

## III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

### A. DISPOSICIONES Y ACTOS

#### AYUNTAMIENTO DE SORIA

*ACUERDO de 14 de abril de 2023, del Pleno del Ayuntamiento de Soria, por el que se aprueba definitivamente la modificación puntual núm. 1 plan parcial SUR-14 «Área de Valcorba».*

Por acuerdo del Pleno de fecha 14 de abril de 2023 se aprobó definitivamente la Modificación Puntual núm. 1 Plan Parcial SUR-14 «Área de Valcorba», de Soria; promovido por V42179200 lo que se publica a los efectos del artículo 61.1 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, y del artículo 175 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, aprobado por el Decreto 22/2004, de 29 de enero.

El presente acuerdo estará a disposición de los interesados en la sede electrónica de este Ayuntamiento <https://www.soria.es>

Contra el presente Acuerdo, en aplicación del artículo 112.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y dado que aprueba una disposición de carácter general, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Burgos en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contenciosa-Administrativa. Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd., cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.

ANEXO I: Documentación sometida a publicación:

Memoria Vinculante (incluye informativa)

Normativa Urbanística

ANEXO II: Documentación no sometida a publicación:

Relación de documentación escrita y gráfica que integra el documento:

Planos de Información

Planos de Ordenación

EAES.- Memoria de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada

ANEXO III: Listado de cambios (art. 158 RUCyL)

Soria, 2 de mayo de 2023.

*El Alcalde,*

Fdo.: CARLOS MARTÍNEZ MÍNGUEZ

## ANEXO I

### .- MEMORIA VINCULANTE

#### T0.- ANTECEDENTES

---

##### 0.1.- INTRODUCCIÓN

El arquitecto Alejandro Cabrerizo de Marco, redactó en 2017 el documento urbanístico: MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. CN-234. PK 346+500. ÁREA DE VALCORBA (Soria), promovido por la Junta de Compensación UA-1 S.U.D-14.

Lo que pretende la modificación puntual es la modificación del denominado Acceso 1 (Acceso al polígono industrial desde la carretera N-234) respecto del contemplado en el Plan Parcial, el cual fue aprobado definitivamente el 16 de diciembre de 2004.

Durante el periodo de exposición pública en la fase de aprobación inicial se produce una alegación por parte de la empresa HORMISORIA S.L, al entender que resulta afectado negativamente con la solución de Acceso 1 planteada en el documento de Modificación Puntual nº 1. El 20 de marzo de 2018, la citada empresa adjunta un informe pericial redactado por la empresa UXAMA cuyo título es: "PERITACIÓN DE AFECCIONES POR LA MODIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL DEL POLÍGONO DE VALCORBA".

A tal efecto, los Servicios Técnicos Municipales realizan un informe en el que se concluye que debe estimarse la pretensión de la empresa HORMISORIA S.L., denegando la modificación puntual.

Para continuar con la tramitación del expediente urbanístico MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234. PK 346+500. ÁREA DE VALCORBA (Soria), el Ayuntamiento de Soria solicita (06/11/2019) a la Junta de Compensación UA-1 S.U.D-14 que proceda a la subsanación de los reparos objetados e informados por el técnico municipal.

La Junta de Compensación del Sector SUD-14, encarga la redacción del documento técnico: "SUBSANACIÓN DE REPAROS OBJETADOS MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. N-234. ÁREA DE VALCORBA", siendo el autor del mismo Carmelo Villanueva Rodrigo, colegiado nº 7.691 del colegio profesional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. En este documento se propone una nueva tipología de Acceso (Enlace) para el Acceso 1, con el cual quedarían subsanados los reparos objetados en el informe técnico municipal.

Presentado el documento de Subsanación al Ayuntamiento de Soria, los servicios técnicos municipales emiten un informe técnico instando a la continuación de la tramitación del expediente urbanístico, subsanando los reparos objetados en el mismo.

A tal efecto y para continuar con la tramitación del expediente urbanístico: "MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234. ÁREA DE VALCORBA (Soria)" se redacta el **Texto Refundido** para su aprobación definitiva, corrigiendo aquellos aspectos considerados en el informe técnico municipal.

Tras la solicitud de los distintos informes sectoriales por parte del Ayuntamiento de Soria, la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, emite informe desfavorable (20-07-2020) en relación a la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial SUD-14. ACCESO 1 N-234 "ÁREA DE VALCORBA" en Soria por los siguientes motivos:

1. *Incumplir el artículo 36.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras que dice: "En todo caso no habrá acceso directo de las propiedades colindantes a los nudos viarios y cambios de sentido, ni a los ramales, a las intersecciones, las vías de giro, ni a los carriles de cambio de velocidad o vías colectoras-distribuidoras".  
El acceso al Matadero Municipal proyectado presenta un acceso directo al futuro ramal del enlace y al carril de cambio de velocidad.*

2. *En relación a la remodelación de enlace propuesta, no se ha evaluado la afección a derechos más allá de aquellos necesarios para la simple ocupación física de los nuevos elementos del enlace, sin determinar las afecciones que provoca la aparición de nuevas zonas de protección de la carretera (zonas de dominio público, servidumbre, afección y limitación a la edificabilidad) que habrá que indemnizar, a cargo del promotor del desarrollo, tal y como establece el artículo 33.5 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.*
3. *La línea de edificabilidad no se encuentra representada correctamente al no haber tenido en cuenta lo establecido en el artículo 33.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras que dice "Los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro, y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso ()".*

Se indica finalmente:

*"No obstante, se concluye que la propuesta presentada puede ser viable, siempre dentro del cumplimiento de la legislación y normativa que afecta a las carreteras estatales, si se subsanan las deficiencias requeridas, sobre todo la expresada en el punto nº 1 en relación al acceso al Matadero Municipal".*

Por su parte, el ayuntamiento de Soria, propone una solución técnica a la Unidad de Carreteras del Estado en Soria, realizando a tal efecto una consulta de viabilidad (17-09-21) que es contestada por parte de la Unidad de Carreteras el 13 de diciembre de 2021, en la que se indica:

*Informar favorablemente en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, la consulta de viabilidad para la modificación de Acceso en la Carretera N-234, PK del 346 al 347 del t.m de Soria, con las siguientes conclusiones:*

1. *La consulta de viabilidad informada favorablemente no implica de forma automática un informe favorable a la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial SUD-14 Acceso 1. N-234 (...)*
2. *Será necesario analizar la afección al nivel de servicio de la glorieta del enlace de la N-234 con la SO-20 comparando dos escenarios (con el nuevo acceso previsto y con la configuración actual) en dos horizontes temporales (puesta en uso del nuevo acceso y 20 años tras la misma.)*

## **0.2.- AUTOR**

El redactor del presente documento Texto Refundido Modificación Puntual nº 1. Plan Parcial SUD-14. ACCESO 1. ÁREA DE VALCORBA con las modificaciones indicadas en el apartado anterior es Carmelo Villanueva Rodrigo, ingeniero de caminos, canales y puertos, colegiado nº 7.691. La redacción del presente documento se redacta por encargo del promotor Junta de Compensación del Sector SUD-14.

## **0.3.- SITUACIÓN**

El **Texto Refundido MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234. ÁREA DE VALCORBA (Soria)** se circunscribe al ámbito exterior del sector SUD-14, correspondiente a los enlaces con los sistemas generales, en particular en enlace con la carretera N-234.

## **0.4.- ANTECEDENTES**

- **10 de Marzo de 2003:**
  - Aprobación de la MPNº 2 del Plan General de Ordenación Urbana de Soria.

- **9 de Diciembre de 2004:**
  - Resolución de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en Soria, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto del Plan Parcial de suelo urbanizable delimitado S.U.D-14 Área de Valcorba.
- **16 de Diciembre de 2004:**
  - Aprobación definitiva del Plan Parcial Sector S.U.D-14 "Área de Valcorba".
- **19 de Diciembre de 2006:**
  - Aprobación del proyecto de actuación (determinaciones básicas) de la UA-1 S.U.D-14.
- **19 de Diciembre de 2006:**
  - Aprobación del proyecto de Urbanización de la UA-1 del S.U.D-14.
- **4 de Mayo de 2009:**
  - Aprobación definitiva del Proyecto de Actuación (determinaciones completas) de la UA-1 SUR del S.U.D-14 "Área de Valcorba".
- **7 de Agosto de 2015:**
  - Aprobación de la Modificación del Proyecto de Urbanización UA-1 del S.U.D-14, Área de Valcorba, promovida por la Junta de Compensación UA-1 S.U.D-14
- **28 de Agosto de 2015:**
  - Aprobación por el procedimiento de corrección de errores la Modificación del Proyecto de Urbanización UA-1 del S.U.D-14. Área de Valcorba y su Texto Refundido.
- **16 de Octubre de 2015:**
  - Por acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Soria se estima el recurso interpuesto por D<sup>a</sup>. Pilar Soto Orte en representación de HORMISORIA S.L., acordándose la nulidad de los acuerdos de 7 y 28 de agosto de 2015.
- **20 de Enero de 2016:**
  - Ante la petición por parte del presidente de la Junta de Compensación UA-1 S.U.D-14 Área de Valcorba, al ayuntamiento de Soria de informe acerca del documento urbanístico necesario para la modificación del acceso al polígono Industrial de Valcorba S.U.D-14; el Técnico de Seguimiento de Programas de la Sección de Urbanismo del Ayuntamiento de Soria informa a la JUNTA DE COMPENSACIÓN UA-1 S.U.D-14 que la modificación de acceso prevista **"deberá producirse previos los trámites legales de su razón, a través de la modificación del Plan Parcial"**.
- **2017:**
  - La Junta de Compensación UA-1 S.U.D-14 Área de Valcorba encarga la redacción del documento: **"MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR S.U.D-14. ACCESO 1. CN-234. PK 346+500. ÁREA DE VALCORBA (SORIA)"** al arquitecto D. Alejandro Cabrerizo de Marco, colegiado nº 3343 del Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León. Documento para Aprobación Inicial con fecha Noviembre de 2017.
- **14 de Diciembre de 2017:**
  - La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Soria aprueba inicialmente la **"MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR S.U.D-14. ACCESO 1. CN-234. PK 346+500. ÁREA DE VALCORBA (SORIA)"**, se somete a información pública y se abre el plazo de alegaciones.
- **2 de Febrero de 2018**
  - Alegación presentada por la empresa Hormisoria en trámite de información pública de la **"MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR S.U.D-14. ACCESO 1. CN-234. PK 346+500. ÁREA DE VALCORBA (SORIA)"**.
- **6 de Noviembre de 2019**

-El ayuntamiento de Soria remite a la **JUNTA DE COMPENSACIÓN UA-1 S.U.D-14**, informe emitido por el servicio técnico municipal en relación a la alegación presentada por la empresa Hormisoria, al objeto de que dichos reparos objetados en el informe sean subsanados para continuar con la tramitación del expediente.

- **12 de Diciembre de 2019**

- La Junta de Compensación presenta en el registro del Ayuntamiento de Soria el documento: **"SUBSANACIÓN DE LOS REPAROS OBJETADOS A LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL SUD-14 UA-1 ÁREA DE VALCORBA"** redactado por D. Carmelo Villanueva Rodrigo.

- **15 de Enero de 2020**

- El ayuntamiento de Soria remite a la Junta de Compensación informe técnico emitido al documento **"SUBSANACIÓN DE LOS REPAROS OBJETADOS A LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN PARCIAL SUD-14 UA-1 ÁREA DE VALCORBA"**, instando a la corrección de los aspectos indicados en el mismo con el fin de continuar con su tramitación. En las conclusiones de dicho informe se: **"estima VIABLE LA NUEVA TIPOLOGÍA DE ACCESO (ENLACE) PLANTEADA PARA EL DENOMINADO ACCESO 1** con algunas consideraciones indicadas en los puntos 1,2 y 3 de las conclusiones del informe. Asimismo, se indica en el punto 1 de dichas conclusiones que: **"se considera que la corrección podría llevarse a cabo en la documentación requerida en el subsiguiente trámite urbanístico, por entenderse que, una vez realizados los cambios, las variaciones con respecto a las conclusiones incluidas en el Documento presentado no van a ser sustanciales"**.

- **13 de Marzo de 2020**

La Unidad de Carreteras de Soria, remite al ayuntamiento de Soria, escrito solicitando la modificación del *Texto Refundido. Modificación Puntual nº 1, Plan Parcial SUD-14. Acceso 1. N-234, Área de Valcorba*. Se procede a su incorporación en el presente documento.

- **24 de Diciembre de 2020**

La Demarcación de Carreteras de Castilla y León Oriental, emite escrito (S/R: OC.SO 23/20) informando desfavorablemente la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial SUD-14. ACCESO 1. N-234. ÁREA DE VALCORBA EN SORIA, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado.

- **17 de Septiembre de 2021**

El ayuntamiento de Soria realiza una Consulta de Viabilidad para la Modificación de Acceso en la carretera N-234, de PK 346 al 347 dentro del T.M. de Soria.

- **13 de Diciembre de 2021**

La Unidad de Carreteras del Estado en Soria, informa favorablemente en lo referente a la Red de Carreteras del Estado, la Consulta de Viabilidad -realizada por el ayuntamiento de Soria- para la Modificación de Acceso en la carretera N-234, del PK 346 al 347 del término municipal de Soria.

#### 0.4.- TÍTULO DEL DOCUMENTO

El título del presente documento es: **"TEXTO REFUNDIDO. MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1. PLAN PARCIAL. SUD-14. ACCESO 1. N-234. ÁREA DE VALCORBA"**. Se elimina la referencia realizada al punto kilométrico de la carretera N-234 donde se ubicaba el Acceso 1 propuesto en el documento de aprobación inicial de la Modificación Puntual nº1.

## **T.I.- CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD**

---

### **I.1.- Encuadre Legal**

El presente documento TEXTO REFUNDIDO. MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1. PLAN PARCIAL. SUD-14. ACCESO 1. N-234. ÁREA DE VALCORBA tiene como base legal la legislación Urbanística y de Ordenación del territorio así como los instrumentos generales de planeamiento, siendo de aplicación:

#### **Legislación estatal:**

- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras
- Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954
- Real Decreto 1492/2011 de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley del Suelo.

#### **Normativa estatal supletoria:**

- Real Decreto 2159/1978 de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento Urbanístico.
- Real Decreto 3288/1978 de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística.
- Real Decreto 1346/1976 de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana.

#### **Legislación autonómica:**

- Ley 5/1999 de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León. LU/99
- Ley 10/2002, de 10 de Julio, de Modificación de la Ley de Urbanismo. LM/02
- Ley 7/2014, de 12 de Septiembre, de Regeneración Urbana de Castilla y León.
- Ley 10/1998, de 5 de Diciembre, de Ordenación del Territorio de Castilla y León. LOT 10/98 (BOCYL 10.12.98)
- Corrección de Errores (BOCYL 18.11.99)
- Ley 13/2003, de 23 de Diciembre Modificación de la Ley de Ordenación del Territorio.
- Decreto 22/2004, de 29 de Enero, Reglamento de Urbanismo de Castilla y León RU 22/04 (BOCYL 02.02.04)
- Corrección de Errores (BOCYL 02.03.04)

#### **Modificaciones:**

- Decreto 99/2005, de 22 de Diciembre (BOCYL 26.12.05)
- Decreto 68/2006, de 5 de Octubre (BOCYL 11.10.06)
- Decreto 6/2016, de 3 de Marco (BOCYL 04.03.16)

#### **Planeamiento Municipal:**

- Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Soria  
*Aprobación definitiva: 10 de marzo de 2016*  
*B.O.P. 26.04.06 . PGOU 06*
- Plan Parcial SUD-14 "Área de Valcorba"  
*Aprobación definitiva: 16 de diciembre de 2004*  
*B.O.P. 28.02.05. PP-SUD-14*
- Modificación Puntual Nº 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1 N-234 PK 346+500 "Área de Valcorba".  
*Aprobación inicial: Junta de Gobierno Local de 14 de diciembre de 2017.*

## **I.2.- Cambios posteriores a la información pública**

Este documento presenta una solución técnica informada favorablemente por la Unidad de Carreteras del Estado en lo referente a la Red de Carreteras del Estado, en virtud de la aplicación del artículo 158 del RUCYL "*Cambios posteriores a la información pública*"

### **Artículo 158.- Cambios posteriores a la información pública**

*1. Concluido el periodo de información pública de los instrumentos de planeamiento urbanístico, y a la vista de los informes, alegaciones, sugerencias y alternativas presentados durante el mismo, así como en su caso del trámite ambiental, corresponde al Ayuntamiento introducir motivadamente los cambios que resulten más convenientes respecto del instrumento aprobado inicialmente.*

*2. Cuando los cambios citados en el apartado anterior produzcan una alteración sustancial del instrumento aprobado inicialmente, debe abrirse un nuevo periodo de información pública conforme al artículo 155, si bien con una duración de un mes en todo caso y sin necesidad de repetir la aprobación inicial ni de volver a solicitar los informes citados en el artículo 153, salvo cuando la legislación sectorial así lo exija. A tal efecto, se entiende por alteración sustancial del instrumento aprobado inicialmente:*

*a) Para los instrumentos de planeamiento general, aquel conjunto de cambios que, más allá de la simple alteración de una o varias determinaciones de ordenación general, transforme la ordenación general inicialmente elegida.*

*b) Para los instrumentos de planeamiento de desarrollo, aquel conjunto de cambios que, más allá de la simple alteración de una o varias de sus determinaciones, transforme el modelo urbanístico inicialmente elegido.*

*3. Cuando los cambios citados en el apartado 1 no produzcan una alteración sustancial del instrumento aprobado inicialmente, el Ayuntamiento debe relacionar y motivar dichos cambios en el acuerdo que ponga fin a la tramitación municipal.*

## **I.3.-Justificación de la procedencia y Conveniencia en la redacción**

### **I.3.1.- Legislación**

Las Modificaciones se determinan como instrumentos que introducen cambios justificados que no implican revisión de los mismos, dentro de los planeamientos urbanísticos tanto para los de carácter general como para los de planeamiento de desarrollo conforme a lo establecido en el artículo 58. Modificaciones de la Ley 5/1999 de 8 de Abril de Urbanismo de Castilla y León, y en virtud del Decreto 22/2004 de 29 de enero por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, y en virtud de dicho reglamento:

### **Artículo 169.- Modificaciones**

*1. Los cambios que se introduzcan en los instrumentos de planeamiento general se consideran como modificación de dichos instrumentos, salvo cuando impliquen su revisión o cuando se realicen por otros instrumentos habilitados para ello.*

*2. Los cambios que se introduzcan en los instrumentos de planeamiento de desarrollo se consideran como modificación de dichos instrumentos, salvo cuando se realicen por otros instrumentos habilitados para ello.*

*3. Las modificaciones de cualesquiera instrumentos de planeamiento urbanístico deben:*

*a) Limitarse a contener las determinaciones adecuadas a su específica finalidad, de entre las previstas en este Reglamento para el instrumento modificado.*

*b) Contener los documentos necesarios para reflejar adecuadamente sus determinaciones y en especial los cambios que se introduzcan en las determinaciones vigentes, incluyendo al menos un documento independiente denominado Memoria vinculante donde se expresen y justifiquen dichos cambios, y que haga referencia a los siguientes aspectos:*

*1º. La justificación de la conveniencia de la modificación, acreditando su interés público.*

*2º. La identificación y justificación pormenorizada de las determinaciones del instrumento modificado que se alteran, reflejando el estado actual y el propuesto.*

*3º. El análisis de la influencia de la modificación sobre el modelo territorial definido en los instrumentos de ordenación del territorio vigentes y sobre la ordenación general vigente.*

*4. La aprobación de las modificaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico debe ajustarse al procedimiento establecido para la aprobación de los instrumentos que se*



*modifican, con las excepciones señaladas en los artículos siguientes.*

Por tanto, en aplicación del art. 169 del RU/04 se considera el instrumento adecuado ya que existen planeamiento general aprobado definitivamente PGOU-06 SORIA, y también se encuentra en vigor el PLAN PARCIAL SUD-14 "Área de Valcorba" que se pretende modificar con el presente documento, en su modificación puntual nº 1 del Acceso 1 en carretera nacional 234.

### **I.3.2.- Planeamiento que se modifica**

No existe Planeamiento de Ordenación Territorial aplicable, por lo que no afecta al modelo planteado, así mismo por tratarse de una modificación de la Ordenación General y Detallada del Suelo Urbano, no afecta al ámbito de espacios protegidos, infraestructuras generales, etc por englobarse íntegramente en Suelo Urbano Consolidado.

En cuanto al Planeamiento General, en la actualidad se encuentra adaptado a la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla y León y a su Reglamento, corresponde a la revisión y adaptación del P.G.O.U. aprobada DEFINITIVAMENTE el 26 de Abril de 20016, que clasifica los terrenos objeto de la Modificación Puntual: zonas exteriores al Sector SUD-14, Zona afección Red Viaria (conexión de sistema local viario).

De acuerdo a la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Soria (2006), en el artículo 1.1.9

#### **Artículo 1.1.9.- Determinaciones del Plan General (OG)**

(...)

*Se consideran determinaciones de ordenación detallada las dispuestas en el artículo 92 para el suelo urbano consolidado y en el artículo 101 para los sectores de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable delimitado, y que pueden resumirse en las siguientes:*

*b) Para Suelo Urbano no consolidado y Suelo Urbanizable Delimitado:*

- *Calificación urbanística*
- *Sistemas locales de vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos.*
- *Determinación del aprovechamiento medio*
- *Delimitación Unidades de Actuación*
- *Usos fuera de Ordenación*
- *Plazos a cumplir los deberes urbanísticos*
- *Áreas de tanteo y retracto.*

En cuanto al Planeamiento de Desarrollo que se pretende modificar, en la actualidad se encuentra en vigor el Plan Parcial SUD 14 "Área de Valcorba" aprobado con fecha 16 de diciembre de 2004.

El Plan Parcial establece en su artículo 1.8, que desarrolla la ordenación detallada y por tanto las determinaciones del artículo 101 del RUCYL, lo siguiente:

#### **Artículo 1.8.- Revisión y Modificación (PP)**

*Cualquier modificación en el ámbito del Plan Parcial deberá tramitarse como Modificación Puntual, bien dentro del proceso de Revisión de Plan General de Ordenación Urbana de Soria.*

En consecuencia, de acuerdo con el artículo 101 del RUCYL "*Determinaciones de Ordenación detallada en suelo urbano consolidado y suelo urbanizable*" las determinaciones de ordenación detallada desarrollado por el Plan Parcial son:

#### **Artículo 101 (RUCYL):**

1.- (...)

2. *La ordenación detallada del suelo urbano no consolidado y urbanizable comprende:*

*a) Calificación urbanística (artículo 94, con las especialidades del artículo 103).*



- b) *Sistemas locales de vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos públicos (artículo 95, con las especialidades de los artículos 104, 105, 106 y 106 bis).*
- c) *Determinación del aprovechamiento medio (artículo 107).*
- d) *Unidades de actuación (artículo 108).*
- e) *Usos fuera de ordenación (artículo 98).*
- f) *Plazos para cumplir los deberes urbanísticos (artículo 99).*
- g) *Áreas de tanteo y retracto (artículo 100)*

El denominado "Acceso 1" constituye un sistema local de vías públicas, según el artículo 95 del RUCYL "Sistemas Locales" establece que los elementos de sistemas locales de vías públicas, y equipamientos públicos deben ser de titularidad y uso público en todo caso:

**Artículo 95.- Sistemas locales (RUCYL)**

1. *El Plan General de Ordenación Urbana debe señalar y cuantificar los sistemas locales de vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos públicos, teniendo en cuenta los criterios señalados en el artículo 83.1.*
2. *Los elementos de los sistemas locales de vías públicas, espacios libres públicos y equipamientos públicos deben ser de titularidad y uso público en todo caso.*

Por otro lado, según el artículo 104 del RUCYL "Reserva para los sistemas locales de vías públicas y servicios urbanos" se debe incluir un estudio de movilidad que evalúe la viabilidad de gestionar de forma sostenible los movimientos de población y mercancías que puedan derivarse del desarrollo del sector.

**Artículo 104.- Reserva para los sistemas locales de vías públicas y servicios urbanos:**

- 1.- (...)
- 2.- (...)
- 3.- (...)
- 4.- *Al definir el sistema local de vías públicas deben analizarse los movimientos de población y mercancías derivados del desarrollo del sector. En particular, los sectores de suelo urbanizable:*
  - a) *Deben asumir las cargas derivadas de las ampliaciones o refuerzos de los sistemas generales y locales de vías públicas, que sean necesarios para garantizar el mantenimiento de su capacidad y funcionalidad previas.*
  - b) *Deben incluir un estudio de movilidad generada, que evalúe la viabilidad de gestionar de forma sostenible los movimientos de población y de mercancías que puedan derivarse del desarrollo del sector, analizando las posibilidades de transporte público, la capacidad y funcionalidad de la red viaria y los modos de transporte alternativos.*

**I.4 Tramitación**

Procede la continuación de la tramitación del expediente, conforme a lo establecido en el artículo 170., *Modificaciones de la ordenación detallada, Sección 5ª Vigencia, revisión y modificación del planeamiento urbanístico del Decreto 22/2004*, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

**Artículo 170.- Modificaciones de la Ordenación Detallada (Decreto 22/2004)**

1. *En los Municipios que cuenten con Plan General de Ordenación Urbana adaptado a la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, corresponde al Ayuntamiento la aprobación definitiva de las modificaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico que no afecten a la ordenación general definida en el planeamiento general vigente, conforme a los artículos 153 a 158 y 165.*

2. En las áreas con uso predominante industrial, logístico o vinculado a otras actividades productivas, los trazados viarios y terrenos dotacionales que no tengan consideración de sistema general, así como las estructuras parcelarias, podrán ser modificados mediante un Estudio de Detalle, respetando los estándares con los que se aprobó el sector.

## **TII.- CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234. ÁREA DE VALCORBA**

---

La modificación propuesta respecto a la contenida en el Plan Parcial consiste en la ejecución de una intersección a nivel en el punto kilométrico 346+424 de la N-234 con carriles de cambio de velocidad y carril central para giros a la izquierda, dimensionado de acuerdo a la Norma 3.1.I.C, para dar acceso al Polígono Industrial de Valcorba, parcela del antiguo matadero municipal y parcela al este de la última. Quedando modificado el acceso a estas dos parcelas por el lado sur de las mismas, suprimiendo el acceso actual a la parcela del antiguo matadero municipal desde la N-234.

## **TIII.- ORDENACIÓN GENERAL**

---

### **III.1.- ESTADO INICIAL**

#### **III.1.1.- Determinaciones Generales del PGOU para el Plan Parcial SUD-14 "Área de Valcorba".**

De acuerdo con el PGOU de Soria, que incorpora como Planeamiento Incorporado la Ordenación Detallada del Plan Parcial, la ficha se mantiene en todas las determinaciones (OG).

Por lo que con el presente documento: **"TEXTO REFUNDIDO. MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1. PLAN PARCIAL. SUD-14. ACCESO 1. N-234. ÁREA DE VALCORBA"** no se pretende la modificación ninguna de las determinaciones de ordenación general del Sector SUD-14, ni la clasificación del suelo determinada en el PGOU de Soria, recogida en el planeamiento de desarrollo, correspondientes a:

- 1.- Delimitación
- 2.- Uso predominante, compatible, prohibido
- 3.- Densidad máxima
- 4.- Plazo para establecer Ordenación Detallada
- 5.- Índices de variedad urbana
- 6.- Reserva para construcción de viviendas
- 7.- Sistemas generales y otras dotaciones urbanísticas.

## **TIV.- ORDENACIÓN DETALLADA**

---

### **IV.1 ESTADO ACTUAL**

El Acceso 1 se encuentra fuera de la Delimitación del Sector SUD-14 en la confluencia paralela de los S.S.G.G de red ferroviaria y viario correspondiente a la carretera N-234, en tramo interurbano, y engloba la franja desde el actual acceso rodado del Matadero y el acceso a la cantera.

De acuerdo con el apartado 1 del Plan Parcial 2.2.8 *Infraestructuras, equipamientos y servicios públicos municipales y supramunicipales existentes*:

#### **2.2.8.1.- Red viaria (P.P):**

*La red viaria municipal actual, apenas influye en el ámbito del sector, que queda unido por medio de la carretera N-234 a modo de cordón umbilical del tejido urbano, como vía de penetración hacia la ciudad. Esta vía tiene un carácter nacional, soportando una IMD entre 2.000 y 5.000 vehículos. La carretera N-122, de carácter nacional también, converge con la anterior en el centro del sector, circunvala a la ciudad por el norte y sutura los diversos suelos industriales localizados en esa zona de la ciudad. La IMD que soporta es entre 5.000 y 10.000 vehículos, y se constituye como vía rápida de acceso a la ciudad.*

Y en relación a los Accesos al Polígono Industrial de Valcorba, en particular relativo al Acceso 1, establece en el apartado 2.2.8.1.1.- **Accesos al Polígono Industrial de Valcorba:**

**2.2.8.1.1.- Accesos al Polígono Industrial de Valcorba (PP):**

*Los accesos al Polígono Industrial de Valcorba desde las carreteras N-132 (debe decir N-122) y N-234, se realizan utilizando el enlace existente en la N-122 que conecta esta con la N-234. Este enlace se modifica incluyendo dos glorietas, una en cada margen de la N-122 desde las que se accede a la N-234, Soria y Polígono Industrial : FASE I: desde la glorieta sur y paso inferior; FASE II: desde el norte.*

*Los ramales de este enlace se modifican para adaptarse a la normativa vigente.*

*Para dotar de un segundo acceso al Polígono Industrial se ejecuta una intersección desde la N-234 a la altura de las instalaciones de "MATASO" y parcela para futura nave de Conservación del Ministerio de Fomento. Esta intersección se diseña con carril central de espera para giros a la izquierda y carriles de aceleración y deceleración, cumpliendo con la normativa vigente. Esta intersección permite acceder a las instalaciones mencionadas, a la explotación minera de "Hormisoria" y al Polígono Industrial Fase I; además y dado el escaso radio de giro para acceso al polígono industrial desde Soria, se duplica el carril de acceso al P.I. desde Soria. De esta forma se dota al mismo de otro acceso desde la N-234, puesto que las fases I y II quedan conectadas mediante el paso superior sobre la N-122 proyectado como parte de la red de viales del polígono.*

*Además con el objeto de mejorar las condiciones de seguridad en los accesos existentes en la actualidad desde la N-122, EESS de "Venta de Valcorba" y "Cadosa", "Francisco Esteban e Hijos", "Hotel Cadosa", "Venta de Valcorba", "Talleres Lallana", "Hormigones Martínez Tierno", etc...; y como consecuencia de las conversaciones mantenidas con la Unidad de Carreteras de Soria del Ministerio de Fomento, se prolonga el carril de incorporación desde el primer enlace en dirección a Zaragoza hasta la divergencia que provoca la N-234 sentido Calatayud, creando un tercer carril en la N-122. Así mismo se crea una vía de servicio de sentido único en el P.I. Fase II a la que se accede desde la N-122 en dirección a Soria con antelación a las instalaciones mencionadas.*

*El acceso a la carretera provincial en su situación actual, queda suprimido quedando esta vía integrada en el interior de la red viaria del polígono."*

En concreto la modificación propuesta afecta al tercer párrafo entrecomillado, esto es a la intersección desde la N-234 a la altura de las instalaciones de "MATASO" P.K. 346+250 y denominado en el Proyecto de Urbanización como "ACCESO 1".

#### **IV. 2.- ESTADO MODIFICADO (Descripción y Justificación)**

El apartado 2.3.2 del Plan Parcial: "Características del Entorno de la Ordenación. Medio Urbano del Entorno" se expresa que:

*El medio urbano está constituido por las diferentes edificaciones que se encuentran a lo largo de la carretera N-122. Tienen carácter disperso, sin implantación en un tejido estructurado, únicamente la propia linealidad de la carretera les conduce a una cierta ordenación.*

*No presenta continuidad alguna con el tejido urbano de la ciudad, por tanto, no condicionan los elementos estructurales existentes en el nuevo desarrollo.*

*La propuesta planteada, nace desde el punto de vista de la movilidad, de la transformación de parte de la carretera N-234, en una vía de carácter urbano desde un anillo que se ha situado en el encuentro con la carretera N-122. A partir de este punto y en sentido Soria, la carretera se transformará en vía urbana, según un acuerdo que se está desarrollando entre Demarcación de Carreteras de Soria y el Excmo. Ayuntamiento, que pasará a ser titular del mismo.*



La modificación propuesta respecto a la contenida en el Plan Parcial consiste en la ejecución de una intersección a nivel en el punto kilométrico 346+424 de la N-234 con carriles de cambio de velocidad y carril central para giros a la izquierda, dimensionado de acuerdo a la Norma 3.1.I.C, para dar acceso al Polígono Industrial de Valcorba, parcela del antiguo matadero municipal y parcela al este de la última. Quedando modificado el acceso a estas dos parcelas por el lado sur de las mismas, suprimiendo el acceso actual a la parcela del antiguo matadero municipal desde la N-234.



**Imagen 1.- Planta Plan Parcial**



**Imagen 2.- Planta Modificación Propuesta**

---

MEMORIA VINCULANTE



**IV.2.1.- Intersección a nivel**

En el PK 346+424 de la carretera N-234 se propone la ejecución de una intersección a nivel con carriles de cambio de velocidad y carril central de espera que permite los siguiente movimientos:

✓ Movimientos posibles y tipo de acceso propuestos:

<b>ACCESO 1.- ENTRADAS DESDE N-234</b>		
<b>ORIGEN</b>	<b>DESTINO</b>	<b>TIPO DE ACCESO</b>
SORIA	POLIGONO INDUSTRIAL Y OTRAS	CARRIL DECELERACIÓN CAMBIO DE VELOCIDAD
SO 20	POLIGONO INDUSTRIAL Y OTRAS	CARRIL CENTRAL DE ESPERA
<b>ACCESO 1- SALIDAS A N-234</b>		
<b>ORIGEN</b>	<b>DESTINO</b>	<b>TIPO DE ACCESO</b>
POLÍGONO INDUSTRIAL Y OTRAS	SORIA	CARRIL CENTRAL DE ACELERACIÓN
POLÍGONO INDUSTRIAL Y OTRAS	SO-20	CARRIL DE ACELERACIÓN

**Tabla 1. Movimientos posibles propuestos en la modificación puntual**

✓ Movimientos posibles y tipo de acceso contemplados en el Plan Parcial:

<b>ACCESO 1.- ENTRADAS DESDE N-234</b>		
<b>ORIGEN</b>	<b>DESTINO</b>	<b>TIPO DE ACCESO</b>
SORIA	POLIGONO INDUSTRIAL Y OTRAS	DIRECTO
SO 20	POLIGONO INDUSTRIAL Y OTRAS	CON CARRIL CENTRAL
<b>ACCESO 1.- SALIDAS A N-234</b>		
<b>ORIGEN</b>	<b>DESTINO</b>	<b>TIPO DE ACCESO</b>
POLÍGONO INDUSTRIAL Y OTRAS	SORIA	CON CARRIL CENTRAL
POLÍGONO INDUSTRIAL Y OTRAS	SO 20	CARRIL DE ACELERACIÓN

**Tabla 2. Movimientos posibles contemplados en el Plan parcial**

### IV.2.2.-Movimientos posibles

Los movimientos posibles (Plan Parcial y Texto Refundido) en ambos casos son los mismos, esto es, la totalidad de las entradas y salidas posibles desde cualquier origen y destino. Se realizan de la siguiente forma:

ENTRADAS		<u>PLAN PARCIAL</u>	<u>TEXTO REFUNDIDIO M.P. Nº 1. PLAN PARCIAL</u>
ENTRADAS	SORIA-POLÍGONO OTRAS Y	Carril de deceleración y ramal unidireccional hasta estructura sobre el ferrocarril.	Carril de deceleración y ramal bidireccional hasta estructura sobre el ferrocarril y estructura sobre la N-234
	SO-20 POLÍGONO OTRAS Y	Carril de deceleración en eje del tronco, STOP, giro a la izquierda con cruce de carril directo Soria-Aragón y ramal bidireccional hasta estructura sobre ferrocarril cruzando la misma.	Carril de deceleración en el eje del tronco, STOP, giro a la izquierda con cruce de carril directo Soria-SO20 y ramal bidireccional hasta estructura sobre ferrocarril <b>(Coincidencia).</b>
SALIDAS		<u>PLAN PARCIAL</u>	<u>TEXTO REFUNDIDIO M.P. Nº 1. PLAN PARCIAL</u>
SALIDAS	POLÍGONO INDUSTRIAL OTRAS -SO20 Y	Ramal bidireccional hasta parcela del antiguo matadero municipal y carril de aceleración .	Ramal bidireccional hasta PK 346+424 e incorporación a ésta a través de un carril de aceleración.
	POLÍGONO INDUSTRIAL OTRAS -SORIA Y	Ramal bidireccional hacia parcela del antiguo matadero municipal, STOP, giro a la izquierda con cruce del carril directo Soria-SO 20 y carril de aceleración .	Ramal bidireccional hasta PK 346+424, e incorporación a ésta a través de carril de aceleración en carril central.

**Tabla 3.-Comparación movimientos Plan Parcial- Modificación Propuesta**

### IV.2.4.- Afección Suelo e Infraestructuras

El terreno afectado es propiedad del ayuntamiento de Soria o del Ministerio de Fomento.

También resultan afectadas las instalaciones municipales de depuración y las redes de saneamiento y distribución municipales. Estas redes deberán ser modificadas para quedar fuera de las zonas ocupadas por la intersección y con sus registros accesibles

Es necesario el acondicionamiento del cauce del arroyo "Valcorba" desde el final de la actuación del canal de tormentas de las obras de urbanización del polígono industrial.

### IV.3.- ESTUDIO DEL TRÁFICO GENERADO EN EL POLÍGONO

#### IV.3.1 Metodología

Para la determinación de los movimientos totales se sigue la publicación de referencia "Trip Generation" del Instituto Norteamericano de Ingenieros de Transporte (ITE), utilizado también como referencia en la alegación a la Modificación Puntual nº 1.

#### IV.3.2 Datos de partida

Del Proyecto de Reparcelación:

- Superficie de parcelas ..... 1.201.975,00 m<sup>2</sup>



- Edificabilidad del Polígono .....450.227,44 m<sup>2</sup>

#### **IV.3.3.- Estimación tráfico generado en el Polígono Industrial de Valcorba**

Según el citado manual, considera un valor del tráfico generado en un polígono industrial de 71,607 veh/día x Acre, o lo que es lo mismo 17,69 vehículos/1000 m<sup>2</sup>.

Por lo que el tráfico generado (movimientos de entrada y salida) por la superficie total del polígono con el 100% de las parcelas ocupadas es:

A).-  $1.201.975/1000 \times 17,69 = 21.263$  veh/día      mov. entrada y salida

Otros trabajos de prognosis de tráfico generado en polígonos industriales establecen ratios de movimientos totales en los polígonos de entre 4 y 6 vehículos por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie edificada. De modo que en el caso que nos ocupa el tráfico generado atendiendo a la superficie edificable sería:

B).-  $450.227,44 \times 4/100 = 18.009$  veh/día      mov. entrada y salida

Ambos valores (A y B) son del mismo orden de magnitud, recuérdese que estamos realizando una estimación, por lo que consideramos como movimientos totales el valor redondeado a 18.000 movimientos, por parecernos más acorde con la realidad local y con la situación económica actual y a medio plazo.

## IV.4- ESTUDIO DEL TRÁFICO DE LAS ESTACIONES DE AFORO SITUADAS DENTRO DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL ACCESO 2 (GLORIETA SO-20).

### IV.4.1).- Estaciones de Aforo:

El emplazamiento de las estaciones de aforo consideradas en el presente estudio y el tipo de estación se indican en la siguiente imagen y tabla:

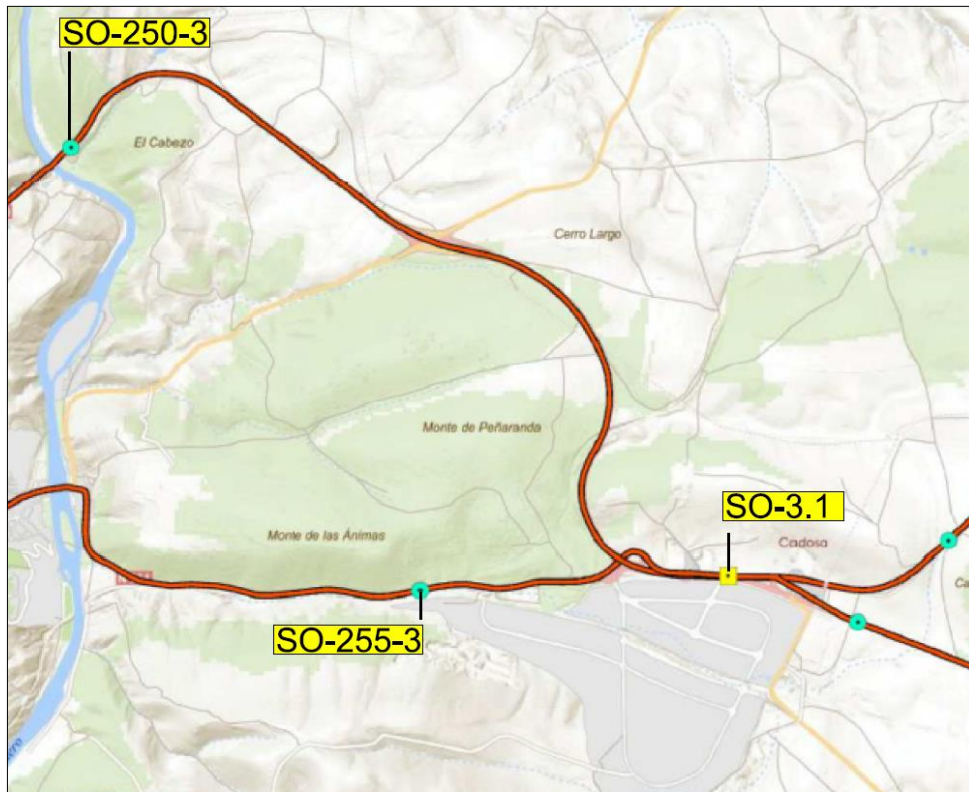


Imagen 3. Posición estaciones de aforo en el área de influencia del Acceso 2 (glorieta SO-20). Fuente: Mapa de tráfico 2019 MITMA

ESTACIÓN	UBICACIÓN	TIPO DE ESTACIÓN	PK
SO-255-3	N-234	Cobertura	346,90
SO-3-1	SO 20	Primaria	21,96
SO-250-3	SO 20	Cobertura	17,70

Tabla 4. Información estaciones de aforo en el área de influencia del Acceso 2 (Glorieta SO-20).

### IV.-4.1 2) Datos de tráfico:

De la misma fuente indicada anteriormente descargamos la evolución histórica del tráfico de cada una de las estaciones de aforo con indicación de la IMD total, IMD ligeros e IMD pesados, así como el porcentaje de crecimiento o decrecimiento del tráfico total, de vehículos pesados y ligeros. El registro de datos para cada una de las estaciones es el siguiente:

- SO-255-3 ..... 1999-2018
- SO-3-1 ..... 1988-2018
- SO-250-3 ..... 1997-2018

#### **IV.4.3).- Evolución del tráfico:**

En los datos de evolución del tráfico de estas estaciones de aforo se aprecian modificaciones sustanciales del tráfico en las tres estaciones. Para analizar su evolución vamos a considerar los años en los que la evolución del tráfico total y de pesados se estabiliza, lo que se observa en los últimos 10 años para las estaciones SO-3-1 y SO-250-3; y los últimos ocho años en la estación de aforo SO-255-3.

Para determinar el tráfico en el año de puesta en servicio (2022) y en el año horizonte (2042) vamos a determinar la ecuación de regresión lineal para cada estación de la IMD total, de ligeros y pesados; aunque la obtención de la IMD de pesados, como se verá más adelante la obtendremos por diferencia entre la IMD total y la IMD de ligeros.

En los siguiente sub-apartados se representan gráficamente la evolución del tráfico total, de ligeros y de pesados para cada estación.

En el eje X se representa en nº de años en los que se registran datos y en el eje Y la IMD de vehículos totales, ligeros y pesados

**IV.3.1.- Estación SO-255-3 (N-234)**

Datos:

AÑO	Nº Registro	IMD			
		TOTAL	LIGEROS	PESADOS	% PESADOS
2018	8	2258	2066	192	8,50
2017	7	2563	2335	228	8,90
2016	6	2404	2201	203	8,44
2015	5	2358	2137	211	8,95
2014	4	2304	2113	181	7,86
2013	3	2365	2178	176	7,44
2012	2	2373	2169	191	8,05
2011	1	2811	2538	258	9,18

**Tabla 5. Datos de tráfico. Estación de Aforo SO-255-3 (N-234)**

Gráfico evolución IMD total:

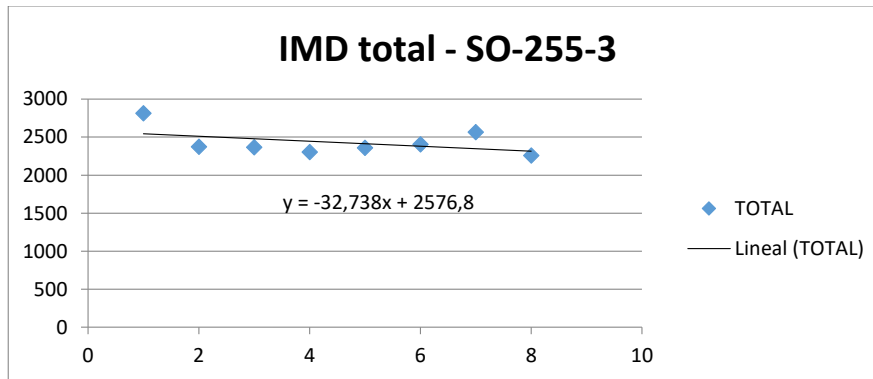
**Imagen 4. Evolución IMD estación SO-255-3 (N-234)**

Gráfico evolución IMD ligeros:

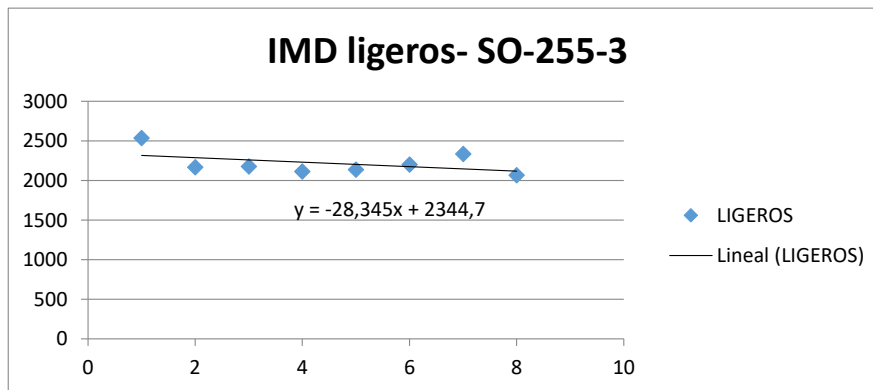
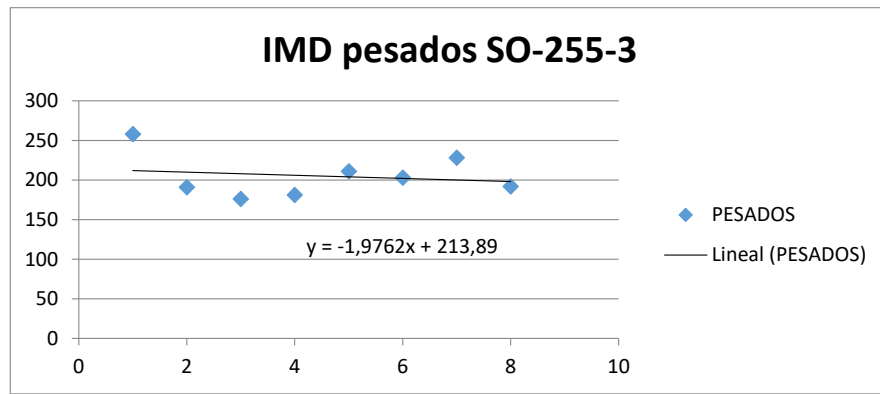
**Imagen 5.-Evolución IMD ligeros estación SO-255-3 (N-234)**

Gráfico evolución IMD pesados:



**Imagen 6.- Evolución IMD pesados estación SO-255-2 (N-234)**

Prognosis del tráfico para el año de puesta en servicio (2022) y año horizonte (2042):

Ecuación recta IMD total:  $y = -32,738x + 2576,8$

Ecuación recta IMD ligeros:  $y = -28,345x + 2344,7$

Ecuación recta IMD pesados:  $y = -1,9762x + 213,89$

- **Nº Registro:**  
Año 2022: 12  
Año 2042: 32
- **Datos tráfico 2022:**  
IMD total: 2.184  
IMD ligeros: 2.005  
IMD pesados: 2184-2005 = 179  
% pesados: 8,20%.
- **Datos tráfico 2042:**  
IMD total: 1.529  
IMD ligeros: 1.438  
IMD pesados: 1529-1438 = 91  
% pesados: 5,95 %.

AÑO	ESTACION	IMD total	IMD pesados	% PESADOS
2022	SO-255-3 (N-234)	2184	179	8,20%
2042	SO-255-3 (N-234)	1529	92	5,95%

**Tabla 6. Datos tráfico SO-255-3 (N-234) en los años de análisis**

### IV.3.2.- Estación SO-3-1 (SO-20)

Datos:

AÑO	Nº Registro	IMD			% PESADOS
		TOTAL	LIGEROS	PESADOS	
2018	10	7350	5340	2010	27,35
2017	9	8032	6319	1713	21,33
2016	8	7202	5429	1773	24,62
2015	7	7434	5738	1679	22,59
2014	6	7116	5559	1540	21,64
2013	5	7174	5650	1507	21,01
2012	4	7011	5371	1624	23,16
2011	3	7642	5898	1726	22,59
2010	2	7404	5730	1652	22,31
2009	1	6793	5259	1512	22,26

Tabla 7. Datos de tráfico. Estación de Aforo SO-3-1 (SO-20)

Gráfico evolución IMD total:

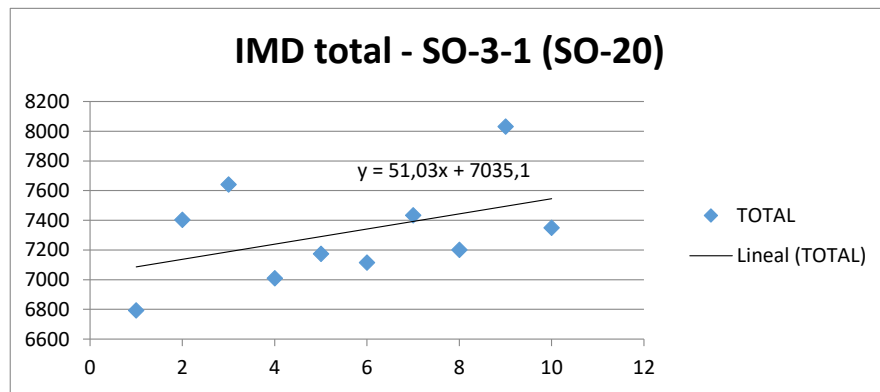


Imagen 7. Gráfico evolución IMD estación SO-3-1 (SO-20)

Gráfico evolución IMD ligeros:

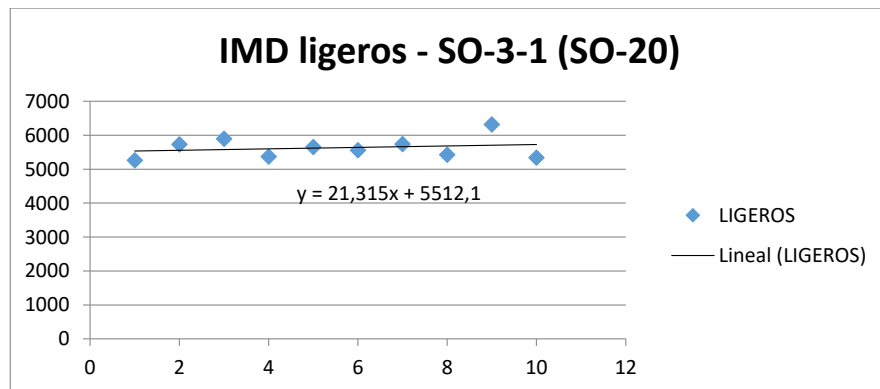
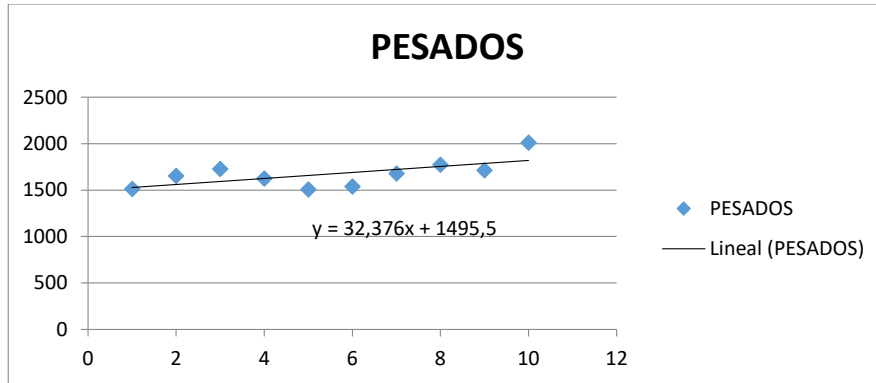


Imagen 8. Gráfico evolución IMD ligeros estación SO-3-1 (SO-20)

Gráfico evolución IMD pesados:



**Imagen 9. Gráfico evolución IMD pesados estación SO-3-1 (SO-20)**

Prognosis del tráfico para el año de puesta en servicio (2022) y año horizonte (2042):

Ecuación recta IMD total:  $y = 51,03x + 7035,1$

Ecuación recta IMD ligeros:  $y = 21,315x + 5512,1$

Ecuación recta IMD pesados:  $y = 32,376x + 1495,5$

- **Nº Registro:**  
Año 2022: 14  
Año 2042: 34
- **Datos tráfico 2022:**  
IMD total: 7.750  
IMD ligeros: 5.811  
IMD pesados: 7750-5811=1939  
% pesados: 25,02 %.
- **Datos tráfico 2042:**  
IMD total: 8.770  
IMD ligeros: 6.237  
IMD pesados: 8770-6237 = 2533  
% pesados: 28,88%.

AÑO	ESTACION	IMD total	IMD pesados	% PESADOS
2022	SO-3-1 (SO-20)	7750	1939	25,02%
2042	SO.3-1 (SO-20)	8770	2236	28,88%

**Tabla 8.- Datos IMD estación SO-3-1 (SO-20) en los años de estudio**

#### **IV.3.3.- Estación SO-250-3 (SO-20)**

Datos:



AÑO	Nº Registro	IMD			
		TOTAL	LIGEROS	PESADOS	% PESADOS
2018	10	7935	6724	1211	15,26
2017	9	7147	5624	1523	21,31
2016	8	6404	4828	1576	24,61
2015	7	6663	5145	1502	22,54
2014	6	6463	5485	963	14,90
2013	5	6322	4982	1326	20,97
2012	4	6455	4954	1494	23,14
2011	3	7024	5423	1584	22,55
2010	2	7375	6069	1300	17,63
2009	1	6621	5129	1471	22,22

**Tabla 9. Datos de aforo estación SO-250-3 (SO-20)**

Gráfico evolución IMD total:

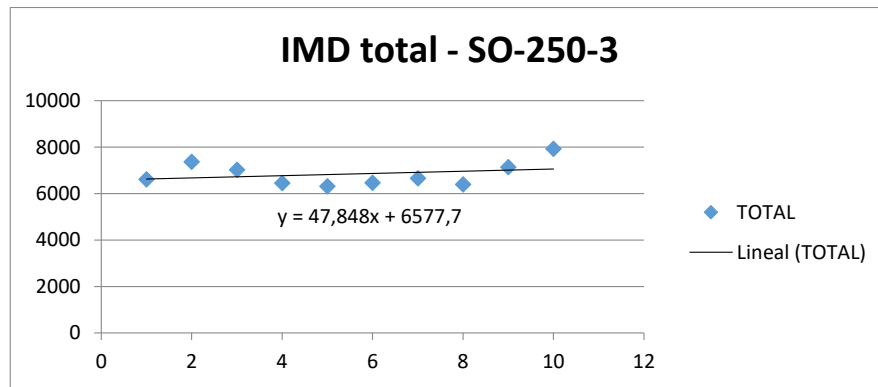
**Imagen 10. Evolución IMD total. Estación SO-250-3**

Gráfico evolución IMD ligeros:

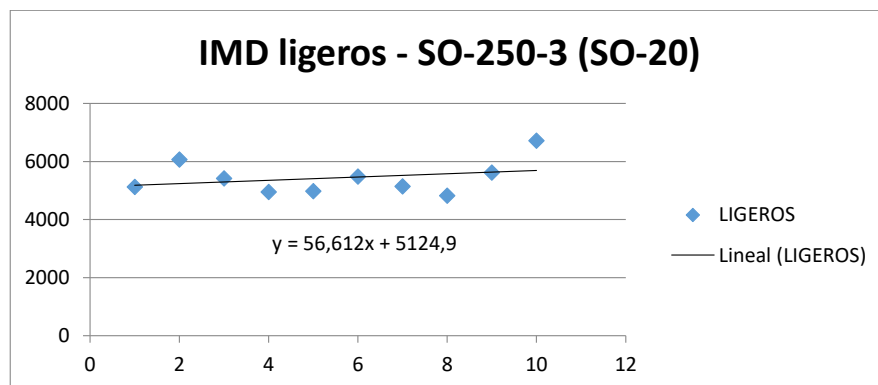
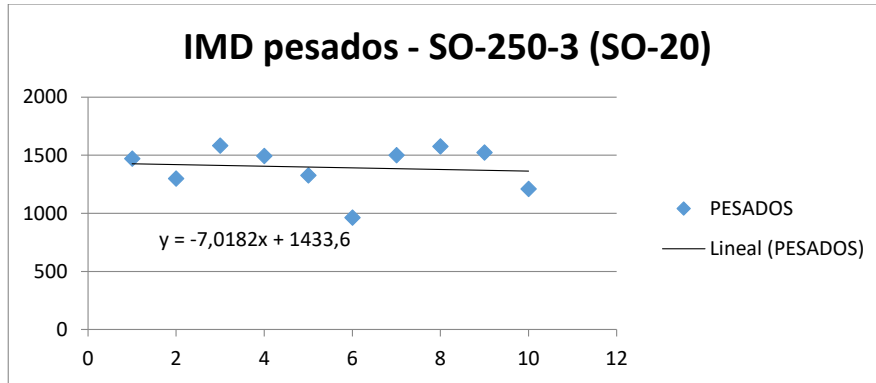
**Imagen 11. Evolución IMD ligeros. Estación SO-250-3 (SO-20)**

Gráfico evolución IMD pesados:



**Imagen 12.- Evolución IMD pesados. Estación SO-250-3 (SO-20)**

Prognosis del tráfico para el año de puesta en servicio (2022) y año horizonte (2042):

Ecuación recta IMD total:  $y = -47,848x + 6557,7$

Ecuación recta IMD ligeros:  $y = 56,612x + 5124,9$

Ecuación recta IMD pesados:  $y = -7,0182x + 1433,6$

• **Nº Registro:**

Año 2022: 14

Año 2042: 34

• **Datos tráfico 2022:**

IMD total: 7248

IMD ligeros: 5917

IMD pesados:  $7248 - 5917 = 1331$

% pesados: 18,36%.

• **Datos tráfico 2042:**

IMD total: 8205

IMD ligeros: 7050

IMD pesados:  $8205 - 7050 = 1155$

% pesados: 14,08%.

AÑO	ESTACION	IMD total	IMD pesados	% PESADOS
2022	SO-250-3 (SO-20)	7248	1331	18,36%
2042	SO-250-3 (SO-20)	8205	1155	14,08%

**Tabla 10. Datos tráfico estación SO-250-3 (SO-20) para los años de estudio**

**IV.5.- AFECCIÓN AL NIVEL DE SERVICIO DE LA GLORIETA DE ENLACE DE LA N-234 CON LA SO-20.**

En el informe favorable emitido por la Unidad de Carreteras del Estado en Soria en relación a la solución propuesta para el Acceso 1 al Polígono Industrial de Valcorba -objeto de la presente modificación puntual-, se solicita el análisis de cómo afecta el Acceso 1 a la glorieta de enlace de la N-234 con la SO-20 (Acceso 2) comparando cuatro escenarios distintos:

- 1.- Con la configuración actual (sin el Acceso 1) en dos horizontes temporales:
  - a).- Situación actual año 2022.
  - b).- Horizonte temporal 20 años (2042).
- 2.- Con la ejecución del Acceso 1 en dos horizontes temporales:
  - a).- Puesta en servicio 2022.
  - b).- Horizonte temporal 20 años (2042).

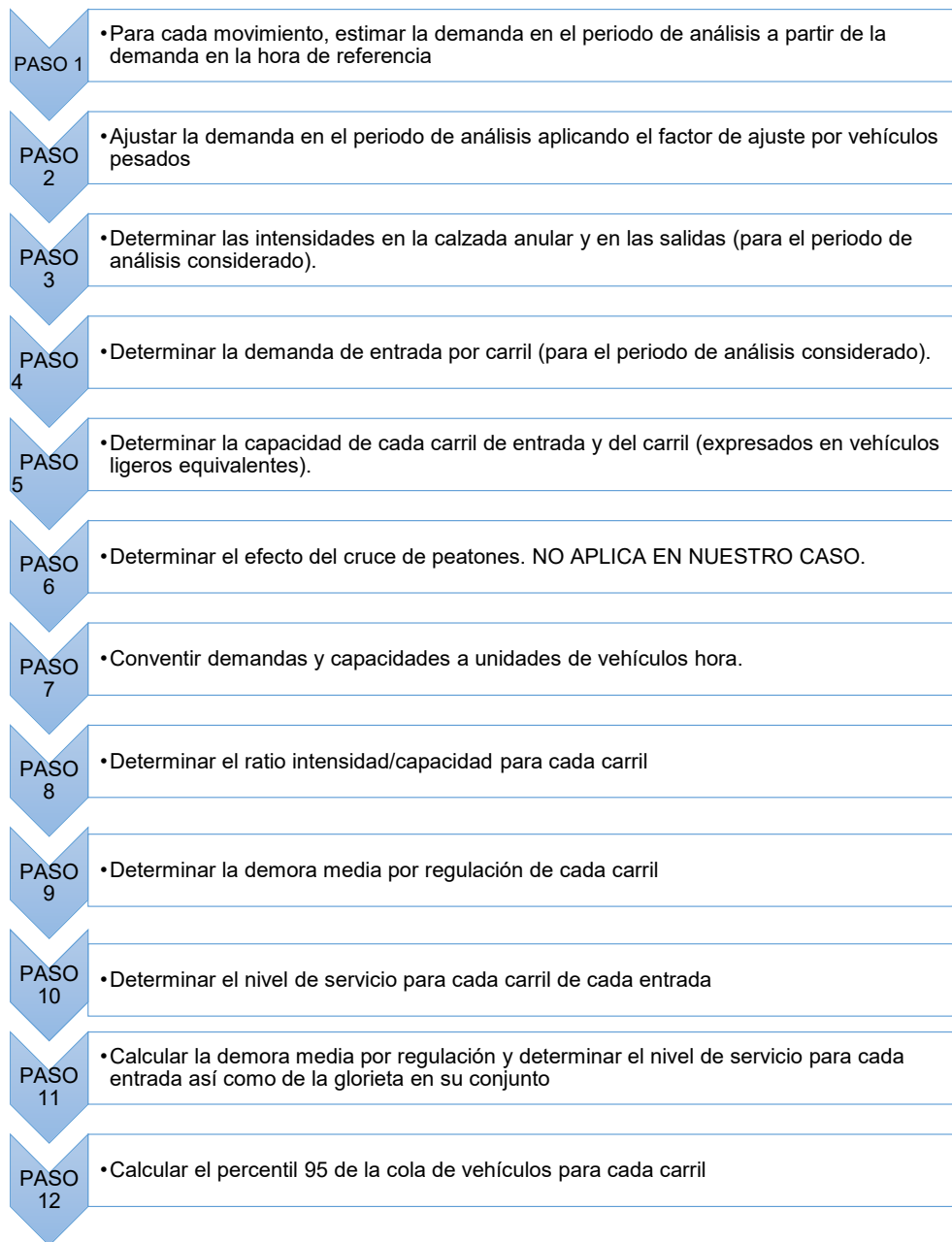
**IV.5.1.- METODOLOGÍA**

El análisis solicitado consistirá en determinar el nivel de servicio en la glorieta (Acceso 2) situada en la SO-20. Este análisis se realiza según lo expuesto en el capítulo 16 del *Manual de Capacidad Carreteras HCM 2010*, enfocada al análisis de las condiciones de circulación en glorietas aisladas que dispongan de hasta dos carriles de entrada y hasta un carril segregado para giros a la derecha por pata.

Para el análisis de glorietas se requieren los siguientes datos:

- 1.- Número y configuración de carriles en cada entrada a la glorieta.
- 2.- Demanda para cada movimiento de entrada durante la hora de referencia más el factor de hora punta.
- 3.- % de vehículos pesados
- 4.- Distribución de intensidades por los diferentes carriles (en el caso de entradas con varios carriles)
- 5.- Duración del periodo de análisis , normalmente los 15 minutos más cargados de la hora de referencia.

Se desarrollan en los siguientes apartados la secuencia establecida en el diagrama de flujo del *Manual de Capacidad Carreteras HCM 2010* con el objeto de determinar el nivel de servicio de la Glorieta SO-20 (Acceso 2) en los cuatro escenarios indicados.



**Imagen 13.- Diagrama de Flujo según el Manual de Capacidad de Carreteras HCM2010**

#### **IV.6.-CONFIGURACIÓN DE LOS CARRILES DE LA GLORIETA**

La configuración de los carriles de la glorieta es la misma para los cuatro escenarios a analizar.

La disposición de los carriles de la glorieta es la que aparece en la siguiente imagen, sobre la que se le ha añadido las salidas y entradas de la misma, direcciones y número de patas.

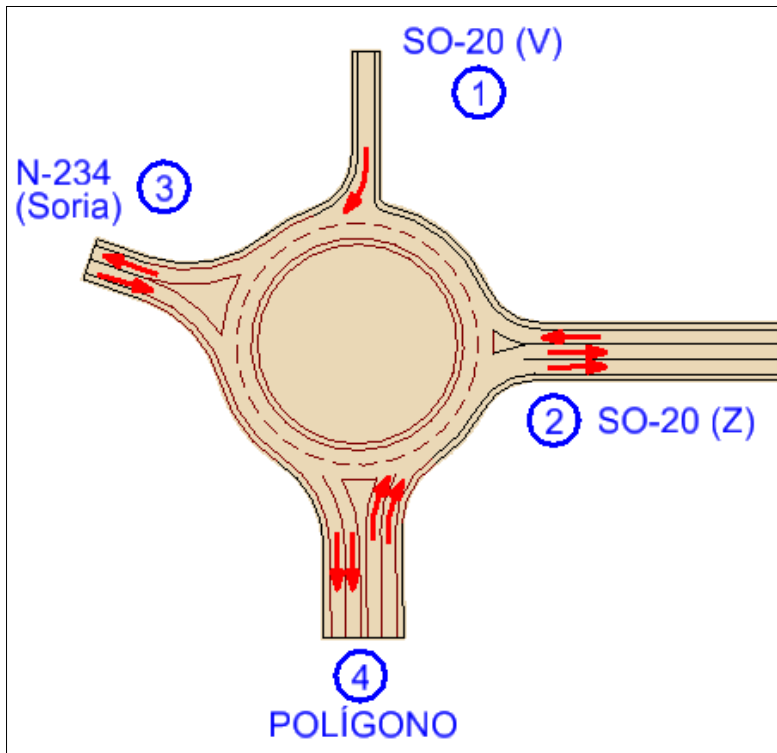


**Imagen 14. Disposición de los carriles de entrada y salida en la glorieta**

SO (V): SO-20 sentido Valladolid

SO (Z): SO-20 sentido Zaragoza

A los efectos de analizar la demanda de los carriles se realiza la siguiente configuración de los carriles, pues no tiene relevancia la distancia existente entre las patas de las que consta la glorieta.



**Imagen 15.- Configuración carriles en la glorieta**

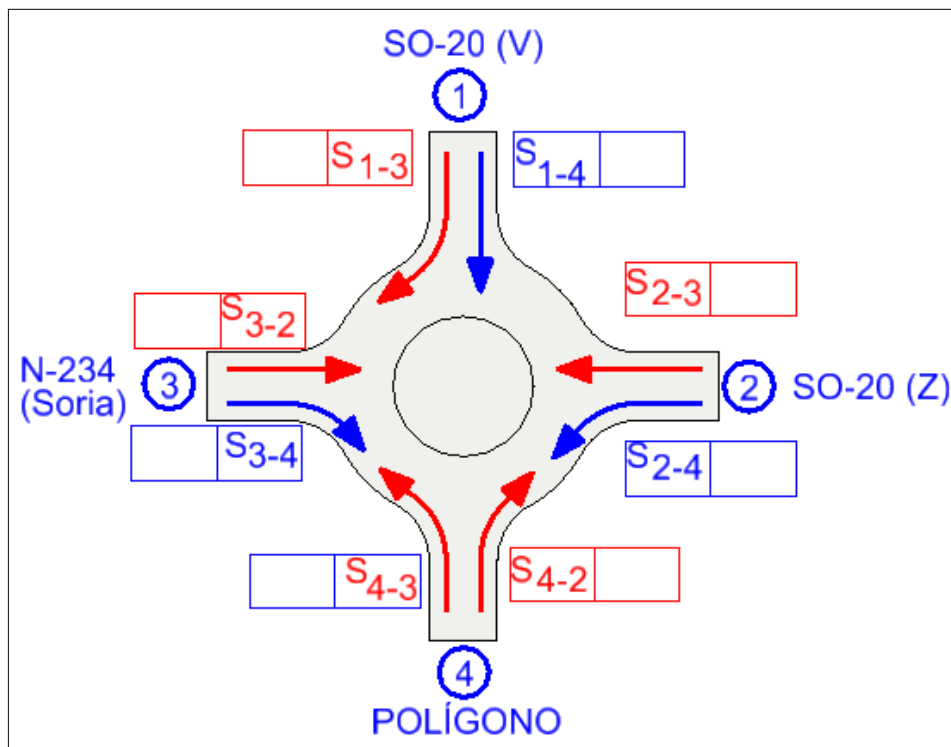
**Siendo:**

- PATA 1: **Entrada a Glorieta desde SO-20 (V)**: consta de un único carril. Considera los movimientos de entrada a la Glorieta desde la SO-20(V).
- PATA 2: **Salida de la Glorieta hacia SO-20 (Z) y SO-20(V) y entrada a la Glorieta desde SO-20 (Z)**. A efectos de análisis de capacidad de la glorieta configuramos disposición actual según el esquema de la imagen nº 15. Consta de dos carriles de salida de la glorieta hacia SO-20 y un carril de entrada a glorieta desde SO-20 (Z)
- PATA 3: **Entrada a N-234 desde Glorieta, y salida desde N-234 hacia glorieta**: consta de un carril de entrada y otro de salida.
- PATA 4: **Entrada al Polígono y Salida del Polígono**, consta de dos carriles para entrada y dos para salida. Los vehículos que salen por el carril de la derecha hacia la glorieta se dirigen hacia la salida de la pata "2" SO-20 (Z); los que salen por el carril de la izquierda hacia la glorieta se dirigen a la salida de la pata "3" N-234 (Soria).

## IV.6.- MOVIMIENTOS DE ENTRADA EN LA GLORIETA

El primero de los pasos establecidos en la Metodología del *Manual de Capacidad HCM 2010* consiste en evaluar cada movimiento de entrada en la glorieta en el periodo de análisis a partir de la demanda en la hora de referencia.

Antes de evaluar los movimientos de entrada en la glorieta en el periodo de análisis vamos, a partir de los datos de tráfico calculados en los apartados anteriores, a realizar la distribución de los movimientos -intensidad media diaria (IMD)- de entrada en la glorieta. Estos movimientos quedan claramente representados sobre el siguiente esquema:



**Imagen 16.- Esquema movimientos (IMD) de entrada en la glorieta**

Las flechas de color azul representan las entradas desde cada una de las patas 1, 2 y 3 hacia el polígono.



Donde los movimientos (IMD) de salida "S" origen y destino de cada una de las patas son:

PATA	Origen	Destino	Salida
1	SO-20(V)	Polígono	S 1-4
		N-234 (Soria)	S 1-3
2	SO-20(Z)	Polígono	S 2-4
		N-234 (Soria)	S 2-3
3	N-234	Polígono	S 3-4
		SO-20 (Z)-(V)	S 3-2
4	Polígono	SO-20 (Z)	S 4-2
		N-234 (Soria)	S 4-3

**Tabla 11. Movimientos de salida origen y destino de cada una de las patas**

#### IV.7.- DISTRIBUCIÓN DE LOS MOVIMIENTOS (IMD) DE ENTRADA EN LA GLORIETA

A partir de los datos de tráfico de las distintas estaciones de aforo analizadas, así como el generado por el polígono, se realiza una distribución del tráfico de entrada en la glorieta considerando los escenarios de análisis:

- AÑO DE PUESTA EN SERVICIO 2022 sin y con ejecución del Acceso 1
- AÑO HORIZONTE 2042 sin y con ejecución del Acceso 1

Existen varias posibilidades de distribución de los tráficos de entrada en la glorieta. La suma de los vehículos que parten de cada estación de aforo y los que llegan tiene que ser igual al valor de la IMD calculado. Como desde cada pata hacia las otras existen 3 movimientos posibles, hay muchas posibilidades de distribución pues estaríamos ante un sistema de 4 ecuaciones con 12 incógnitas.

Para la resolución del sistema de ecuaciones se han estimado unos porcentajes de distribución del tráfico de cada una de las patas hacia las demás, simplificando la resolución del problema a un sistema de 4 ecuaciones con 4 incógnitas.

Asociamos a cada una de las patas las estaciones de aforo que tienen influencia en los movimientos de entrada a la glorieta (Acceso 2):

- Pata 1: SO-250-3
- Pata 2: SO-3-1
- Pata 3: SO-255-3
- Pata 4: Datos tráfico del polígono justificados en apdo IV.3

Establecemos el porcentaje de distribución de cada estación de tráfico hacia la otra, según la siguiente tabla:

	(1) SO-250-3	(2) SO-3-1	(3) SO-255-3	(4) POLÍGONO
(1) SO-250-3	0	70%	10%	20%

(2) SO-3-1	50%	0	25%	25%
(3) SO-255-3	10%	45%	0	45%
(4) POLÍGONO	25%	25%	50%	0

**Tabla 12. Porcentaje distribución de movimientos del tráfico**

El porcentaje de distribución de movimientos viene dado por la matriz  $\Phi$ , donde el elemento  $\Phi_{i,j}$  representa la fracción (en tanto por uno) del tráfico que sale de  $i$  que va a  $j$ .

$$\Phi = \begin{bmatrix} 0 & 0,7 & 0,1 & 0,2 \\ 0,5 & 0 & 0,25 & 0,25 \\ 0,1 & 0,45 & 0 & 0,45 \\ 0,25 & 0,25 & 0,5 & 0 \end{bmatrix}$$

Esta distribución de movimientos de salida hacia cada una de las patas sufrirá variaciones cuando el Acceso 1 esté ejecutado, situación que analizaremos en esos escenarios.

#### IV.5.4.1.- Movimientos (IMD) de entrada en la glorieta para el año 2022 sin Acceso 1.

Los datos de las IMD de las estaciones de aforo y datos de tráfico del polígono industrial de Valcorba en la situación actual (2022) es:

Nº (i, j)	ESTACIÓN AFOTO DE	IMD (v/día)	% PESADOS
1	SO-250-3 (SO-20)	7248	18%
2	SO-3-1 (SO-20)	7750	25%
3	SO-255-3 (N-234)	2184	8%
4	POLÍGONO	3000*	20%**

**Tabla 13. IMD 2022 y % vehículos pesados**

\* El tráfico generado por el polígono son 18.000 vehículos, el porcentaje de superficie actual (2022) en funcionamiento es el 16% aproximadamente, lo que supone 3000 vehículos/día.

\*\* % de vehículos pesados estimado

Resolvemos el sistema de ecuaciones con los datos de la tabla anterior y distribución de movimientos según la función  $\Phi$  :

	(1) SO-250-3	(2) SO-3-1	(3) SO-255-3	(4) POLÍGONO
(1) SO-250-3		3546	507	1013
(2) SO-3-1	1930		965	965
(3) SO-255-3	26	117		117
(4) POLÍGONO	226	226	452	

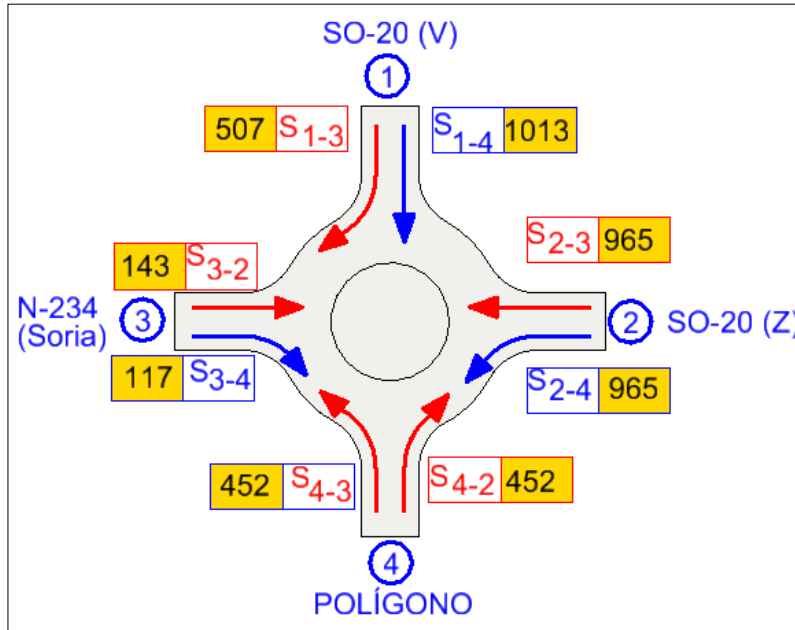
Simplificamos los resultados de la tabla anterior, eliminando los movimientos de tráfico que se producen entre las estaciones SO-250-3 y SO-3-1 pues no pasan por la glorieta. Y unificamos los movimientos de salida hacia la SO-20 (Z) y SO-20 (V).

	(1) SO-250-3	(2) SO-3-1	(3) SO-255-3	(4) POLÍGONO
(1) SO-250-3			507	1013
(2) SO-3-1			965	965

(3) SO-255-3	143		117
(4) POLÍGONO	452	452	

**Tabla 14. Distribución movimientos (IMD) de entrada en la glorieta. Año 2022. Sin Acceso 1**

Representamos gráficamente los movimientos de salida (IMD) con la configuración de los carriles de la glorieta para el presente estudio:



**Imagen 17. Movimientos (IMD) de entrada en la glorieta. Año 2022. Sin Acceso 1**

#### IV.5.4.2.-Movimientos (IMD) de entrada a la glorieta año 2022 con la ejecución del Acceso 1.

A partir de la tabla de distribución de movimientos (IMD) sin la ejecución del acceso 1, realizamos las siguientes estimaciones:

- **El 20%** de los vehículos que salen del polígono hacia N-234 (dirección Soria) lo harán a través del Acceso 1 (salida S<sub>4-2</sub>):

- S<sub>4-2</sub>:  $0,80 \times 452 = 362$  veh.

- **El 20%** de los vehículos que entran al polígono lo harán por el Acceso 1, por lo el movimiento de salida a la glorieta por la N-234 se reduce un 80% en las siguientes salidas:

- S<sub>3-4</sub>:  $0,80 \times 117 = 94$  veh. → 23 vehículos menos
- S<sub>1-4</sub>:  $0,80 \times 1013 = 810$  veh. →203 vehículos menos
- S<sub>2-4</sub>:  $0,80 \times 965 = 772$  veh. →193 vehículos menos

La reducción del número de vehículos de entrada al polígono por la glorieta, incrementa el valor de las siguientes salidas:

- S<sub>1-3</sub>:  $507+203=710$  veh.
- S<sub>2-3</sub>:  $965+193=1158$  veh.

- **El 10%** de los vehículos que salen del polígono hacia la SO-20 (dirección Zaragoza) y SO-20 (dirección Valladolid) lo harán a través del Acceso 1 (salida S<sub>4-3</sub>):

- S<sub>4-3</sub>:  $0,90 \times 452 = 407$  veh.

Los vehículos que no saldrían por la glorieta lo harían a través del Acceso 1, incrementando el valor de la salida S<sub>3-2</sub>:

- S<sub>3-2</sub>:  $114 + 0,10 \times 452 = 188$  veh.

La tabla de distribución de movimientos (IMD) en la glorieta en el año 2022 con la ejecución del Acceso 1 sería:

	(1) SO-250-3	(2) SO-3-1	(3) SO-255-3	(4) POLÍGONO
(1) SO-250-3			(S13) 710	(S14) 810
(2) SO-3-1			(S23) 1158	(S24) 772
(3) SO-255-3	(S32) 188			(S34) 94
(4) POLÍGONO	(S42) 362		(S43) 407	

**Tabla 15. Movimientos (IMD) de entrada en la glorieta. Año 2022. Con Acceso 1**

Representamos gráficamente los movimientos de salida en la glorieta configurada para el presente estudio para el año 2022 con la ejecución del Acceso 1:

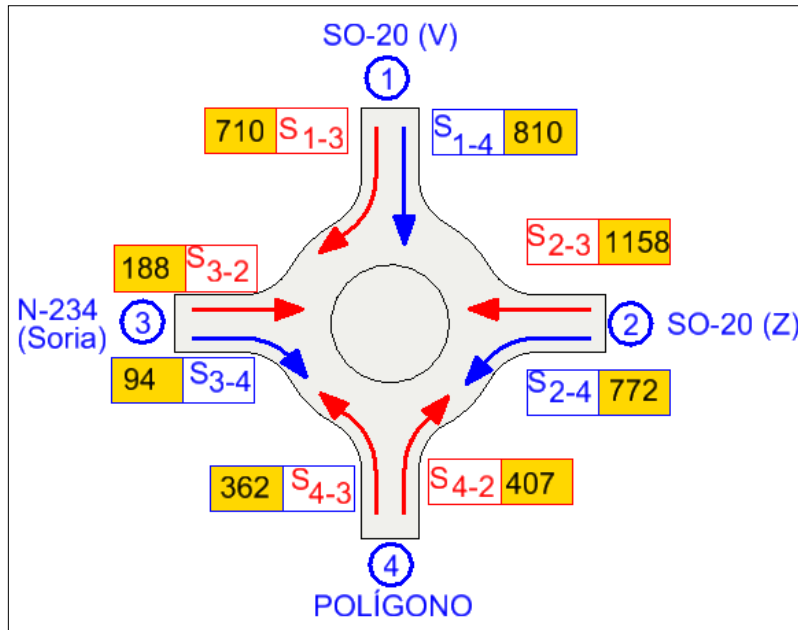


Imagen 18.- Movimientos (IMD) de entrada en la glorieta. Año 2022. Con Acceso 1

Los valores que aparecen en el recuadro amarillo se refieren a la IMD, que en el cálculo se transformarán a la hora de referencia de máximo tráfico.

#### IV.5.4.3.- Movimientos (IMD) de entrada en la glorieta para el año 2042 sin el Acceso 1.

Los datos de las IMD de las estaciones de aforo en el año horizonte 2042 calculados en el apdo IV.4 son:

Nº (i, j)	ESTACIÓN DE AFOTO	IMD (v/día)	% PESADOS
1	SO-250-3 (SO-20)	8205	14%
2	SO-3-1 (SO-20)	8770	29%
3	SO-255-3 (N-234)	159	6%
4	POLÍGONO		20%**

Tabla 16. Datos IMD Año horizonte 2042

Realizamos una adaptación de los tráficos calculados con las nuevas IMD a partir de unas constantes obtenidas para cada estación de aforo que relaciona los valores de las IMD entre los años 2022<sup>1</sup> y 2042, siendo éstas:

$$K_{SO-250-3} = \frac{8205}{7248} = 1,132$$

$$K_{SO-3-1} = \frac{8770}{7750} = 1,132$$

$$K_{SO-255-3} = \frac{1529}{2184} = 0,70$$

<sup>1</sup> Tabla 13.

La adaptación del resultado del sistema de ecuaciones obtenido en el apartado IV.4.3.1 con las constantes anteriormente calculadas sería:

	(1) SO-250-3	(2) SO-3-1	(3) SO-255-3	(4) POLÍGONO
(1) SO-250-3		4014	574	1147
(2) SO-3-1	2185		1092	1092
(3) SO-255-3	18	82		82
(4) POLÍGONO	226	226	452	

**Tabla 17. Adaptación de resultados de distribución de movimientos (IMD)**

Además deben incorporarse el resto de movimientos (IMD) de origen y destino del Polígono (4) hasta completar los movimientos (IMD) totales del polígono.

El número total de vehículos de entrada y salida al polígono industrial de Valcorba en pleno rendimiento que puede darse en el año horizonte 2042 son 18.000 veh. De ellos se estima que el 4% entrarán y saldrán por la carretera provincial SO-P-3003, y el resto por la glorieta (recordamos que estamos analizando el caso de que el Acceso 1 no se ejecute).

Por tanto:

- Tráfico de entrada y salida del polígono en el año horizonte 2042:
  - SO-P-3003: 4% de 18.000 = 720 veh.
  - GLORIETA: 96% de 18.000 = 17.280 veh.

Consideramos que el 50% de los movimientos (IMD) de la pata 4 (polígono) de la glorieta son de entrada y el 50% de salida, por tanto:

- Movimientos (IMD) de salida del polígono a la glorieta = 8640 veh.

Ajustamos los valores de la tabla anterior, incorporando los movimientos (IMD) de salida del polígono:

$$S(41)+S(42)+S(43)+Ts=8640 \rightarrow Ts=7736$$

Y los movimientos (IMD) de entrada al polígono:

$$S(14)+S(24)+S(34)+Te=8640 \rightarrow Te=6319$$

Para realizar la distribución de movimientos (IMD) en la tabla anterior vamos a considerar que el 40% de los movimientos van hacia N-234 (Soria) -pata 3-; el 30% van hacia el este SO-20 (Z) -pata 2- y el otro 30% hacia el oeste SO-20 (V) -pata 1-

De modo que de los movimientos (IMD) de salida al polígono:

$$40\% \text{ de } 7336 = 3094 \text{ veh} \rightarrow S43$$

$$30\% \text{ de } 7336 = 2321 \text{ veh} \rightarrow S41$$

$$30\% \text{ de } 7336 = 2321 \text{ veh} \rightarrow S42$$

Procedemos de igual forma con los movimientos (IMD) de entrada al polígono:

$$40\% \text{ de } 6319 = 2528 \text{ veh} \rightarrow S34$$

$$30\% \text{ de } 6319 = 2528 \text{ veh} \rightarrow S24$$

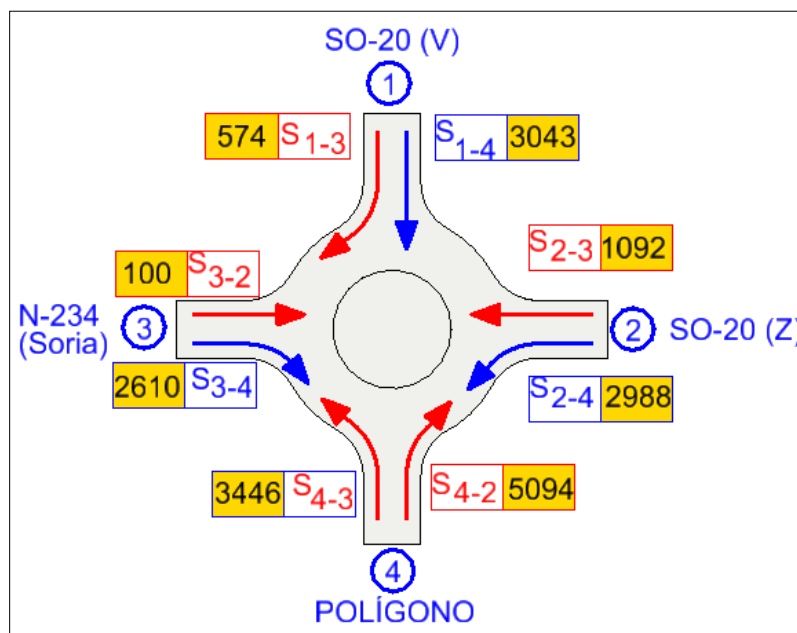
$$30\% \text{ de } 6319 = 1896 \text{ veh} \rightarrow S14$$

Incorporamos los resultados obtenidos a la tabla de adaptación de resultados y obtenemos la siguiente tabla de distribución de movimientos (IMD) en la glorieta para el año horizonte 2042 sin la ejecución del Acceso 1:

	(1) SO-250-3	(2) SO-3-1	(3) SO-255-3	(4) POLÍGONO
(1) SO-250-3			(S13) 574	(S14) 3043
(2) SO-3-1			(S23) 1092	(S24) 2988
(3) SO-255-3	(S32) 100			(S34) 3446
(4) POLÍGONO	(S42) 5094		(S43) 407	

**Tabla 18. Movimientos (IMD) de salida en la glorieta. Año 2042. Sin Acceso 1**

Representamos gráficamente los movimientos (IMD) de salida en la glorieta configurada para el presente estudio para el año 2042 sin la ejecución del Acceso 1:



**Imagen 19. Movimientos (IMD) de entrada en la glorieta. Año 2042. Sin Acceso 1**

#### IV.5.4.4.- Movimientos (IMD) de entrada en la glorieta para el año 2042 con Acceso 1.

A partir de la tabla de distribución de movimientos (IMD) sin la ejecución del acceso 1 para el año horizonte 2042, realizamos las siguientes estimaciones:

##### Acceso 1:

- El 18% del tráfico total del polígono realizará sus movimientos (IMD) a través del Acceso 1, siendo el 50% de entrada y el 50% de salida.

$$18.000 \times 0,18 = 3.240 \text{ veh} \rightarrow 1620 \text{ veh.}$$

- El 80% de estos movimientos van hacia Soria (no entran en la glorieta).

- El 20% de estos movimientos van hacia SO-20: S13 y S23

$$1620 \times 0,20 = 324 \text{ veh}$$

##### Acceso 2:



- El 78% del tráfico total del polígono realizará sus movimientos (IMD) a través de la glorieta, siendo el 50% de entrada y el 50% de salida.

$$18.000 \times 0,78 = 14.040 \text{ veh} \rightarrow 7020 \text{ veeh.}$$

- El 40% de estos movimientos van hacia Soria: S34

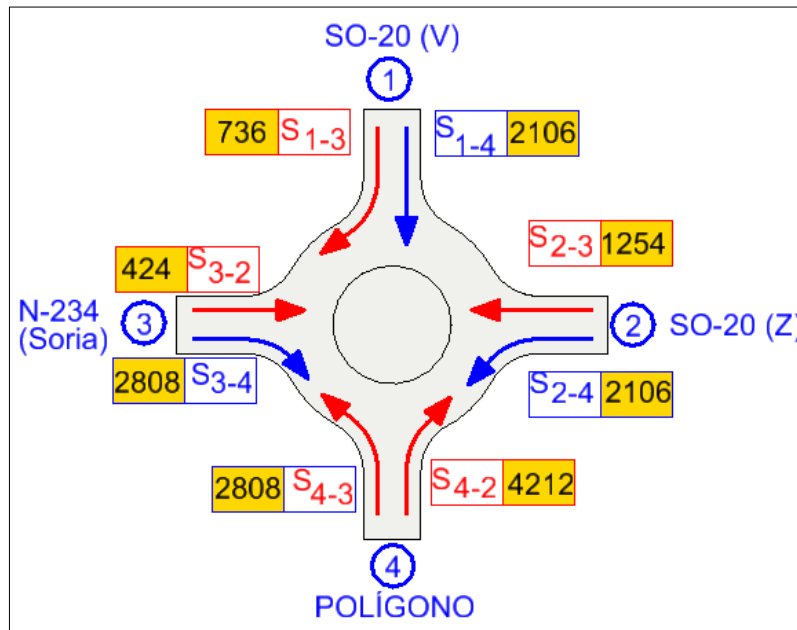
- El 60% de estos movimientos (IMD) van hacia SO-20: S14 y S24=4212

Por tanto, la tabla de distribución de movimientos en la glorieta en el año 2042 con la ejecución del acceso 1 sería:

	(1) SO-250-3	(2) SO-3-1	(3) SO-255-3	(4) POLÍGONO
(1) SO-250-3			(S13) 574+162=736	(S14) 2106
(2) SO-3-1			(S23) 1092+162=1254	(S24) 2106
(3) SO-255-3	(S32) 100+324=424			(S34) 2808
(4) POLÍGONO	(S42) 4212		(S43) 2808	

**Tabla 19.- Distribución movimientos (IMD) de entrada en la glorieta. Año 2042. Con Acceso 1**

Representamos gráficamente los movimientos (IMD) de salida en la glorieta configurada para el presente estudio para el año 2042 con la ejecución del Acceso 1:



**Imagen 20. Movimientos (IMD) entrada en glorieta. Año 2042. Con Acceso 1**

#### IV. 8.- DEMANDAS EN EL PERIODO DE ANÁLISIS A PARTIR DE LA HORA DE REFERENCIA.

El periodo de análisis elegido corresponde a los 15 minutos más cargados de la hora de referencia, para condiciones reales. Para este periodo debe conocerse la demanda de cada movimiento de entrada.

La hora de referencia, denominada en la Instrucción 3.1.IC "Trazado" hora de proyecto, deberá estar comprendida entre la hora 30 y la hora 150 de mayor tráfico del año. Normalmente

la intensidad de la hora 30 varía entre el 11 y el 17% de la IMD. En el análisis realizado vamos a considerar que la intensidad en la hora de referencia es el 15% de los movimientos (IMD) calculados.

En la siguiente tabla se resumen para cada escenario la intensidad (v/h) de los movimientos de entrada a la glorieta en la hora de referencia.

Consideraciones realizadas para el año horizonte 2042:

En la distribución del tráfico generado por el polígono se consideraba que la mitad son movimientos de entrada y la mitad de salida; esto no parece lo razonable pues en la hora punta se producirá un flujo de movimiento de entrada o de salida (no simultáneos), por ello vamos a analizar para el año horizonte 2042 dos opciones y consideraremos aquella que es más desfavorable. Estas opciones son la "A" y "B" respecto a la distribución de los movimientos de entrada y salida en la glorieta.

- Opción A: se considera para los movimientos de salida el 15% de la IMD y para los movimientos de entrada el 10% de la IMD.

- Opción B: se considera para los movimientos de salida el 10% de la IMD y para los movimientos de entrada el 15% de la IMD.

**IV.8.1.- Movimientos de entrada en la hora de referencia para todos los escenarios analizados.**

Se calculan los movimientos de entrada en la glorieta en la hora de referencia 15% de los movimientos totales (IMD) en los escenarios 2022, y las consideraciones realizadas para los escenarios 2042 de entrada (opción A) y salida (opción B) a la glorieta.

**INTENSIDAD EN LA HORA DE REFERENCIA DE LOS ESCENARIOS ANALIZADOS**

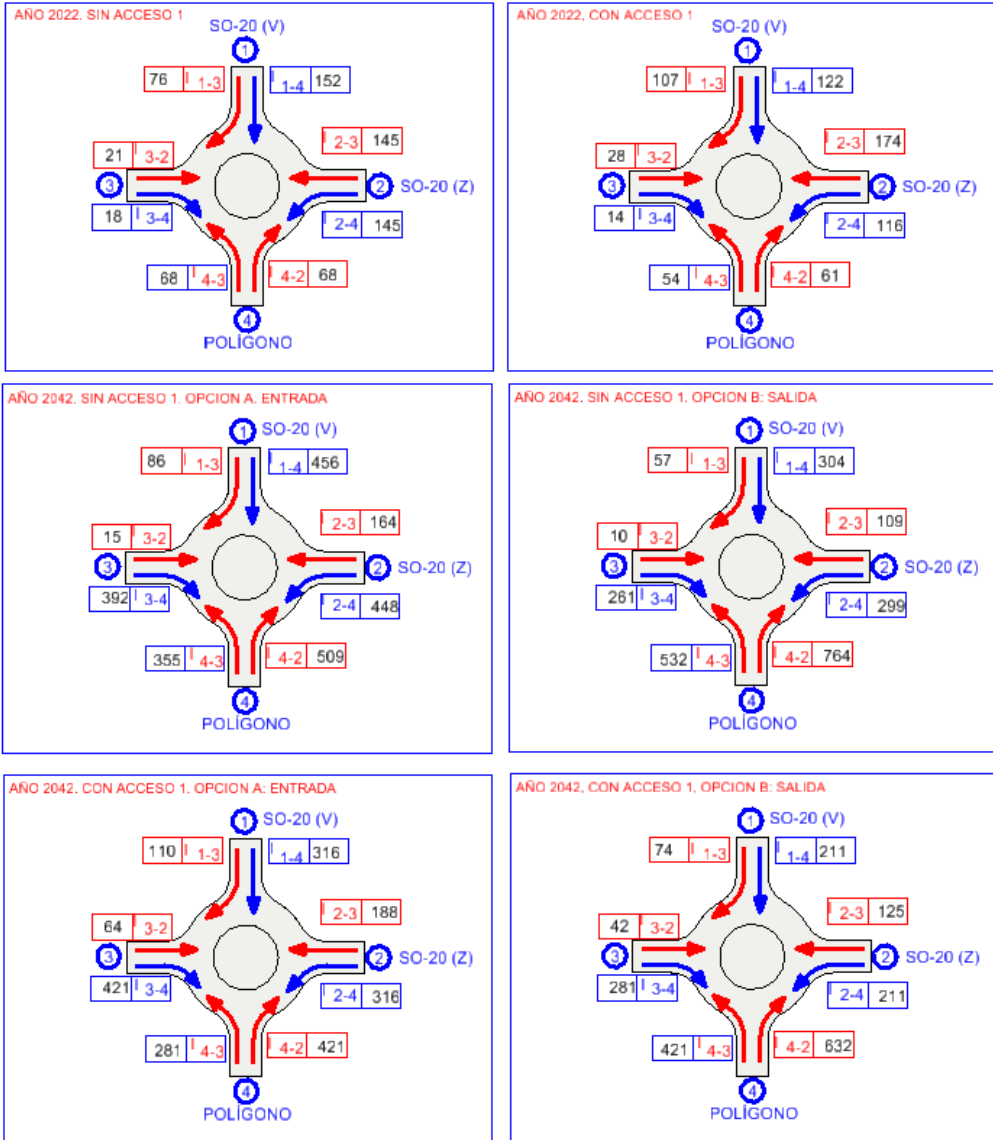


Imagen 21. Esquema Valores Intensidad Hora de referencia

INTENSIDAD EN LA HORA DE REFERENCIA			2022		2042			
Origen	Destino	Intensidad en la hora de referencia	Sin Acceso 1	Con Acceso 1	Sin Acceso 1 - OPCION A (entrada)	Sin Acceso 1 - OPCION B (salida)	Con Acceso 1 - OPCION A (entrada)	Con Acceso 1 - OPCION B (salida)

SO-20(V)	Polígono	IH 1-4	152	122	456	304	316	211
	N-234 (Soria)	IH 1-3	76	107	86	57	110	74
SO-20(Z)	Polígono	IH 2-3	145	174	164	109	188	125
	N-234 (Soria)	IH 2-4	145	116	448	299	316	211
N-234	Polígono	IH 3-4	18	14	392	261	421	281
	SO-20 (Z)-(V)	IH 3-2	21	28	15	10	64	42
Polígono	SO-20 (Z)	IH 4-2	68	61	509	764	421	632
	N-234 (Soria)	IH 4-3	68	54	355	532	281	421

Tabla 20.- Movimientos de entrada de cada carril en la hora de referencia

#### IV.8.2.- Intensidad de la demanda en el periodo de análisis a partir de la hora de referencia.

Calculamos la intensidad de la demanda empleando el factor de hora punta correspondiente según la ecuación:

$$I_i = \frac{IH_i}{FHP} \quad (16.8)$$

Consideramos un factor de hora punta de 0,95.

El resultado de la intensidad de la demanda para todos los escenarios analizados es:

INTENSIDAD EN LA HORA PUNTA			2022		2042			
Origen	Destino	Intensidad en la hora punta	Sin Acceso 1	Con Acceso 1	Sin Acceso 1 - OPCIÓN A (entrada)	Sin Acceso 1 - OPCIÓN B (salida)	Con Acceso 1 - OPCIÓN A (entrada)	Con Acceso 1 - OPCIÓN B (salida)
SO-20(V)	Polígono	IH 1-4	160	128	480	320	333	222
	N-234 (Soria)	IH 1-3	80	113	91	60	116	78
SO-20(Z)	Polígono	IH 2-3	153	183	173	115	198	132
	N-234 (Soria)	IH 2-4	153	122	472	315	333	222
N-234	Polígono	IH 3-4	19	15	413	275	443	296
	SO-20 (Z)-(V)	IH 3-2	22	29	16	11	67	44
Polígono	SO-20 (Z)	IH 4-2	72	64	536	804	443	665
	N-234 (Soria)	IH 4-3	72	57	374	560	296	443

Tabla 21.-Intensidad de la demanda en la hora punta

### IV.8.3.- Ajuste de la demanda por vehículos pesados

La demanda  $I_i$  correspondiente al periodo de análisis (los 15 minutos más cargados) se ajusta para tener en cuenta el efecto sobre las condiciones de circulación de los vehículos pesados presentes en la corriente del tráfico.

Para obtener la demanda ajustada se emplean las siguientes ecuaciones del *Manual de Capacidad HCM2010*:

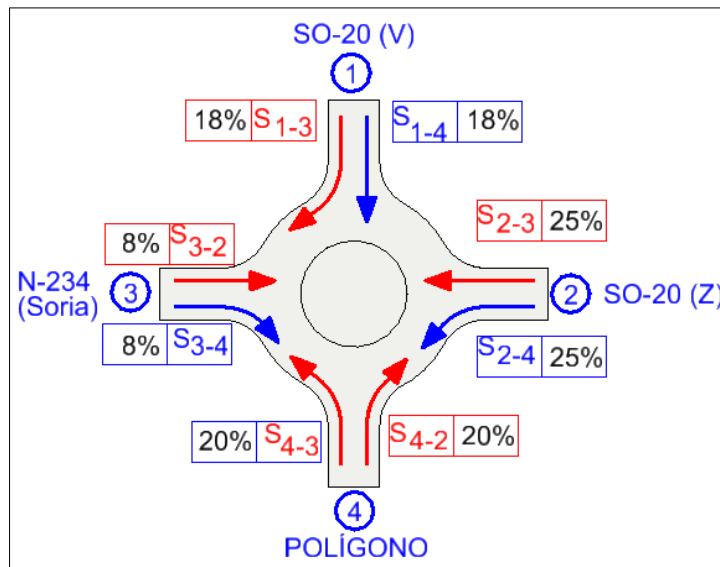
$$I_{i,VLE} = \frac{I_i}{f_{vp}} \quad (16.9)$$

$$f_{vp} = \frac{1}{1 + P_c(E_c - 1)} \quad (16.10)$$

Donde para el periodo de análisis considerado:

- ✓  $I_{i,VLE}$ : es la demanda correspondiente al movimiento  $i$  ajustada por vehículos pesados, expresada en veh lig/h.
- ✓  $I_i$ : es la demanda correspondiente al movimiento  $i$  expresada en veh/h.
- ✓  $f_{vp}$ : es el factor de ajuste por vehículos pesados
- ✓  $P_c$ : es el porcentaje de vehículos pesados en la demanda.
- ✓  $E_c$ : vehículos ligeros equivalentes a un vehículo pesado.

El porcentaje de vehículos pesados en la distribución de los movimientos de entrada a la glorieta en el año 2022 es:



**Imagen 22. Porcentaje de vehículos pesados según distribución de movimientos de entrada en la glorieta. Año 2022**

El porcentaje de vehículos pesados en la distribución de los movimientos de entrada a la glorieta en el

año 2042 es:

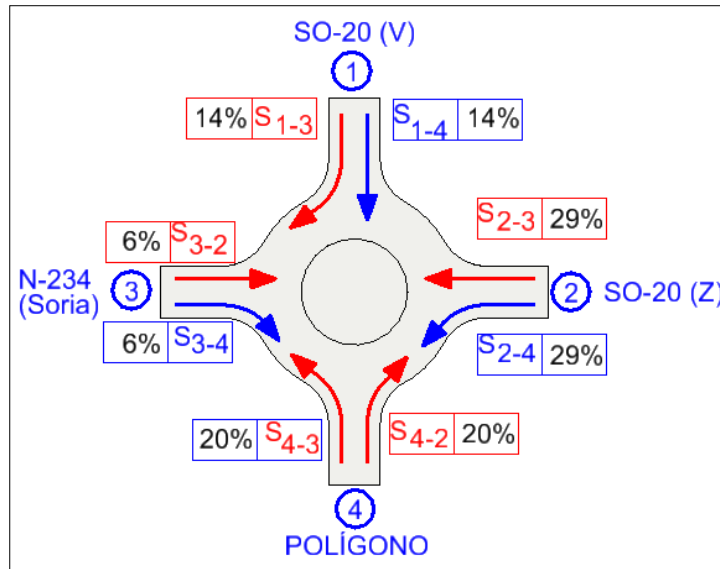


Imagen 23. Porcentaje de vehículos pesados según distribución de movimientos de entrada en la glorieta. Año 2042.

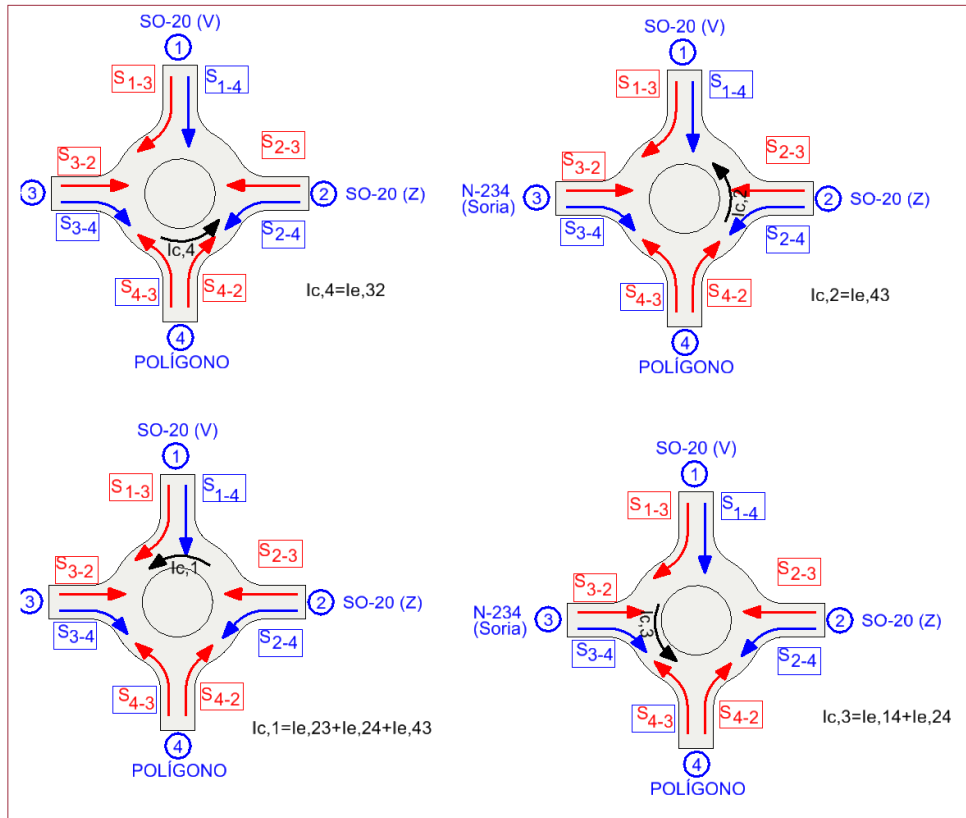
Calculamos el factor de ajuste para vehículos pesados en el año 2022 y año horizonte 2042 según la ecuación 16-9.

AJUSTE DE LA DEMANDA POR VEHÍCULOS PESADOS			2022		2042			
Origen	Destino	Intensidad VLE	Sin Acceso 1	Con Acceso 1	Sin Acceso 1 - OPCIÓN A	Sin Acceso 1 - OPCIÓN B	Con Acceso 1 - OPCIÓN A	Con Acceso 1 - OPCIÓN B
SO-20(V)	Polígono	IH-VLE 1-4	188	151	545	364	378	252
	N-234 (Soria)	IH-VLE 1-3	94	133	103	68	132	89
SO-20(Z)	Polígono	IH-VLE 2-3	191	229	222	147	254	169
	N-234 (Soria)	IH-VLE 2-4	191	153	605	404	427	285
N-234	Polígono	IH-VLE 3-4	20	16	439	293	471	315
	SO-20 (Z)-(V)	IH-VLE 3-2	24	31	17	12	71	47
Polígono	SO-20 (Z)	IH-VLE 4-2	87	77	646	969	534	801
	N-234 (Soria)	IH-VLE 4-3	87	69	451	675	357	534

Tabla 22.- Intensidad (vle) ajuste por vehículos pesados

### IV.8.4.- Intensidades prioritarias en conflicto en cada pata.

**La intensidad prioritaria en conflicto** con una entrada corresponde al flujo anular que circula por delante de la isleta deflectora en dicha entrada.



**Imagen 24. Intensidad prioritaria en conflicto en cada pata**

Calculamos la intensidad prioritaria en conflicto en cada pata y en escenarios de estudio es:

INTENSIDAD PRIORITARIA EN CONFLICTO	2022		2042			
	Sin Acceso 1	Con Acceso 1	Sin Acceso 1 - OPCIÓN A	Sin Acceso 1 OPCIÓN B	Con Acceso 1 OPCIÓN A	Con Acceso 1 OPCIÓN A
IC1-VLE	469	451	1278	1226	1038	988
IC2-VLE	87	69	451	675	357	534
IC3-VLE	379	304	1150	768	805	537
IC4-VLE	24	31	17	12	71	47

**Tabla 23.- Intensidad prioritaria en conflicto**

### IV.8.5.- Demandas en cada carril de entrada

En las entradas de carril único, su demanda será igual a la suma de demandas de todos los movimientos que utilicen dicha entrada (patas: 1, 2 y 3).

En las entradas con carriles separados, pata 4, consideramos que se dispone de un carril para atender un movimiento dado, por lo tanto el flujo de dicho movimiento se asigna completamente a dicho carril.

Las demandas de cada carril para cada escenarios de estudio, serían:

- $D_1 = I_{13,VLE} + I_{14,VLE}$
- $D_2 = I_{23,VLE} + I_{24,VLE}$
- $D_3 = I_{32,VLE} + I_{34,VLE}$
- $D_{4-DCHA} = I_{42,VLE}$ ,
- $D_{4-IZDA} = I_{43,VLE}$ ,

Gráficamente estaría representado por la siguiente imagen:

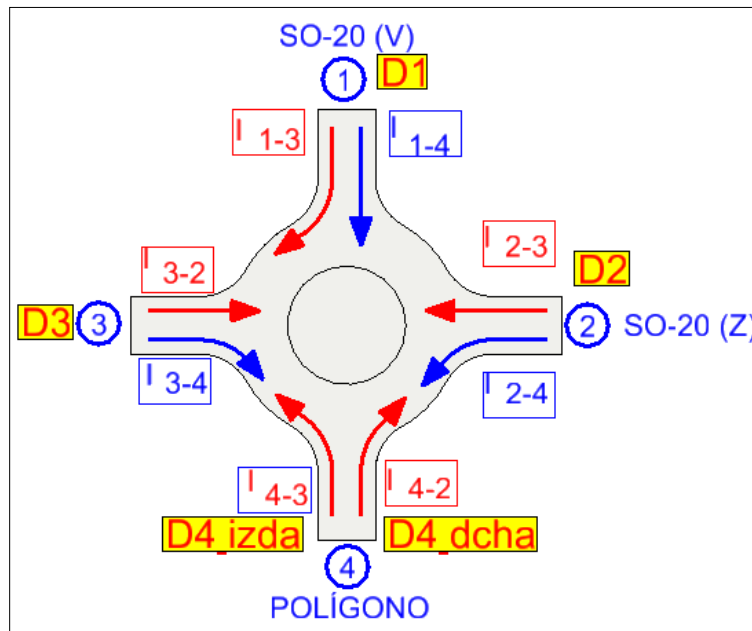


Imagen 25. Demandas en cada carril de entrada

Los valores de las demandas en cada carril de entrada para los escenarios estudiados son:

DEMANDA EN CADA CARRIL DE ENTRADA (VLE)	2022		2042			
	Sin Acceso 1	Con Acceso 1	Sin Acceso 1 - OPCION A	Sin Acceso 1 OPCION B	Con Acceso 1 OPCION A	Con Acceso 1 OPCION A
D1	282	284	648	432	510	341
D2	382	382	827	551	681	454
D3	44	47	456	305	542	362
D4-da	87	77	646	969	534	801
D4-iz	87	69	451	675	357	534

Tabla 24.- Demanda en cada carril de entrada (vle)



#### IV.8.6.- Capacidad de vehículos equivalentes en cada carril de entrada

El cálculo de capacidad de **entrada de carril único** a una glorieta con dos carriles anulares en conflicto, como es el caso de las patas 1, 2 y 3 se determina mediante la ecuación:

$$C_{e,VLE} = 1130 x e^{(-0,7*10^{-3})I_{c,VLE}} \quad (16.3)$$

En las entradas de carril único, su demanda será igual a la suma de demandas de todos los movimientos que utilicen dicha entrada

En la pata 4, tenemos dos carriles de entrada a glorieta de dos carriles anulares, en este caso, para el carril derecho de entrada a la glorieta, aplicamos la fórmula:

$$C_{e,VLE} = 1130 x e^{(-0,7*10^{-3})I_{c,VLE}} \quad (16.4)$$

y para el carril izquierdo:

$$C_{e,VLE} = 1130 x e^{(-0,75*10^{-3})I_{c,VLE}} \quad (16.5)$$

Los resultados de capacidad de vehículos equivalentes en cada carril de entrada para los escenarios estudiados son:

CAPACIDAD (VLE)	2022		2042			
	SIN ACCESO	CON ACCESO	SIN ACCESO (A)	SIN ACCESO (B)	CON ACCESO (A)	CON ACCESO (B)
C1	814	700	462	479	546	566
C2	1063	862	824	704	880	778
C3	867	849	505	660	643	776
C4-da	1111	918	1117	1121	1075	1093
C4-iz	1110	916	1116	1120	1071	1091

**Tabla 25.- Capacidad en cada carril de entrada**

#### IV.8.7.- Demandas y capacidades a unidades de vehículos a la hora.

La intensidad de un carril dado deberá convertirse de nuevo a unidades de vehículos a la hora multiplicando su valor en vehículos ligeros equivalentes por el factor de ajuste por vehículos pesados correspondiente, según la ecuación:

$$I_i = I_{i,VLE} * f_{vp,c} \quad (16-13)$$

Donde:

- $I_{i,VLE}$ : es la intensidad en el carril  $i$  (en veh lig/h), en el periodo de análisis considerado.
- $f_{vp,c}$ : factor de ajuste por vehículos pesados para el carril

El factor de ajuste por vehículos pesados para cada carril de una entrada se determina de forma aproximada obteniendo la media ponderada de los factores correspondientes a cada movimiento de entrada a la glorieta, respecto de las demandas de entrada.

Los valores de demanda y capacidades en unidades vehículos a la hora para cada carril y escenario estudiado es:

CAPACIDAD EN CADA CARRIL Veh/H	2022		2042			
	SIN ACCESO	CON ACCESO	SIN ACCESO	CON ACCESO	SIN ACCESO	CON ACCESO
C1	692	700	407	479	546	498
C2	850	862	643	704	880	607
C3	806	849	475	660	643	729

C4-da	922	918	927	1121	1075	907
C4-iz	922	916	926	1120	1071	906

Tabla 26.- Capacidad de cada carril, veh/hora

DEMANDA EN CADA CARRIL Veh/H	2022		2042			
	SIN ACCESO	CON ACCESO	SIN ACCESO	CON ACCESO	SIN ACCESO	CON ACCESO
I1	240	241	570	380	449	300
I2	306	306	645	430	531	354
I3	41	44	429	287	509	340
I4-da	72	64	536	804	443	665
I4-iz	72	57	374	560	296	443

Tabla 27. Demanda en cada carril, veh/hora

#### IV.8.8.- Cálculo del ratio intensidad-capacidad de cada carril.

El ratio intensidad-capacidad de un carril dado,  $i/c$ , es el cociente entre su demanda y su capacidad, ambos expresados en vehículos a la hora:

$$i/c_i = \frac{I_i}{C_i} \quad (16-13)$$

Donde:

- $i/c_i$ : es el ratio intensidad-capacidad para un carril  $i$
- $I_i$ : es la demanda en un carril  $i$  expresado en veh/h
- $C_i$  es la capacidad de un carril  $i$  expresado en veh/h

El cálculo del ratio intensidad-capacidad de cada carril para cada escenario estudiado es:

Ratio Intensidad-Capacidad	2022		2042			
	SIN ACCESO	CON ACCESO	SIN ACCESO	CON ACCESO	SIN ACCESO	CON ACCESO
X1	0,35	0,34	1,40	0,9	0,94	0,6
X2	0,36	0,35	1,00	0,78	0,77	0,58
X3	0,05	0,05	0,90	0,46	0,84	0,47
X4-da	0,08	0,07	0,58	0,86	0,50	0,73
X4-iz	0,08	0,06	0,40	0,6	0,33	0,49

Tabla 28.- Ratio Intensidad-Capacidad

#### IV.8.9.- Cálculo de la demora media por regulación en cada carril y nivel de servicio en cada carril de entrada.

Para la estimación de la demora media por regulación en cada carril de una entrada se calcula con la expresión:

$$d = \frac{3600}{c} + 900T \left[ x - 1 + \sqrt{(x - 1)^2 + \frac{\left(\frac{3600}{c}\right)x}{450t}} \right] + 5 * \min[x, 1] \quad (16-17)$$

donde:

d: es la demora media por regulación (s/veh)

x: es el ratio intensidad-capacidad (i/c) del carril considerado

c: capacidad del carril considerado (veh/h)

T= periodo de tiempo (h)

Para un carril dado, la demora media por regulación se verá significativamente afectada por la duración del periodo de análisis. En la mayor parte de los casos, la duración recomendada para este periodo es de 15 minutos.

Los resultados del cálculo de demora media por regulación en cada carril en los escenarios analizados y su nivel de servicio es:

DEMORA MEDIA POR REGULACIÓN EN CADA CARRIL (seg)	2022				2042							
	SIN ACCESO 1		CON ACCESO 1		SIN ACCESO 1 OP-A		SIN ACCESO 1 OP-B		CON ACCESO 1 OP-A		CON ACCESO 1 OP-B	
Dm 1	10	NS A	9	NS A	221	NS F	53	NS F	57	NS F	57	NS F
Dm 2	8	NS A	8	NS A	61	NS F	30	NS D	24	NS C	24	NS C
Dm 3	5	NS A	5	NS A	49	NS E	13	NS B	34	NS D	34	NS D
Dm 4-da	5	NS A	5	NS A	12	NS B	27	NS D	11	NS C	11	NS B
Dm 4-iz	5	NS A	4	NS A	8	NS A	13	NS B	8	NS A	8	NS A

Tabla 29. Demora media por regulación en cada carril (seg)

Demora por regulación (s/veh)	NS según el ratio intensidad-capacidad	
	i/c < 1,0	i/c ≥ 1,0
0 a 10	NS A	NS F
> 10 a 15	NS B	NS F
> 15 a 25	NS C	NS F
> 25 a 35	NS D	NS F
> 35 a 50	NS E	NS F
> 50	NS F	NS F

Tabla 30.- Nivel de Servicio según el ratio intensidad-capacidad

**IV.8.10.- Demora media por regulación y determinar el Nivel de Servicio en cada entrada así como en la glorieta en su conjunto**

La demora media por regulación en una entrada se obtiene calculando la media ponderada de la demora en cada uno de los carriles, respecto de la intensidad, según la ecuación:

$$d_{entrada} = \frac{d_{CIZDA} * I_{CIZDA} + d_{CDCHA} * I_{DCHA}}{I_{CIZDA} + I_{CDCHA}} \quad (16-18)$$

Donde:

- $d_{CIZDA}$ : es la demora media por regulación en el carril izquierdo en seg/veh
- $d_{CDCHA}$ : es la demora media por regulación en el carril derecho en seg/veh
- $I_{CIZDA}$ : es la intensidad del carril izquierdo en vehículos/hora.

$I_{CDCHA}$ : es la intensidad del carril derecho en vehículos/hora

DEMORA MEDIA POR REGULACIÓN EN CADA CARRIL DE ENTRADA (seg)	2022				2042							
	SIN ACCESO		CON ACCESO 1		SIN ACCESO 1 OP-A (ENTRADA)		SIN ACCESO 1 OP-B (SALIDA)		CON ACCESO 1 OP-A (ENTRADA)		CON ACCESO 1 OP-B (SALIDA)	
Dm 1	10	NS A	9	NS A	221	NS F	53	NS F	57	NS F	20	NS F
Dm 2	8	NS A	8	NS A	61	NS F	30	NS D	24	NS C	17	NS C
Dm 3	5	NS A	5	NS A	49	NS E	13	NS B	34	NS E	12	NS D
Dm 4	5	NS A	5	NS A	11	NS B	27	NS C	9	NS A	15	NS A

**Tabla 31. Nivel de servicio en cada carril de entrada a la glorieta**

**IV.8.11.- Demora media por regulación en el conjunto de la glorieta y el nivel de servicios:**

La demora por regulación en el conjunto de la glorieta, se calcula determinando la media ponderada de las demoras en cada una de las entradas, ponderadas por su intensidad, según la ecuación:

$$d_{glorieta} = \frac{\sum d_i I_i}{\sum I_i} \quad (16-19)$$

La demora media por regulación en el conjunto de la glorieta para cada uno de los escenarios analizados es:

- AÑO 2022. SIN LA EJECUCIÓN DEL ACCESO 1
  - Demora media por regulación ..... 8 seg
  - Nivel de Servicio.....A
- AÑO 2022. CON LA EJECUCIÓN DEL ACCESO 1
  - Demora media por regulación ..... 7,7 seg
  - Nivel de Servicio.....A
- AÑO 2042.- SIN LA EJECUCIÓN DEL ACCESO 1. OPCIÓN A:
  - Demora media por regulación ..... 76,68 seg

- Nivel de Servicio.....F
- AÑO 2042.- SIN LA EJECUCIÓN DEL ACCESO 1. OPCIÓN B:
  - Demora media por regulación .....26,51 seg
  - Nivel de Servicio.....D
- AÑO 2042.- CON LA EJECUCIÓN DEL ACCESO 1. OPCIÓN A:
  - Demora media por regulación .....28,05 seg
  - Nivel de Servicio.....D
- AÑO 2042.- CON LA EJECUCIÓN DEL ACCESO 1.- OPCIÓN B:
  - Demora media por regulación .....15,46 seg
  - Nivel de Servicio.....C

Por tanto, los niveles de servicio de la glorieta en los escenarios analizados son:

AÑO	2022	2042
CON ACCESO 1	NS A	NS D
SIN ACCESO 1	NS A	NS F

#### IV.8.11.- Conclusiones:

En la situación actual (año 2022) la ejecución del Acceso 1, no modifica el nivel de Servicio de la Glorieta, sin embargo en el año horizonte 2042, la ejecución del Acceso 1 es determinante para la mejora del nivel de servicio de la misma.

#### IV.5 CONVENIENCIA E INTERÉS PÚBLICO

La ejecución del Acceso 1 propuesto en la presente modificación puntual, mejora las condiciones de funcionamiento en la glorieta del enlace de la N-234 con la SO-20 de la Red de Carreteras del Estado mejorando el nivel de servicio en el horizonte temporal.

#### TV.- AFECCIONES

Respecto a las afecciones establecidas en el art. 5 de la ORDEN FYM/238/2016, se hace constar que la modificación propuesta no afecta a ningún área sometida a riesgos naturales o tecnológicos que haya sido delimitada por la administración.

Tampoco se afecta al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas, estableciendo además determinaciones de ordenación detallada que hacen innecesaria la aprobación posterior de planeamiento de desarrollo.

**TVI.- ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA N-234**

Se establecen las nuevas líneas de protección de la carretera: dominio, servidumbre y afección a partir de la línea exterior de la explanación; así como la zona de limitación a la edificabilidad, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo III.- Uso y Defensas de las Carreteras de la Ley de Carreteras 37/2015 de 29 de septiembre establece en la Sección 1ª las Limitaciones de la propiedad y Título III: Uso y Defensas de las Carreteras del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

La línea exterior de la explanación es la definida por la intersección del talud de desmonte o terraplén, o en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento del terreno natural. En caso de existir cunetas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en los terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincide con el borde de la cuneta más alejado a la carretera. En los casos especiales de túneles, puentes, viaductos y otras estructuras, cimentaciones, anclajes, estabilizaciones de taludes, elementos de drenaje u obras similares, se podrá establecer otra delimitación de la arista exterior de la explanación de forma justificada, en cuyo caso ésta se ha de incluir expresamente en el estudio de carreteras que habrá de ser objeto de información pública; en su defecto, dicha arista exterior de la explanación será la línea de proyección vertical del borde de la obra sobre el terreno natural. Será en todo de dominio público el terreno ocupado por los apoyos de los puentes y viaductos y la totalidad de sus cimentaciones, y además la franja de terreno que sea preciso excavar a su alrededor para su construcción con una anchura de 1 metro como mínimo, salvo excepciones debidamente justificadas.

La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

La zona de dominio público son los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 3 metros de anchura -N234 carretera convencional-, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.

La zona de servidumbre está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 8 metros, medidos horizontalmente y desde las citadas aristas.

La zona de afección está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 50 metros medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

La zona de limitación a la edificabilidad en los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.

Las obras o instalaciones en las zonas de protección se ajustarán a las limitaciones establecidas en la Ley 37/2015 de carreteras, y el RD 1812/1994 de 2 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Para las nuevas construcciones próximas a carreteras del Estado existentes o previstas será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se lleven a cabo los estudios correspondientes de determinación de niveles sonoros esperable, así como la obligación de establecer limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales establecidos en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre de Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y en el Real Decreto 1367/2007, de 9 de octubre (BOE de 23 de octubre de 2007) y, en su caso, en la normativa autonómica o local. El estudio de ruido debe contener los correspondientes mapas de isófonas.

Los medios de protección acústica que resulten necesarios serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo ocupar terrenos de dominio público.

**T.VII.- DOCUMENTACIÓN**

El presente **TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. ÁREA DE VALCORBA** está compuesto por la documentación técnica requerida y con el contenido que se contempla en el artículo 169 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, Decreto 22/2004 de 29 de enero.

La documentación anterior, tras la tramitación y aprobación definitiva, se incorporará a la documentación y a las determinaciones del Plan Parcial SUD-14." Área de Valcorba".

Consta de los siguientes documentos:

**MV.- Memoria Vinculante**

**EAES.- Memoria de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada**

**PLANOS.-**

- **Información y Estado Actual:**
  - **PI.1.- Situación y Emplazamiento**
  - **PI.2.- Parcelario Catastral**
  - **PI.3.- Planta Acceso 1. Plan Parcial**
  - **PI.4.- Plan Parcial. Planta Sentidos Acceso 1:**
    - **PI.4.1.- Movimientos de Entrada**
    - **PI.4.2.- Movimientos de Salida**
- **Modificación:**
  - **PO.1.- Planta General Acceso 1 - Modificado.**
  - **PO.2.- Parcelario Catastral**
  - **PO.3.- M-nº1. Planta Sentidos Acceso 1:**
    - **PO.3.1.- Movimientos de Entrada**
    - **PO.3.2.- Movimientos de Salida**
  - **PO.4.- Zonas de Protección de la Carretera N-234**
    - **PO.4.1.- Zona de Dominio Público, Servidumbre y Afección.**
    - **PO.4.2.- Línea límite a la edificabilidad.**
  -

**T.VIII.- CONCLUSIONES**

La propuesta planteada en el Texto Refundido. Mod. Puntual N° 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. ÁREA DE VALCORBA:

- Cumple y no vulnera las determinaciones y limitaciones establecidas en la Ley 5/1999 de Urbanismo y Castilla y León, así como lo dispuesto en el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León Decreto 22/2004 en vigencia y por el propio PGOU de Soria.

- Mejora el nivel de servicio de la glorieta del enlace de la N-234 con la SO-20 de la Red de Carreteras del Estado en el horizonte temporal.

**ANEXO II**

Documentación no sometida a publicación

**PLANOS.-**

- **Información y Estado Actual:**
  - **PI.1.- Situación y Emplazamiento**
  - **PI.2.- Parcelario Catastral**
  - **PI.3.- Planta Acceso 1. Plan Parcial**

- PI.4.- Plan Parcial. Planta Sentidos Acceso 1:
  - PI.4.1.- Movimientos de Entrada
  - PI.4.2.- Movimientos de Salida
- Modificación:
  - PO.1.- Planta General Acceso 1 - Modificado.
  - PO.2.- Parcelario Catastral
  - PO.3.- M-nº1. Planta Sentidos Acceso 1:
    - PO.3.1.- Movimientos de Entrada
    - PO.3.2.- Movimientos de Salida
  - PO.4.- Zonas de Protección de la Carretera N-234
    - PO.4.1.- Zona de Dominio Público, Servidumbre y Afección.
    - PO.4.2.- Línea límite a la edificabilidad.
  -

EAES.- Memoria de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada

### ANEXO III

(Art. 158.3 Reglamento de Urbanismo)

#### LISTADO DE CAMBIOS TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1 PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234. ÁREA DE VALCORBA.

1.- Sustitución de la solución propuesta de enlace con entrada al polígono desde la N-234, sentido SORIA-ZARAGOZA y salida en el mismo sentido, con carriles de cambio de velocidad, por intersección a nivel con carriles de cambio de velocidad y carril central para giros a la izquierda, dimensionando de acuerdo a la Norma 3.1.I.C., permitiendo la totalidad de las entradas y salidas posibles desde cualesquiera origen y destino.	Alegación presentada e informe de los servicios técnicos municipales en relación a la misma.
2.- Incorporación en la Memoria de la referencia a no afección al despliegue de las redes públicas electrónicas.	Informe de la DGVAOTyU.
3.- Incorporación de Estudio de Tráfico generado en la glorieta "Acceso Nº2" como consecuencia de la ejecución del Acceso Nº1	Requerimiento del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
4.-Incorporación de las zonas de protección de la carretera N-234. Memoria y documentación gráfica.	Requerimiento del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana