datos 2016. SEPE.

2.1.7 Equipamientos

Soria es una ciudad rica en equipamientos, sobre todo públicos, destinados a cubrir las necesidades básicas de la población en materia de salud, educación, ocio y servicios sociales. También es destacable el elevado número de equipamientos religiosos y no religiosos que han ido conformando el patrimonio histórico de la ciudad desde la fundación de la misma.

Para realizar el análisis de los equipamientos presentes en la ciudad se han dividido los mismos en ocho categorías según el uso al que están destinados. De esta forma podemos distinguir entre los tipos: deportivo, sanitario, educativo, religioso, transporte, administrativo, sociocultural y una categoría, llamada "otros", para aquellos equipamientos que no pertenecen a ninguno de los tipos nombrados.

El inventario se ha realizado a partir de la información proporcionada por el Ayuntamiento de Soria (Turismo y PGOU 2006), la Junta de Castilla y León, Google Maps y Open Street Map.

- Equipamientos deportivos

Soria cuenta con una red de equipamientos deportivos compuesta por dos estadios, cinco polideportivos y otras instalaciones tales como tres piscinas cubiertas, dos skatepark (pistas de patinaje) y varias pistas deportivas al aire libre. Además el PGOU de 2006 define varias parcelas con uso Deportivo en Los Pajaritos, estando actualmente la mayoría de ellas ya construidas. La urbanización Las Camaretas (perteneciente al término municipal de Golmayo) cuenta con otro polideportivo.

La presencia de estos equipamientos es muy importante en la zona sur de la ciudad, conocida como Los Pajaritos, donde se sitúan el antiguo y el nuevo estadio "Los Pajaritos", así como el polideportivo que lleva el mismo nombre. A pesar de la situación a las afueras de Soria, su situación junto al Campus Universitario favorece el uso intensivo por parte de la comunidad universitaria.

El resto de instalaciones (polideportivos e instalaciones al aire libre) se distribuyen al norte y oeste centro histórico, junto a zonas de uso predominante residencial y equipamientos educativos.

- Equipamientos sanitarios

El conjunto de equipamientos sanitarios municipales pertenece al Complejo Asistencial de Soria y está formado principalmente por dos hospitales, Santa Bárbara y Virgen del Mirón, y tres centros de salud, Norte, Sur y Rural. Además existe un consultorio de atención primaria en el barrio Las Casas.

Los hospitales se encuentran ambos en la zona norte del municipio, en el límite de la zona urbanizada. Esto hace posible una muy buena conexión con los pueblos de la zona, no tan buena con el sur de la ciudad. Los centros de salud Norte y Sur se localizan en torno a la Alameda de Cervantes, dando servicio cada uno a las respectivas zonas norte y sur. El centro de salud Rural tiene sus instalaciones en el hospital Virgen del Mirón y da servicio a 48 municipios de la provincia.

Esto se complementa con varios centros sociosanitarios que atienden a pacientes con discapacidad y enfermedades mentales, así como a sus familiares. Entre ellos encontramos: la Asociación de Familiares de Enfermos de Alzheimer, el Centro de Atención a personas con discapacidad Psíquica y Centro Ocupacional "Ángel de la Guarda" (dependiente de la Gerencia de Servicios Sociales de la Junta de Castilla y León) y la Residencia de FEAFES Soria-Asovica para enfermos mentales.

La Funeraria-Tanatorio Municipal se sitúa junto al hospital Virgen del Mirón.

- Equipamientos educativos

Los centros educativos existentes en Soria comprenden desde la educación infantil a la universitaria. En concreto, encontramos 9 centros de Educación Infantil (EEI) y guarderías[3], 7 centros de Educación Infantil y Primaria (CEIP), 3 centros de Educación Infantil, Primaria y Secundaria, 4 centros de Educación Secundaria (IES) y un Campus Universitario de la Universidad de Valladolid.

La distribución de estos centros es relativamente homogénea en la ciudad, exceptuando la zona de uso industrial y el barrio conocido como El Calaverón, que a pesar de no albergar ningún equipamiento educativo sí dispone de varios de ellos en barrios colindantes.

El pasado año 2017, se produjo la clausura del colegio San José que venía realizando su labor educativa desde 1920. Este centro se unió con el colegio Sagrado Corazón bajo la dirección de la fundación Trilema.[4]

Los centros de infantil y enseñanza obligatoria se complementan con el Conservatorio Profesional de Música, un Centro de Educación de Adultos, la Escuela de Arte y Superior de Diseño de Soria, una sede de la UNED, el Centro Internacional de Estudios de Derecho Ambiental y un Centro Integrado de Formación Profesional (CIFP).

- Equipamientos religiosos

Soria es una ciudad con un importante número de equipamientos religiosos, principalmente cristianos. Entre ellos podemos contar 19 templos, cinco conventos y dos monasterios. La mayoría de estos edificios se localizan en el centro histórico de la ciudad, exceptuando algunos templos situados en barrios residenciales, casi todos al norte del municipio. También destacan construcciones erigidas a lo largo del río Duero desde el siglo XII, de alto valor histórico y artístico. Destacando la Ermita de San Saturio, que se localiza en la margen derecha del Río Duero sobre una formación rocosa.

En Soria también encontramos templos pertenecientes a la Iglesia Evangélica y a la Iglesia Adventista del Séptimo Día,

[3] En la realidad el número de guarderías puede variar, al tratarse de equipamientos de reducido tamaño (difíciles de detectar) y en su mayoría de carácter privado.

[4] Heraldo-Diario de Soria. *Trilema anuncia la unificación de Sagrado Corazón y San José.* http://www.heraldodiariodesoria.es/noticias/soria/trilema-anuncia-unificacion-sagrado-corazon-san-jose_82943.html Noticia de 2017 (consultado el 27 de septiembre de 2018).

- Equipamientos de transporte

Además de por carretera, Soria se comunica con el entorno a través del tren y el autobús. Actualmente, la estación de autobuses se sitúa en la Avenida de Valladolid, al noroeste de la ciudad, y depende de la Junta de Castilla y León. Mientras que la estación de trenes, dependiente del Estado, se localiza en la zona sur. Actualmente se prevé la construcción de una única estación intermodal en la localización de la actual estación de trenes que facilite la conexión entre ambas modalidades de transporte.

- Equipamientos administrativos

Los equipamientos administrativos comprenden desde los destinados a organismos estatales, autonómicos, provinciales y locales hasta las fuerzas de seguridad del Estado y los bomberos. Estos equipamientos se localizan en torno al centro histórico de la ciudad, la mayoría al sur del mismo. Por lo general, se agrupan en base a sus funciones o incluso comparten edificio en algunos casos.

El acceso a estas entidades se produce normalmente a través de calles peatonales o de preferencia peatonal, lo cual evita la aglomeración de vehículos en las zonas próximas.

- Equipamientos socioculturales

Entendemos por equipamiento sociocultural aquellos lugares de encuentro y relación que poseen una infraestructura y unos recursos destinados a fomentar la difusión de la cultura entre la población o garantizar servicios sociales demandados entre la misma.

Este tipo de equipamiento comprende aquellos dedicados a la 3ª edad, centros culturales, museos, palacios, ruinas, servicios municipales, residencias juveniles, parques y puntos de información turística. También incluye el Castillo de Soria y otros equipamientos difíciles de catalogar como el Parador de Soria, la Fundación Duques de Soria y edificios con valor histórico y patrimonial.

Algunos de estos equipamientos, además, tienen valor añadido como puntos de interés turístico en la ciudad. Característica que se tratará en el apartado correspondiente a “Puntos de interés turístico”.

En cuanto a su distribución urbana, de nuevo la mayoría de estos equipamientos se localizan en el Casco Histórico o sus alrededores. Con excepción de centros para la 3ª edad o residencias de jóvenes, que se localizan más dispersos en la ciudad. Junto al río Duero también encontramos equipamientos de información turística o destinados a difundir conocimientos relacionados con el mismo, como el Museo del Agua.

También destaca por su localización el centro cívico Bécquer, que abrió sus puertas en septiembre de 2011 tras rehabilitar el edificio del antiguo colegio Infantes de Lara situado sur de la ciudad, cercano a la carretera de Madrid.

- Otros equipamientos

Además de todos los equipamientos ya mencionados, en este punto hacemos mención del Centro Penitenciario de Soria y al Almacén Municipal. Así como otras zonas o parcelas destinadas a uso Equipamiento por el ayuntamiento, de las que desconocemos su uso secundario o tipo.

Equipamientos			
ID.	**Nombre del equipamiento**	**Tipo**	**Subtipo**
2	Equipamiento educativo	Educativo	Educativo
3	Equipamiento ferroviario	Transporte	Tren
4	Junta de Castilla y León	Administrativo	Administrativo
5	Asociación Virgen del Camino	Socio-Cultural	Social - Salud mental
6	Almacén Municipal	Administrativo	Municipal
7	Asoc. Familiares Enfermos de Alzheimer	Sanitario	Salud mental
8	Aula Ambiental - Vivero de la Dehesa	Socio-Cultural	Otros
9	Ayuntamiento de Soria - Plaza Mayor	Administrativo	Ayuntamiento
10	Antiguo Banco de España	Socio-Cultural	Otros
11	Biblioteca Pública de Soria	Socio-Cultural	Municipal
12	C.A.M.P. y C.O. "Ángel de la Guarda"	Sanitario	Salud mental
13	Campus Universitario Duques de Soria (UVa)	Educativo	Universidad
14	Cáritas Diocesana	Religioso	Otros
15	Casa de la Tierra - Mancomunidad 150 pueblos	Administrativo	Organismos provinciales
16	Casa de los Poetas	Socio-Cultural	Museo
17	Casa del Común (Archivo municipal) y Arco del Cuerno	Administrativo	Organismos locales
18	Casona de los Salvadores	Socio-Cultural	Otros
19	Castillo de Soria	Socio-Cultural	Castillo
20	CEIP Fuente Del Rey	Educativo	Infantil-Primaria
21	CEIP Infantes de Lara	Educativo	Infantil-Primaria
22	CEIP La Arboleda	Educativo	Infantil-Primaria
23	CEIP Las Pedrizas	Educativo	Infantil-Primaria
24	CEIP Los Doce Linajes	Educativo	Infantil-Primaria
25	CEIP Numancia	Educativo	Infantil-Primaria
26	Cementerio Municipal El Espino	Socio-Cultural	Municipal
27	Centro Cívico Bécquer	Socio-Cultural	Municipal
28	Centro Cultural Gaya Nuño	Socio-Cultural	Centro cultural
29	Centro Cultural Palacio de la Audiencia	Socio-Cultural	Centro cultural
30	Centro de Día Gaya Nuño	Socio-Cultural	3ª Edad

Equipamientos			
ID.	**Nombre del equipamiento**	**Tipo**	**Subtipo**
31	Centro de Educación de Adultos	Educativo	Otros
32	Centro de Recepción de Visitantes	Socio-Cultural	Turismo
33	Centro de Salud Soria Norte	Sanitario	Centro de salud
34	Centro de Salud Soria Sur	Sanitario	Centro de salud
35	Centro Int. de Estudios de Derecho Ambiental	Educativo	Otros
36	Centro Municipal de Educación Infantil	Educativo	Infantil
37	Centro Penitenciario de Soria	Administrativo	Otros
38	CIFP Picó Frentes	Educativo	Otros
39	Colegio Nuestra Señora del Pilar (Escolapios)	Educativo	Infantil-Primaria-Secundaria
40	Colegio Sagrado Corazón de Soria (Trilema)	Educativo	Infantil-Primaria-Secundaria
41	Colegio Santa Teresa de Jesús (Escolapias)	Educativo	Infantil-Primaria-Secundaria
42	Colegio Trilema San José (cerrado)	Educativo	Infantil-Primaria-Secundaria
43	Comandancia de la Guardia Civil	Administrativo	Fuerzas y cuerpos de seguridad
44	Concatedral y Claustro de San Pedro	Religioso	Templos
45	Conservatorio Profesional de Música de Soria	Educativo	Otros
46	Consultorio de atención primaria - Las Casas	Sanitario	Consultorio
47	Convento de la Merced	Religioso	Conventos
48	Convento de Monjas Carmelitas	Religioso	Conventos
49	Convento de San Agustín	Religioso	Conventos
50	Convento del Carmen	Religioso	Conventos
51	Cruz Roja Española	Socio-Cultural	Otros
52	Delegación de Hacienda	Administrativo	Organismos estatales
53	Delegación Territorial JCyL	Administrativo	Organismos autonómicos
54	Diputación Provincial de Soria	Administrativo	Organismos provinciales
55	EEI El Trébol	Educativo	Infantil
56	EEI Virgen del Espino	Educativo	Infantil
57	EEI Virgen del Mirón	Educativo	Infantil
58	Ermita de Nuestra Señora del Mirón	Religioso	Templos
59	Ermita de Santa Bárbara	Religioso	Templos
60	Ermita Ntra. Sra. de la Soledad	Religioso	Templos
61	Escuela de Arte y Superior de Diseño de Soria	Educativo	Otros

Equipamientos			
ID.	**Nombre del equipamiento**	**Tipo**	**Subtipo**
62	Escuela Hogar Madre de las Mercedes	Socio-Cultural	Residencia juvenil
63	Espacio Cultural San Nicolás	Socio-Cultural	Ruinas
64	Estación de Autobuses	Transporte	Bus
65	Estación de Tren	Transporte	Tren
66	Estadio de Atletismo Los Pajaritos	Deportivo	Estadio
67	Fundación Duques de Soria	Socio-Cultural	Otros
68	Funeraria Tanatorio Municipal de Soria	Sanitario	Funeraria
69	EEI JCyL	Educativo	Infantil
70	EEI Municipal Rosa León	Educativo	Infantil
71	Hogar Tercera Edad	Socio-Cultural	3ª Edad
72	Hospital Santa Bárbara	Sanitario	Hospital
73	Hospital Virgen del Mirón	Sanitario	Hospital
74	IES Antonio Machado	Educativo	Secundaria
75	IES Castilla	Educativo	Secundaria
76	IES Politécnico	Educativo	Secundaria
77	IES Virgen del Espino	Educativo	Secundaria
78	Iglesia de El Salvador	Religioso	Templos
79	Iglesia de los PP Franciscanos	Religioso	Templos
80	Iglesia de Nuestra Señora de la Merced	Religioso	Templos
81	Iglesia de Nuestra Señora del Espino	Religioso	Templos
82	Iglesia de San Bartolomé Apóstol	Religioso	Templos
83	Iglesia de San Francisco de Asís	Religioso	Templos
84	Iglesia de San Juan de Rabanera	Religioso	Templos
85	Iglesia de Santa María La Mayor	Religioso	Templos
86	Iglesia de Santo Domingo	Religioso	Templos
87	Iglesia del Carmen	Religioso	Templos
88	Iglesia del Sagrado Corazón	Religioso	Templos
89	Iglesia y Convento de Santa Clara	Religioso	Conventos
90	Mercado Municipal	Socio-Cultural	Municipal
91	Monasterio de Clarisas de Soria	Religioso	Monasterios
92	Monasterio de San Juan De Duero	Religioso	Monasterios

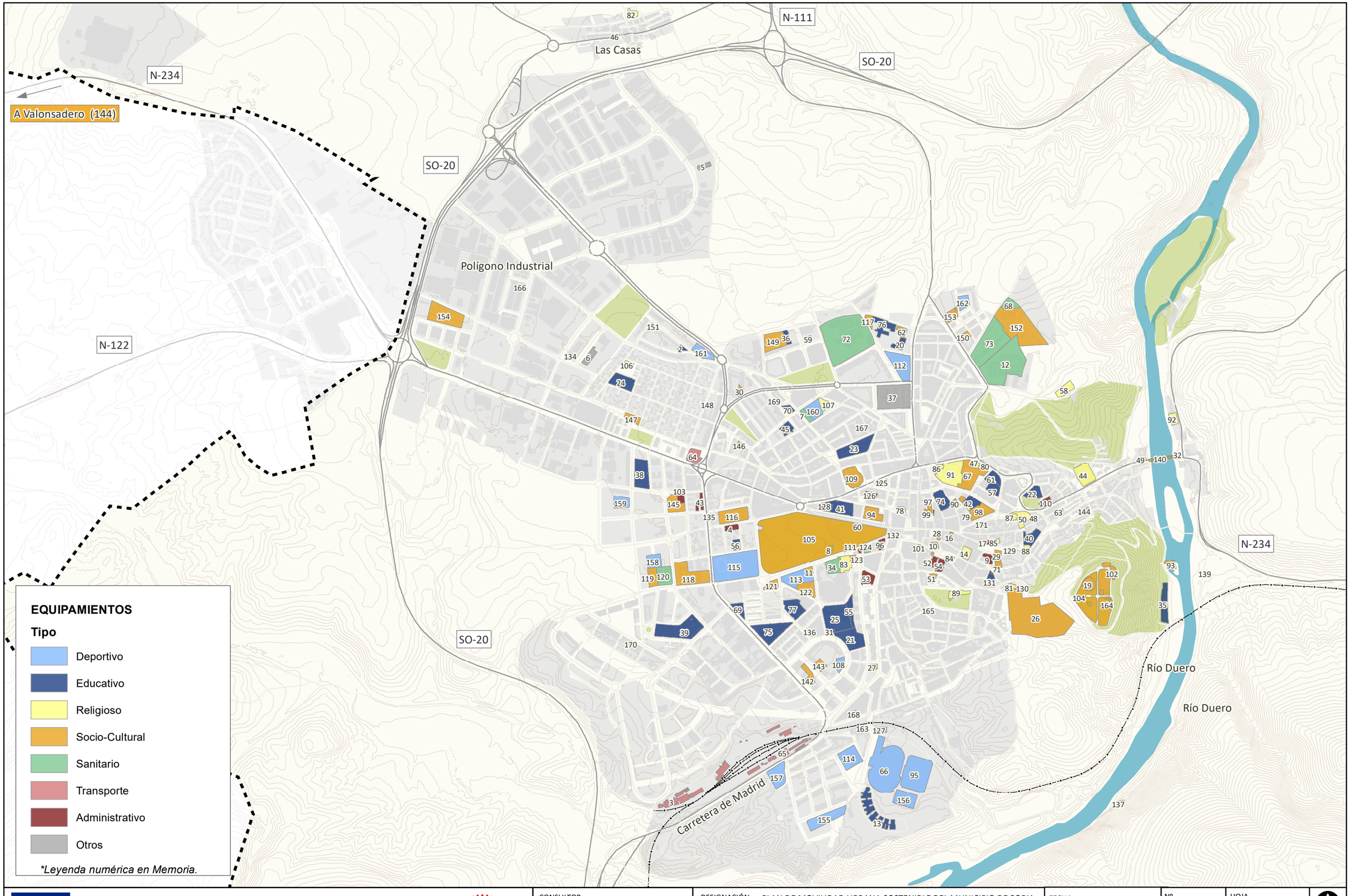
Equipamientos			
ID.	**Nombre del equipamiento**	**Tipo**	**Subtipo**
93	Museo del Agua	Socio-Cultural	Museo
94	Museo Numantino de Soria	Socio-Cultural	Museo
95	Nuevo Estadio Los Pajaritos	Deportivo	Estadio
96	Oficina de información y registro/extranjería	Administrativo	Organismos estatales
97	Palacio de los Castejones y P. de Don Diego Solier	Socio-Cultural	Palacio
98	Palacio de los Condes de Gómara	Socio-Cultural	Palacio
99	Palacio de los Río y Salcedo	Socio-Cultural	Palacio
100	Palacio de los San Clemente	Socio-Cultural	Palacio
101	Palacio del Marqués de Alcántara	Socio-Cultural	Palacio
102	Parador de Soria	Socio-Cultural	Otros
103	Parque de Bomberos	Administrativo	Organismos locales
104	Parque de El Castillo	Socio-Cultural	Parque
105	Parque de la Alameda de Cervantes	Socio-Cultural	Parque
106	Parroquia de San José	Religioso	Templos
107	Parroquia Santa Bárbara	Religioso	Templos
108	Polideportivo y piscina Ángel Tejedor Sanz	Deportivo	Polideportivo
109	Plaza de Toros	Socio-Cultural	Otros
110	Policía Local	Administrativo	Fuerzas y cuerpos de seguridad
111	Policía Nacional	Administrativo	Fuerzas y cuerpos de seguridad
112	Polideportivo Fuente del Rey	Deportivo	Polideportivo
113	Polideportivo municipal de La Juventud	Deportivo	Polideportivo
114	Polideportivo y piscina municipal de Los Pajaritos	Deportivo	Polideportivo
115	Polideportivo y piscina San Andrés	Deportivo	Polideportivo
116	Residencia de 3ª Edad El Parque	Socio-Cultural	3ª Edad
117	Residencia de 3ª Edad Fuente del Rey	Socio-Cultural	3ª Edad
118	Residencia de 3ª Edad Los Royales	Socio-Cultural	3ª Edad
119	Residencia de 3ª Edad Manuela	Socio-Cultural	3ª Edad
120	Residencia de FEAFES Soria Asovica	Sanitario	Salud mental
121	Residencia Juvenil JCyL Antonio Machado	Socio-Cultural	Residencia juvenil
122	Residencia Juvenil Juan Antonio Gaya Nuño	Socio-Cultural	Residencia juvenil
123	Rincón de Bécquer. Ant. Convento de San Francisco	Socio-Cultural	Ruinas

Equipamientos			
ID.	**Nombre del equipamiento**	**Tipo**	**Subtipo**
124	Servicio territorial de Sanidad	Sanitario	Otros
125	Servicios territoriales JCYL	Administrativo	Organismos autonómicos
126	Sindicatos	Administrativo	Organismos locales
127	Skatepark	Deportivo	Otros
128	Tesorería General de la Seguridad Social	Administrativo	Organismos estatales
129	Torre de Doña Urraca	Socio-Cultural	Otros
130	Tumba de Leonor	Religioso	Otros
131	Universidad Nacional de Educación a Distancia	Educativo	Universidad
132	Oficina de Turismo - Pza. Mariano Granados	Socio-Cultural	Turismo
133	INEM	Administrativo	Organismos estatales
134	EEI Municipal Gloria Fuertes	Educativo	Infantil
135	Guardería Alameda	Educativo	Infantil
136	Centro de Educación Infantil Parchís	Educativo	Infantil
137	Ermita de San Saturio	Religioso	Templos
138	Monte Valonsadero	Socio-Cultural	Parque
139	Monasterio de San Polo	Religioso	Monasterios
140	Puente Medieval sobre el Río Duero	Socio-Cultural	Otros
141	Centro del Conocimiento La Presentación	Socio-Cultural	Municipal
142	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
143	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
144	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
145	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
146	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
147	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
148	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
149	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
150	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
151	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
152	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
153	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal
154	Centro Social La Barriada	Socio-Cultural	Municipal

Equipamientos			
ID.	**Nombre del equipamiento**	**Tipo**	**Subtipo**
155	Equipamiento deportivo	Deportivo	
156	Pista de fútbol	Deportivo	Pista
157	Equipamiento deportivo	Deportivo	
158	Pistas deportivas	Deportivo	Pista
159	Pistas deportivas	Deportivo	Pista
160	Pistas deportivas	Deportivo	Pista
161	Pistas deportivas	Deportivo	Pista
162	Pistas deportivas	Deportivo	Pista
163	Skatepark	Deportivo	Otros
164	Piscina del Castillo	Deportivo	Piscina
165	Iglesia Evangélica	Religioso	Templo
166	Iglesia Evangélica	Religioso	Templo
167	Mezquita	Religioso	Templo
168	Baby's home	Educativo	Infantil
169	Centro de estimulación precoz Despertar	Educativo	Infantil
170	Centro Infantil Pequeños Pitufines	Educativo	Infantil
171	Guardería Mari Chus	Educativo	Infantil

Tabla 8. Inventario de equipamientos en Soria (2018)

FUENTE Ayuntamiento de Soria (Turismo y PGOU 2006), Junta de Castilla y León, Google Maps, Open Street Map.



Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Unión Europea

Soria Intramuros CascoViejo

Ayuntamiento Soria

CONSULTOR
RED DE EXPERTOS
THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	Nº	HOJA
TÍTULO PLANO	EQUIPAMIENTOS	OCTUBRE 2018	D09	HOJA 1 DE 1

0 200 400 600 800 Metros

2.1.8 Puntos de interés turístico

Entre los equipamientos descritos en el punto anterior y en colaboración con el Ayuntamiento de Soria, se han seleccionado los puntos de mayor interés turístico de la ciudad para posteriormente estudiar su posible inclusión en rutas peatonales y ciclistas de carácter turístico y cultural.

En base a su localización en la ciudad, podemos definir tres grupos de puntos de interés cercanos entre sí y otros cinco cuya situación dispersa les confiere un carácter más aislado. En el primer grupo se incluirían los puntos en torno a la Alameda de Cervantes, es decir: el Museo Numantino de Soria, la Oficina de Turismo, el Rincón de Bécquer y antiguo Convento de San Francisco y el propio parque de la Alameda. Se trata del conjunto más céntrico en la ciudad. Cercano al mismo, en pleno Casco Histórico encontramos otro grupo formado por la Iglesia de San Juan de Rabanera, el Ayuntamiento de Soria y la Iglesia de Santa María La Mayor (ambos en la Plaza Mayor), el Palacio de los Condes de Gómara, el IES Antonio Machado y la Iglesia de Santo Domingo. Continuando en dirección al río Duero encontramos la Concatedral de San Pedro, muy cercana al Puente Medieval sobre el Río Duero que conduce al Centro de Recepción de Visitantes y el Monasterio de San Juan De Duero, situados en la margen derecha del río. Como elementos aislados pero próximos al Casco Histórico señalamos: la Ermita de Nuestra Señora del Mirón, sobre el cerro del Mirón, y el Parque del Castillo, sobre el cerro del Castillo. Por último, ya en el entorno rural se sitúan el Monasterio de San Polo y la Ermita de San Saturio.

La disposición geográfica de los puntos de interés turístico invita a pensar sobre las rutas peatonales y ciclistas que conecten unos con otros dentro de un itinerario completo o por fases. Es importante destacar, por un lado, las limitaciones de movilidad que genera el desnivel existente entre los diferentes puntos y, por otro lado, las ventajas derivadas de su localización próxima.

1 Parque de la Alameda de Cervantes

Es el espacio verde de reunión más importante de la ciudad, situado en pleno centro de la misma. Además cuenta con más de 130 especies vegetales, diferentes variedades animales y un gran atractivo cultural y paisajístico. Su superficie alcanza casi diez hectáreas. Es conocido por los sorianos como “La Dehesa”, ya que antiguamente se trataba de una dehesa de pasto para el ganado. El nombre “Alameda de Cervantes” data de 1905 y se debe al homenaje que Soria hizo a este famoso escritor con motivo del tercer centenario del Quijote.

2 Museo Numantino de Soria

Es el museo más importante de la ciudad y el Museo de Historia y Arqueológico de la provincia de Soria. Lo encontramos en el edificio diseñado por el arquitecto Manuel Aníbal Álvarez en 1916. La colección ilustra la evolución cronológica de la historia de la provincia, comenzando en el Paleolítico Inferior. Las piezas más destacadas que se conservan son la pelvis de *elephas antiquus* (pelvis de elefante, Ambrona 400.000 b.p), el vaso de los guerreros y el vaso de los toros (Numancia S. I a.C.), la escultura del Dios Saturno (Ríoseco de Soria S.I), la patena litúrgica (Osma, segunda mitad S. VII), la placa de Villalba (17.000 b.p), la falera (Fuentestrún, finales del S. IV), la estatua-menhir (Villar del Ala, 850 a.C), fíbulas celtibéricas variadas y la dovela clave con crismón (cerro del Castillo, Soria, S. XII-XIII).

3 Oficina de Turismo - Pza. Maríano Granados

Esta oficina ofrece servicio de atención al visitante durante todo el año dentro de los diferentes horarios establecidos que varían a lo largo del mismo. Se trata de un local acristalado integrado en la marquesina de parada de los autobuses urbanos y desde donde también se puede acceder al aparcamiento subterráneo bajo la plaza.



Figura 12. **Parque de la Alameda de Cervantes**



Figura 13. **Museo Numantino de Soria**



Figura 14. **Oficina de Turismo (Pza. Maríano Granados)**

FUENTE Ayuntamiento de Soria

4 Iglesia de San Juan de Rabanera

Esta iglesia, declarada Bien de Interés Cultural en el 2000, debe su nombre a la población que entre 1109 y 1119 vinieron desde Rabanera del Campo y repoblaron Soria. El templo sufrió importantes transformaciones durante el barroco que lo hicieron casi irreconocible, pero las últimas restauraciones de principios y mediados del siglo XX lograron devolver al mismo su esencia románica. El edificio presenta planta de cruz latina, con una sola nave, crucero, capilla mayor y ábside de planta semicircular. La portada principal pertenecía a la iglesia románica de San Nicolás que, tras quedar en estado de ruina, se desmontó en 1908 y se llevó a este templo. La portada original esta tapiada en el lado sur. Destacan un retablo plateresco del escultor Francisco de Ágreda y del pintor Juan de Baltanás y otro del barroco atribuido a la escuela de Manuel Pereira de mediados del XVII.

5 Ayuntamiento de Soria (Casa de los Doce Linajes) - Plaza Mayor

La Plaza Mayor se constituyó como centro administrativo de la ciudad en el siglo XVI, a raíz del crecimiento urbanístico hacia el oeste que tuvo lugar durante el siglo anterior. En esta plaza se han celebrado mercados y corridas de toros hasta mitad del siglo XIX. Actualmente, a pesar de no ser el centro geográfico de la ciudad, sigue manteniendo su posición de centro cultural. Su estructura es propia de la típica plaza castellana, rectangular y aportalada, y puede ser observada en algunas partes de la misma. Los edificios más significativos que componen la plaza son: el Palacio de la Audiencia (actualmente Centro Cultural), la Casa de los Doce Linajes (actualmente el Ayuntamiento de Soria), la Casa del Común (actualmente el Archivo Municipal), el Palacio de Doña Urraca, la Casona junto al Ayuntamiento y la Fuente de los Leones.

6 Iglesia de Santa María La Mayor

Está construida sobre la iglesia románica de San Gil (S. XII), de la que se conservan algunos elementos como la portada, un sepulcro y parte de la torre. Su nombre actual data del siglo XVI y sus tres naves se reformaron en el siglo XIX, ya que su estado era casi en ruinas. Las naves laterales tienen bóveda de cañón y el ábside de crucería. La capilla mayor y la abierta a la nave del Evangelio son de estilo gótico. Destaca el retablo central, de estilo plateresco, obra de Francisco de Ágreda. La torre proviene del edificio primitivo, de planta cuadrada y escasa altura. En la campana se encuentra grabado el escudo troquelado de Soria más antiguo que se conserva. En 2006 se derribaron las casas adyacentes al templo, descubriendo el ábside tardo gótico y los restos románicos del original de la nave central. Junto a la fachada de la iglesia se encuentra el “Rincón de Leonor”. Se trata de una escultura de bronce que representa a Leonor Izquierdo Cuevas, que celebró su matrimonio con Antonio Machado en esta iglesia.

7 Parque del Castillo

Se encuentra situado sobre el cerro del Castillo, a unos 60 metros por encima del eje principal del Casco Histórico. Por este motivo, se configura como un gran mirador hacia la ciudad y el valle del Duero. Diversas sendas y caminos para peatones y ciclistas recorren el parque, que además cuenta con espacios para picnic, fuentes, área recreativa para niños y una piscina infantil que opera durante julio y agosto. En él se encuentran las ruinas de lo que un día fue el castillo de Soria y que da nombre tanto al cerro como al parque. También el Parador Nacional Antonio Machado.



Figura 15. **Iglesia de San Juan de Rabanera**



Figura 16. **Plaza Mayor y Ayuntamiento de Soria**



Figura 17. **Iglesia de Santa María la Mayor**

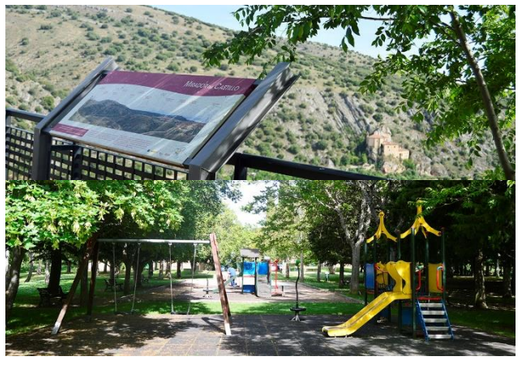


Figura 18. **Parque del Castillo**

FUENTE Ayuntamiento de Soria

8 Castillo de Soria

En la parte central del parque destacan los restos del Castillo de Soria. Se trata de ruinas diseminadas, pues gran parte del mismo fue derribada en la guerra de Independencia. Se conservan las ruinas de la torre del homenaje, el recinto amurallado interior y algunos restos de la barrera exterior con su acceso. La piscina infantil ocupa hoy el espacio del antiguo aljibe. Los primeros datos oficiales sobre el castillo son del año 1119, cuando Alfonso I de Aragón amplió el torreón y el recinto exterior.

9 Ermita de San Saturio

Esta imponente edificación sobre las rocas vio finalizada su construcción en 1704. Anteriormente existió en el mismo lugar un oratorio, llamado de San Miguel, desde primeros del siglo XII hasta 1694. San Saturio es actualmente el patrón de Soria y hasta esta ermita se desplazan los sorianos en procesión todos los 2 de octubre. Además, sus restos descansan en el altar mayor del templo. El conjunto cuenta con diferentes salas: sala del Cabildo de los Heros, capilla de San Miguel, sala expositiva, sala de la Vivienda del Santero, salas del Ayuntamiento y los Canónigos y sacristía. La capilla es de planta central octogonal y en ella destacan las paredes decoradas con pinturas murales que narran pasajes de la vida del Santo.

10 Monasterio de San Polo

Este monasterio está situado en la orilla izquierda del río Duero donde antes defendieran los templarios el acceso principal a la ciudad, junto con los Hospitalarios de San Juan de Duero. El templo data de finales del S.XX y se cree que estuvo habitado hasta 1312, cuando la Orden del Temple fue suprimida y el monasterio pasó a ser propiedad del rey. Fue declarado Bien de Interés Cultural en 2011 y actualmente es de uso particular. El claustro, originario del S. XII, se encuentra hoy casi desaparecido. De lo que fue el convento solo queda la iglesia, construida en el S. XIII en estilos románico y gótico. Como peculiaridad, este edificio está atravesado por un pequeño túnel para dejar paso al camino que conduce hasta la ermita de San Saturio. Además de los valores históricos y arquitectónicos, la relevancia de este monumento viene dada por la vegetación que cubre las paredes, dando al conjunto un aire de romanticismo. Poetas como A. Machado, G. Diego y G. A. Bécquer se inspiraron en este lugar.

11 Centro de Recepción de Visitantes

El Centro se desarrolla en el antiguo edificio del Fielato, en la margen izquierda del Duero junto al puente medieval y próximo a los Arcos de San Juan de Duero. Tiene dos plantas: la primera está destinada al punto de información turístico y la segunda alberga una sala expositiva donde se muestra la historia de Soria y del río Duero, así como muestras de varios artistas. En las proximidades hay servicio de restauración y zona de aparcamiento para bus y coches. El Centro abre sus puertas desde Semana Santa hasta el 1 de noviembre.



Figura 19. **Castillo de Soria**



Figura 20. **Ermita de San Saturio**



Figura 21. **Monasterio de San Polo**



Figura 22. **Centro de Recepción de Visitantes**

FUENTE Ayuntamiento de Soria

12 Puente Medieval sobre el Río Duero

Los registros históricos indican que este puente de origen románico ya estaba construido en el año 1157. En la misma época en la que se fortificó la ciudad de Soria debido a que era necesario mejorar la comunicación con los reinos de Navarra y Aragón. Además, al ser lugar de paso obligado contribuía a enriquecer las arcas municipales mediante el pago del portazgo. El puente está edificado en piedra y mide 112 metros. El desnivel del terreno y la diferencia de alturas entre las orillas se salvan gracias a ocho arcos de medio punto. Desde el año 2010 cuenta con iluminación artística activa que realza su imagen nocturna y la de su entorno.

13 Monasterio de San Juan de Duero

Tras cruzar el Duero a través del Puente Medieval llegamos en su margen izquierdo a este enclave. El monasterio fue hogar de la Orden de los Hospitalarios de San Juan de Duero. Los miembros de la Orden construyeron el monasterio a partir de la reforma de una pequeña iglesia románica que ya existía y levantando el resto de la edificación en honor a San Juan Bautista. Tras ser habitado hasta el siglo XVIII, el edificio fue abandonado y en 1882 fue declarado Monumento Nacional. En 2008, el Monasterio de San Juan de Duero fue elegido entre las siete Maravillas del Románico Español por un equipo de expertos dentro del concurso realizado por el Centro de Estudios del Románico (CER) de la Fundación Santa María la Real. Actualmente se pueden visitar la Iglesia y el Claustro.

14 Ermita de Nuestra Señora del Mirón y mirador de los Cuatro Vientos

La ermita está ubicada en el cerro del Mirón, junto a la muralla medieval y con vistas al cerro del Castillo. En su origen se levantaba en este lugar una de las 35 parroquias medievales en honor a Santa María del Mirón. El barrio en torno a ella se fue despoblando y la parroquia pasó a ser ermita. Por aquella época la Virgen era considerada patrona de la ciudad, aunque actualmente este puesto lo ocupa la Virgen del Espino. Hoy en día, en la plazoleta de entrada a la ermita los labradores siguen celebrando el día de San Isidro con subastas de animales. El edificio data de 1725 y fue construido en estilo barroco sobre las ruinas de otra iglesia románico-gótica de la que solo se conservaba el ábside.

El mirador de los Cuatro Vientos se sitúa al final del Paseo del Mirón y ofrece una de las mejores vistas del río Duero. En él se halla un monumento en honor a Antonio Machado y su esposa Leonor.

15 Concatedral y Claustro de San Pedro

Se cree que la iglesia inicial pudo ser construida entre 1109 y 1119. En esta zona, entre los dos cerros, nació y comenzó a crecer la ciudad, extendiéndose más tarde hacia el oeste. Tras la repoblación, el vecindario creció y la parroquia pasó a ser Colegiata. Se decidió derribar el antiguo templo románico y construir nuevo de estilo gótico que disponía de un monasterio para los curas en la parte norte. Como resultado, románico y gótico coexisten en el mismo edificio divididos por una puerta que une el templo gótico con el claustro románico. Fue elevada a Concatedral en 1959 y desde entonces comparte sede catedralicia con el Burgo de Osma. Fue declarada Bien de Interés Cultural en 1980.



Figura 23. **Puente Medieval sobre el río Duero**



Figura 24. **Monasterio de San Juan de Duero**



Figura 25. **Ermita de Nuestra Señora del Mirón y mirador de los Cuatro Vientos**



Figura 26. **Concatedral y Claustro de San Pedro**

FUENTE Ayuntamiento de Soria

16 Palacio de los Condes de Gómara

Entre 1577 y 1592, los Río y Salcedo edificaron este palacio en el centro de la ciudad en su afán por exhibir su reconocimiento social y económico, a pesar de que ya disponían de otra casa-palacio. En la idea original la fachada iba a ser mucho mayor pero dice la leyenda que Felipe II lo impidió para que no eclipsase al Palacio de El Escorial. En ella se aprecian elementos herrerianos y columnas jónicas y toscanas. Fue declarado Bien de Interés Cultural en el año 2000 y actualmente el edificio alberga el Palacio de Justicia.

17 IES Antonio Machado

El edificio comenzó a construirse en 1575 con piedra procedente de la demolición de la iglesia de San Miguel de Montenegro, bajo el mecenazgo de los jesuitas. En 1740 un incendio destruyó gran parte del edificio pero fue reedificado poco después. Tras la expulsión de la orden en 1767 el edificio pasó a ser la sede de la Sociedad Económica Numantina de Amigos del País y fábrica de manufacturas textiles. Más tarde fue sede de la Cátedra de Gramática, el Cuartel de la Milicia Nacional y hospital de tropas durante la guerra de la Independencia en 1808. Desde entonces, volvió a utilizarse para la enseñanza. El edificio es un recio ejemplo de la arquitectura jesuítica, sólido, simple, acondicionado al propósito evangélico, enteramente en sillar y despojado de adornos. En el interior los espacios se organizan en torno a un claustro.

Antonio Machado, Gerardo Diego, Nicolás Rabal, Juan Antonio Gaya Nuño, José Tudela y Oreste Camarca, pasaron por sus aulas, entre otros.

18 Iglesia de Santo Domingo

Aunque su origen no está bien definido históricamente, se cree que a comienzos del siglo XII se levantó en este lugar una modesta iglesia románica en honor a Santo Tomé, de la que sólo se conserva la actual torre. A su alrededor se creó una collación (feligresía) con el mismo nombre, junto a la muralla y frente a una de sus puertas. A finales del mismo siglo el templo fue remodelado, ampliándose las naves y levantándose la fachada que podemos contemplar hoy día, para muchos una de las mejores portadas del Románico español. Tiene planta de cruz latina, con tres naves, crucero y ábside pentagonal. El nombre actual se debe al uso de la iglesia por los dominicos ante la falta de una capilla propia en su convento. En 1586 se realiza la unión entre el convento dominico y el templo. Con la desamortización de Mendizábal de 1836 los dominicos abandonan el templo hasta que en 1853 lo ocupa una comunidad de Hermanas Clarisas. Actualmente continúa siendo la sede de la Orden de Santa Clara y fue declarado Bien de Interés Cultural en el año 2000.

19 Rincón de Bécquer. Ant. Convento de San Francisco

La fundación del convento se atribuye al propio San Francisco de Asís, quien visitó Soria en 1214. Al poco tiempo de su visita comenzó la obra y siete años después de su muerte los monjes ya estaban establecidos en él. En 1618 hubo un incendio pero pronto se reedificó la parte dañada con aportaciones de vecinos y caballeros sorianos. Durante la Guerra de Independencia se destruyó la capilla mayor y el crucero de la iglesia, quedando intacto lo demás y el convento. Tras el conflicto solo se reconstruyó la mitad de la nave central. En la Desamortización de Mendizábal de 1835 los franciscanos tuvieron que abandonar el convento y una parte pasó a ser Hospital Provincial. A principios de la década de los 70 se constituyó como sede del Colegio Universitario de Soria. Después, en 2006 se trasladaron los estudios al Campus Universitario Duques de Soria y el edificio ha quedado en desuso.

En la parte trasera del convento queda lo que hoy se conoce como Rincón de Bécquer. En 2010, el Ayuntamiento realizó una intervención en este enclave, dando lugar a un agradable espacio peatonal. El área de recreo infantil con su arenero, la parte de recreo acuático, la fuente en honor al poeta Gustavo Adolfo Bécquer y la original iluminación nocturna, realzan la belleza de los restos monumentales y lo convierten en lugar muy frecuentado.



Figura 27. **Palacio de los Condes de Gómara**



Figura 28. **IES Antonio Machado**

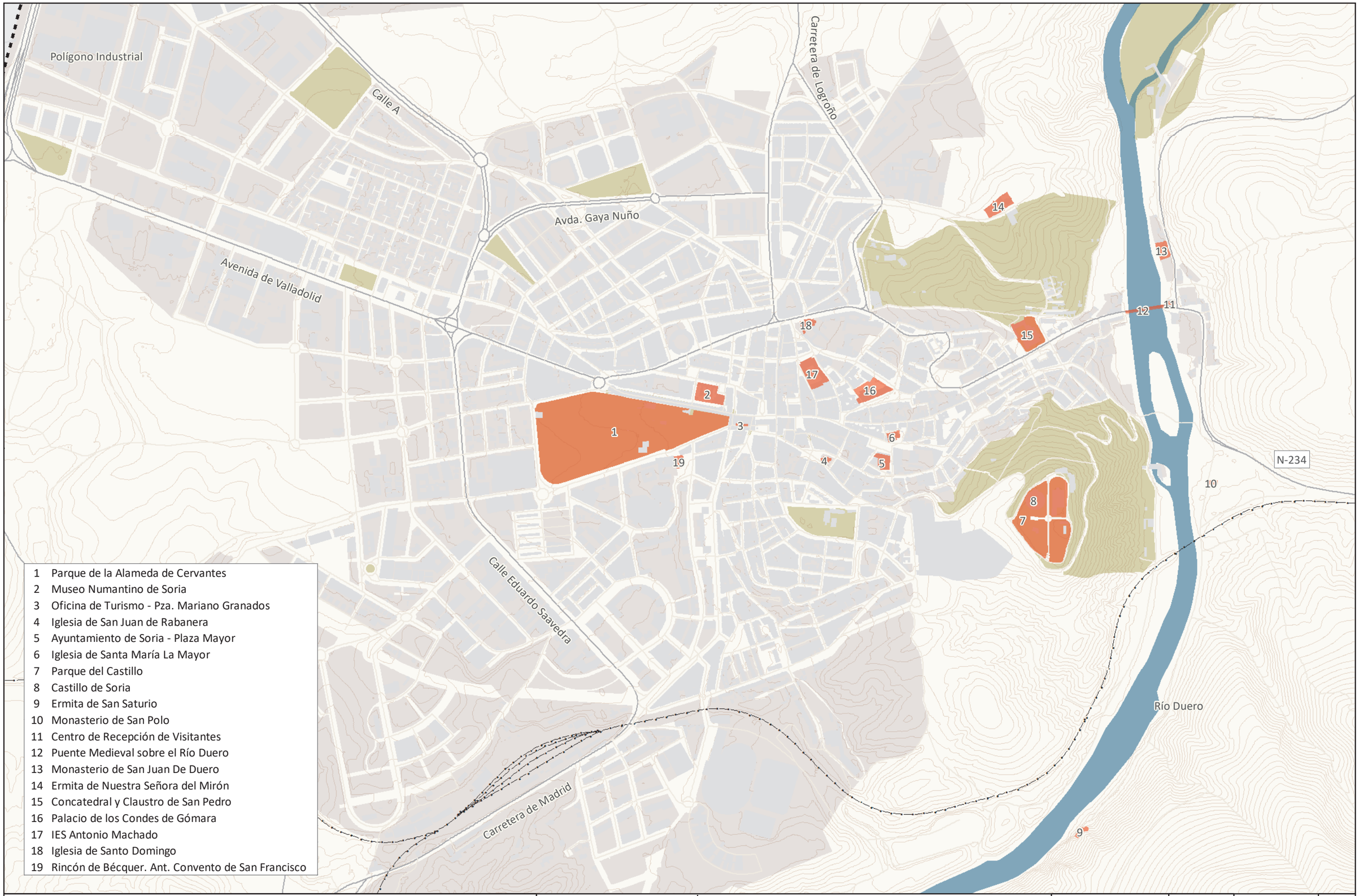


Figura 29. **Iglesia de Santo Domingo**



Figura 30. **Rincón de Bécquer. Ant. Convento de San Francisco**

FUENTE Ayuntamiento de Soria



Unión Europea
Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Soria Intramuros CascoViejo
Ayuntamiento Soria

CONSULTOR
RED DE EXPERTOS
THINK & MOVE

DESIGNACIÓN: PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO
FECHA: OCTUBRE 2018
Nº: D10
HOJA: HOJA 1 DE 1
TÍTULO PLANO: PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO
0 200 400 Metros

2.2 Movilidad

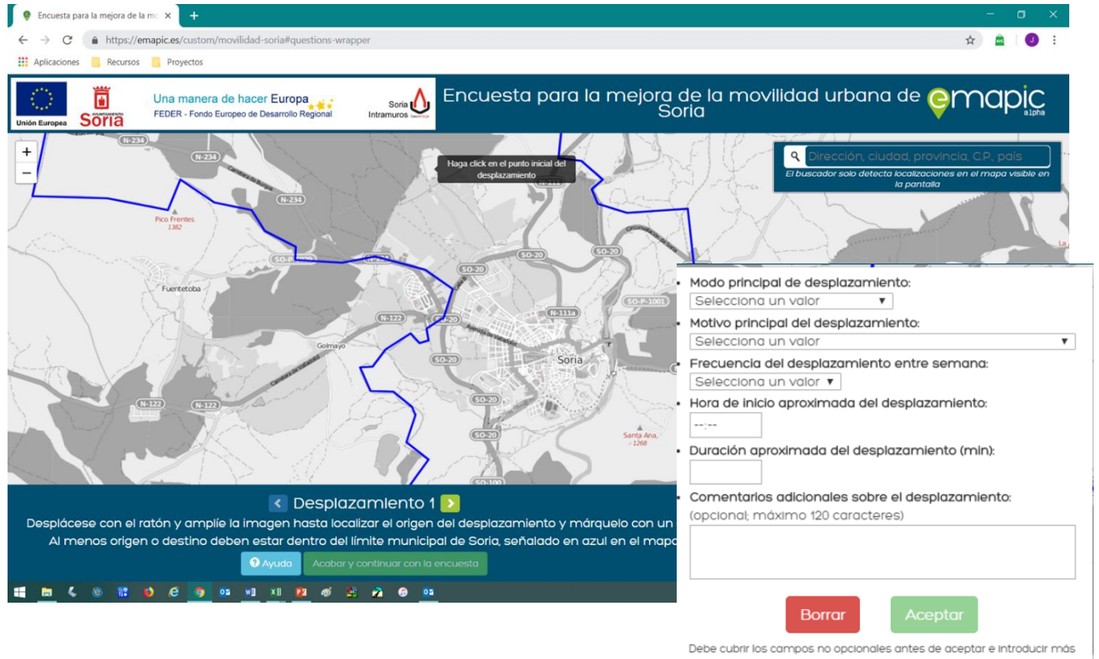
2.2.1 Encuesta de movilidad

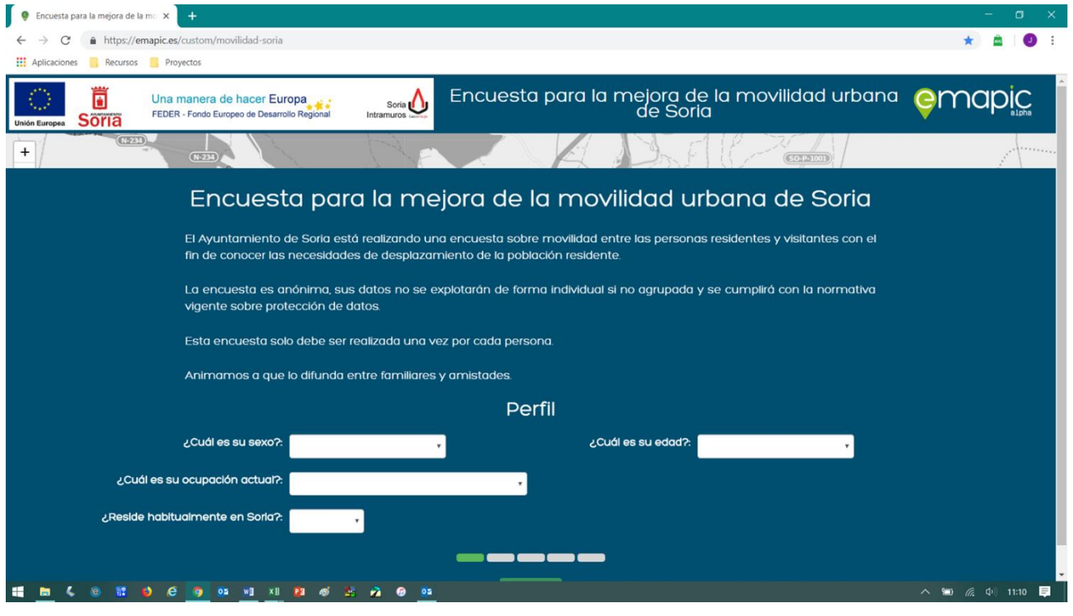
Para conocer las características de la movilidad en la ciudad se ha realizado una encuesta mediante la plataforma EMAPIC desarrollada por la Universidad de La Coruña. La encuesta se ha dirigido a la población de Soria, residente o visitante, de 13 o más años de edad, con el objeto de conocer la movilidad en un día laborable.

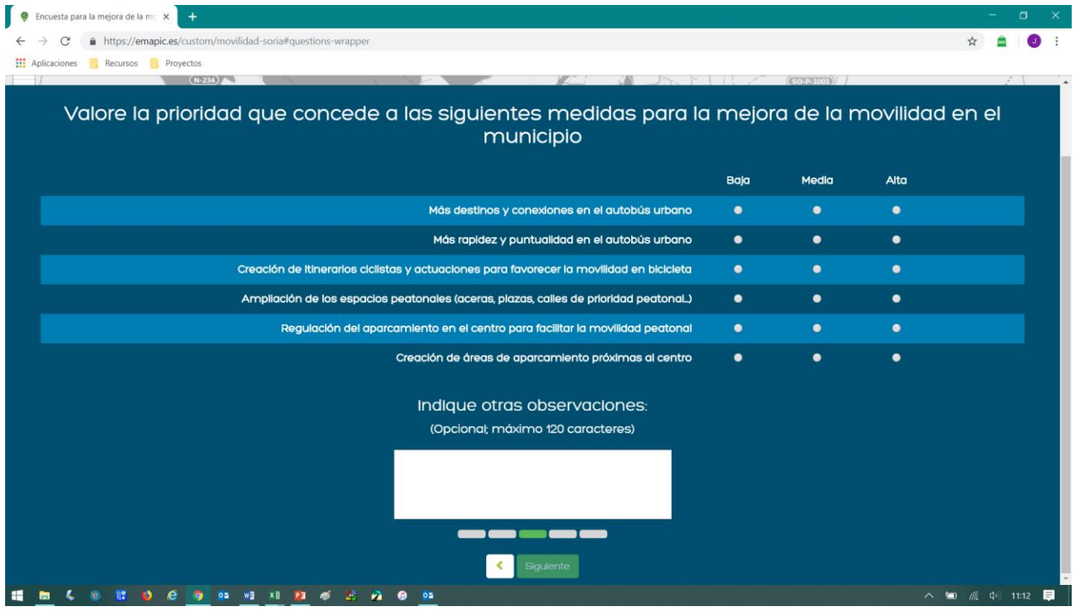
Esta herramienta ofrece varias capacidades y funciones que han resultado extremadamente valiosas tanto desde el punto de vista de la ejecución de la propia encuesta como del análisis de resultados:

- Permite el acceso a la encuesta desde cualquier dispositivo con acceso a internet
- Los contenidos y preguntas son auto-cumplimentables, incluyendo campos para insertar observaciones libres
- La plataforma está activa 24h y, en el caso de Soria, ha recogido datos desde el 22 de octubre hasta el 12 de noviembre de 2018
- La información de mayor interés, relativa a los orígenes y destinos de los desplazamientos, se especifica mediante un mapa navegable, obtenido toda la precisión necesaria.

Se ha obtenido un volumen de 362 registros de movilidad válidos cuyo error estadístico es inferior a 5,5% para un nivel de confianza de 95,5%, valores que permiten analizar los resultados de forma satisfactoria a efectos de caracterizar la movilidad en la ciudad con análisis bivariante.







2.2.2 Patrones actuales de movilidad

La movilidad en un día laborable alcanza la cota de 90.820 desplazamientos, volumen que equivale a 2,67 desplazamientos por habitante, tasa que puede considerarse normal en ciudades de tamaño similar.

La movilidad urbana representa un 89%, frente a 11% correspondiente a interurbana. Ahora bien, interesa destacar que el grueso de la movilidad urbana corresponde a relaciones entre los distintos sectores urbanos que componen la ciudad. Este resultado es relevante dado que evidencia la importancia de los desplazamientos de distancia media, en los que el autobús y la bicicleta pueden jugar un papel relevante y atractivo.

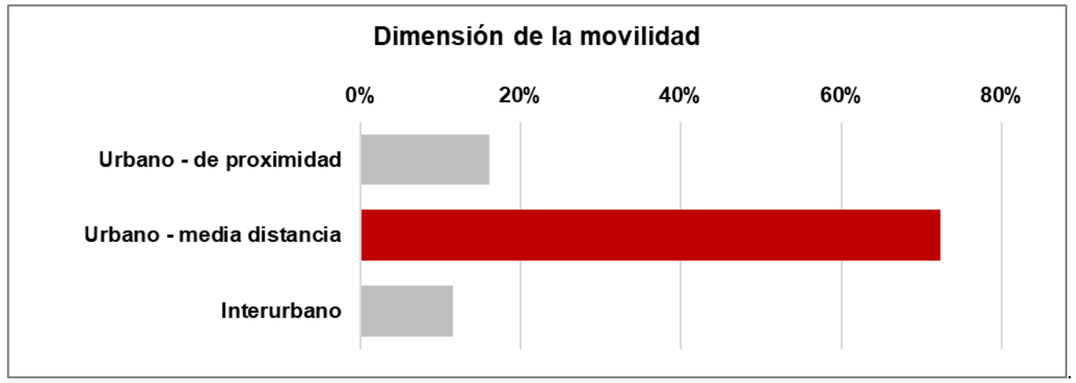


Figura 31. **Distribución de la movilidad según su dimensión geográfica**

La movilidad recurrente, por trabajo y estudio, representa un 28% si bien los desplazamientos por otros motivos representan una fracción mayor, destacando la movilidad asociada a compras, ocio y asuntos personales.

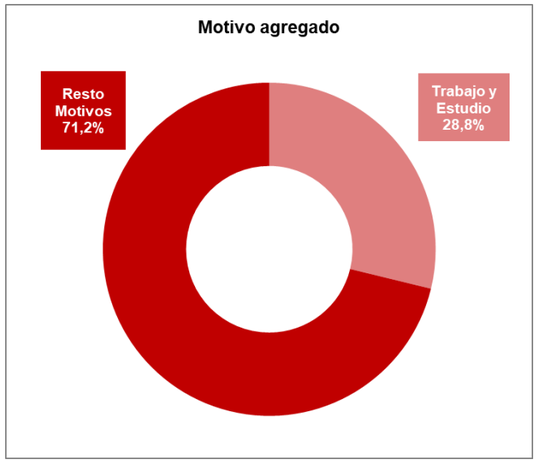


Figura 32. **Distribución de la movilidad por grupos de motivos**

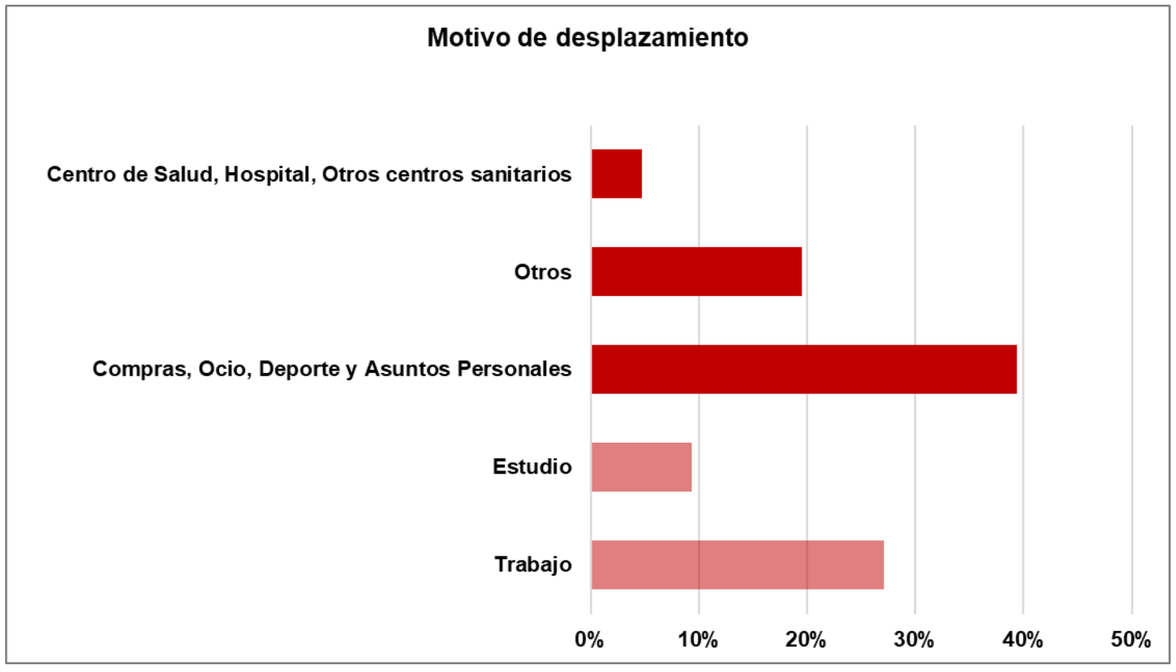


Figura 33. **Distribución de la movilidad por motivos**

El análisis de los modos de desplazamiento empleados para atender la movilidad revela que aquéllos de eficiencia alta (andando, automóvil uso compartido, autobús y bicicleta) representan un 63% mientras que los de eficiencia baja (automóvil uso individual y otros motorizados) se sitúan en 37%.

Los niveles observados en los modos automóvil compartido y autobús son bajos y deberían posicionarse en marcas más elevadas. La bicicleta presenta de igual modo un valor relativamente bajo, aunque éste se explica en parte por la situación de la infraestructura ciclista (discontinua y territorialmente no uniforme), aspecto que se analizará de forma específica en el apartado de este documento dedicado a la movilidad ciclista.

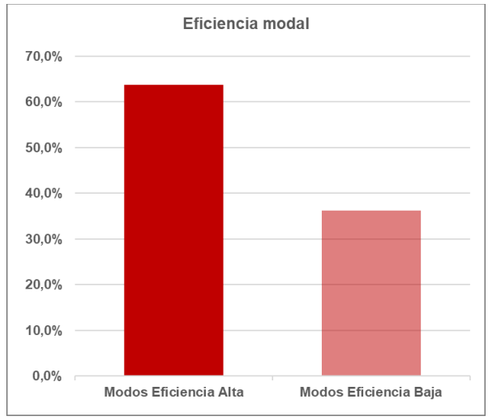


Figura 34. **Distribución de la movilidad por modo de desplazamiento según nivel de eificiencia**

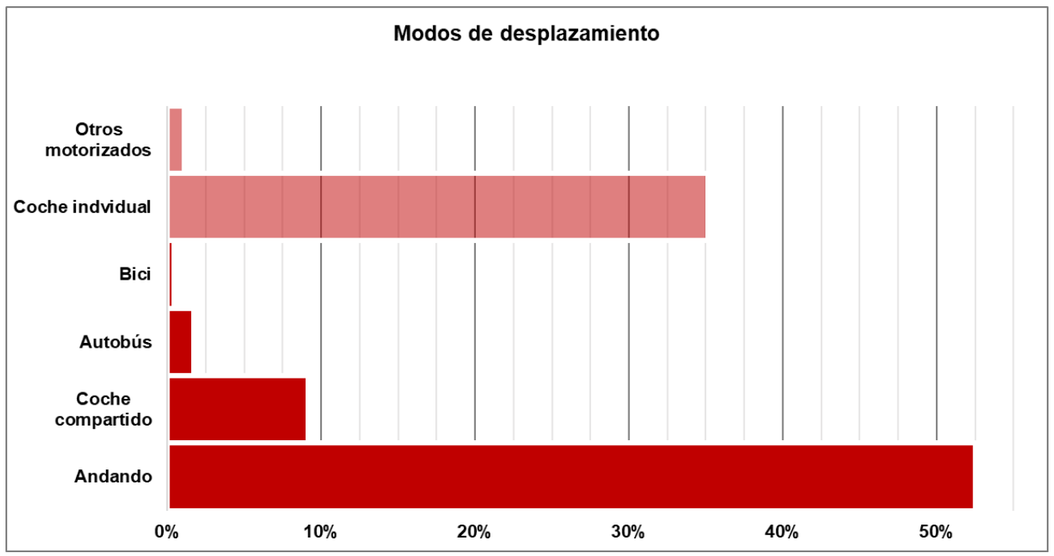


Figura 35. **Distribución de la movilidad por modo desplazamiento**

Desde la perspectiva de la frecuencia de los desplazamientos, se observa que un 63% corresponden a frecuencias de 3 o más veces / semana, mientras que los desplazamientos de baja frecuencia (2 o menos) se sitúan en 37%. Los desplazamientos con frecuencia 5 veces / semana alcanzan un 43%.

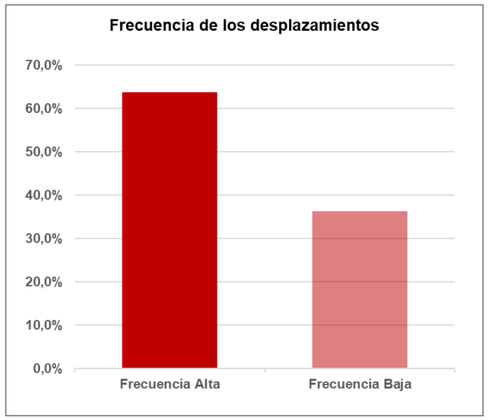


Figura 36. **Distribución de la movildad según nivel de frecuencia**

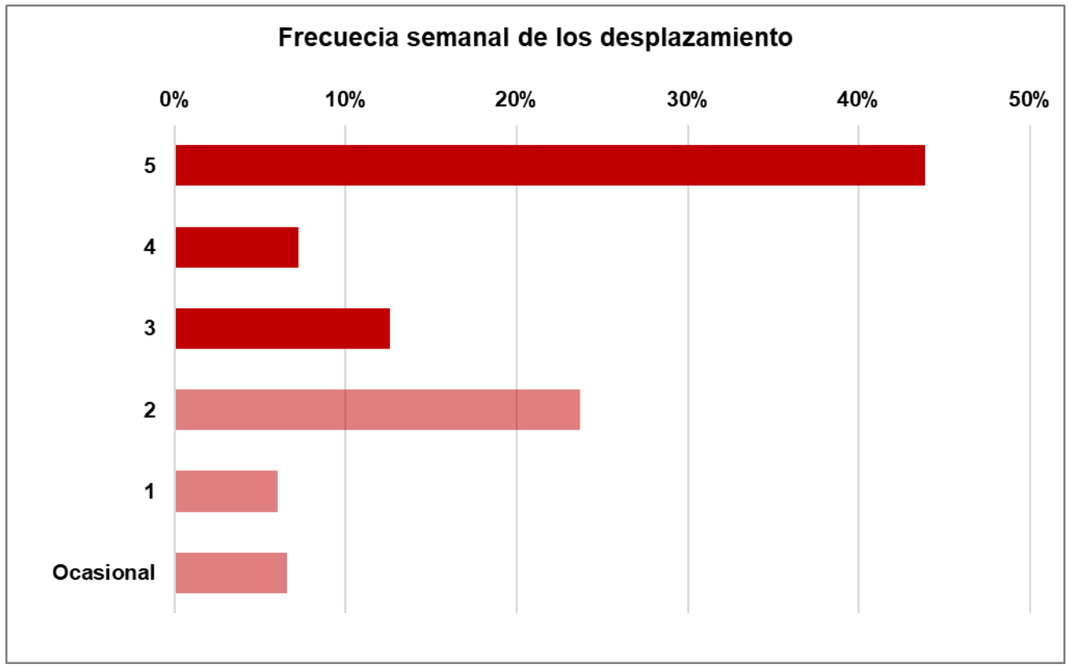


Figura 37. **Distribución de la movildad según frecuencia**

Atendiendo a la distribución horaria de la movilidad, según la hora de inicio, se observa la presencia de dos franjas horarias de máxima demanda, entre las 8 y 10 h y entre las 17 y 20 h. No obstante, las horas adyacentes presentan niveles elevados de modo que el espacio de tiempo cuya movilidad es igual o superior al valor horario medio se extiende a 9 horas, equivalente al 50% de lo que podemos denominar el período diurno, entre las 6 y 22 h.

Esta situación se explica por el perfil sociodemográfico de Soria en cuanto a la edad y la posición respecto de la actividad económica (clases activas y pasivas), cuyo efecto, como se ha puesto de manifiesto con anterioridad, es la relevancia de la movilidad por motivos no asociados trabajo o estudio.

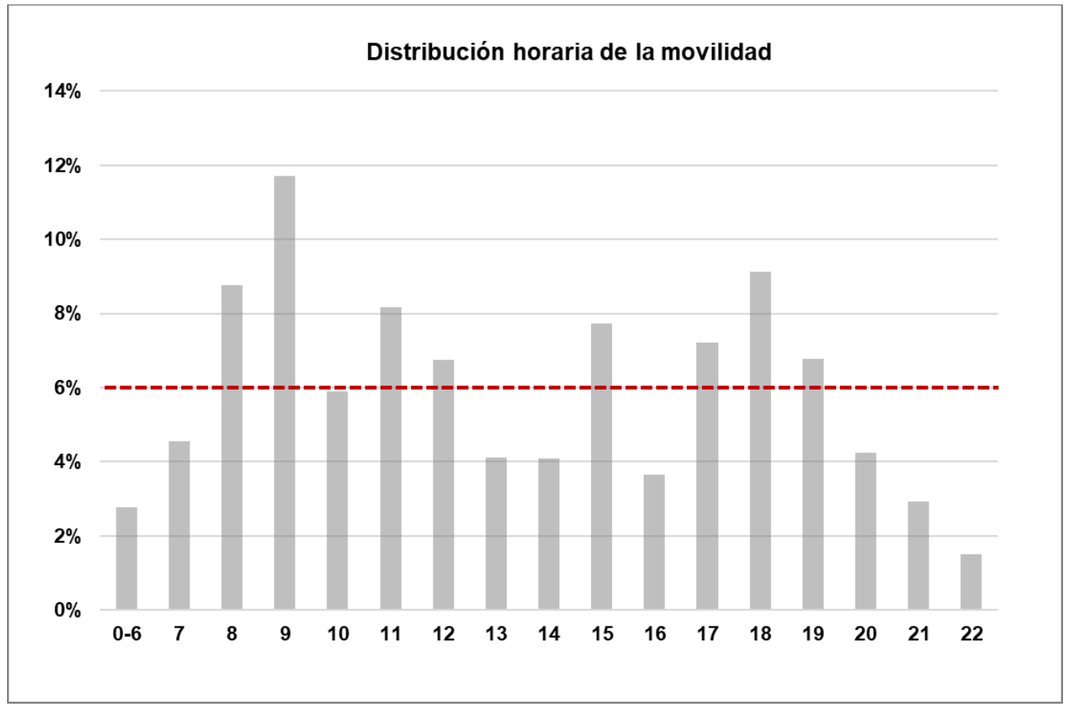


Figura 38. **Distribución de la movildad según hora de inicio del desplazamiento**

La variable duración del desplazamiento nos indica el tiempo empleado, puerta a puerta. Como es de esperar, los tiempos observados en Soria son propios de su dimensión y tamaño geográfico, predominando los desplazamientos con tiempos situados en los intervalos 5-10 y 10-15 min.

Los desplazamientos con tiempos declarados superiores a 30 min se corresponden, principalmente, con movilidad interurbana.

La variable longitud de desplazamiento permite entender el uso de cada modo. En efecto, el automóvil utilizado de forma individual presenta desplazamientos aproximadamente 1.500 metros más largos que el resto de modos. Puede considerarse un valor aceptable, en la medida que el automóvil ofrece una cobertura total sobre el territorio gracias a la extensión de la red viaria, y de modo particular para desplazamientos con localidades cercanas (comarca).

Las personas que se desplazan en automóvil en modo compartido presentan distancias inferiores al modo individual, debido a que es realmente un pasajero (familiar, compañero de estudio o de trabajo, etc.) cuyo desplazamiento es más corto al que hace el conductor.

La movilidad peatonal presenta distancias de recorrido más cortas, del orden de 1.200 m, ámbito de este modo de desplazamiento es más ventajoso y directo que el recurso a modos motorizados.

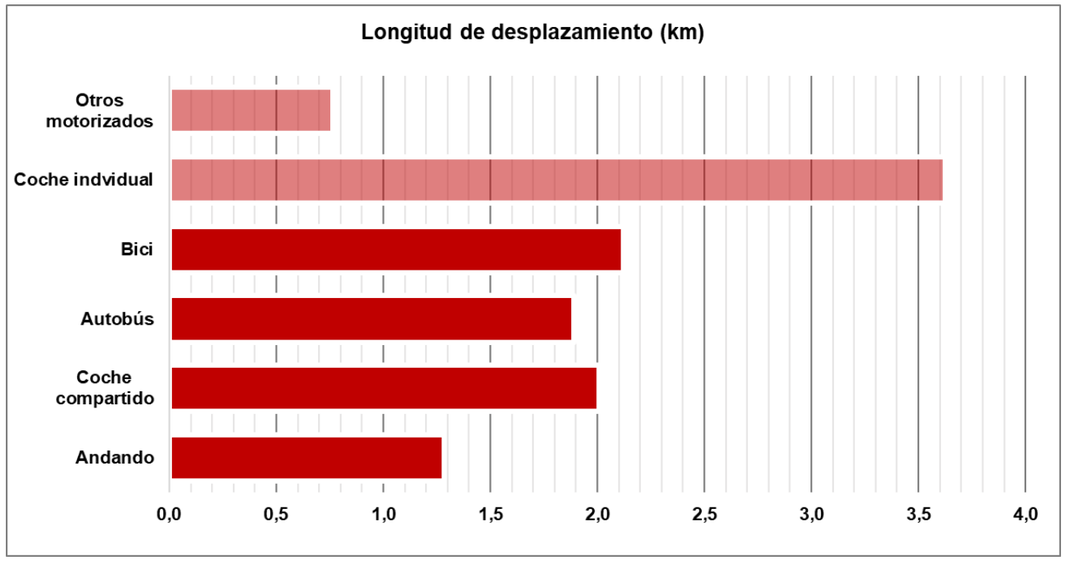


Figura 39. **Longitud del desplazamiento**

2.2.4 Campos de mejora de la movilidad

La encuesta de movilidad ha permitido activar un proceso de participación ciudadana, recogiendo observaciones sobre la situación de la movilidad urbana que ha permitido identificar campos de mejora, convirtiendo así las carencias o deficiencias en una oportunidad.

Analizando esta información, se observa una intensa demanda de mejora de la movilidad peatonal, actuando en aceras y cruces así como una demanda significativa de mejoras asociadas al automóvil, que no son incompatibles con los objetivos del Nuevo Plan de Movilidad en la medida que se actúe racionalizando la circulación y el aparcamiento, más bien al contrario, pueden ser utilizadas para lograr niveles más elevados de eficiencia.

Las actuaciones para la mejora de la movilidad ciclista se sitúan en un nivel menor, si bien deberíamos explicarlo porque la cultura de la bicicleta como medio de desplazamiento urbano es relativamente baja

En cuanto a la movilidad en autobús, la Encuesta apunta a un mayor grado de satisfacción y, por ello, menos demandas específicas para mejora, situación que se explica por las mejoras que progresivamente se han introducido en la red desde mayo 2018.

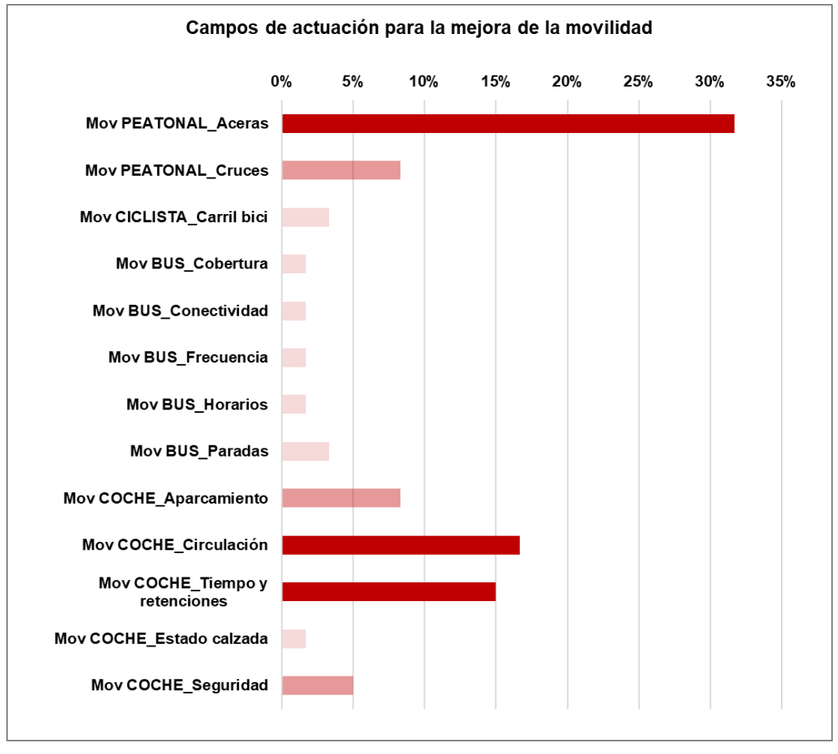


Figura 40. **Campos de actuación para la mejora de la movilidad (% respecto total encuestas)**

La encuesta ha incluido también una sección específica en la que se solicitaba declarar el grado de prioridad (alta, media o baja) que se concede a diferentes tipos de actuación, con el fin de concretar los campos de mejora.

Según se desprende de la información vertida en la encuesta, las seis actuaciones presentadas son calificadas con prioridad alta entre 38 y 48%.

Destacan ligeramente las actuaciones asociadas al aparcamiento y no precisamente en el sentido de mayor oferta si no de mejor disposición, mediante área de estacionamiento proximidad y zonas reguladas en el centro que propicien una mayor rotación.

Las actuaciones sobre el espacio peatonal, en el sentido de disponer mayor espacio, así como la creación de itinerarios ciclistas, son relevantes y pertinentes al Nuevo Plan de Movilidad, en la medida que son modos de alta eficiencia energética.

La puntuación alta para las medidas asociadas al autobús es menor que la observada en el resto de actuaciones, circunstancia que se explica por la reciente reordenación de la red urbana de transporte público, la cual ya ha introducido mejoras de conexión y tiempo, por lo que la prioridad de nuevas medidas es calificada por los encuestados con una prioridad menor.

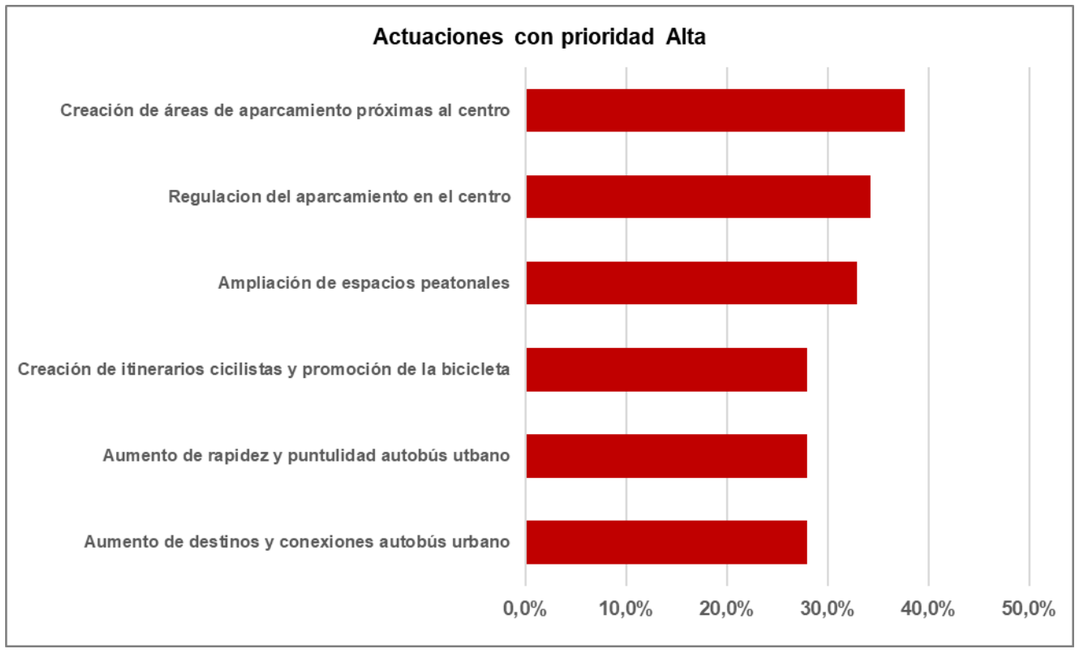


Figura 41. **Campos de actuación para la mejora de la movilidad (% respecto total actuación)**

2.3 Movilidad peatonal

2.3.1 Vías y espacio público destinado al peatón

La ciudad de Soria viene desarrollando una estrategia de ampliación de la oferta peatonal que ha sido muy intensa desde la puesta en marcha del último PMUS, en 2009. Dicho Plan propuso las siguientes medidas:

- Aceras de amplitud útil entre 1,5 y 2 metros.
- Vías con menos de 7 metros de anchura entre fachadas destinadas de forma prioritaria a los peatones.
- Especial atención a puntos sensibles como centros escolares o sanitarios.

Estas medidas, unidas a las actuaciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento sobre las calles Ferial, Pº del Espolón y Manuel Vicente Tutor y la plaza Mariano Granados han dado lugar al Casco Histórico tal y como lo conocemos hoy en día. Se trata de la zona de la ciudad con mayor actividad comercial y turística, en la que el peatón es el absoluto protagonista.

Actualmente, el viario de preferencia peatonal se divide en varias subcategorías y podemos observar su extensión en el plano de "Vías y espacio público destinado al peatón". Dichas categorías presentan ligeras diferencias en base a cómo se relacionan el peatón y el vehículo en dichos espacios y son las siguientes:

- Peatonal: son aquellas calles en las que no está permitida la entrada de vehículos o, si lo está, es solo para carga y descarga en los tramos horarios permitidos e indicados. En días laborables existe un tramo por la mañana (de 8 a 11 h) y otro por la tarde (de 16 a 18 h), los sábados sólo por la mañana (de 8 a 11 h) y los domingos y festivos no está permitido. Este horario puede diferir en algunas calles, según indique la señalización. Dada las características constructivas de estas vías, el peso máximo admitido de los vehículos es 8 toneladas.
- Acceso restringido a residentes: son vías con las mismas características que las anteriores en las que, además, se permite el acceso a garajes para los residentes.
- Zona 30: es un tipo de área urbana donde la velocidad máxima para los vehículos es 30 km/h. Como consecuencia la seguridad para los peatones es mayor y el ruido y la contaminación se reducen. En algunos puntos la zona 30 coincide con las llamadas ciclocalles, calles de coexistencia entre vehículos y bicicletas.

En total, Soria dispone de casi 9 kilómetros de viario con uso preferente peatonal. El trabajo de campo confirmará esta clasificación y las vías adscritas a cada categoría.

	Nº tramos	Longitud (km)
Peatonal puro	103	4,78
Acceso restringido a residentes	15	1,06
Zona 30	62	3,10
TOTAL	180	8,94

Tabla 9. Clasificación del viario de preferencia peatonal.

FUENTE Ayuntamiento de Soria, HERE, Google Maps. Elaboración propia.

Respecto a la relación entre el viario destinado al peatón y el resto de vías urbanas, observamos que existen varios puntos de discontinuidad en las entradas al Casco Histórico. En primer lugar, la conexión con la calle Tejera se produce de manera brusca y escasamente señalizada, provocando que conductores sin conocimiento de la zona acaben frecuentemente perdidos en pleno centro peatonal y sin opción de volver al punto de origen. El acceso al centro desde el barrio del Calaverón también induce a confusión por la existencia de varias calles sin salida, reservadas a residentes, y desniveles considerables salvados por escaleras. Por último, la conexión con el sur de la ciudad a través de la avenida Duques de Soria y la avenida Maríano Vicén resulta en ocasiones conflictiva por la consideración de ciclocalles que presentan estas vías en el entorno próximo a la plaza Maríano Granados. Existe un flujo importante de vehículos hacia este punto por los accesos a parkings públicos situados en la zona.



Figura 42. **Calle el Collado, de carácter peatonal.**

Avda. Gaya Nuño
c/ las Casas
Carretera de Logroño
Río Duero
c/ Tejera
Avenida de Valladolid
N-234
Paseo el Espolón
c/ Real
c/ El Collado
c/ Zapatería
Alameda
c/ Nicolás Rabal
c/ San Juan de Rabanera
c/ Caballeros
Avda. Duques de Soria
Avda. Mariano Vicén
Parque
El Castillo

Tipos de vías de carácter peatonal

- Peatonal con acceso restringido
- Zona 30
- Escalera

Unión Europea

Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Soria Intramuros CascoViejo

Ayuntamiento Soria

CONSULTOR
RED DE EXPERTOS
THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	Nº	HOJA
TÍTULO PLANO	VÍAS Y ESPACIO PÚBLICO DESTINADO AL PEATÓN	OCTUBRE 2018	D11	HOJA 1 DE 1

0 200 Metros

2.3.2 El factor pendiente en la movilidad peatonal

La ciudad de Soria presenta una topografía abrupta en una parte significativa de su extensión. Por ese motivo, los análisis de movilidad peatonales que se han realizado han tenido en cuenta la pendiente de las vías por las que circulan los peatones.

Se han realizado distintos análisis de accesibilidad peatonal a distintos servicios teniendo en cuenta, no distancias euclídeas (círculos a partir de los equipamientos, a una distancia determinada), sino distancias en red. Es decir, las distancias se han medido sobre la red viaria real de la ciudad de Soria. Estos análisis contemplan además la pendiente de las vías. Por ello, se ha decidido no trabajar con distancias de viaje, sino manejar, como coste en la red, el tiempo de desplazamiento, calculado teniendo en cuenta la pendiente del viario. Para ello se han tomado como referencia las velocidades peatonales en función de la pendiente establecidas por una versión actualizada de la regla de Naismith, una de las reglas más utilizadas para el planeamiento urbano y las travesías a pie. La tabla ilustra los rangos de pendientes y las velocidades consideradas para cada rango.

Las pendientes del viario se han calculado calculando las diferencias de altura en los inicios y finales de cada tramo viario a partir del Modelo Digital del Terreno del Instituto Geográfico Nacional, de resolución de malla 5m x 5m. Tomadas las diferencias de altura y teniendo en cuenta la longitud de los segmentos, se ha calculado la pendiente.

Finalmente, el dato específico de velocidad peatonal asignada y el correspondiente tiempo de viaje, se ha calculado para cada arco de red, en función de su pendiente y el sentido de esta. A partir del dato de velocidad, se han estimado los datos de tiempos de viaje y se han realizado las distintas isócronas, que muestran los planos.

Pendiente %	Velocidad considerada (Km/h)
(-) 30–40%	2.24
(-) 20–30%	3.03
(-) 10–20%	5.16
(-) 1–10%	4.30
(-1) – 1%	4.00
0–10%	3.70
10–20%	1.98
20–30%	1.49
30–40%	1.19

Tabla 10. Velocidades peatonales en función de la pendiente

FUENTE Regla de Naismith

2.3.3 Accesibilidad peatonal a centros educativos

En base a la localización de los centros educativos en la ciudad de Soria, se ha realizado un análisis de accesibilidad peatonal a partir de los tiempos de desplazamiento. Los equipamientos considerados son centros de educación infantil, primaria y secundaria, en sus diferentes modalidades. El análisis también incluye las rutas peatonales más probables desde cada manzana al centro educativo más cercano para así poder definir, en el futuro, rutas escolares sobre las que centrar propuestas de accesibilidad peatonal segura.

Al tratarse de una ciudad de tamaño reducido se han considerado tiempos de desplazamiento de hasta 10 minutos, divididos en franjas de hasta 2,5 min, 5 min y 10 min. Estos tiempos han tenido en cuenta la pendiente del viario, como ya se ha explicado en el apartado anterior. Para cada isócrona se ha calculado, además, la población estimada residente en el área cubierta. Este cálculo se realiza en base a valores estimados de densidad de población sobre la zonificación previamente definida. El total de población considerada es la suma de la población asignada a cada zona de transporte, es decir, 36.747 habitantes.

2.3.3.1 Centros de Educación Infantil

Los Centros de Educación Infantil presentan un nivel de accesibilidad muy bueno, en el que más del 90 por ciento de la población se encuentra a menos de 10 minutos andando y más del 70 por ciento a menos de 5 minutos. Su distribución en la ciudad es amplia, quedando más desatendido el barrio del Calaverón y la zona de nuevos desarrollos urbanísticos junto a la estación de tren. Es necesario destacar que Las Casas no cuenta con ningún centro de Educación Infantil y por tanto la población interesada debe desplazarse al núcleo urbano para encontrar el más cercano.

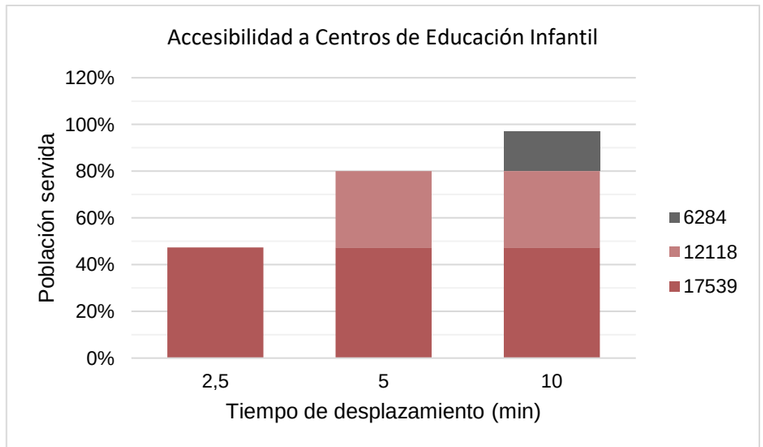


Figura 43. **Accesibilidad peatonal de la población a los Centros de Educación Infantil. Elaboración propia.**

2.3.3.2 Centros de Educación Primaría

En lo referente a Centros de Educación Primaria, observamos de nuevo valores similares a los CEI en los que casi el 60 por ciento de la población vive a menos de 5 minutos andando de alguno de ellos. Las carencias se sitúan en el Calaverón, los nuevos desarrollos urbanos y Las Casas.

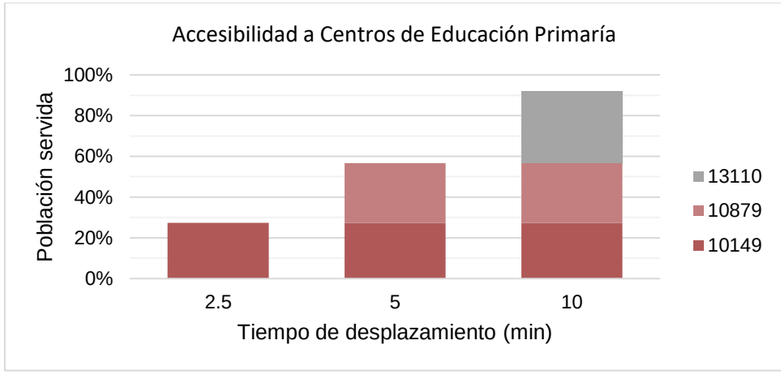


Figura 44. **Accesibilidad peatonal de la población a los Centros de Educación PriMaría. Elaboración propia.**

2.3.3.3 Centros de educación Secundaria

Este tipo de Centros no está tan disperso en la ciudad como los anteriores, observándose carencias en la zona en torno a la avenida de Valladolid, el Calaverón, los nuevos desarrollos urbanos y Las Casas. Además, la población residente en la urbanización Las Camaretas (Golmayo), debe desplazarse hasta Soria para cursar estudios de Educación Secundaria. A pesar de esto, los valores obtenidos para la accesibilidad no son malos, encontrándose más del 90 por ciento de la población a menos de 10 minutos andando de algún Centro de Educación Secundaria.

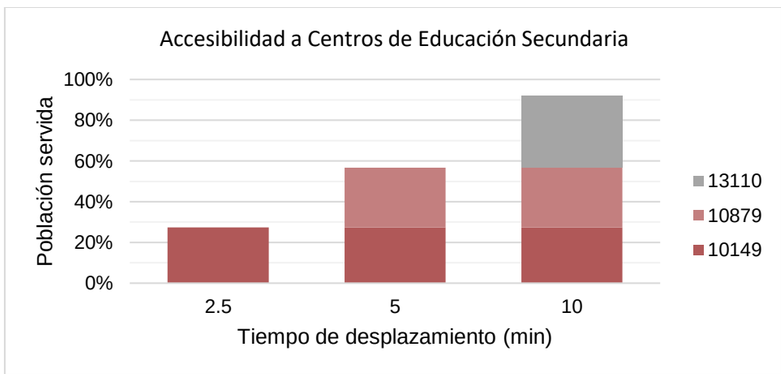
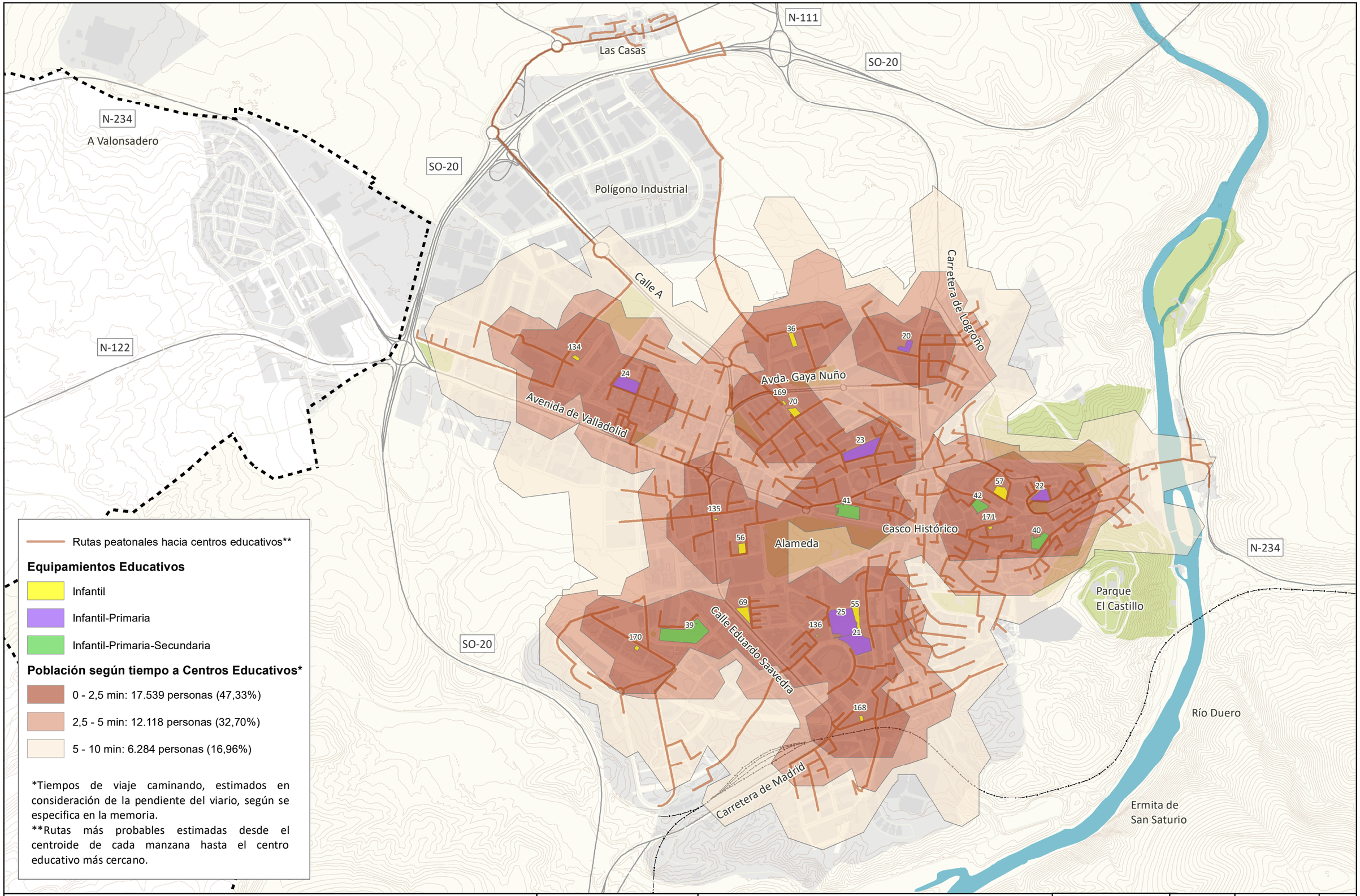


Figura 45. **Accesibilidad peatonal de la población a los Centros de Educación Secundaria. Elaboración propia.**



Unión Europea
Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Soria Intramuros CascoViejo
Ayuntamiento Soria
CONSULTOR
RED DE EXPERTOS
THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	OCTUBRE 2018	Nº D12
TÍTULO PLANO	MOVILIDAD PEATONAL: ACCESIBILIDAD A CENTROS EDUCATIVOS EDUCACIÓN INFANTIL	HOJA	HOJA 1 DE 1	

0 200 400 600 800 Metros

N-111
Las Casas
SO-20
N-234
A Valonsadero
SO-20
Polígono Industrial
Calle A
Carretera de Logroño
N-122
24
20
Avda. Gaya Nuño
Avenida de Valladolid
23
41
42
22
40
Casco Histórico
Alameda
N-234
Parque
El Castillo
39
25
21
Calle Eduardo Saavedra
SO-20
Río Duero
Carretera de Madrid
Ermita de
San Saturio

Rutas peatonales hacia centros educativos**

Equipamientos Educativos

Infantil-Primaria

Infantil-Primaria-Secundaria

Población según tiempo a Centros Educativos*

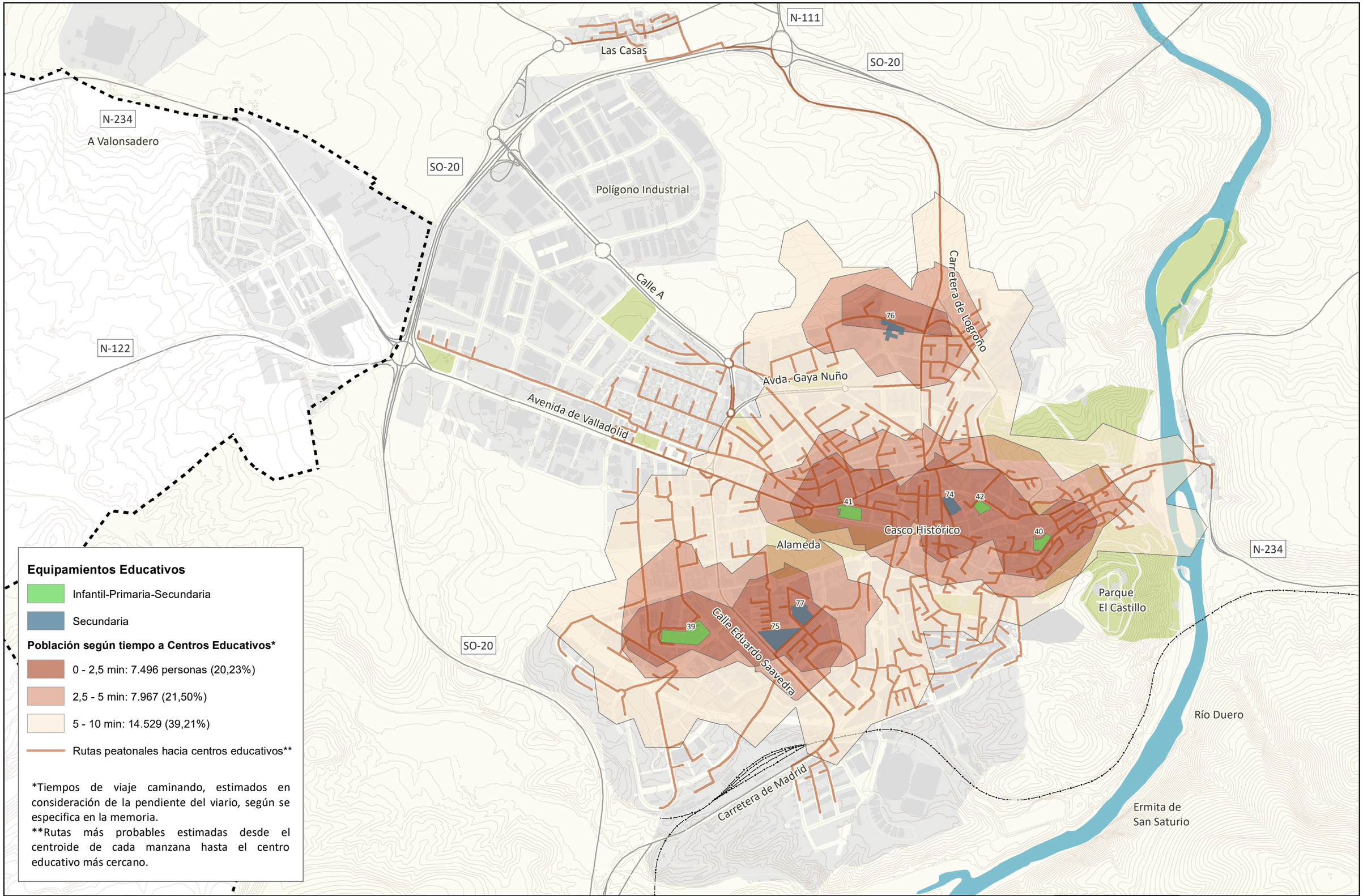
0 - 2,5 min: 10.149 personas (27,39%)

2,5 - 5 min: 10.879 personas (29,36%)

5 - 10 min: 13.110 (35,38%)

*Tiempos de viaje caminando, estimados en consideración de la pendiente del viario, según se especifica en la memoria.
**Rutas más probables estimadas desde el centroide de cada manzana hasta el centro educativo más cercano.

Unión Europea
Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Soria Intramuros CascoViejo
Ayuntamiento Soria
CONSULTOR
RED DE EXPERTOS
THINK & MOVE
DESIGNACIÓN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO
TÍTULO PLANO MOVILIDAD PEATONAL: ACCESIBILIDAD A CENTROS DE EDUCACIÓN PRIMARIA
FECHA OCTUBRE 2018
Nº D13
HOJA HOJA 1 DE 1
0 200 400 600 800 Metros



Equipamientos Educativos

- Infantil-Primaria-Secundaria
- Secundaria

Población según tiempo a Centros Educativos*

- 0 - 2,5 min: 7.496 personas (20,23%)
- 2,5 - 5 min: 7.967 (21,50%)
- 5 - 10 min: 14.529 (39,21%)
- Rutas peatonales hacia centros educativos**

*Tiempos de viaje caminando, estimados en consideración de la pendiente del viario, según se especifica en la memoria.
**Rutas más probables estimadas desde el centroide de cada manzana hasta el centro educativo más cercano.

Unión Europea
Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Soria Intramuros CascoViejo
Ayuntamiento Soria
CONSULTOR
RED DE EXPERTOS THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	Nº	HOJA
TÍTULO PLANO	MOVILIDAD PEATONAL: ACCESIBILIDAD A CENTROS DE EDUCACIÓN SECUNDARIA	OCTUBRE 2018	D14	HOJA 1 DE 1

0 200 400 600 800 Metros

2.3.4 Accesibilidad peatonal a centros de atención sanitaria

De la misma forma que se ha analizado la accesibilidad a los centros educativos, se ha procedido con los centros de atención sanitaria. Estos pueden ser centros de salud, consultorios u hospitales, según lo definido en el apartado “Equipamientos”.

En este caso vemos que la población servida a menos de 10 minutos andando no supera el 70 por ciento del total y a menos de 5 minutos esta cifra baja considerablemente hasta el 30 por ciento. Esto se debe principalmente a la situación alejada de los dos hospitales en el norte de la ciudad. El hecho de que los centros de salud se sitúen junto a la Alameda, en el centro geográfico del núcleo urbano no ayuda a distribuir de una manera más uniforme la población servida.

Esto deberá ser tenido en cuenta, sobre todo, a la hora de analizar la accesibilidad a la red de autobuses urbano ya que será la alternativa de uso a las personas que no accedan andando a los centros sanitarios.

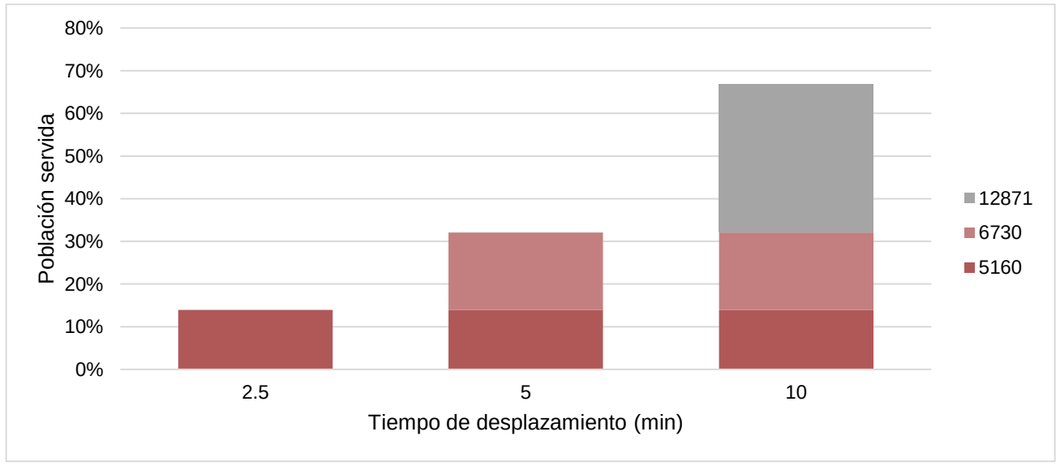


Figura 46. **Accesibilidad peatonal de la población a los centros de atención sanitaria. Elaboración propia.**

Consultorio de atención primaria - Las Casas
Las Casas
N-111
SO-20
N-234
SO-20
Polígono Industrial
Calle A
Carretera de Logroño
Hospital Santa Bárbara
Hospital Virgen del Mirón
N-122
Avda. Gaya Nuño
Avenida de Valladolid
Centro de Salud Soria Norte
Casco Histórico
Centro de Salud Soria Sur
N-234
Parque
El Castillo
SO-20
Calle Eduardo Saavedra
Río Duero
Carretera de Madrid
Ermita de
San Saturio

Rutas peatonales hacia centros sanitarios**

Centro de salud

Consultorio

Hospital

Población según tiempo a Centros de Atención Sanitaria*

0 - 2,5 min: 5.160 personas (13,93%)

2,5 - 5 min: 6.730 (18,16%)

5 - 10 min: 12.871 (34,73%)

*Tiempos de viaje caminando, estimados en consideración de la pendiente del viario, según se especifica en la memoria.
**Rutas más probables estimadas desde el centroide de cada manzana hasta el centro sanitario más cercano.

Unión Europea
Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Soria Intramuros Casco Viejo
Ayuntamiento Soria

CONSULTOR
RED DE EXPERTOS
THINK & MOVE

DESIGNACIÓN: PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

TÍTULO PLANO: MOVILIDAD PEATONAL: ACCESIBILIDAD A CENTROS SANITARIOS

FECHA: OCTUBRE 2018

Nº: D15

HOJA: HOJA 1 DE 1

0 200 400 600 800 Metros

2.3.5 Principales flujos peatonales

Para estudiar los principales flujos peatonales se definieron siete puntos de control en torno al Casco Histórico. A lo largo de una mañana, durante cuatro horas, se contabilizó el número de personas que pasaban por dichos puntos así como la dirección que llevaban (izquierda, frente, derecha) en el sentido de acceso al Centro. En total se contabilizaron 5.470 personas, divididas según el tipo de movilidad:

1 Personas con movilidad normal.
2 Bebés en silla o similares.
3 Personas discapacitadas en silla o similares.

La campaña de aforos se ha realizado los días 17 (miércoles) y 19 (viernes) de octubre en una franja horaria que comprende horas punta y valle para obtener una imagen representativa de diferentes situaciones, evitando el día 18 (jueves) por el efecto del mercadillo semanal

Como resultado se obtiene una tabla detallada según punto de control, tipo de movilidad y tramo horario (cada 15 minutos) que aquí hemos reflejado, simplificada a su vez, en dos tablas según tipo y tramo horario (cada hora). Esto nos da una idea muy concreta de la movilidad peatonal durante el período de estudio.



Figura 47. **Puntos de control para el estudio de flujos peatonales. Elaboración propia.**

En primer lugar, el resultado general más destacable es el elevado número de personas que acceden al Centro desde la Avenida de Navarra (P1), en comparación con el resto de puntos. Seguido por el acceso desde la calle Las Casas (P5), con aproximadamente la mitad de afluencia.

Además, observamos que la mayoría de personas presentan una movilidad normal, siendo las sillas de bebés y las sillas de ruedas un porcentaje muy pequeño del total. Esto puede entenderse como un reflejo real de la población o, por otro lado, entender que las personas con dificultades en la movilidad utilizan métodos de transporte alternativos para acceder al Casco Histórico, como el coche, el taxi o el autobús. El resto de puntos de acceso están por debajo de las 700 personas, incluso los puntos P6 y P7, situados al norte y oeste del Casco Histórico no suponen el acceso ni siquiera para 200 personas, un 3,5% del total.

	1 Movilidad normal	2 Sillas de bebés	3 Sillas de ruedas	TOTAL
P1	2272	35	4	**2311**
P2	363	23	6	**392**
P3	579	37	7	**623**
P4	697	12	2	**711**
P5	1218	19	3	**1240**
P6	98	0	4	**102**
P7	91	0	0	**91**
TOTAL	**5318**	**126**	**26**	**5470**

Tabla 11. Flujos peatonales según punto de control y tipo de movilidad (nº personas).

FUENTE Elaboración propia

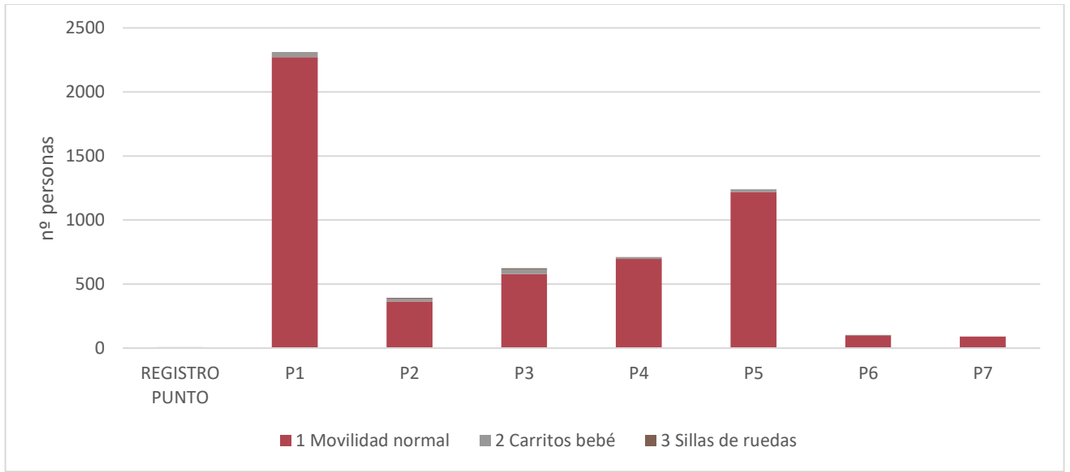


Figura 48. **Flujos peatonales según punto de control y tipo de movilidad.**

FUENTE Elaboración propia.

Respecto a los tramos horarios observados, el reparto a nivel general indica un crecimiento gradual de las personas que acceden al Centro a lo largo de la mañana, especialmente entre las 10 y las 11 h. Este incremento en el flujo peatonal coincide con la hora de apertura de los comercios y principales servicios públicos localizados en el Casco Histórico.

El crecimiento del flujo total a partir de las 11 h viene marcado por el punto de acceso de la Avenida de Navarra (P1), sin embargo, vemos que en el resto de los casos (excepto P6 y P7) el flujo decrece ligeramente a partir de esa hora aunque se mantiene bastante estable.

Como conclusión, la gran mayoría de los peatones que acceden al Centro lo hacen a través de la Avenida de Navarra (P1) o la calle de Las Casas (P5). Estos son los puntos más cercanos a la plaza Maríano Granados y además marcan un eje norte-sur que es necesario recorrer para atravesar el Casco Histórico andando de la forma más rápida posible.

	8:00h-9:00h	9:01h-10:00h	10:01h-11:00h	11:01h-12:00h	TOTAL
P1	340	417	679	875	**2311**
P2	131	98	91	72	**392**
P3	167	134	170	152	**623**
P4	107	172	222	210	**711**
P5	202	291	387	360	**1240**
P6	34	26	18	24	**102**
P7	23	23	20	25	**91**
TOTAL	**1004**	**1161**	**1587**	**1718**	**5470**

Tabla 12. Flujos peatonales según punto de control y tramo horario (nº personas).

FUENTE Elaboración propia

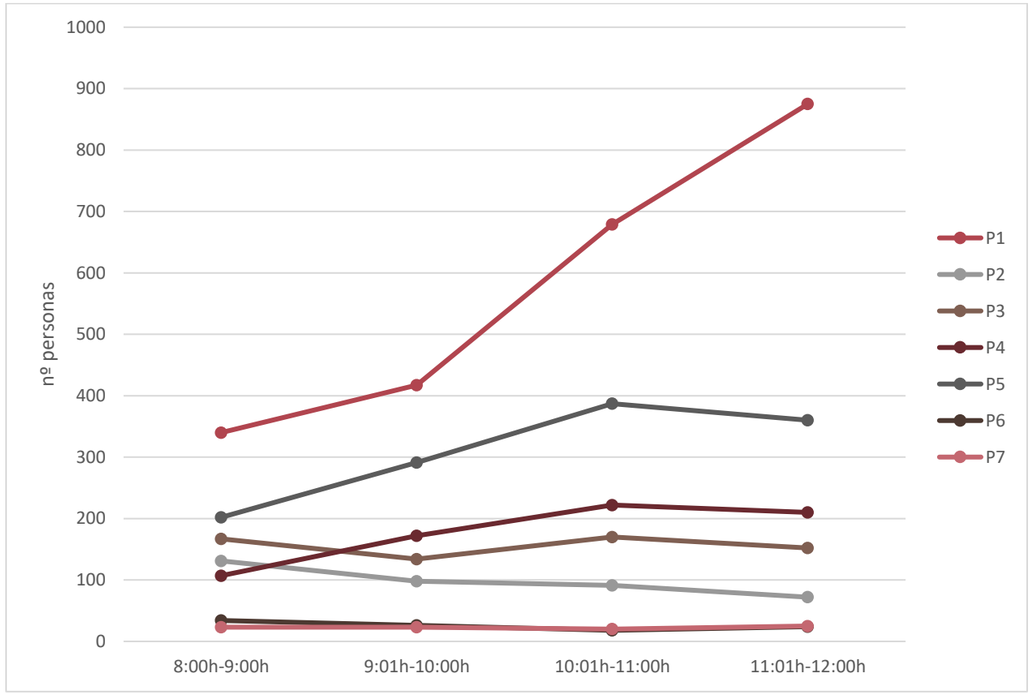


Figura 49. **Flujos peatonales según punto de control y tramo horario.**

FUENTE Elaboración propia

2.4 Movilidad ciclista

2.4.1 Infraestructura ciclista

La ciudad de Soria ha tratado de impulsar la movilidad ciclista con medidas específicas desde hace casi una década. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Soria elaborado en 2010 propuso una red de carriles bici y ciclocalles con velocidad limitada a 30 km/h, así como una serie de aparcamientos de bicicleta.

Meses antes, en septiembre de 2009, Soria ya había puesto en marcha su primer Sistema de bicicleta pública, que se mantuvo en funcionamiento hasta 2015 y en 2018 la Junta de Gobierno de Soria aprobó su venta, ante la falta de demanda existente.

En 2014 se elabora el último Plan de Ciclabilidad de la ciudad de Soria. El Plan propone algunas medidas de carácter general para impulsar la movilidad ciclista en la ciudad, y decide seguir apoyando el Sistema de Bicicleta Pública, aunque no analiza los problemas ya existentes en su funcionamiento.

A día de hoy, la ciudad de Soria presenta una infraestructura ciclista esencialmente compuesta de carriles bici, ciclocalles y aparcabicis. La infraestructura, no se corresponde directamente con lo propuesto en los planes anteriores.

Como muestra el plano “Movilidad ciclista: Red ciclista”, la red de carriles bici y ciclocalles es discontinua, y tiene buena parte de su trazado en las afueras del casco urbano y, con algunas excepciones (Calle Real o Avda. de Maríano Vicén), su trazado está más bien orientado al servicio de uso de la bicicleta para el ocio y el deporte ya que las diferentes vías no conectan entre sí en el centro de la ciudad.

Más concretamente, como muestra el plano de Red Ciclista, existen actualmente 5 ejes ciclistas:

- Dos carriles ciclistas que parten del casco de Soria hacia Valonsadero, a través de la Carretera de Logroño (partiendo de la zona de Hospitales) y a través de la Calle A. El tramo de la calle presenta una parte (desde el bosque infantil hasta el nudo de conexión con la SO-20) en la que, a pesar de haberse ejecutado un carril bici, no está permitido la circulación ciclista por razones de seguridad la situarse próximo a zonas industriales con entradas y salidas de tráfico pesado. Existe también al norte de la avenida Gaya Nuño un carril bici casi circular que actualmente no presenta señalización horizontal ni vertical.

  Estos ejes ciclistas tienen vocación de uso esencialmente recreativo, deportivo y turístico, al conectar con el monte de Valonsadero, de gran valor natural y cultural.

- Una ciclocalle que en buena parte rodea el Parque de la Alameda, con la excepción del tramo peatonal del Paseo del Espolón.
- Un eje ciclista compuesto de carril bici y ciclocalle, según tramos, que une el centro (Plaza de Maríano Granados) con el área universitaria y el estadio deportivo Los Pajaritos, al sur.
- Una ciclocalle que, desde el mismo Casco Histórico une el centro (Plaza Mayor) y desciende, bordeando el cerro del Castillo, ofreciendo un agradable paseo en la margen izquierda del río Duero, hasta llegar a Ecocentro.

La discontinuidad de la red de carriles bici y ciclocalles puede ser un problema para quienes deseen utilizar la bicicleta con otros usos que no sean el recreativo o deportivo. Por otro lado, la red tampoco conecta con todos los puntos de mayor interés turístico de la ciudad, como muestra el plano “Red ciclista y puntos de interés turístico”, no explotando al máximo el potencial uso de la bicicleta ligado al turismo.

La tabla muestra la longitud de los distintos tipos de infraestructura ciclista existente.

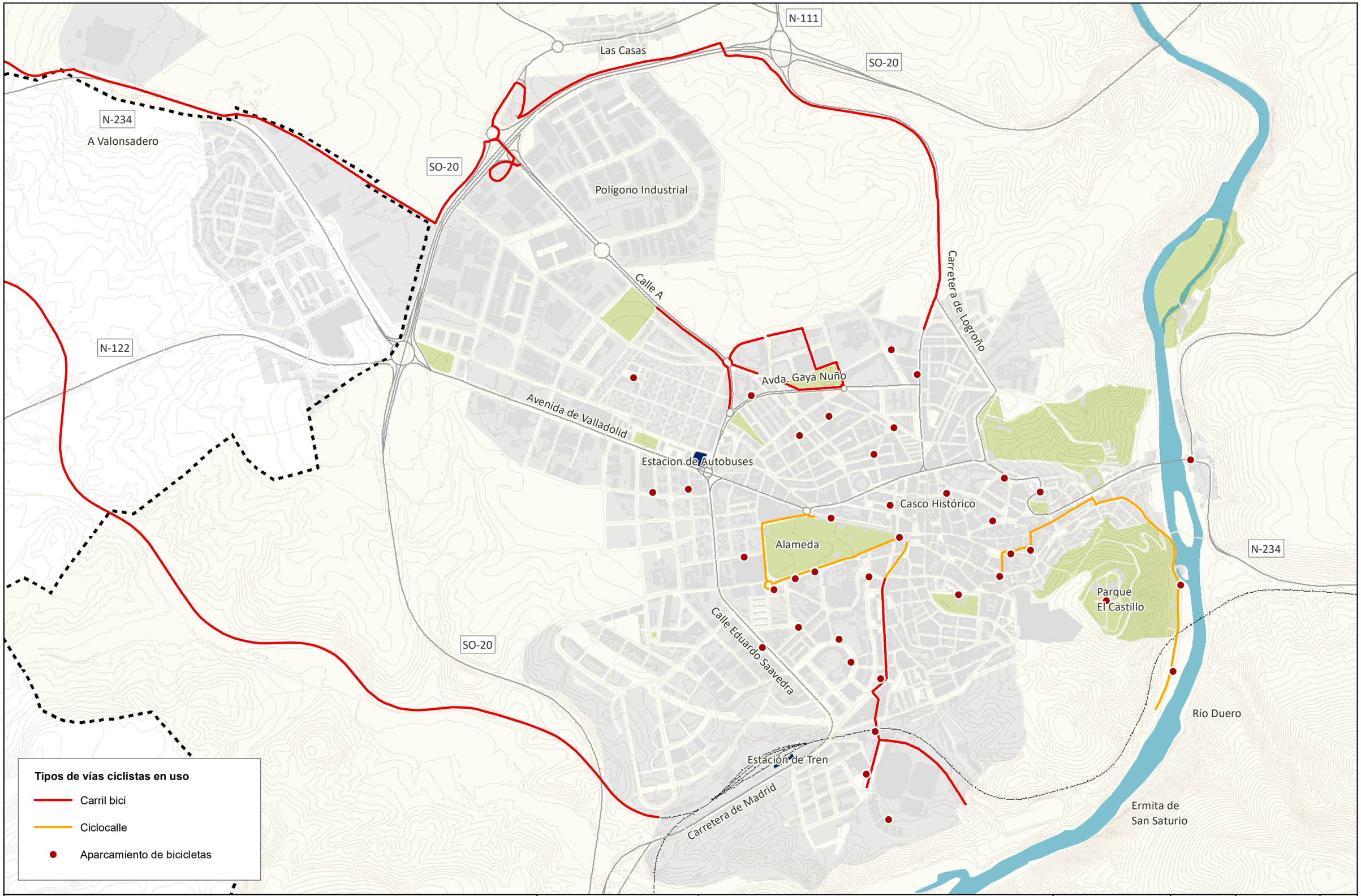
Tipo vía ciclista		Nº tramos	Longitud (km)
Carril bici		37	7,35
Ciclocalle	Estándar	17	1,16
	Señalizada	11	1,20
	Señalizada con chapas	8	0,47

Tabla 13. Clasificación de las vías y carriles ciclistas.

FUENTE Ayuntamiento de Soria. Elaboración propia.

Por otro lado, la red de aparcabicis, visible también en el plano de Red Ciclista, se reparte a menudo desligada de la red de carriles bici y ciclocarriles. Esencialmente, existen largos tramos de vías ciclistas sin ningún aparcamiento, lo cual puede conducir al aparcamiento desordenado de bicicletas aseguradas a elementos del mobiliario urbano, dando lugar a posibles problemas, como la obstaculización de la movilidad peatonal.

Su distribución espacial es repartida en el centro, aunque deja grandes áreas urbanas sin cubrir, como muestran los planos de accesibilidad a los mismos, de población y equipamientos. Su nivel de cobertura se analiza en detalle en los apartados siguientes.



Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Unión Europea

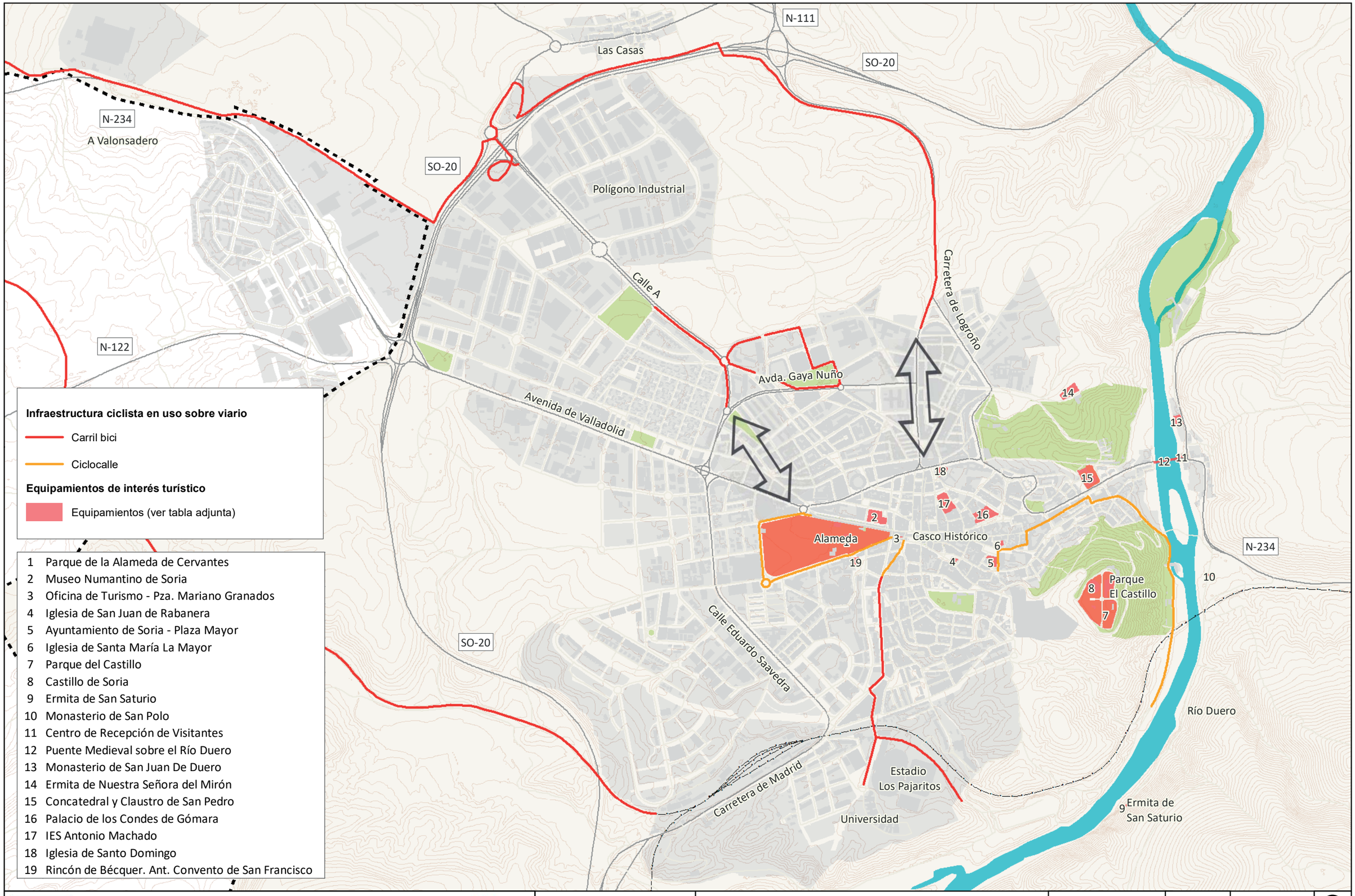
Soria Intramuros CascoViejo

Ayuntamiento Soria

CONSULTOR
RED DE EXPERTOS
THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO	FECHA	OCTUBRE 2018	Nº D16	HOJA HOJA 1 DE 1
TÍTULO PLANO	RED CICLISTA				

0 200 400 600 800 Metros



Infraestructura ciclista en uso sobre viario

- Carril bici
- Ciclocalle

Equipamientos de interés turístico

- Equipamientos (ver tabla adjunta)

1	Parque de la Alameda de Cervantes
2	Museo Numantino de Soria
3	Oficina de Turismo - Pza. Mariano Granados
4	Iglesia de San Juan de Rabanera
5	Ayuntamiento de Soria - Plaza Mayor
6	Iglesia de Santa María La Mayor
7	Parque del Castillo
8	Castillo de Soria
9	Ermita de San Saturio
10	Monasterio de San Polo
11	Centro de Recepción de Visitantes
12	Puente Medieval sobre el Río Duero
13	Monasterio de San Juan De Duero
14	Ermita de Nuestra Señora del Mirón
15	Concatedral y Claustro de San Pedro
16	Palacio de los Condes de Gómara
17	IES Antonio Machado
18	Iglesia de Santo Domingo
19	Rincón de Bécquer. Ant. Convento de San Francisco

Unión Europea
Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Soria Intramuros CascoViejo
Ayuntamiento Soria

CONSULTOR
RED DE EXPERTOS THINK & MOVE

DESIGNACIÓN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

TÍTULO PLANO RED CICLISTA - EN RELACIÓN A PTOS. DE INTERÉS TURÍSTICO

FECHA OCTUBRE 2018

Nº D17

HOJA HOJA 1 DE 1

0 200 400 600 800 Metros

2.4.2 Accesibilidad a la infraestructura ciclista existente

2.4.2.1 Accesibilidad a aparcabicis

En cualquier caso, la red de aparcabicis sí da una buena cobertura a la población existente en el casco urbano de Soria, como muestra el plano “Movilidad ciclista - Accesibilidad a aparcabicis”, con más del 80% de la población cubierta a 5 minutos de distancia.

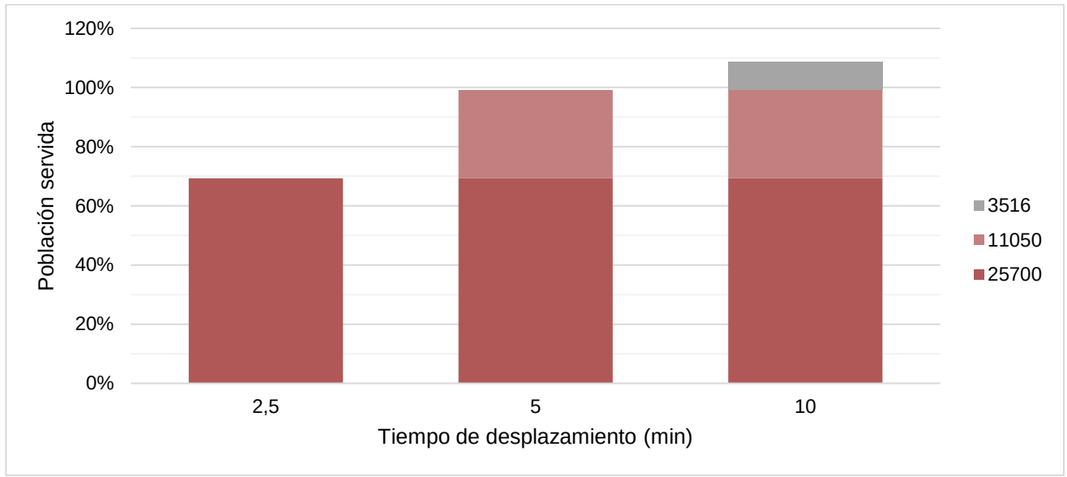


Figura 50. **Accesibilidad peatonal de la población a los aparcabicis. Elaboración propia.**

2.4.2.2 Accesibilidad de los aparcabicis a los puntos de interés turístico

Por otro lado, la red de aparcabicis da también una aceptable cobertura a los puntos de mayor interés turístico, tal y como muestra el plano “Movilidad ciclista: Accesibilidad a puntos de interés turístico”, si bien presenta un claro margen de mejora.

Con la idea de diseñar un recorrido ciclista que permita visitar los puntos de mayor interés turístico, se analiza la distancia desde estos a los aparcabicis más cercanos. Como resultado vemos que 13 de los 19 puntos de interés considerados se encuentran a menos de 5 minutos de un aparcabicis. Además, en caso de que el aparcamiento estuviese ocupado por completo encontramos otros en el entorno cercano del mismo. Por último, destacar que los puntos de interés menos accesibles a pie desde algún aparcabicis son aquellos situados junto al río (Ermita de San Saturio, Monasterio de San Polo y Monasterio de San Juan De Duero). En estas localizaciones podría considerarse la instalación de nuevos aparcabicis que complementen a los ya existentes.

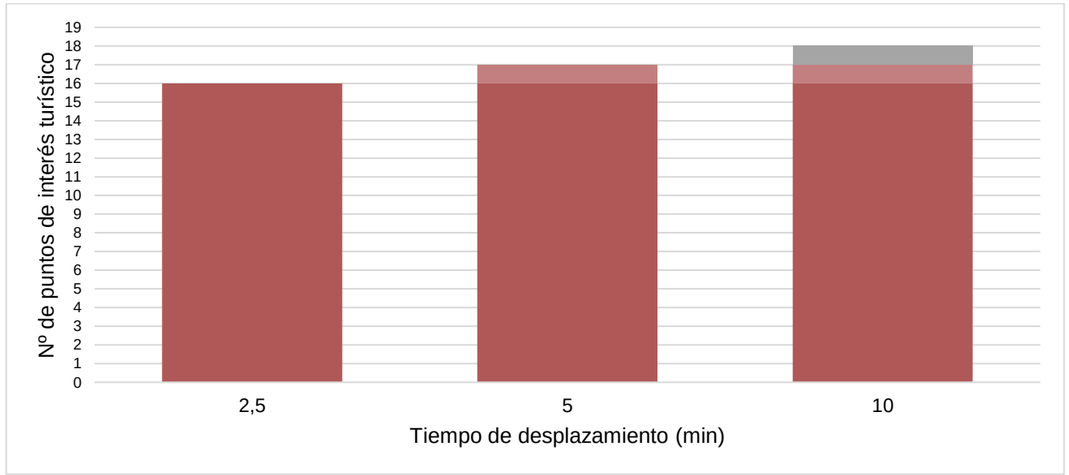


Figura 51. **Accesibilidad peatonal de la población a los puntos de interés turístico desde los aparcabicis. Elaboración propia.**

N-111
Las Casas
SO-20
N-234
A Valonsadero
SO-20
Polígono Industrial
Calle A
Carretera de Logroño
Avda. Gaya Nuño
Avenida de Valladolid
N-122
Casco Histórico
Alameda
N-234
Parque
El Castillo
Calle Eduardo Saavedra
SO-20
Río Duero
Estadio
Los Pajaritos
Carretera de Madrid
Ermita de
San Saturio
Universidad

- Aparcamiento de bicicletas

Tipos de vías ciclistas en uso

- Carril bici
- Ciclocalle

Población según tiempos de viaje a aparcabicis*

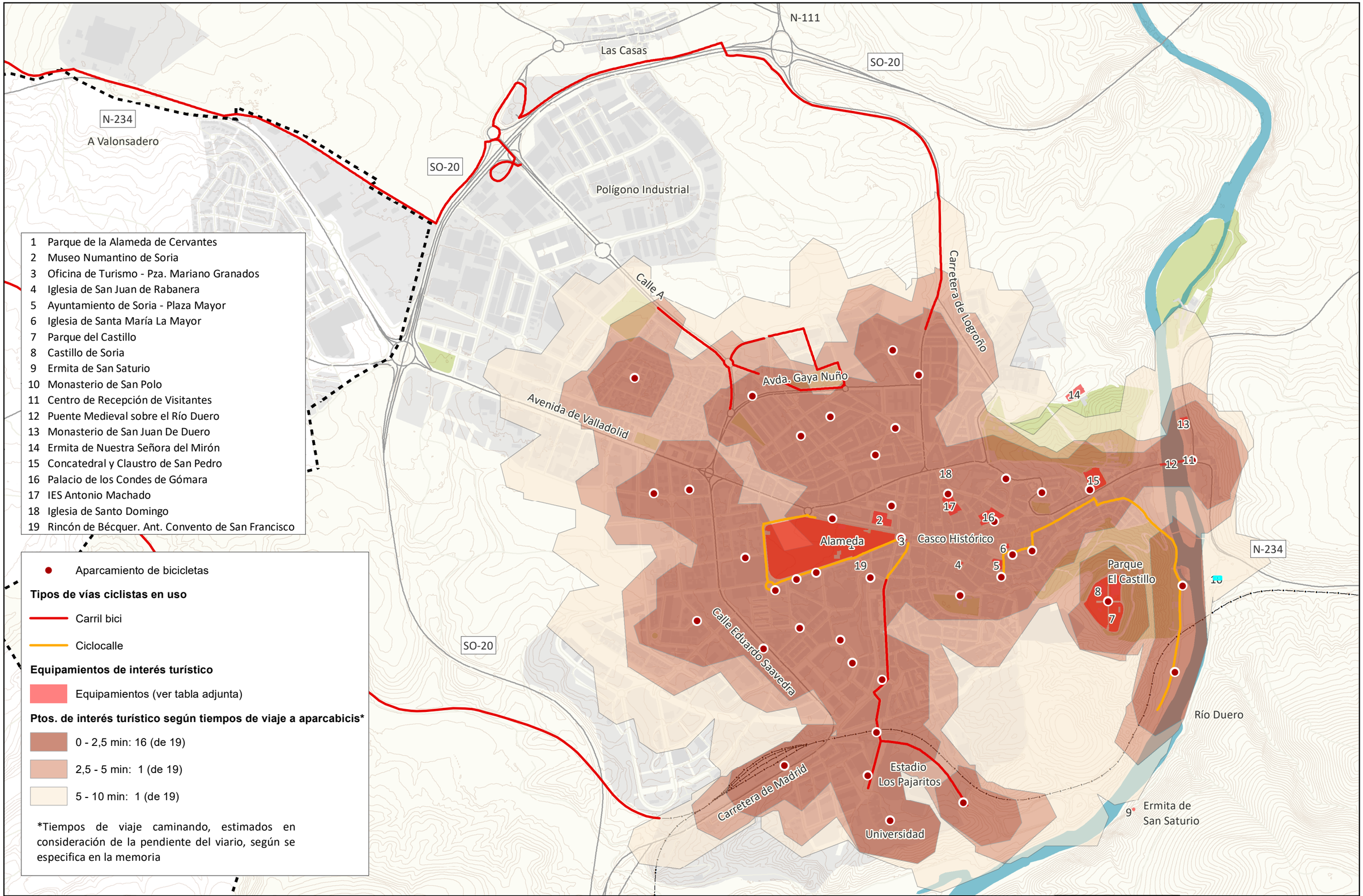
- 0 - 2,5 min: 25.700 personas (69,34%)
- 2,5 - 5 min: 11.050 (29,81%)
- 5 - 10 min: 3.516 (9,49%)

*Tiempos de viaje caminando, estimados en consideración de la pendiente del viario, según se especifica en la memoria

Unión Europea
Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Soria Intramuros CascoViejo
Ayuntamiento Soria
CONSULTOR
RED DE EXPERTOS
THINK & MOVE

DESIGNACIÓN	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO
TÍTULO PLANO	RED CICLISTA - ACCESIBILIDAD A APARCABICIS - POBLACIÓN CUBIERTA
FECHA	SEPTIEMBRE 2018
Nº	D18
HOJA	HOJA 1 DE 1

0 200 400 600 800 Metros



Unión Europea
Una manera de hacer Europa
FEDER - Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Soria Intramuros CascoViejo
Ayuntamiento Soria
CONSULTOR
RED DE EXPERTOS THINK & MOVE
DESIGNACIÓN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE SORIA
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO
FECHA SEPTIEMBRE 2018
Nº D19
HOJA HOJA 1 DE 1
TÍTULO PLANO RED CICLISTA - ACCESIBILIDAD A APARCABICIS Y PTOS. DE INTERÉS TURÍSTICO
0 200 400 600 800 Metros

2.4.3 Principales flujos ciclistas

Los principales flujos ciclistas se han estudiado en los mismos siete puntos que los flujos peatonales en torno al Casco Histórico. A lo largo de una mañana, durante cuatro horas, se contabilizó el número de personas en bicicleta, patín o patinete que pasaban por dichos puntos así como la dirección que llevaban (izquierda, frente, derecha) en el sentido de acceso al Centro. En total se contabilizaron 51 personas, divididas según el tipo de movilidad:

4 Bicicletas
5 Patines, patinetes u otros

La campaña de aforos se ha realizado los días 17 (miércoles) y 19 (viernes) de octubre en una franja horaria que comprende horas punta y valle para obtener una imagen representativa de diferentes situaciones, evitando el día 18 (jueves) por el efecto del mercadillo semanal.

Como resultado se obtiene una tabla detallada según punto de control, tipo de movilidad y tramo horario (cada 15 minutos) que aquí hemos reflejado, simplificada a su vez, en dos tablas según tipo y tramo horario (cada hora). Esto nos da una idea bastante buena de la movilidad ciclista durante el período de estudio.

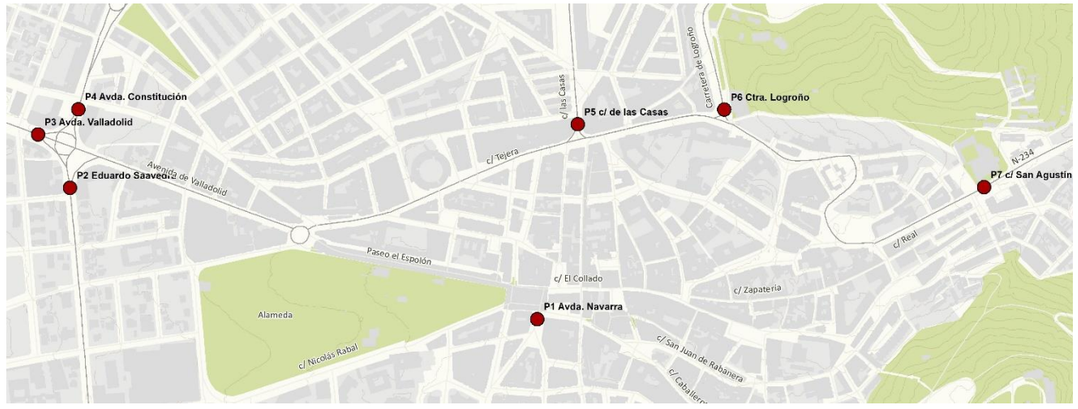


Figura 52. **Puntos de control para el estudio de flujos ciclistas. Elaboración propia.**

Comparando el número de peatones con el de ciclistas, observamos que este último no llega a ser un 1 por ciento del total de personas contabilizadas (0,92%). Lo que implica que la gran mayoría de personas en el ámbito del Casco Histórica opta por la movilidad peatonal frente a la ciclista. Calles estrechas, un gran número de viandantes y una infraestructura ciclista limitada pueden ser los factores que lleven a esta situación.

Atendiendo al total de personas en bicicleta, patín o patinete detectadas, observamos que la mayoría se localiza en la entrada desde la avenida de Valladolid (P3) y la avenida de la Constitución (P4). Es decir, los puntos más alejados del Centro que además suponen lugares de paso hacia otros destinos. También existe un flujo representativo en la calle las Casas (P5), mientras que en el resto de puntos de control este es prácticamente nulo. En cuanto al tipo de movilidad elegido, la bicicleta se sitúa muy por delante de patines y patinetes aunque no descartamos el aumento del número de estos últimos tal y como está sucediendo en otras ciudades españolas de mayor tamaño.

	4	5	TOTAL
P1	3	1	**4**
P2	5	0	**5**
P3	14	3	**17**
P4	14	0	**14**
P5	9	1	**10**
P6	1	0	**1**
P7	0	0	**0**
TOTAL	**46**	**5**	**51**

Tabla 14. Flujos ciclistas según punto de control y tipo de movilidad.

FUENTE Elaboración propia

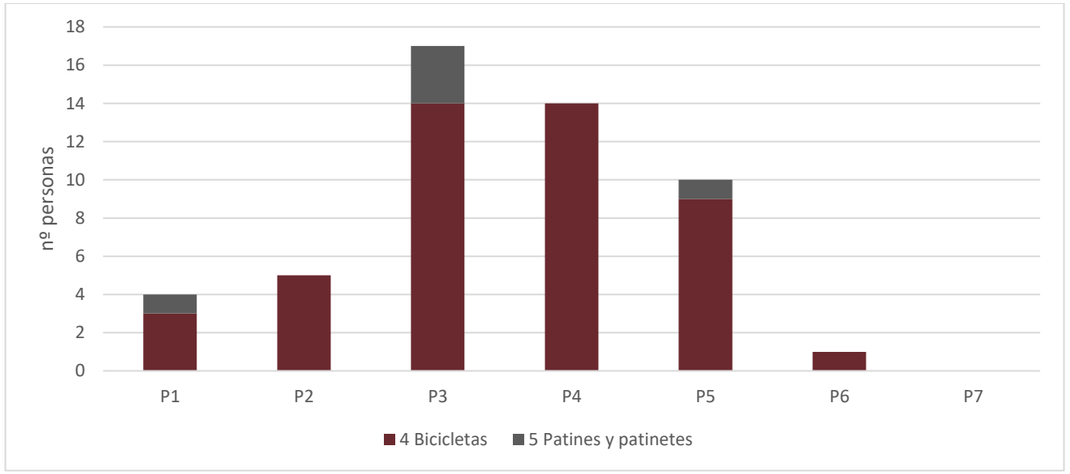


Figura 53. **Flujos ciclistas según punto de control y tipo de movilidad.**

FUENTE Elaboración propia.

Respecto a los tramos horarios observados, no se observa un aumento generalizado del tráfico con el paso del tiempo, como ocurría con los flujos peatonales. En cambio, el flujo varía de diferente forma en cada uno de los puntos teniendo sus picos más altos de 9 a 10 h y de 11 a 12 h.

Como conclusión, la bicicleta, el patín y el patinete no son medios de transporte frecuentemente utilizados por la población para acceder al Casco Histórico. La infraestructura ciclista no facilita esta tarea mientras que la existencia de calles peatonales fomenta el desplazamiento a pie en la zona Centro.

	8:00h-9:00h	9:01h-10:00h	10:01h-11:00h	11:01h-12:00h	TOTAL
P1	0	2	0	2	**4**
P2	1	1	0	3	**5**
P3	4	3	5	5	**17**
P4	2	6	2	4	**14**
P5	3	3	2	2	**10**
P6	1	0	0	0	**1**
P7	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**11**	**15**	**9**	**16**	**51**

Tabla 15. Flujos ciclistas según punto de control y tramo horario.

FUENTE Elaboración propia

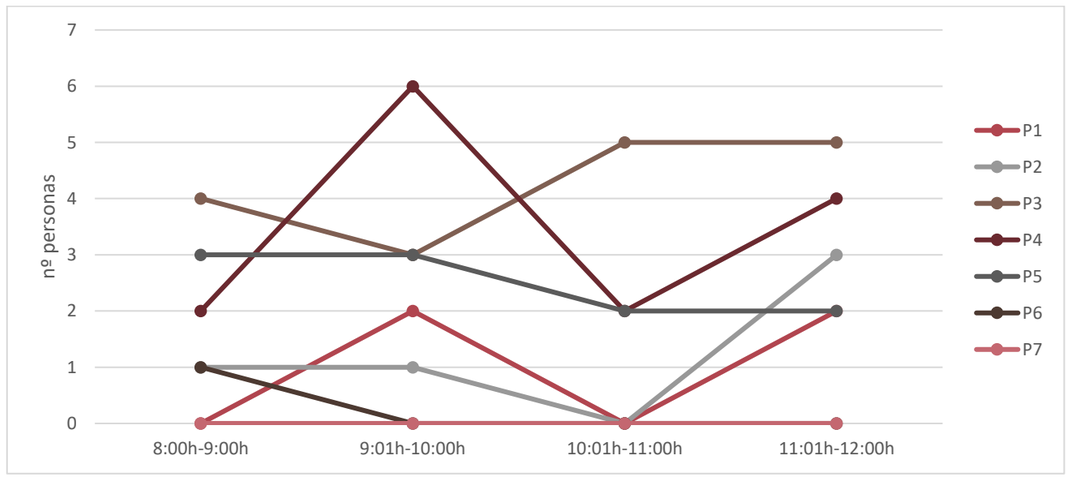


Figura 54. **Flujos ciclistas según punto de control y tramo horario.**

FUENTE Elaboración propia