



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento contiene el texto para la Segunda Información Pública de la Modificación Puntual N°1 del Plan Parcial SURD-14 “Área de Valcorba” (Accesos 1 CN 234), de Soria; según acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 29 de mayo de 2020.

El Secretario General,

<b>MUNICIPIO</b>	<b>SORIA</b>
<b>TÍTULO</b>	<b>TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234. AREA DE VALCORBA</b>
<b>F.ADMINISTRATIVA</b>	<b>APROBACIÓN DEFINITIVA</b>
<b>EQUIPO REDACTOR</b>	<b>C.VILLANUEVA RODRIGO</b> <b>Ing. Caminos, Canales y Puertos</b> 
<b>FECHA</b>	<b>ENERO 2020</b>
<b>PROMOTOR</b>	<b>JUNTA DE COMPENSACIÓN UA-1 SUD-14</b>





# MEMORIA VINCULANTE

## TEXTO REFUNDIDO

MOD. PUNTUAL N° 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234

AREA DE VALCORBA (SORIA)

## ÍNDICE DE LA MEMORIA VINCULANTE

T0.- ANTECEDENTES .....	DE
3	
0.1.- INTRODUCCIÓN .....	DE
3	
0.2.- AUTOR .....	DE
4	
0.3.- SITUACIÓN .....	DE
4	
0.4.- ANTECEDENTES .....	DE
4	
0.4.-	TÍTULO



DOCUMENTO .....	7	T.I.-
<b>CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD .....</b>	<b>7</b>	
I.1.- ENCUADRE LEGAL .....	7	
I.2.- CAMBIOS POSTERIORES A LA INFORMACIÓN PÚBLICA .....	8	
I.3.-JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA Y CONVENIENCIA EN LA REDACCIÓN .....	9	
I.4 TRAMITACIÓN .....	12	
<b>TII.- CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL SUD-14.</b>		
<b>ACCESO 1. N-234. AREA DE VALCORBA .....</b>	<b>13</b>	
<b>TIII.- ORDENACIÓN GENERAL .....</b>	<b>15</b>	
III. 1.- ESTADO INICIAL .....	15	
<b>TIV.- ORDENACIÓN DETALLADA .....</b>	<b>16</b>	
IV.1 ESTADO ACTUAL .....	16	
IV. 2.- ESTADO MODIFICADO (DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN) .....	17	
IV.3.- ESTUDIO DEL TRÁFICO GENERADO EN EL POLÍGONO .....	21	
IV.4.-CAPACIDAD Y NIVEL DE SERVICIO DE LA INTERSECCIÓN DE MAYOR DEMANDA DEL ACCESO 1 .....	29	
IV.5 CONVENIENCIA E INTERÉS PÚBLICO .....	33	
<b>TV.- ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA N-234 .....</b>	<b>3</b>	
.....	9	
<b>T.VI.- DOCUMENTACIÓN.....</b>	<b>40</b>	
<b>T.VII.- CONCLUSIONES.....</b>	<b>41</b>	

## **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. CN234. PK



346+500. AREA 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. AREA 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. AREA 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, éste emite 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. AREA DE VALCORBA (Soria)" se redacta el presente **Texto Refundido** para su aprobación definitiva, corrigiendo aquellos aspectos considerados en el informe técnico municipal.

## 0.2.- AUTOR

El redactor del Texto Refundido Modificación Puntual nº 1. Plan Parcial SUD-14. ACCESO 1. AREA DE VALCORBA 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. AREA 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 Area de Valcorba.
- **16 de Diciembre de 2004:**
  - Aprobación definitiva del Plan Parcial Sector S.U.D-14 "Area 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.D14 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. AREA 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. AREA 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. AREA 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 AREA 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 AREA 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.

#### **0.4.- TÍTULO DEL DOCUMENTO**

El título del presente documento es: **"TEXTO REFUNDIDO. MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1. PLAN PARCIAL. SUD-14. ACCESO 1. N-234. AREA 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. AREA 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**

El presente documento subsana los reparos objetados en la alegación e informe municipal del documento: MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL SUD-14 UA-1, 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 período 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 "Area 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. AREA DE VALCORBA

---

La modificación pretendida supone la **sustitución de la intersección** del Plan Parcial en el PK 346+250 por un **enlace a distinto nivel** en el PK 346+510, manteniendo la totalidad de los movimientos permitidos en el Plan Parcial y que suponen la totalidad de los movimientos posibles y cuya conveniencia e interés público se fundamentan en los tres aspectos que se exponen a continuación:

**1.- Mejora sustancial de las condiciones de seguridad en el tronco de la carretera N-234**, puesto que el enlace a distinto nivel supone la eliminación de giros a la izquierda y carriles de espera.

- En el Plan Parcial el movimiento **SO 20-POLÍGONO** se realiza con carril central de espera con STOP y giro a la izquierda al mismo nivel. El movimiento **POLÍGONO-SORIA** se realiza con giro a la izquierda y carril central de aceleración.

Ambos movimientos presentan mayor riesgo desde el punto de vista de la Seguridad Vial, quedando eliminados con la modificación propuesta, realizándose éstos mediante la estructura planteada a distinto nivel.

**2.- Mejora de las características geométricas del conjunto aumentando los radios de giro:**



- Plan Parcial ..... 9 metros en Intersección
- Texto Refundido M.P-nº1 ..... 14 metros en Enlace.

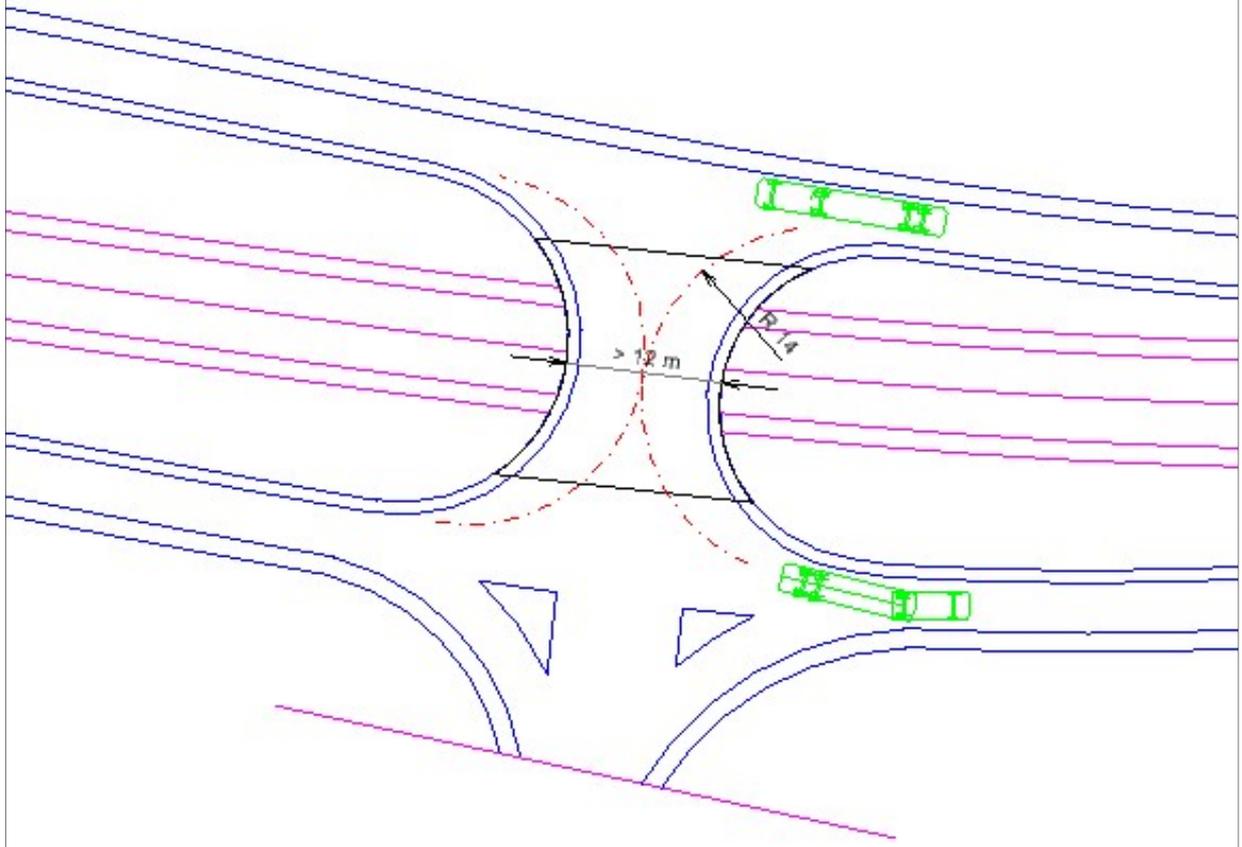
Los radios de giro que en el Plan Parcial debían adaptarse al espacio disponible en la carretera N-234; pueden aumentarse con la ejecución de la propuesta en el Texto Refundido MP-Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. N-234. AREA DE VALCORBA puesto que el espacio disponible con la estructura a distinto nivel es mayor.

Se adjunta en el *esquema 1* el esquema de giro en el enlace, y las dimensiones del vehículo articulado.

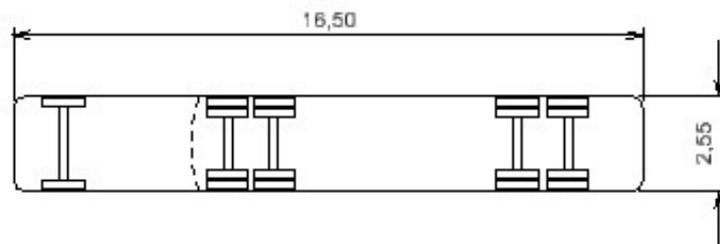
**3.- Economía de las distancias recorridas para el conjunto de los movimientos posibles** y consecuentemente en el consumo del combustible, lo que también supone menor emisión de CO<sub>2</sub> y otros gases contaminantes nocivos para la salud.



## ESQUEMA DE GIRO



## DIMENSIONES VEHÍCULO ARTICULADO



Esquema 1.- Esquema de giro del camión articulado en el enlace

## TIII.- ORDENACIÓN GENERAL



### III.1.- ESTADO INICIAL

#### III.1.1.- Determinaciones Generales del PGOU para el Plan Parcial SUD-14 "Area 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. AREA 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.

En la actualidad se están ejecutando las obras para la Conclusión de la Urbanización del P.I. de Valcorba y el enlace con la carretera provincial SO-P-3003.

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 N234 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 Martinez 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*



Se realiza una estimación del tráfico generado por el polígono industrial de Valcorba, en cualquiera de sus accesos, esto es ACCESO 1, ACCESO 2 (Glorieta s/N-122) y carretera provincial SO-P-3003; soportando el ACCESO 1 el 18% del total.

La modificación propuesta en el ACCESO 1 respecto a la contenida en el Plan Parcial, consiste en la sustitución de una intersección en el punto kilométrico 346+250 de la carretera N-234, para servir de acceso al Polígono Industrial de Valcorba (Oeste-Acceso 1) y a las intersecciones de "MATASO" con un enlace a distinto nivel en el PK 346+510 para idéntico servicio que el propuesto en el Plan Parcial.

#### **IV.2.1.- Ejecución de un enlace tipo "Diamante"**

A la altura de la estructura ejecutada sobre la línea férrea Soria-Castejón, en el punto kilométrico 346+510 de la carretera nacional 234. Esta solución no solo permite la totalidad de los movimientos posibles, sino que resulta más segura y funcional eliminando los giros a la izquierda a nivel, permitidos en la intersección del Plan Parcial, y mejorar algunos parámetros geométricos.:

- ✓ 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	DIRECTO
SO 20	POLIGONO INDUSTRIAL	DIRECTO
SORIA	MATASO E1 Y E2*	DIRECTO
SO 20	MATASO E1 y E2*	DIRECTO
<b>ACCESO 1- SALIDAS A N-234</b>		
<b>ORIGEN</b>	<b>DESTINO</b>	<b>TIPO DE ACCESO</b>
POLÍGONO INDUSTRIAL	SORIA	DIRECTO
POLÍGONO INDUSTRIAL	SO-20	DIRECTO
MATASO	SORIA	DIRECTO
MATASO	SO-20	DIRECTO

\* Se contemplan dos entradas a Mataso E1 y E2.

- ✓ 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	DIRECTO
SO 20	POLIGONO INDUTRIAL	CON CARRIL CENTRAL



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

#### 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/SALIDAS		PLAN PARCIAL	TEXTO REFUNDIDIO M.P. N° 1. PLAN PARCIAL
<b>ENTRADAS</b>	<b>SORIA-POLÍGONO</b>	Carril de deceleración "DI-2" y ramal unidireccional hasta estructura sobre el ferrocarril.	Carril de deceleración "DI" y ramal unidireccional hasta estructura sobre el ferrocarril y estructura sobre la N234 <b>(Coincidencia)</b> .
	<b>SORIA-MATASO</b>	Carril de deceleración "DI-1" y acceso directo a MATASO.	Carril de deceleración "DI" y ramal unidireccional sobrepasando estructuras sobre el ferrocarril y N-234 (quedan a izquierda y derecha) hasta MATASO.
	<b>SO-20 - POLÍGONO</b>	Carril de deceleración "DC" 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 "DD" y ramal unidireccional hasta estructuras sobre la N-234 y ferrocarril, cruzando ambas <b>(supresión de giro a la izquierda)</b> .
	<b>SO-20 - MATASO</b>	Carril de deceleración "DC" en eje del tronco, STOP, giro a la izquierda con cruce directo Soria-SO 20 y acceso directo a MATASO.	Carril de deceleración "DD" y ramal unidireccional y cruce sobre la N-234 (cambio de sentido), ramal unidireccional hasta MATASO.
ENTRADAS/SALIDAS		PLAN PARCIAL	MODIFICACIÓN PARA SUB. DE REPAROS
<b>SALIDAS</b>	<b>POLÍGONO-SO20</b>	Ramal bidireccional hasta MATASO y carril de aceleración "AI".	Ramal unidireccional hasta MATASO y carril aceleración "AI" <b>(Coincidencia)</b> .
	<b>MATASO-SO20</b>	Salida directa a carril de aceleración "AI".	Salida directa al carril aceleración "AI" <b>(Coincidencia)</b> .



<b>POLÍGONO-SORIA</b>	Ramal bidireccional hacia MATASO, STOP, giro a la izquierda con cruce del carril directo Soria-SO 20 y carril de aceleración "AC".	Cruce de las estructuras sobre el ferrocarril y N-234, ramal unidireccional sentido Soria y carril de aceleración "AD".
<b>MATASO-SORIA</b>	STOP, giro a la izquierda con cruce del carril directo Soria-SO 20 y carril de aceleración "AC".	Salida directa al carril de aceleración "AI", cambio de sentido en la glorieta del "Acceso 2".

#### IV.2.3.- Estructuras y Obras de Drenaje

La materialización de este enlace hace necesaria la construcción de un paso superior sobre la carretera N-234 en el PK 346+510 que será utilizado en los siguientes movimientos:

- Origen en la SO-20 y destino en el polígono o MATASO.
- Origen en el Polígono y destino Soria.
- Cambios de Sentido.

La definición de la tipología de la estructura será definida en el proyecto de construcción correspondiente, pero en cualquier caso deberá disponer de un ancho libre suficiente para que un vehículo tipo rígido o articulado pueda realizar sobre el mismo, un cambio de sentido; esto es, permitirá la inclusión sobre la estructura de un sector de corona circular de radios interiores y exteriores de 14 y 22 metros, respectivamente; con una anchura mínima de 12,00 metros

Para el acceso a esta estructura y a la existente sobre el ferrocarril, se hace necesaria la ejecución de terraplenes de acceso que en el presente caso invadirán el tronco de la carretera N-234, el cauce del arroyo "Valcorba" y otros terrenos no disponibles (Norte de la N-234), por lo que es necesario ejecutar muros de contención de los mencionados terraplenes. La definición exhaustiva de la geometría, materiales y tipología de estos muros se realizará en el proyecto de construcción correspondiente, no obstante la definición geométrica de la totalidad de los elementos del enlace: estructuras, muros, drenaje, etc., que se adjunta en este documento encaja en el terreno existente, puesto que el diseño del mismo se ha realizado con una topografía realizada al efecto (octubre 2019), en la que se han incluido todos los elementos de propiedad o infraestructuras afectados.

Para el drenaje de la carretera y sus elementos, se hace necesaria la ejecución de dos obras de drenaje transversal.

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

El terreno afectado es propiedad del ayuntamiento de Soria o del Ministerio de Fomento. También resultan afectadas en su límite de propiedad las instalaciones de MATASO, por lo



que se hace necesario la ejecución de un muro de contención en este límite sobre el que se ejecutará el cerramiento de las instalaciones.

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 los ramales de acceso y con sus registros accesibles. Las instalaciones de depuración municipales requieren igualmente de la ejecución de un muro de contención de tierras.

Para la ejecución de la solución propuesta es necesario modificar el trazado del tronco de la carretera N-234 desde el P.K. 346+360 al 346+800, manteniendo o mejorando los actuales parámetros geométricos en planta y en alzado.

Igualmente, 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, entre los PPKK 346+560 y 346+740 de la carretera N-234 en todo el tramo de coincidencia con las obras del Acceso 1.

### **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:

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



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:

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

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 redondo de 18.000 movimientos, por parecernos más acorde con la realidad local y con la situación económica actual y a medio plazo.

#### IV.3.4.- Porcentaje asociado de tráfico a los Accesos al Polígono: Acceso 1. Acceso 2 y Carretera Provincial SO-P-3003.

Las parcelas servidas por el Acceso 1 serán:

Identificación de Parcela	M <sup>2</sup>
Explotación minera	51.713,27
2.3 B-6	111.132,13
2.7 B-19	7.953,41
2.7 B-18	5.986,59
2.7 B-17	17.819,78
2.7 B-16	5.000,00
2.7 B-15	5.834,05
Ayto. Soria	31.216,84
<b>TOTAL</b>	<b>236.656,07</b>

Tabla 1.- Superficie parcelas



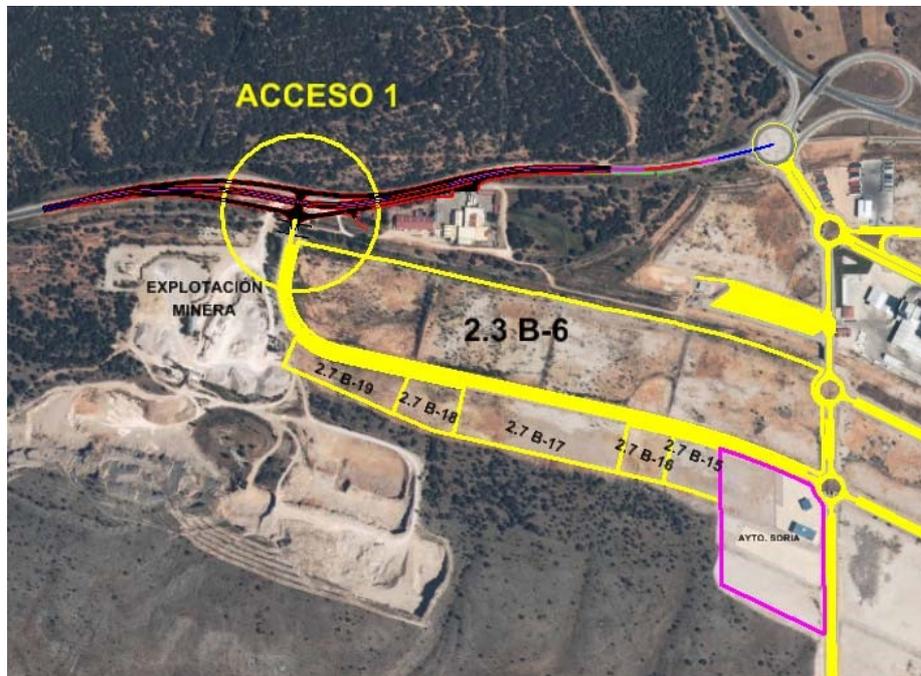


Imagen1: planta situación Acceso 1 con la propuesta planteada en este documento.

Las estimaciones de porcentaje de tráfico asociado a cualquiera de estos Accesos es la siguiente:

- Carretera Provincial SO-P-3003 ..... 4%  
Movimientos totales = 18.000 X 0,04 = 720 veh/día (entrada y salida)
- Acceso 1 ..... 18%  
 $(236.656,07^1/1.201.975,00)*100=19,69\% \approx 20\%$

Consideramos que el tráfico asociado a la carretera provincial se reparte a partes iguales entre los accesos 1 y 2, siendo:

$$(20\%-2\%=18\%)$$

Movimientos totales = 18.000 x 0,18 = 3.240 veh/día (entrada y salida)

- Acceso 2 ..... 78%  
 $1.201.975 - 236.656,07 = 965.538,93^2 \text{ m}^2$   
 $(965.538,93/1.201.975,00=80,31 \%)$   
 $(80\%-2\%=78\%)$

Movimientos totales = 18.000 x 0,78 = 14.040 veh/día (entrada y salida)

---

1 m2 Servidos al Acceso 1  
2 m2 Servicios al Acceso 2



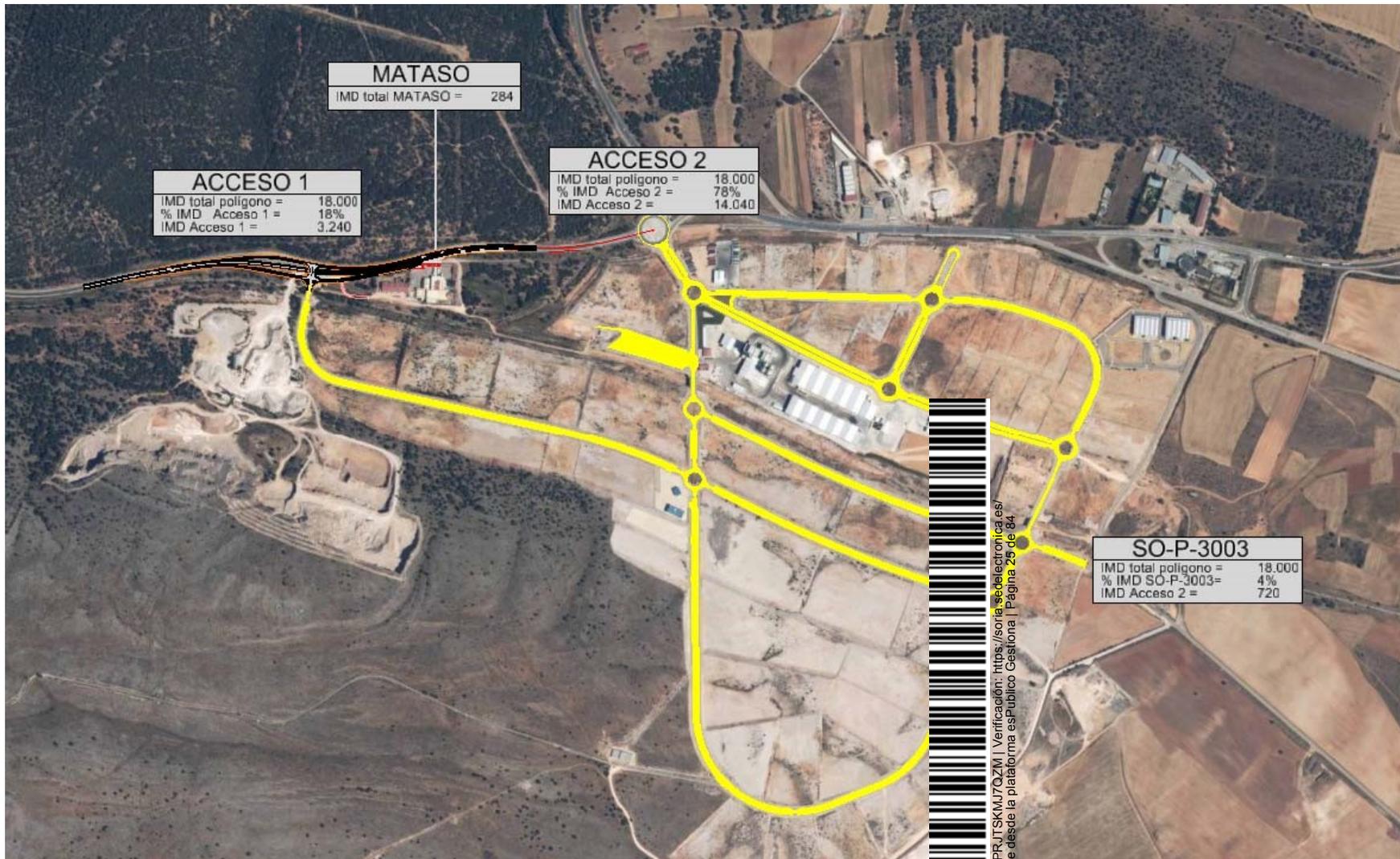


Imagen 2.- Estimación del tráfico generado, movimientos de entrada y salida a los Accesos MATASO y SO-P-3003

Cód. Validación: 3FFCY133KXW691PRJ7TSKMJ7QZM | Verificación: <https://soria.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 25 de 84



Cód. Validación: 3FFC-Y133KWR9LPRJTSMJ7QZM | Verificación: <https://soria.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 26 de 84

### IV.3.5.- Asignación de los vehículos de entrada y salida al polígono y al Matadero Municipal.

A continuación se procede a realizar una asignación del tráfico, mediante porcentajes, de los vehículos que utilizarán el Acceso 1 para entrar al Polígono Industrial o a las instalaciones de MATASO.

Para dar una proporción sensible al tráfico generado por el matadero (MATASO), se considera que la superficie del polígono servida por el Acceso 1 es la correspondiente al 50% del denominado EJE 4, mientras que el otro 50% de la superficie quedaría servida por el Acceso 2.

La superficie del polígono que está servida por esta intersección son 130.129,16 m<sup>2</sup>.

Identificación de Parcela	M <sup>2</sup>
Explotación minera	51.713,27
50% de 2.3 B-6	55.566,00
2.7 B-19	7.953,41
2.7 B-18	5.986,59
50% de 2.7 B-17	8.909,89
<b>TOTAL</b>	<b>130.129,16</b>

Tabla 5.- Superficie parcelas del Polígono servidas por el Acceso 1

La superficie del Matadero servida por este acceso son 11.400 m<sup>2</sup>.

Según esto los porcentajes de tráfico asignado de entrada o salida en la intersección del Acceso 1 al Polígono y al Matadero son:

- Al Polígono ..... 91,95 %
- Al Matadero ..... 8,05 %.

Por tanto, el tráfico soportado por el Acceso 1 serán:

<input type="checkbox"/> Por el polígono:	3.240 veh/día				
<input type="checkbox"/> Por el matadero:	284 veh/día	_____	3.524 ; 3524	0,0805	2 8 4

### IV.3.6 Análisis del tráfico para el año de puesta en servicio en las carreteras N-234 y SO-20

En el área de influencia de los accesos 1 y 2 se encuentran las siguientes estaciones de Aforo:

ESTACIÓN	UBICACIÓN	TIPO DE ESTACIÓN
----------	-----------	------------------



SO-255-3	N-234	Cobertura
SO-3-1	SO 20	Primaria
SO-250-3	SO 20	Cobertura

Tabla 2.- Datos Estaciones Aforo

Consultamos los datos publicados por el Ministerio de Fomento "Mapas de Tráfico. Soria" en los últimos 5 años registrados:

ESTACIÓN	2013		2014		2015		2016		2017	
SO-255-3	2.360		2.304		2.353		2.404		2.563	
SO-250-3	6.315		6.463		6.655		6.404		7.147	
SO-3-1	7.174	21,51%	7.116	21,64%	7.434	22,59%	7.202	24,6%	8.032	21,3%

Tabla 3.- Evolución tráfico

La evolución del tráfico de las estaciones de aforo indicadas anteriormente en los últimos 5 años es del 3% para las estaciones SO-3-1 y SO-250-3; y del 2% para la estación SO-255-3. El siguiente gráfico muestra la evolución del tráfico de estas estaciones en el periodo comprendido entre 2013 y 2017.

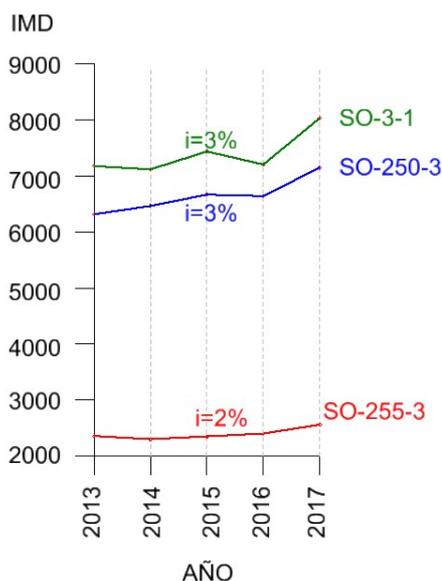


Imagen 3.- Gráfico evolución del tráfico de las estaciones de aforo

Calculamos a continuación el tráfico previsible para el año de puesta en servicio (2021) en dichas estaciones de aforo con los porcentajes de crecimiento anteriormente citados.

ESTACIÓN	IMD 2021
SO-255-3	$2.563 \times 1,02^4 = 2.775$ veh/día



SO-250-3	$7.147 \times 1,03^4 = 8.044$ veh/día
SO-3-1	$8.032 \times 1,03^4 = 9.040$ veh/día

Tabla 4.- IMD año 2021 de las estaciones de aforo.



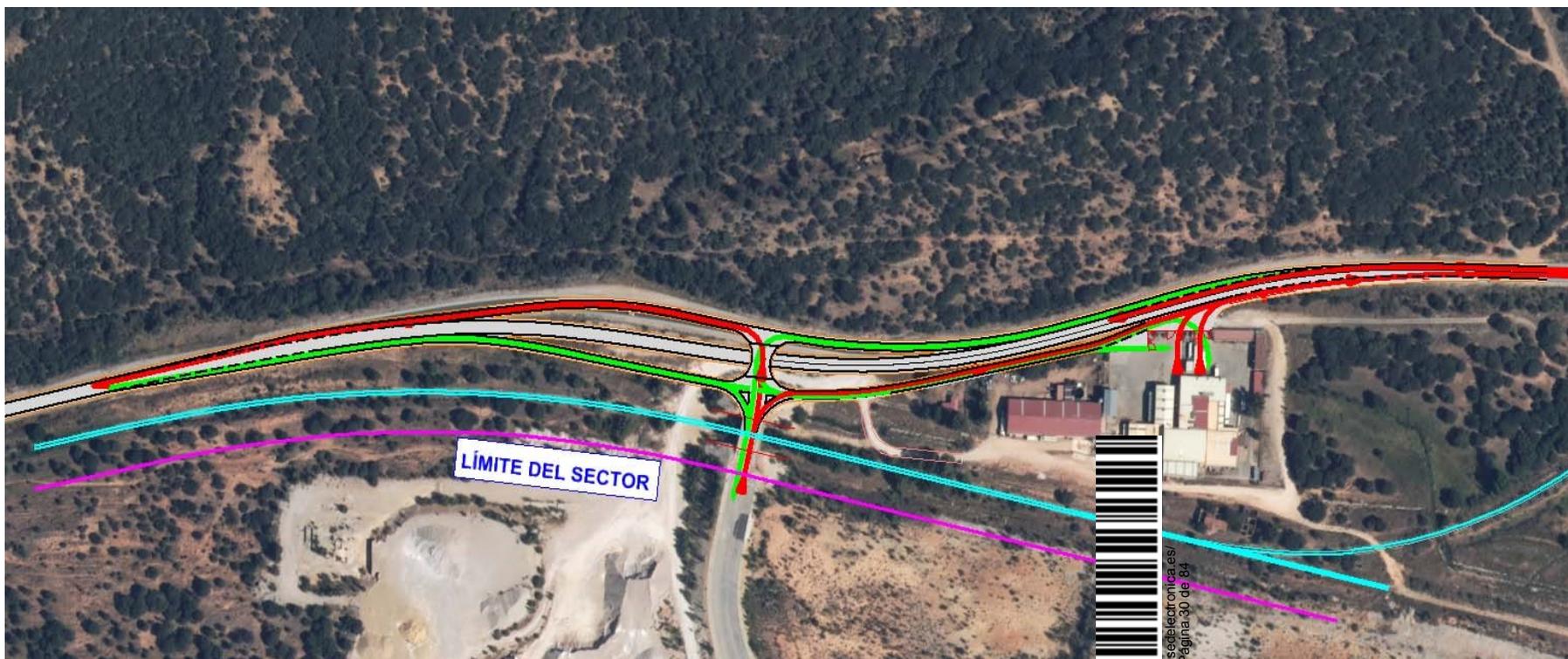


Imagen 4.- Movimientos de entrada y salida hacia el Polígono / Mataso. Rojo: salidas Entradas



Cód. Validación: 3FFCYH33KWR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: <https://portal.sesdelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 30 de 84



Cód. Validación: 3FFC-Y133KWR9LPRJTSMJ7QZM | Verificación: [https://soria.sedelectronica.es/Documento\\_firmado\\_electronicamente\\_desde\\_la\\_plataforma\\_esPublico\\_Gestiona](https://soria.sedelectronica.es/Documento_firmado_electronicamente_desde_la_plataforma_esPublico_Gestiona) | Página 31 de 84

## IV.4.-CAPACIDAD Y NIVEL DE SERVICIO DE LA INTERSECCIÓN DE MAYOR

### DEMANDA DEL ACCESO 1

La intersección de mayor demanda del Acceso 1 es la de entrada y salida desde el Polígono Industrial de Valcorba.



Imagen 5.- Intersección de mayor demanda

Se estima que de los movimientos totales de entrada y salida del y hacia el Polígono, el 80% son hacia o desde la SO-20 y el 20% restante desde o hacia Soria. El factor punta considerado es del 15%.

En aplicación del Manual de Carreteras (1995) siguiendo la metodología de las intersecciones DARS, se determina la capacidad y nivel de servicio de la intersección de mayor demanda del Acceso 1. Al ser ésta la que previsiblemente registrará mayor número de movimientos vehiculares.

Realizando los ajustes de los volumen del tráfico en la intersección del Acceso 1, de acuerdo a la Tabla 10.1 "Equivalentes en vehículos ligeros para las intersecciones DARS" del citado manual , resultan:

MOVIMIENTO N°	1	2	5	6	8	9
FLUJO HORARIO (v/h)	20	194	49	194	10	49
Volumen l s/.tabla 10.1	34				17	84



Donde los movimientos:

- 1 (Q1) es el realizado a MATASO desde la SO20:

$$Q1=284 \times 0,50 \times 0,80 \times 0,15 = 17 \rightarrow 20 -$$

2 (Q2) es el realizado al Polígono desde la SO-20

$$Q2=3240 \times 0,50 \times 0,80 \times 0,15 = 194$$

- 5 (Q5) es el realizado del Polígono a Soria

$$Q5=3240 \times 0,50 \times 0,20 \times 0,15 = 49$$

- 6 (Q6) es el realizado del Polígono a SO-20

$$Q6=3240 \times 0,50 \times 0,80 \times 0,15 = 194$$

- 8 (Q8) es el realizado de Soria a Mataso

$$Q8=284 \times 0,50 \times 0,20 \times 0,15 = 4 \rightarrow 10 -9$$

(Q9) es el realizado de Soria al Polígono

$$Q9=3240 \times 0,50 \times 0,20 \times 0,15 = 49$$

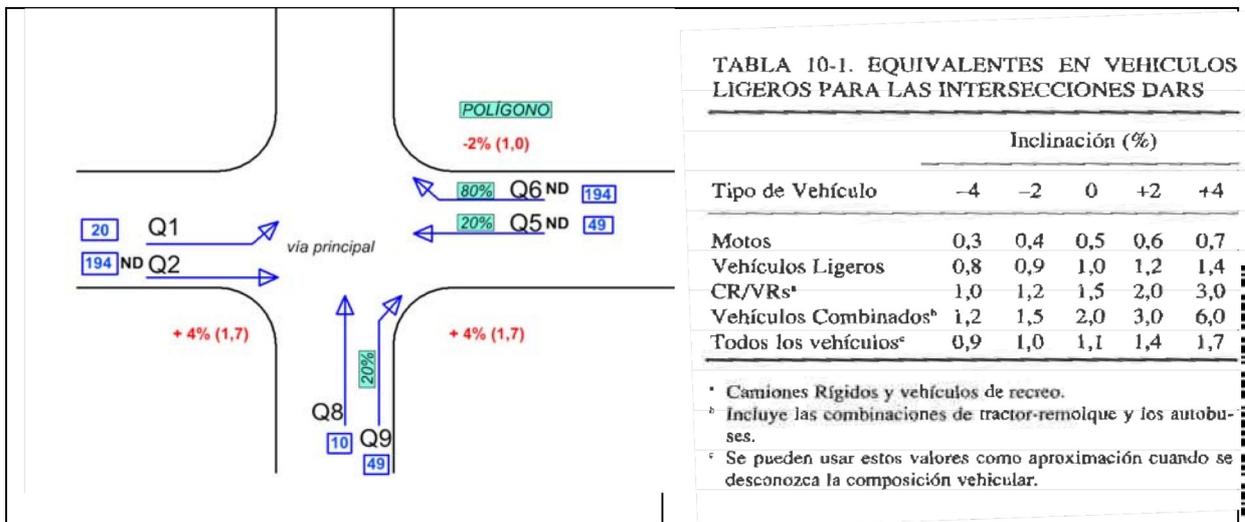
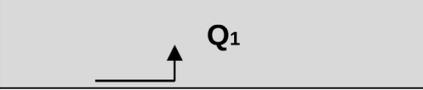


Imagen 6.- Izda. Volumen tráfico del Acceso 1. Dcha.- Tabla 10.1 del Manual de Carreteras.



Se procede a continuación a rellenar el formulario para las intersecciones DARS de cuatro accesos (en cruz):

<b>PASO 1: MD DESDE CALLE SECUNDARIA</b>	
Flujos conflictivos: $Q_c$	$Q_{c9} = Q_2 = 194 \text{ v/h}$
Capacidad potencial $C_{pi}$	$C_{p9} = 1160 \text{ v/h}$
Capacidad de movimiento: $C_m$	$C_m = C_{p9} = 1160 \text{ v/h}$
Probabilidad de estado libre de cola $P_{oi}$	$P_{0,9} = 1 \quad \underline{\quad} \quad 0,93$
<b>PASO 2: MI DESDE CALLE PRINCIPAL</b>	
Flujos conflictivos: $Q_c$	$Q_{c1} = Q_5 + Q_6 = 49 + 194 = 243 \text{ v/h}$
Capacidad potencial $C_{pi}$	$C_{p1} = 1300 \text{ v/h}$
Capacidad de movimiento: $C_m$	$C_m = 1300 \text{ v/h}$
Probabilidad de estado libre de cola $P_{oi}$	$P_{0,1} = 1 \quad \underline{\quad} \quad 0,976$
Probabilidad de entrada libre de colas	$P^*_{0,1} = 1 \quad \frac{1}{1 - \left(\frac{194}{1300}\right)} \quad 0,97$
<b>PASO 3: PASO DEL FRENTE DE LA CALLE SECUNDARIA</b>	
Flujos conflictivos: $Q_c$	$Q_{c8} = (194 + 20 + 194 + 49) = 457 \text{ v/h}$
Capacidad potencial $C_{pi}$	$C_{p,8} = 605 \text{ v/h}$
Factor de ajuste de la capacidad por los movimientos obstaculizadores: $f_i$	$F_8 = P^*_{0,1} = 0,97$
Capacidad de movimiento $C_{mi}$	$C_{m,8} = C_{p,8} \times f_8 = 605 \times 0,97 = 587 \text{ v/h}$
Probabilidad del estado libre de Cola: $P_{oi}$	$P_{0,8} = 1 \quad \underline{\quad} \quad 0,97$

La demora total media del acceso según la ecuación 10.3 del Manual de capacidad de carreteras 1995 de los movimientos 1, 8 y 9 según el esquema de la imagen 3 es:



		<b>( 2 MOVIMIENTOS COMPARTEN EL CARRIL)</b>			
		<b>(3 MOVIMIENTOS COMPARTEN EL CARRIL)</b>			
<b>MOVIMIENTOS 8, 9 DEL ACCESO CALLE SECUNDARIA</b>					
MOV	I (v/h)	Cm (v/h)	Cc (v/h)	Demora total media (fig.10.7)	Demora total media del acceso. Ecuación 10.13 y Nivel de Servicio
8	17	557	} 1100	4	3,2seg .. Nivel de Servicio A
9	84	1160		3	
<b>MOVIMIENTOS 1 DE LA CALLE PRINCIPAL</b>					
MOV	I(v/h)	Cm (v/h)	Demora total media	Demora total medio del acceso. Ecuación 10.3 y Nivel de Servicio	
1	34	1300	3	3 seg .. Nivel de Servicio A	

Siendo la ecuación 10.3 del Manual de capacidad de carreteras 1995:

#### IV.5 CONVENIENCIA E INTERÉS PÚBLICO

Los movimientos del Acceso 1 a través del enlace tipo "Diamante" propuesto supone un decremento económico global derivado de la reducción de los tiempos de conducción, costes de desplazamiento y huella de carbono.

La metodología utilizada se concreta en la integración para un tiempo determinado (se ha realizado de forma anual) de las reducciones de los costes de desplazamiento, disminución de la huella de carbono y disminución de los tiempos de conducción como consecuencia de la ejecución del enlace. La integración se realiza sin más que multiplicar la reducción de los kilómetros realizados por distintos factores o producto de factores según se indica a continuación:



- Coste de los desplazamientos: multiplicar por el precio de Kilómetro de desplazamiento.
- Disminución de la huella de carbono: multiplicar por el litro de combustible/Km, por Kg de CO<sub>2</sub>/ litro de combustible, por precio de Kg de CO<sub>2</sub>.
- Disminución de los tiempos de conducción: multiplicar por el inverso de la velocidad de desplazamiento. Consideramos una velocidad media de 40 Km/h.

Los factores de multiplicación utilizados son exactamente los mismos que los empleados en la alegación presentada por la empresa Hormisoria y consecuencia del **Informe Municipal**, y ello en aras a la simplicidad, evitación de polémicas y favorecer la posibilidad de comparación:

- Precio de Km de desplazamiento camión: ..... 2,295 €/Km  
(1,808+2,782)\*0,5=2,295  
(figura en alegación de Hormisoria y aparece en informe técnico municipal)
- Precio de Km de desplazamiento turismo: ..... 0,33 €/Km  
(no aparece en el informe municipal)
- Litro de combustible /Km de camión: ..... 0,41 l/Km  
(figura en alegación de Hormisoria y aparece en informe técnico municipal)
- Litro de combustible/Km de turismo: ..... 0,07 l/Km (no aparece en el informe municipal)
- Kg de CO<sub>2</sub> por litro de combustible ..... 2,61 Kg CO<sub>2</sub>/l  
(figura en alegación de Hormisoria y aparece en informe técnico municipal)
- Precio de Kg de CO<sub>2</sub> ..... 0,00983 €/Kg  
(figura en alegación de Hormisoria y aparece en informe técnico municipal)

#### IV.5.1.- Comparación de los kilómetros recorridos para los movimientos posibles entre el Plan Parcial y el Texto Refundido MP-Nº 1 del Plan Parcial.



Una vez indicados los factores de multiplicación se miden los kilómetros recorridos en cada uno de los movimientos posibles en el Plan Parcial aprobado y el TEXTO REFUNDIDO. MODIFICACIÓN PUNTUAL N°1. PLAN PARCIAL. SUD-14. ACCESO 1. N-234. AREA DE VALCORBA. y se estiman además el número de vehículos de cada tipo que realiza dicho movimiento.

MOVIMIENTO	PLAN PARCIAL	Texto Refundido MP-N°1 PLAN PARCIAL	COMENTARIO
SO20 - Polígono	0	0	Igual
SO20 - MATASO	0	2x250=500 ml	500 ml más en T.Refun.MPN°1
Soria - Polígono	0	0	Igual
Soria - MATASO	0	0	Igual
Polígono - Soria	2x250=500 ml	0	500 ml más en PP
MATASO - Soria	0	2x500=1000 ml	1000 ml más en T.Refun.MPN°1
Polígono - SO20	0	0	Igual
MATASO - SO20	0	0	Igual

Tabla 6.- Comparación distancias recorridas Plan Parcial-Texto Refundido MP-N° 1 del Plan Parcial

#### IV.5.2.- Tráfico Generado:

El número de vehículos que realizan cada movimiento se obtiene de la siguiente forma:

- Los que entran o salen del polígono por estimación de los movimientos totales generados por la creación del mismo, estimando los movimientos imputables a cada acceso y estimando el porcentaje de vehículos pesados.

Por otro lado de lo expuesto en el apdo IV.3.5 de este documento se concluye lo siguiente:

□ La estimación del tráfico generado por el polígono en el Acceso nº 1 (N-234) asciende a 3.240 vehículos diarios, y para el matadero 284 vehículos diarios. Vehículos de entrada y salida.

- Se hace una distribución a partes iguales de todos los movimientos generados en el Acceso 1 (en total 8 movimientos). En otros cálculos hemos considerado el 80% hacia o desde SO-20; y el 20% hacia o desde Soria.
- La estimación del porcentaje de vehículos que utilizarán el acceso 1 para entrada al Polígono Industrial o Mataso será:
  - o A Mataso..... 8,05 %
  - o Al Polígono ..... 91,95%



Por otro lado, estimamos que el porcentaje de vehículos pesados que acceden al Acceso 1 es del 25%



**IV.5.4.- Comparación de los incrementos y decrementos del desplazamiento, litros de combustible, Kg de CO2 por litro de combustible, y tiempos de conducción del Acceso 1 PPTexto Refundido MP-Nº1 PLAN PARCIAL**

Se comparan los incrementos (+)/decrementos(-) del desplazamiento en los movimientos en los que existen diferencias de lo propuesto en el Texto Refundido MP-Nº1 del Plan Parcial con respecto al Plan parcial. Para el cálculo anual se consideran 234 días:

(52 semanas/año x 4,5 días/semana=234 días).

**Costes de desplazamiento:**

						% Veh. Pesados	% Veh. Ligeros	€/km. Turismo	€/Km. Camión					litro combustible/Km turismo	litro combustible/Km camión			
						25 %	75 %	0,33	2,295					0,07	0,41			
						TOTAL €/DÍA	TOTAL TURISMO €/AÑO	TOTAL PESADOS €/AÑO	TOTAL €/AÑO	COMBUSTIBLE		TOTAL l/DIA	TOTAL l/AÑO					
MOVIMIENTO	Diferencia en Km	% VEHÍCULOS	IMD	IMD pesados	IMD ligeros	€ turismo/día	€ pesado/día	€/día	€ turismo/año	€ pesado/año	€/año	L/turismo por día	L/camiones por día	litros/día	litros/año			
ENTRADA	SO20-Polígono	0	91,95%	810	203	608												
	SO20-MATAS	0,5	8,05%	71	18	53	8,75	20,66	29 €	2.046 €	4.833 €	6.880 €	1,855	3,69	5,545	1.297,53		
	Soria-Polígono	0	91,95%	810	203	608												
	Soria-MATASO	0	8,05%	71	18	53												
SALIDA	Polígono-Soria	-0,5	91,95%	810	203	608	-100,32	-232,94	-333 €	- 23.475 €	- 54.509 €	- 77.983 €	-21,28	-41,615	-62,895	- 14.717,43		
	MATASO-Soria	1,0	8,05%	71	18	53	17,49	41,31		4.093 €	9.667 €	13.759 €	3,71	7,38	11,09	2.595,06		
	Polígono-SO20	0	91,95%	810	203	608												
	MATASO-SO20	0	8,05%	71	18	53												
				<b>3524</b>	<b>881</b>	<b>2643</b>	<b>-74,09 €</b>	<b>-170,98 €</b>	<b>- 57 €</b>	<b>- 17.336 €</b>	<b>- 40.009 €</b>	<b>- 57.345 €</b>	<b>-15,715</b>	<b>-30,545</b>	<b>-46,26</b>	<b>- 10.824,84</b>		



Cód. Validación: 3FFCYH33KWR9LPRJTSMK50ZM | Verificación: https://soria.sedelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 89 de 84

**Huella de Carbono: litros de combustible - Kg CO<sub>2</sub>/día**

				% Veh. Pesados	% Veh. Ligeros	litro combustible/ Km turismo	litro combustible/ Km camión			Kg/Co2 x l.combustible			€/Kg CO2		
				25%	75%	0,07	0,41	COMBUSTIBLE		TOTAL l/DIA	TOTAL l/AÑO	2,61	TOTAL AÑO	0,00983	TOTAL AÑO
	MOVIMIENTO	Diferencia en Km	% VEHÍCULOS	IMD	IMD pesados	IMD ligeros	L/turismo por día	L/camiones por día	litros/día	litros/año	Kg/Co2 x día	Kg/Co2 x año	€/día	€/año	
ENTRADAS	SO20-Polígono	0	91,95%	810	203	608									
	SO20-MATASO	0,5	8,05%	71	18	53	1,855	3,69	5,545	1.297,53	14,47245	3.387	0,14 €	33,29 €	
	Soria-Polígono	0	91,95%	810	203	608									
	Soria-MATASO	0	8,05%	71	18	53									
SALIDAS	Polígono-Soria	-0,5	91,95%	810	203	608	1,28	-41,615	-62,895	14.717,43	-164,15595	-38.412	-1,61 €	-377,59 €	
	MATASO-Soria	1,0	8,05%	71	18	53	3,71	7,38	11,09	2.595,06	28,9449	6.773	0,28 €	66,58 €	
	Polígono-SO20	0	91,95%	810	203	608									
	MATASO-SO20	0	8,05%	71	18	53									
				<b>3524</b>	<b>881</b>	<b>2643</b>	<b>4,5</b>	<b>-30,545</b>	<b>-46,26</b>	<b>10.824,84</b>	<b>-120,7386</b>	<b>-28.253</b>	<b>-1,19 €</b>	<b>-277,73 €</b>	



Cód. Validación: 3FFCYH33KWR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: https://soria.sedelectronica.es  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 40 de 84



Cód. Validación: 3FFCYH33KWR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: <https://soria.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 41 de 84

## Tiempos de Conducción

					% Veh. Pesados	% Veh. Ligeros	Vm=40 Km/h			
					25%	75%	Tiempos de conducción			
	MOVIMIENTO	Diferencia en Km	% VEHÍCULOS	IMD	IMD pesados	IMD ligeros	h turismo/día	h pesados/día	horas/día	horas/año
ENTRADA	ASO20-Polígono	0	91,95%	810	203	608				
	ASO20-MATASO	0,5	8,05%	71	18	53	0,66	0,23	0,8875	208
	Soria-Polígono	0	91,95%	810	203	608				
	Soria-MATASO	0	8,05%	71	18	53				
SALIDA	Polígono-Soria	-0,5	91,95%	810	203	608	-7,60	-2,54	10,1375	-2.372
	MATASO-Soria	1,0	8,05%	71	18	53	1,33	0,45	1,775	415
	Polígono-SO20	0	91,95%	810	203	608				
	MATASO-SO20	0	8,05%	71	18	53				
				<b>3524</b>	<b>881</b>	<b>2643</b>	<b>-5,6</b>	<b>-1,86</b>	<b>-7,475</b>	<b>-1.749</b>



Cód. Validación: 3FFCY193KVR9LPRJFSKMJ7QZM | Verificación: <https://soriej.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 42 de 84



Cód. Validación: 3FFC-Y133KWR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: <https://soria.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 43 de 84

## TV.- 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 se sitúa a 25 metros, medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima.

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.

## **T.VI.- DOCUMENTACIÓN**

---

El presente **TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. AREA 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." Area 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.VII.- CONCLUSIONES**

---

La propuesta planteada en el Texto Refundido. Mod. Puntual Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. AREA 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.
- Disminuye la Huella de Carbono del conjunto global de los movimientos posibles, respecto al Plan Parcial.
- Disminuye los costes de desplazamientos del conjunto global de los movimientos posibles, respecto al Plan Parcial.
- Disminuye los tiempos de conducción del conjunto global de los movimientos posibles, respecto al Plan Parcial.
- Mejora de las condiciones de seguridad en el tronco de la carretera N-234, al eliminar los giros a la izquierda y carriles centrales de espera.
- Mejora de las características geométricas aumentando los radios de giro.

Por lo que se eleva a la superioridad para su aprobación si procede.

Soria, Abril de 2020

El autor:



Fdo.- Carmelo Villanueva Rodrigo  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
Colegiado nº 7.691





Cód. Validación: 3FFCYH3KWR9LPPJTSKMJ7QZM | Verificación: <https://soria.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 48 de 84

<b>MUNICIPIO</b>	<b>SORIA</b>
<b>TÍTULO</b>	<b>TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234. AREA DE VALCORBA</b>
<b>VOLUMEN</b>	<b>MEMORIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA</b>
<b>F.ADMINISTRATIVA</b>	<b>APROBACIÓN DEFINITIVA</b>
<b>EQUIPO REDACTOR</b>	<b>C.VILLANUEVA RODRIGO</b> <b>Ing. Caminos, Canales y Puertos</b> 
<b>FECHA</b>	<b>ENERO 2020</b>
<b>PROMOTOR</b>	<b>JUNTA DE COMPENSACIÓN UA-1 SUD-14</b>



# MEMORIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA

## TEXTO REFUNDIDO

MOD. PUNTUAL N° 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234

AREA DE VALCORBA (SORIA)

## ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN .....	3
2.	PROMOTOR .....	4
3.	AUTOR DEL DOCUMENTO.....	4
4.	ANTECEDENTES .....	4
5.	OBJETO DEL DOCUMENTO.....	7
6.	ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN Y SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES .....	
7.	DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL .....	
8.	CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ANTES DEL DESARROLLO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL EN EL ÁMBITO TERRITORIAL AFECTADO .....	
9.	EFFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES .....	1
10.	EFFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES .....	
11.	MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA. ....	1
12.	RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS .....	

13. MEDIAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y CORREGIR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO RELEVANTE EN EL MEDIO AMBIENTE EN APLICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO. ....	17
14. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN. ....	17
15. CONSIDERACIONES .....	18

## **1. INTRODUCCIÓN**

---

El presente documento constituye la **MEMORIA AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA** del **TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. AREA DE VALCORBA**, que se redacta en aplicación del artículo 157 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León<sup>3</sup> y según la disposición del artículo 6.2 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

Durante el periodo de exposición pública, en la fase de aprobación inicial del documento redactado por el arquitecto D. Alejandro Cabrerizo de Marco: "MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. CN-234. PK 346+500. AREA DE VALCORBA -SORIA-", 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 la Modificación Puntual nº 1. El 20 de marzo de 2018, la citada empresa adjunta un informe pericial 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. AREA 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. AREA 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, donde quedarían subsanados los reparos objetados en el informe técnico municipal.

---

<sup>3</sup> Decreto 22/2004 de 29 de enero



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

## **2. PROMOTOR**

---

LA JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1, actúa como promotor del documento urbanístico: **TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. AREA DE VALCORBA**

## **3. AUTOR DEL DOCUMENTO**

---

El redactor del Texto Refundido Modificación Puntual nº 1. Plan Parcial SUD-14. ACCESO 1. AREA DE VALCORBA 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.

## **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 Area de Valcorba.

☐ **16 de Diciembre de 2004:**

- Aprobación definitiva del Plan Parcial Sector S.U.D-14 "Area 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.D14 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. AREA 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. AREA 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. AREA 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 AREA 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 AREA 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"*.

## **5. OBJETO DEL DOCUMENTO**

La modificación propuesta en el ACCESO 1 respecto a la contenida en el Plan Parcial, consiste en la sustitución de una intersección en el punto kilométrico 346+510 de la carretera N-234, para servir de acceso al Polígono Industrial de Valcorba (Oeste-Acceso 1) y a las intersecciones de "MATASO" con un enlace a distinto nivel para idéntico servicio que el propuesto en el Plan Parcial .

### **Consideraciones generales:**

- El suelo se encuentra clasificado como SSGG Viario N-234, no modificándose su clasificación.
- El objeto de la modificación no es un desarrollo urbanístico nuevo, sino que trata de modificar el planeamiento de desarrollo previsto, adaptándolo en el tema que nos ocupa (acceso desde la N-234 "Acceso 1") a una solución técnica y medioambientalmente viable.



### Características principales de la modificación:

- Se mantiene la totalidad de los movimientos permitidos en el Plan parcial
- Conveniencia e Interés público fundamentados en los siguientes aspectos:
  - 1.- Mejora sustancial de las condiciones de seguridad en el tronco de la carretera N-234, puesto que el enlace a distinto nivel supone la eliminación de giros a la izquierda y carriles centrales de espera.
  - 2.- Mejora de las características geométricas del conjunto aumentando los radios de giro. En la intersección inicial mínimo de 9 metros frente a 14 metros en el enlace.
  - 3.- Economía de las distancias recorridas para el conjunto de movimientos posibles y consecuente disminución del consumo de combustible y disminución de gases contaminantes a la atmósfera.

## **6. ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN Y SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES**

En el documento de ordenación detallada del **PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE DELIMITADO S.U.D-14. AREA DE VALCORBA** del Plan General de Ordenación Urbana de Soria se contempla en el apartado 2.2.8.1.1:

### *2.2.8.1.1.- ACCESOS AL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VALCORBA*

*(...) Para dotar de un segundo acceso al Polígono Industrial se ejecuta una intersección desde la N-234 a la altura de las intersecciones 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 el 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.*



La materialización del enlace propuesto en el **TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. AREA DE VALCORBA** hace necesario la construcción de un paso superior sobre la carretera N-234 en el PK 346+510 que será utilizado en los siguientes movimientos:

- Origen en la SO-20 y destino en el polígono o MATASO.
- Origen en el Polígono y destino Soria.
- Cambios de Sentido.

La definición de la tipología de la estructura será definida en el proyecto de construcción correspondiente, cuidando el aspecto de integración paisajística ambiental.

La definición exhaustiva de la geometría, materiales y tipología de estos muros se realizará en el proyecto de construcción correspondiente, no obstante la definición geométrica de la totalidad de los elementos del enlace: estructuras, muros, drenaje, etc., que se adjunta en este documento encaja en el terreno existente, puesto que el diseño del mismo se ha realizado con una topografía realizada al efecto (octubre 2019), en la que se han incluido todos los elementos de propiedad o infraestructuras afectados.

## **7. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL**

---

Recientemente, la **JUNTA DE COMPENSACIÓN UA-1 S.U.D-14**, ha adjudicado<sup>4</sup> la ejecución de las **OBRAS DE CONCLUSIÓN. URBANIZACIÓN S.U.D-14 UA-1**; y **ADECUACIÓN DE LA CARRETERA SO-P-3003 A LA NUEVA SITUACIÓN URBANÍSTICA DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VALCORBA (SORIA)**, según proyectos de construcción redactados por el ingeniero de caminos, canales y puertos D. Carmelo Villanueva Rodrigo. El objetivo es finalizar con la totalidad de las obras de urbanización del Polígono, y por otro dejar definitivamente integrado en los viales del polígono el acceso a la carretera provincial SOP-3003. Sin embargo queda pendiente la ejecución del "Acceso 1"<sup>5</sup>. Siendo ello posible una vez se hayan aprobado definitivamente el documento urbanístico: "**TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. N-234. AREA DE VALCORBA**". Procediendo a continuación a la redacción del correspondiente proyecto de construcción del Acceso 1 al Polígono Industrial de Valcorba desde la carretera N-234; y posterior adjudicación de las obras al objeto de finalizar la totalidad de las obras.

---

4 Adjudicación en 2019

5 Acceso 1: acceso al Polígono Industrial (fase 1) desde la N-234



## 8. CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ANTES DEL DESARROLLO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL EN EL ÁMBITO TERRITORIAL AFECTADO

---

La caracterización medioambiental antes del desarrollo de la modificación puntual en el ámbito territorial afectado es básicamente idéntica respecto a la contenida en el Plan Parcial. La zona afectada para la ejecución del enlace se integra en el entorno rústico al que pertenece, no presentando degradación del medio ambiente, conservando su aspecto rural.

Se describe a continuación una síntesis de la caracterización medioambiental recogida en la DIA del Plan Parcial:

### a. Clima:

*La principal característica del clima soriano es la continentalidad, la rigurosidad de sus inviernos con fuertes heladas y bajas temperaturas; y veranos secos y calurosos. Esta propiedad se refleja en la existencia de amplitudes térmicas importantes superiores a los 17°C a lo largo del año. Las precipitaciones en la región soriana mayoritariamente se concentran durante la primavera y el otoño.*

*La temperatura media anual es de 10°C. La temperatura media más baja se produce en el mes de enero, mientras que las máximas se dan en los meses de julio y agosto.*

*La temperatura media de las mínimas es menor de 0°C en los meses de enero y febrero, mientras que la temperatura media de las máximas esta en torno a los 28°C en los meses de julio y agosto.*

*Los meses de mayor pluviosidad corresponden a los meses primaverales y otoñales.*

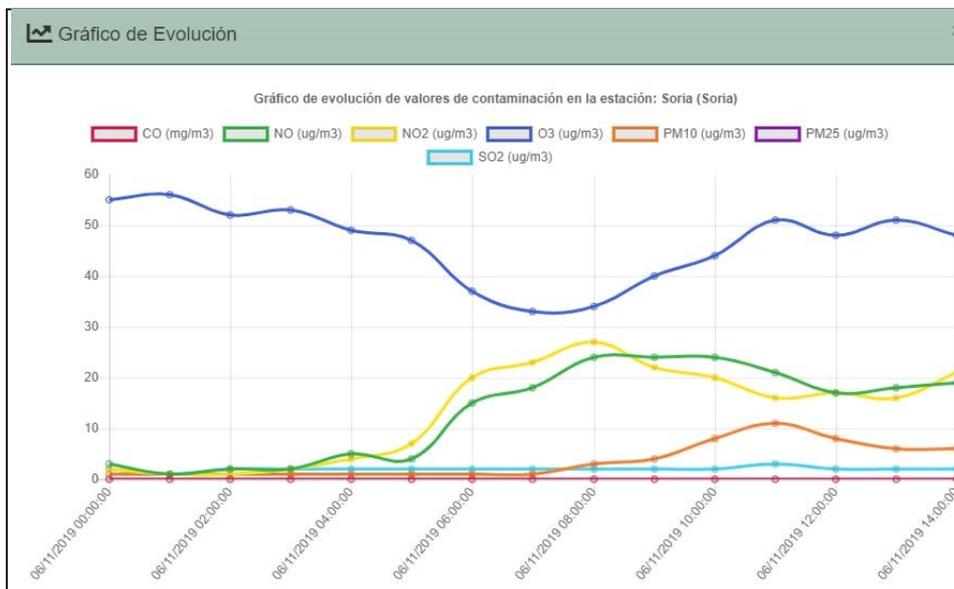
*La nieve es un factor importante en la zona de estudio. Los meses más castigados por las nevadas son los meses de enero, febrero, marzo y diciembre; sin embargo cabe destacar en los últimos años la disminución de los números de días con nevadas.*

*El número de días de niebla es muy variable dependiendo del año, apareciendo fundamentalmente en los meses de enero, noviembre y diciembre.*

### b. Atmósfera:

En cuanto a la calidad del aire se muestra un cuadro de evolución de la estación de medición de calidad del aire perteneciente a la Junta de Castilla y León.





Consulta de datos de la Red de Calidad del Aire

Destacar que a pesar de tratarse la zona de estudio de un espacio atravesado por carreteras nacionales próximas al núcleo urbano, la calidad del aire se considera buena, no existiendo previamente niveles de inmisión elevados de contaminantes.

### c. Hidrología:

La zona de estudio pertenece a la cuenca hidrográfica del río Duero. El arroyo de Valcorba discurre paralelamente por el margen izquierdo de la carretera N-234 con dirección oeste-este. Es un arroyo de carácter intermitente que vierte sus aguas al río Duero. El aporte de agua que el arroyo recibe procede de las arroyada superficial favorecida por la pendiente así como su terreno impermeable.

### d. Hidrogeología:

Los materiales del área de estudio pertenecen a la unidad acuífera denominada "**Sistema número 88, Terciario de la Cuenca de Almazán**" o "**U.H.15. Cubeta de Almazán**".

En general las aguas subterráneas son del tipo bicarbonatado-cálcico. La mineralización es ligera y además el contenido en sales disminuye como consecuencia del aporte de aguas menos mineralizadas procedentes de otras unidades hidrogeológicas. Se pueden considerar como aguas de dureza media.

### e. Edafología:

El tipo de suelo dominante en la zona es un suelo poco evolucionado, de mediocres a malas condiciones para la actividad agrícola.

### f. Geología:

Geológicamente al norte de la zona de estudio se encuentra la falla de Soria, la cual describe un arco de dirección NO-SE.

A una escala regional esta falla separa dos grandes unidades morfoestructurales, al norte las estribaciones meridionales de los Picos de Urbión, constituidas por potentes conjuntos siliciclásticos del Cretácico inferior y en menor proporción de carbonatos jurásicos y del Cretácico superior, y al



sur de la cuenca de Almazán, conjunto paleógeno plegado y peniplanizado, de la que únicamente emergen los dos abombamientos anticlinales de la Sierra de Santa Ana y del Picazo.

A nivel local, en el área de estudio se describen materiales Cretácicos recubiertos por materiales recientes de edad Neógena. Cabe destacar el anticlinal de la Sierra de Santa Ana constituido por calizas del Cretácico Superior.

Los materiales Neógenos están constituidos por arcillas y limos con bloques de areniscas y cuarcitas.

El recubrimiento Cuaternario, dispuesto discordantemente sobre el sustrato rocoso, está representado fundamentalmente por depósitos aluviales. Estos depósitos aluviales están ligados a los cursos de aguas correspondientes a los arroyos que discurre de este a oeste por la zona de estudio.

Desde el punto de vista tectónico la estructura más importante es la Falla de Soria, ya mencionada anteriormente. Dicha falla es una banda de cizalla de una anchura de 0,5 a 1 Km. Tiene una dirección E-O y hacia el E se va curvando hasta llegar a adquirir directriz ibérica. Otra estructura significativa es el anticlinal concéntrico y redondeado de Santa Ana.

Destacar una tectónica cuaternaria, cuyos hechos más destacables son el levantamiento de Santa Ana.

### g. Geomorfología:

El relieve de la zona de estudio es consecuencia de dos factores fundamentales: la actividad tectónica que se ha mantenido hasta bien entrado el Cuaternario y la exhumación, actualmente en curso, de un paleorrelieve que había sido cubierto por los abanicos neógenos.

Las características más importantes del antiguo paleorrelieve son, por un lado el desarrollo de montes-isla asociados a una extensa pedimentación y, por otro lado, el desarrollo de los procesos de karstificación importantes. La karstificación queda evidenciada por las numerosas cuevas existentes.

### h. Vegetación:

La zona de estudio se encuentra ubicada aproximadamente en el centro de la provincia de Soria, muy cerca de la capital, a tan solo 1,5 Km de la misma. Se trata de una zona altamente humanizada, dividida en dirección este-oeste por las carreteras N-234 y N-122.

El paisaje vegetal de esta zona se encuentra altamente influenciado por la acción antrópica que ha generado cambios profundos en la vegetación natural con numerosas acciones que sobre esta vegetación se ha llevado a cabo por parte del hombre.

En la zona norte del área de actuación se instala una masa de encinas pertenecientes a la asociación de óptimo supramediterráneo **Junípero thuriferae-Quercetum rotundifoliae** con un nivel evolutivo 4, donde aparecen ejemplares de *Quercus ilex rotundifolia* de porte arbustivo. Esta especie va acompañada de algunos nanofanerófitos en un estrato más rastrero tales como el enebro (*Juniperus communis ssp hemisphaerica*). En su etapa climax se corresponde con un encinar mediterráneo seco caracterizado por un empobrecimiento del sotobosque, teniendo baja diversidad florística.

Mencionar que en las cercanías de la carretera N-234 y en los alrededores de las numerosas intervenciones humanas presentes en la zona de estudio se ha producido una gran transformación en estructura y composición florística con numerosas especies vegetales como gramíneas y otras especies herbáceas anuales que pertenecen a comunidades nitrófilas, arvenses y ruderales.

A rasgos generales en la zona de estudio se puede definir como vegetación de semidesierto kárstico de nivel evolutivo 2. Siendo la vegetación instaurada en esta zona en su mayoría matas bajas y herbáceas vivaces sobre kárst.

Las características edafológicas, dada la escasez de suelo y la naturaleza básica del mismo, que hacen de la zona de estudio un área donde priman condiciones adversas, han influido directamente en la vegetación que se instala, con especies arbóreas muy aisladas que únicamente alcanzan un porte arbustivo y subarbustivo, matas bajas y herbáceas vivaces. Todas ellas son especies



*altamente resistentes a la ausencia de agua, la pedregosidad y la basicidad del terreno, mediante diversas adaptaciones como la reducción del tamaño de sus hojas o adaptación hacia hojas aciculares y escuamiformes cubiertas por una gruesa cutícula que reduce la transpiración y la disposición de pelos o vellosidades en las mismas.*

*En lo que respecta a la vegetación instaurada en los bordes de la carretera N-234 y aquellas zonas fuertemente antropizadas, se consideran de bajo valor, ya que en esas zonas se ha producido una gran transformación en estructura y composición florística que las define como poco naturales, con numerosas especies típicas de campos de cultivo, baldíos y colonizadores de cunetas y caminos, comunes en la provincia en los lugares sometidos a las mismas presiones que éste.*

## **9. EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES**

---

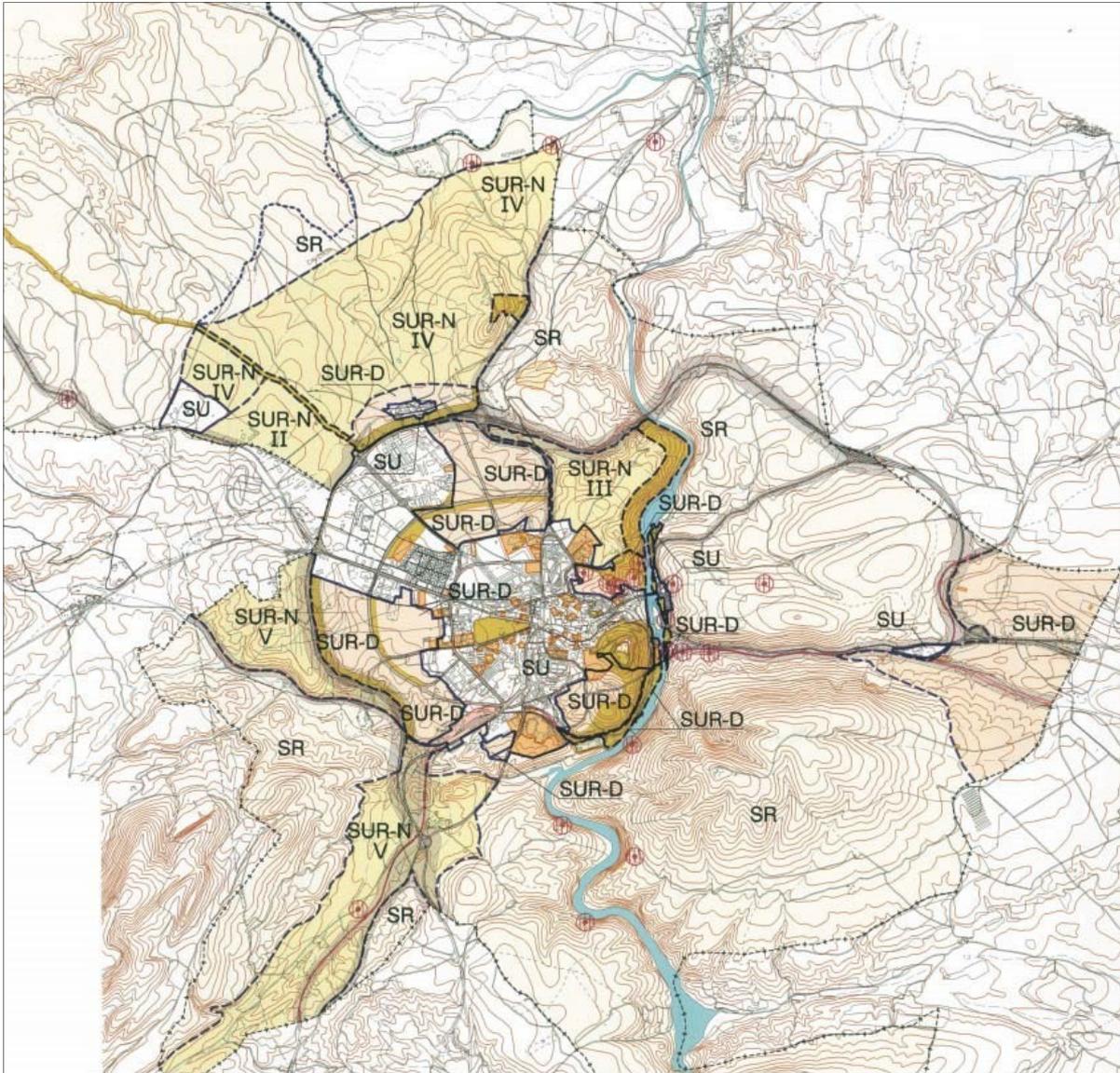
La ejecución de un enlace a distinto nivel propuesto en el **TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. AREA DE VALCORBA** supone una mejora en los siguientes aspectos:

- **Calidad del Aire:** en el cómputo global de los movimientos analizados entre ambas soluciones, se produce una disminución en los kilómetros recorridos con la ejecución del enlace propuesto en el Texto Refundido, respecto de la solución contemplada en el Plan Parcial. Lo que conlleva a una reducción de la huella de carbono y emisión de gases contaminantes a la atmósfera.
- **Tierras:** la ejecución de muros de contención en los terraplenes supone un decremento en el volumen de tierras resultantes.
- **Corrientes de agua:** la ejecución de muros de contención evitará la afección al arroyo de Valcorba.



## 10. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

El TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. N-234. AREA DE VALCORBA no tiene ningún efecto sobre el desarrollo de los planes urbanísticos contiguos o cercanos.



Fuente: Recorte de plano de Revisión y Adaptación del PGOU. Aprobación definitiva. Texto Refundido. Marzo 2006

## 11. MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación indica en el artículo 6.2 el ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica simplificada:

**Artículo 6.- Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica.**



1.- Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración Pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma cuando:

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo, o bien:

b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

c) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso en órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.

d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

2.- Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:

a) Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.

b) Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.

c) Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior

#### **El TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. N234. AREA DE VALCORBA.**

- No determina el uso del suelo
- Es un documento de planeamiento a nivel municipal
- Es de reducida extensión
- No supone problemas ambientales significativos
- No supone riesgos para la salud humana o el medio ambiente

Por todo lo anterior, el presente documento de planeamiento se engloba dentro del apartado 2 del artículo de la Ley 21/2019 de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

#### **12. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS**

Todas las alternativas contempladas hasta la fecha para resolver el Acceso 1<sup>6</sup> son medioambiental viables:

- **PLAN PARCIAL DEL SUELO URBANIZABLE DELIMITADO S.U.D-14. AREA DE VALCORBA.**
- **MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1 CN-234. PK 346+50 AREA DE VALCORBA. Aprobación Inicial.**

<sup>6</sup> Acceso al polígono industrial de Valcorba desde la carretera N-234



Sin embargo ninguno de los anteriores documentos resuelve satisfactoriamente<sup>7</sup> el diseño del Acceso 1. El **TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. AREA DE VALCORBA** contempla una propuesta técnica VIABLE según informe técnico municipal, al entender que ésta subsanaría los reparos objetados a la anterior solución de Modificación Puntual nº 1. Aprobación Inicial.

La solución al enlace del Acceso 1 propuesta en el **TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. AREA DE VALCORBA** es medioambientalmente viable, no suponiendo importantes modificaciones con respecto a lo contemplado en el Plan Parcial; al tiempo que resuelve satisfactoriamente los objetivos municipales.

### **13. MEDIAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y CORREGIR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO RELEVANTE EN EL MEDIO AMBIENTE EN APLICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.**

---

Los movimientos del Acceso 1 a través del enlace propuesto en el **TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL. ACCESO 1. AREA DE VALCORBA** supone un decremento económico global derivado de la reducción de los tiempos de conducción, costes de desplazamiento y huella de carbono.

### **14. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN.**

---

Durante la fase de construcción se realizarán controles en la obra para garantizar que ésta se realiza de acuerdo con lo indicado en las siguientes medidas preventivas y correctoras contempladas en la DIA del Plan Parcial:

*Durante la fase de construcción de las obras llevarán a cabo las siguientes medidas preventivas<sup>8</sup>:*

- Señalización y vallado de la zona de obras.
- Limitación de velocidad en la zona de obras.
- Riegos en los viales con materiales suelos o materiales granulares y cubricción con lonas los camiones de material.
- Prohibición quema de aceites, neumáticos, etc.
- Evitar el almacenamiento de materiales en lugares que no estén al abrigo del viento.
- Cumplimiento de la maquinaria de los límites legales sobre el ruido y obras emisiones contaminantes.
- Evitación del trabajo nocturno.
- Reparaciones y mantenimiento de maquinaria en zonas destinadas a ello.
- Prohibición de vertidos a cauces públicos.
- Prohibición de acopios temporales de materiales o instalaciones en vías naturales de drenaje.
- Retirada de la capa de tierra vegetal de forma selectiva.

---

<sup>7</sup> Alegación presentada por Hormisoria en el periodo de información pública de la Aprobación Inicial del documento: MODIFICACION PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. CN-234. PK 346+500. AREA DE VALCORBA.  
<sup>8</sup> Aprobados en la DIA



- Los materiales sobrantes se gestionarán en Gestor Autorizado.
- Reducción al máximo de la tala de arbolado, marcando previamente con autorización del S. Territorial de Medio Ambiente de Soria los árboles que estrictamente sea necesario eliminar.

Entre las medidas correctoras aprobadas en la DIA, que serán de aplicación durante la fase de construcción se encuentran las siguientes:

- Restauración al final de las obras de las zonas que hayan quedado afectadas de forma temporal.
  - Restauración de las áreas degradadas, taludes, acopios temporales... con la capa de tierra vegetal acopiada.
  - Las zonas que queden desprotegidas de vegetación se revegetarán con plantas autóctonas.
- 
- Comprobación de los movimientos de tierras para que éstos se reduzcan al mínimo, y que la tierra vegetal retirada se acumule de forma adecuada para su posterior utilización en la obra.
  - Comprobación de que la maquinaria permanece dentro de las zonas señalizadas.
  - Comprobación de que se reduce al máximo la tala de arbolado, así como la protección de aquel arbolado cercano que no se vaya a eliminar.
  - Comprobación de la revegetación y reforestación con especies autóctonas.

## **15. CONSIDERACIONES**

---

Se considera que queda justificado que el documento de planeamiento que se redacta se ajusta a lo indicado en los artículos 6.2 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental y al contenido de lo establecido en el artículo 29 "solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica" de la citada Ley.

Por lo que se eleva al órgano ambiental a los efectos oportunos.

Soria, enero de 2020

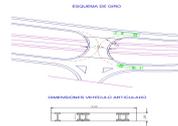
El autor

Fdo.- Carmelo Villanueva Rodrigo  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Colegiado nº 7.691





<b>MUNICIPIO</b>	<b>SORIA</b>
<b>TÍTULO</b>	<b>TEXTO REFUNDIDO MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234. AREA DE VALCORBA</b>
<b>VOLUMEN</b>	<b>PLANOS</b>
<b>F.ADMINISTRATIVA</b>	<b>APROBACIÓN DEFINITIVA</b>
<b>EQUIPO REDACTOR</b>	<b>C.VILLANUEVA RODRIGO Ing. Caminos, Canales y Puertos</b>
<b>FECHA</b>	<b>ENERO 2020</b>
<b>PROMOTOR</b>	<b>JUNTA DE COMPENSACIÓN UA-1 SUD-14</b>



# PLANOS

## TEXTO REFUNDIDO

MOD. PUNTUAL N° 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234

AREA DE VALCORBA (SORIA)

## INDICE DE 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.**

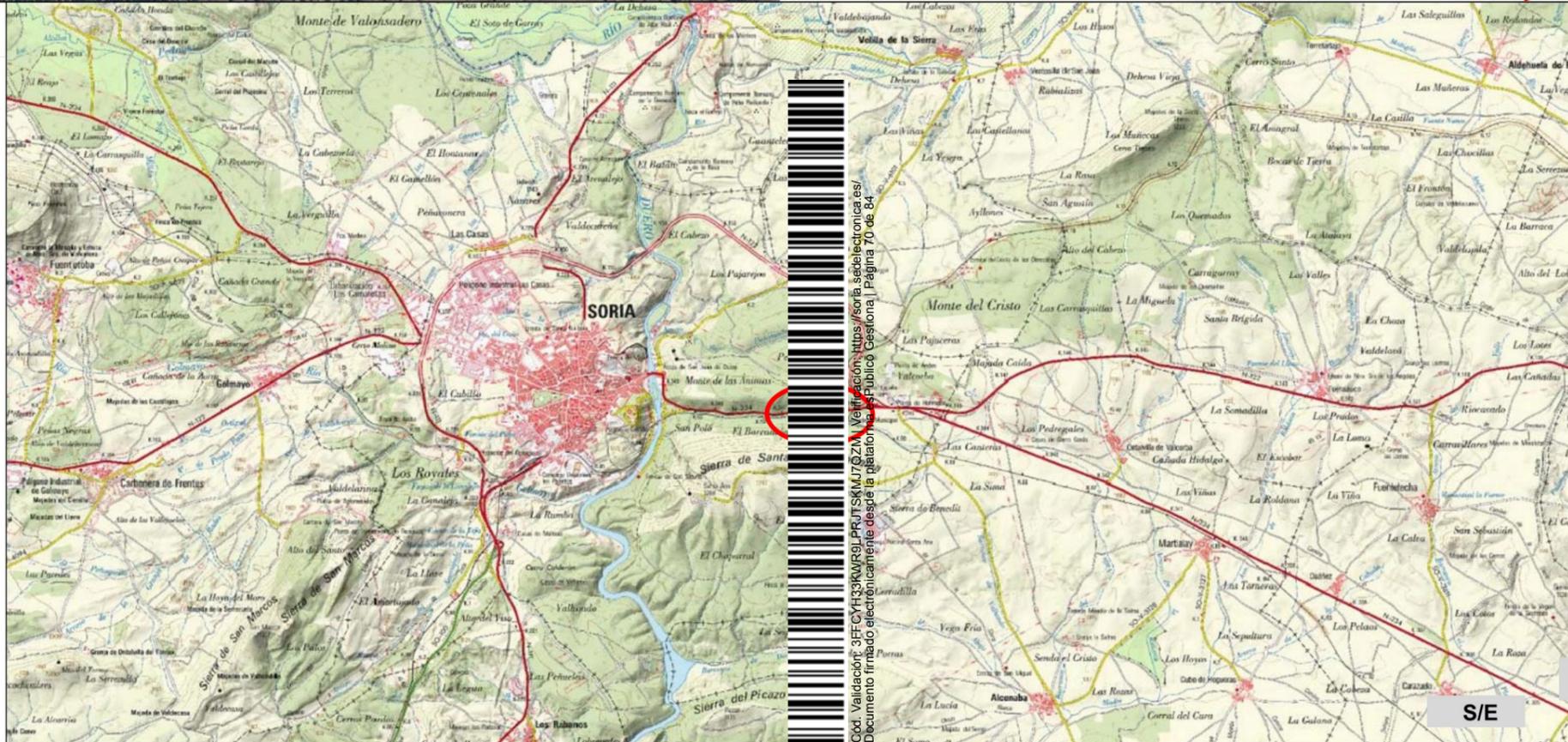
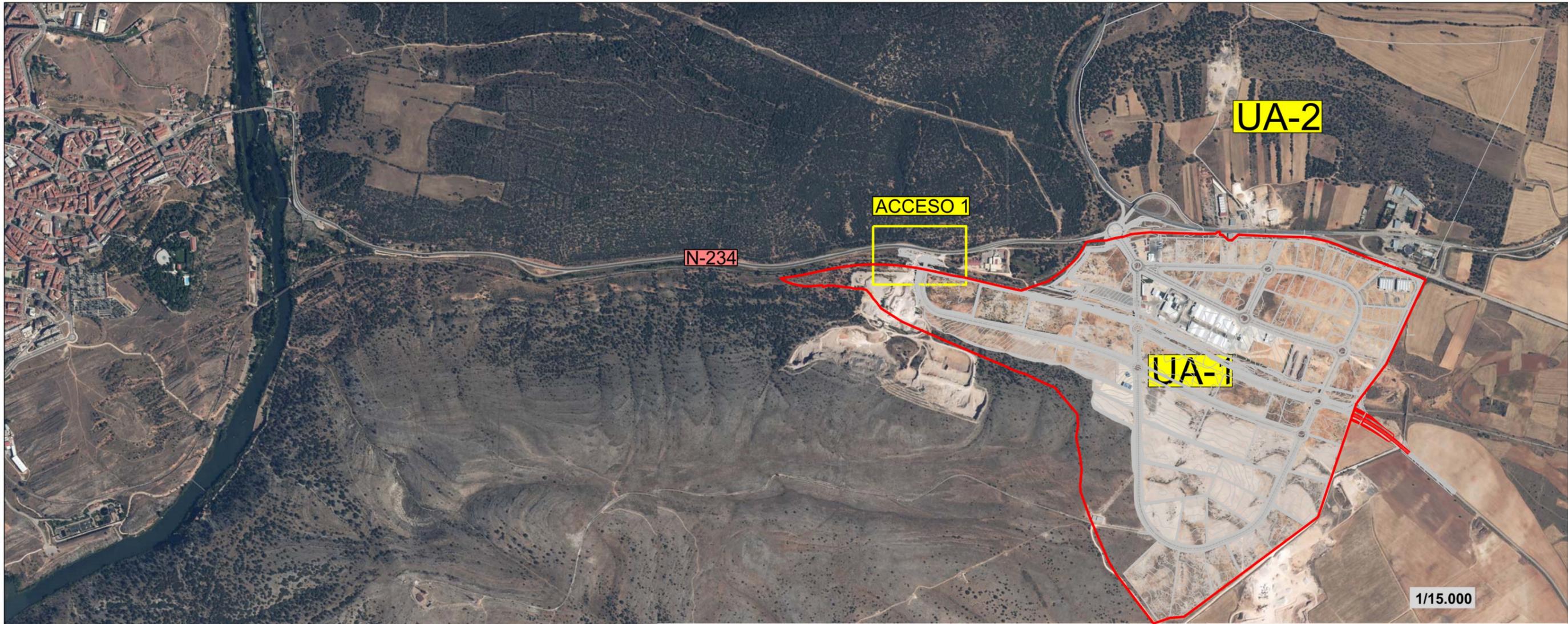
## **PLANOS DE INFORMACIÓN Y ESTADO ACTUAL**

**TEXTO REFUNDIDO**



**AREA DE VALCORBA (SORIA)**

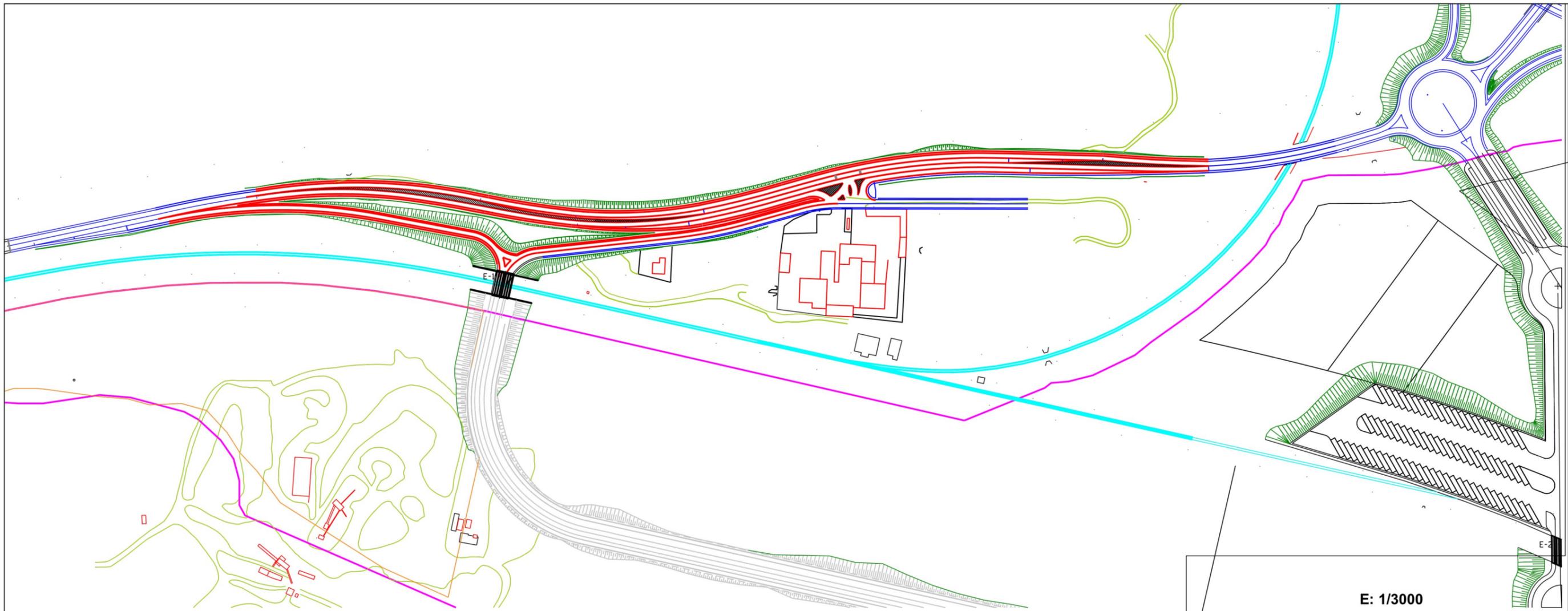




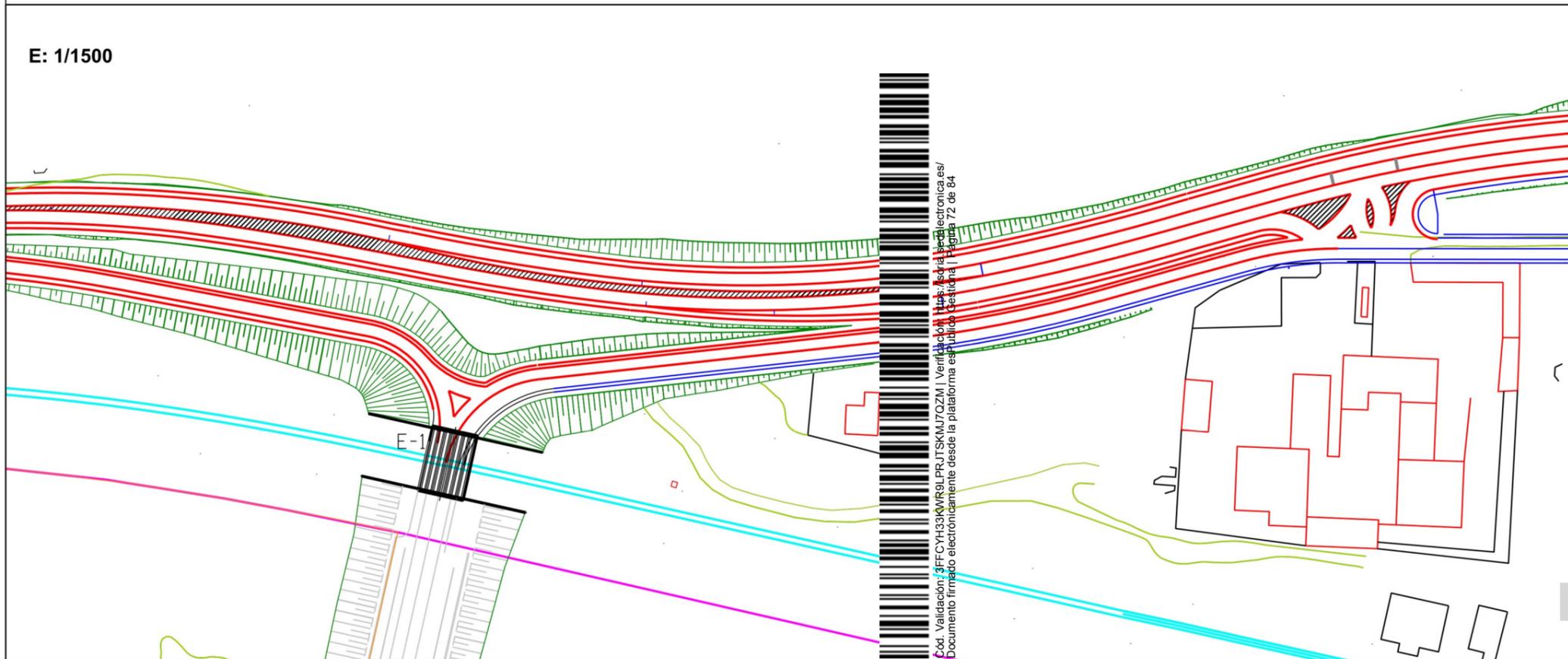
Cód. Validación: 3FECYR133KWR9JLPRJTSKMJ7@ZM Verificación: https://soria.sedelectronica.es/  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 70 de 84

<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1 N-234. AREA DE VALCORBA</b>	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos-	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
Indicadas	ENERO 2020
<b>PLANOS DE INFORMACIÓN Y ESTADO ACTUAL</b>	
<b>SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO</b>	<b>PI- 1</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
S/E JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	

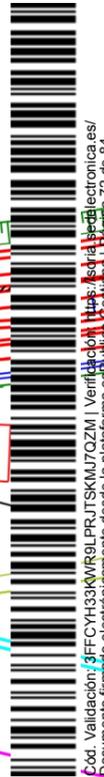




E: 1/3000

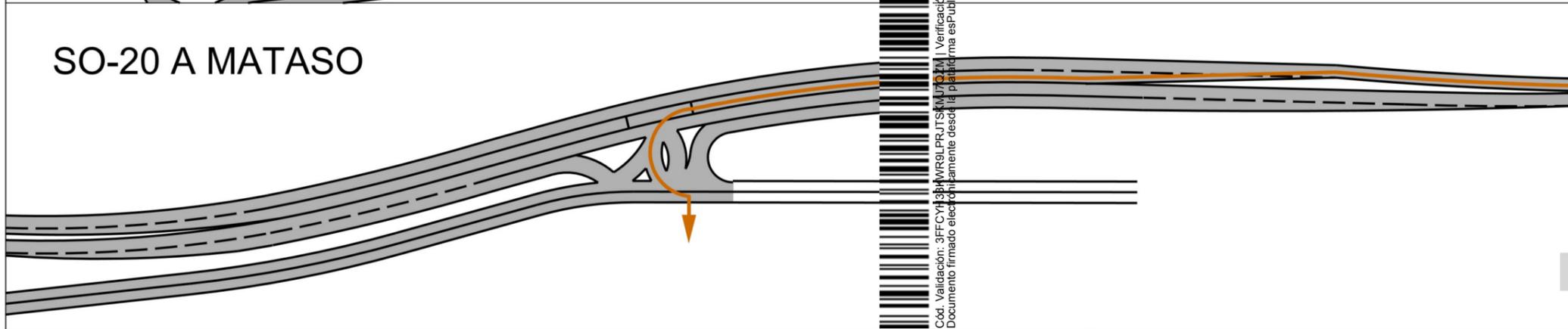
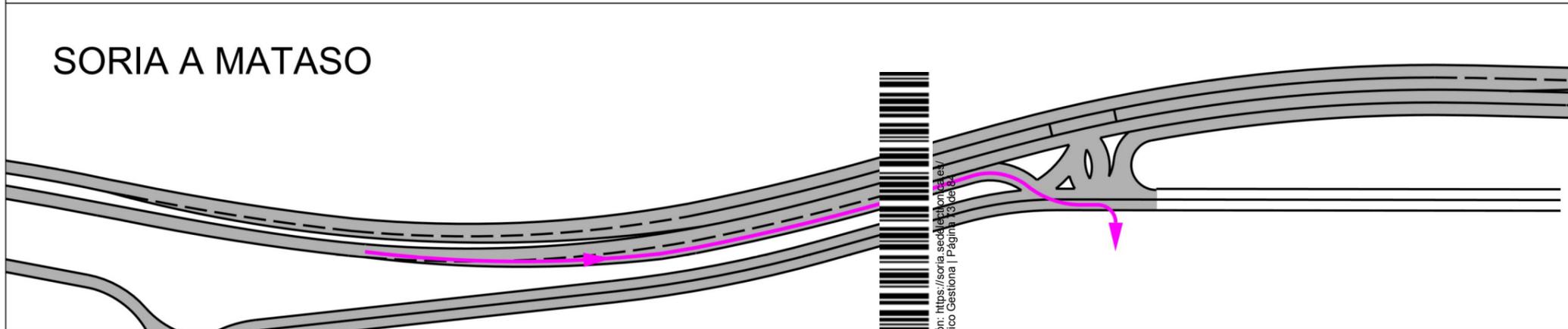
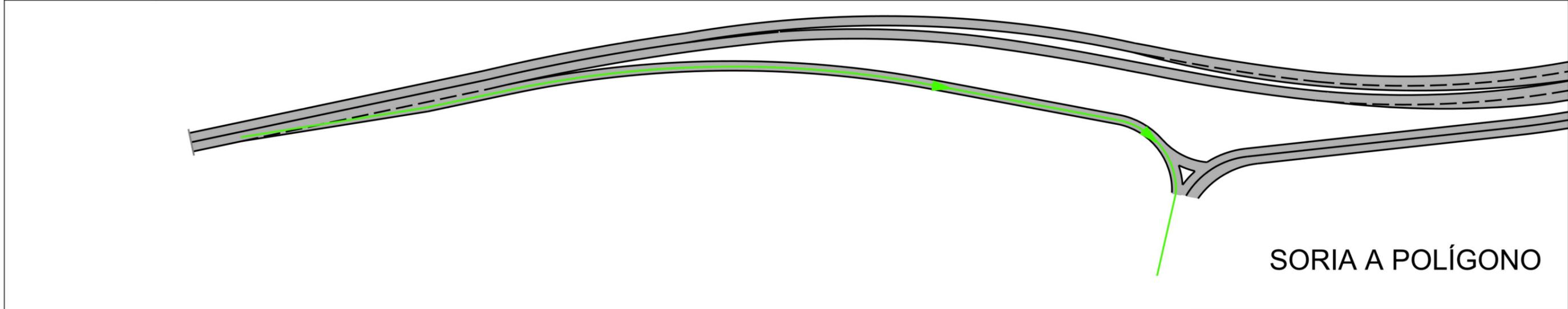
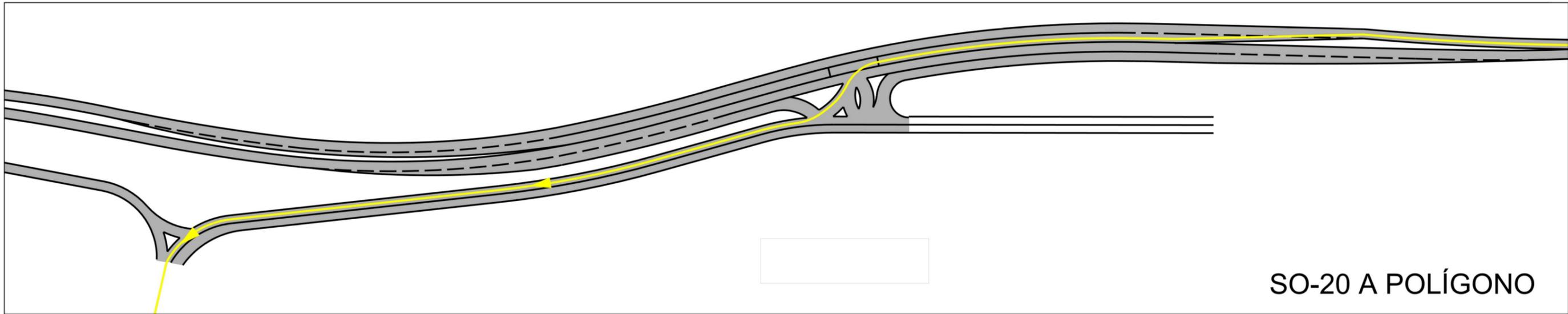


E: 1/1500

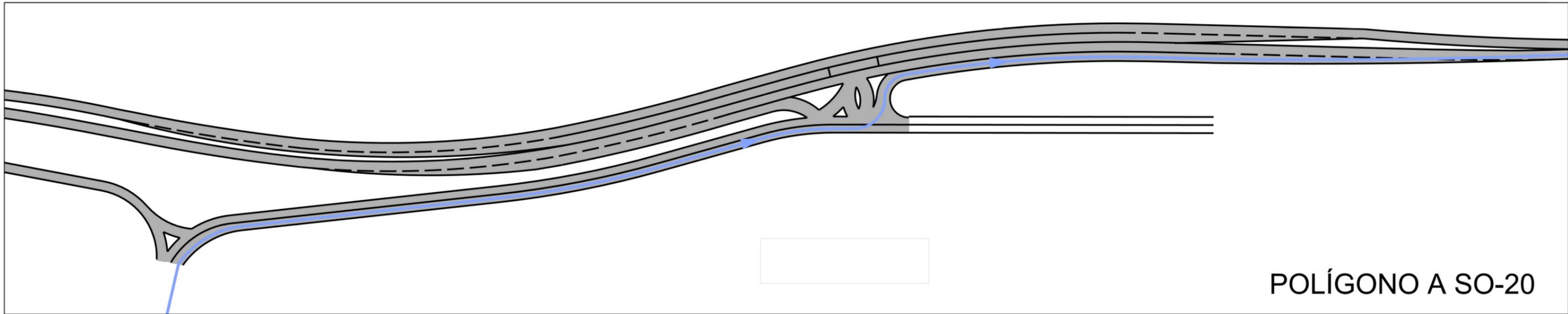


Cód. Validación: 9FCYH33KVR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: <http://sct.dgva.gob.es/verificacion>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 72 de 84

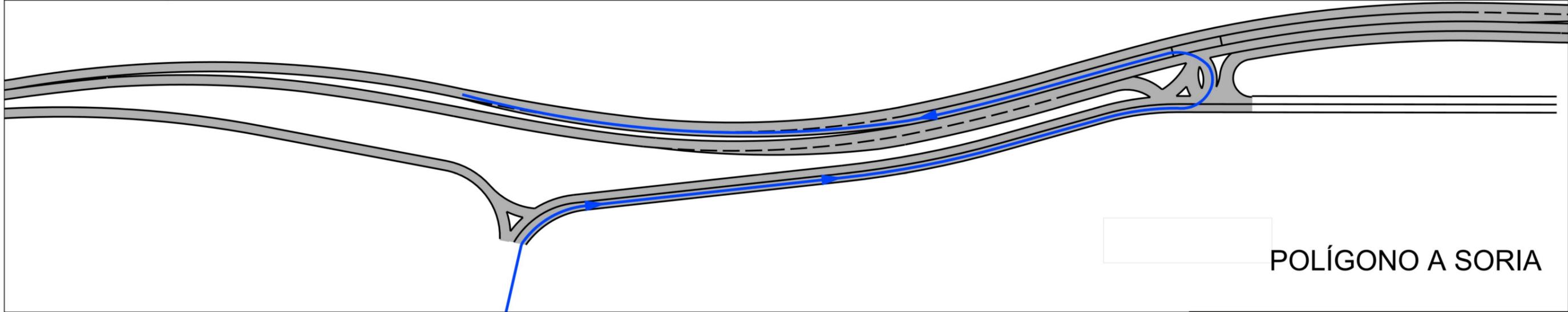
<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO</b> <b>MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1</b> <b>N-234. AREA DE VALCORBA</b>	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos-	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
Indicadas	ENERO 2020
<b>PLANOS DE INFORMACIÓN Y ESTADO ACTUAL</b>	
LANTA ACCESO 1 PLAN PARCIAL	<b>PI- 3</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	



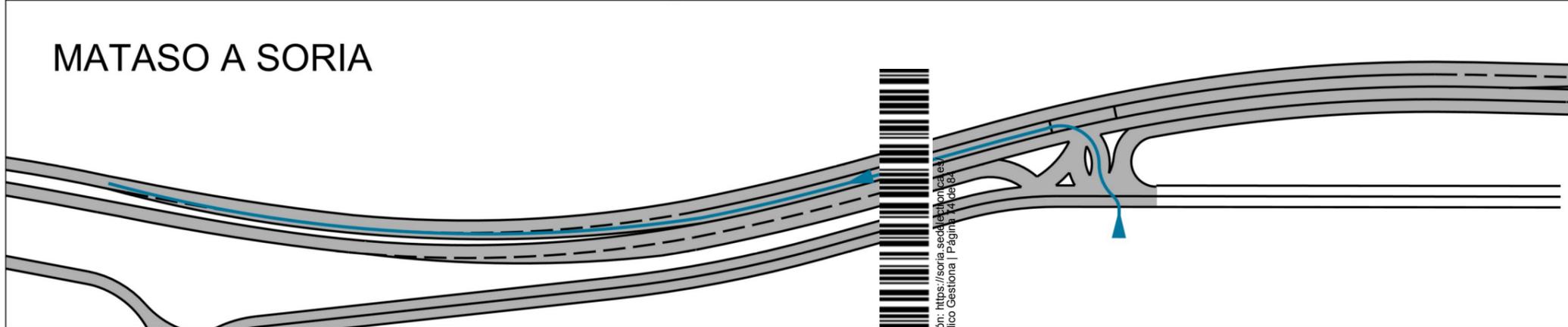
<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1 N-234. AREA DE VALCORBA</b>	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos- 	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
1/1500 	ENERO 2020
<b>PLANOS DE INFORMACIÓN Y ESTADO ACTUAL</b>	
<b>P PLAN PARCIAL LANTA SENTIDOS DE CIRCULACIÓN - ENTRADAS -</b>	<b>PI-4.1</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	



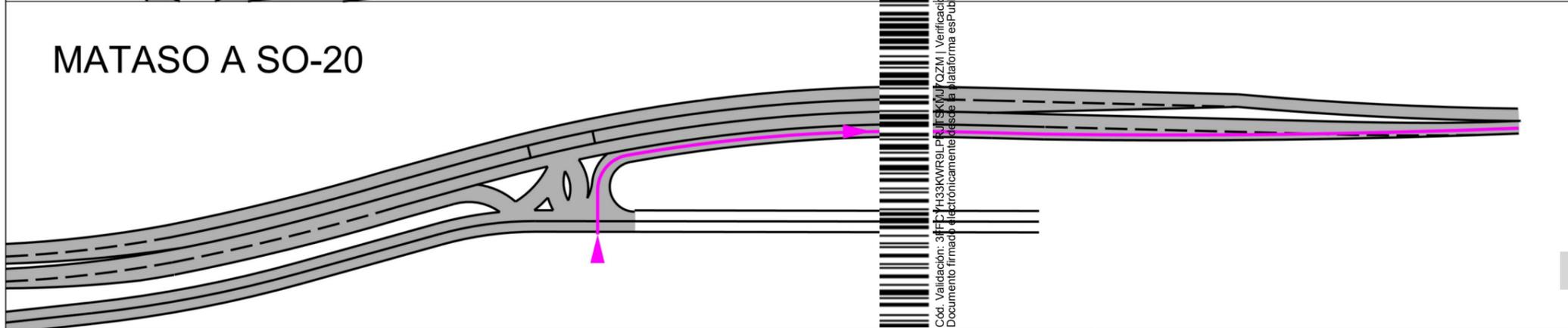
POLÍGONO A SO-20



POLÍGONO A SORIA



MATASO A SORIA



MATASO A SO-20



Cód. Validación: 3FF57H33KWR9LPRJUSKJWJQZM | Verificación: <https://soria.seccion.ca.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 4 de 8

<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO</b> MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1 N-234. AREA DE VALCORBA	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos-	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
1/1500	ENERO 2020
	
<b>PLANOS DE INFORMACIÓN Y ESTADO ACTUAL</b>	
<b>P PLAN PARCIAL</b> <b>LANTA SENTIDOS</b> <b>DE CIRCULACIÓN</b> <b>- SALIDAS -</b>	<b>PI-4.2</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	

## PLANOS DE ORDENACIÓN MODIFICADOS

### TEXTO REFUNDIDO

MOD. PUNTUAL N° 1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1. N-234

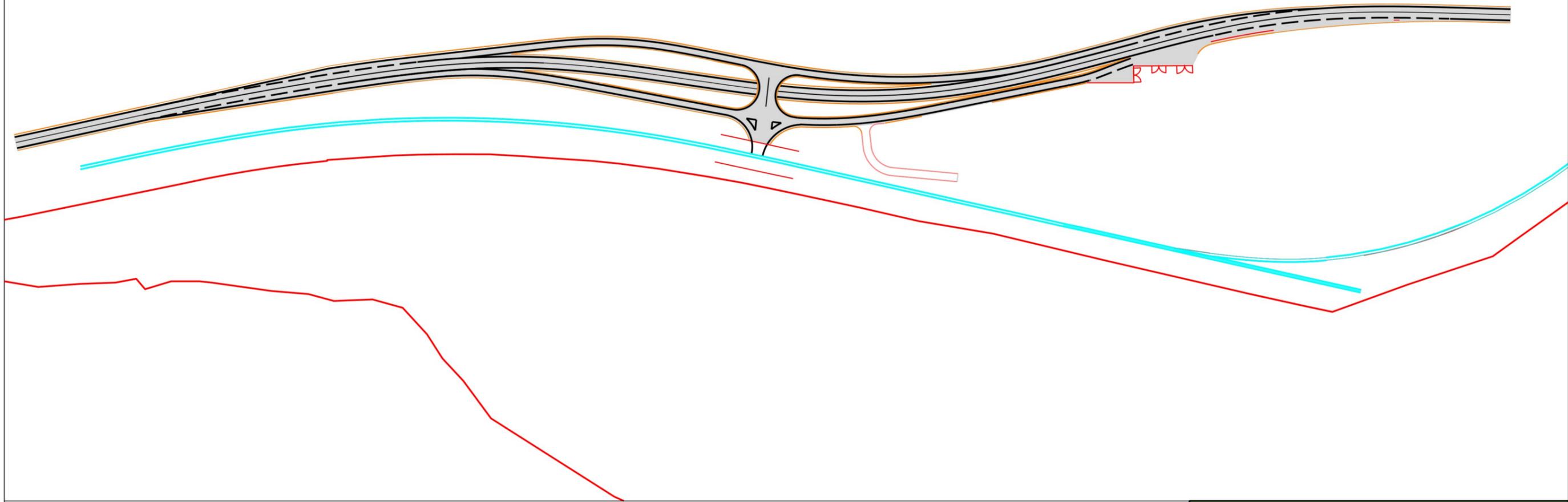
AREA DE VALCORBA (SORIA)



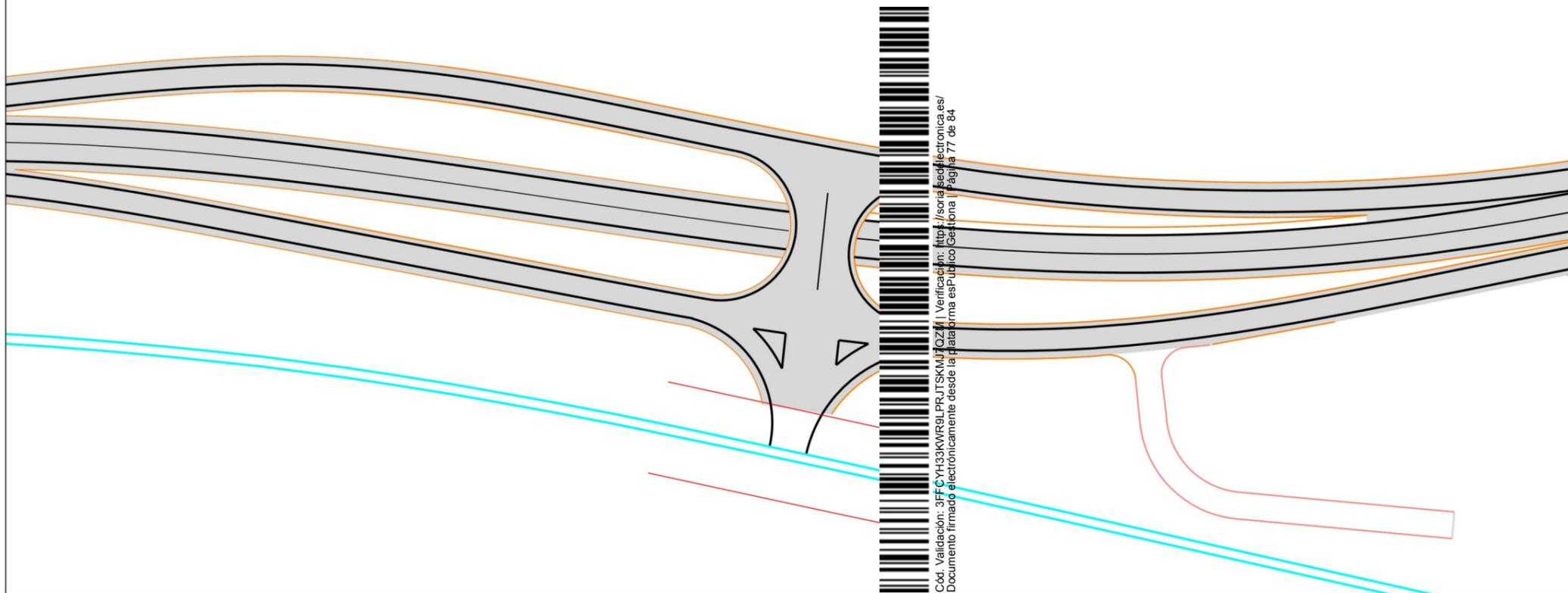
PLANOS



E: 1/2500



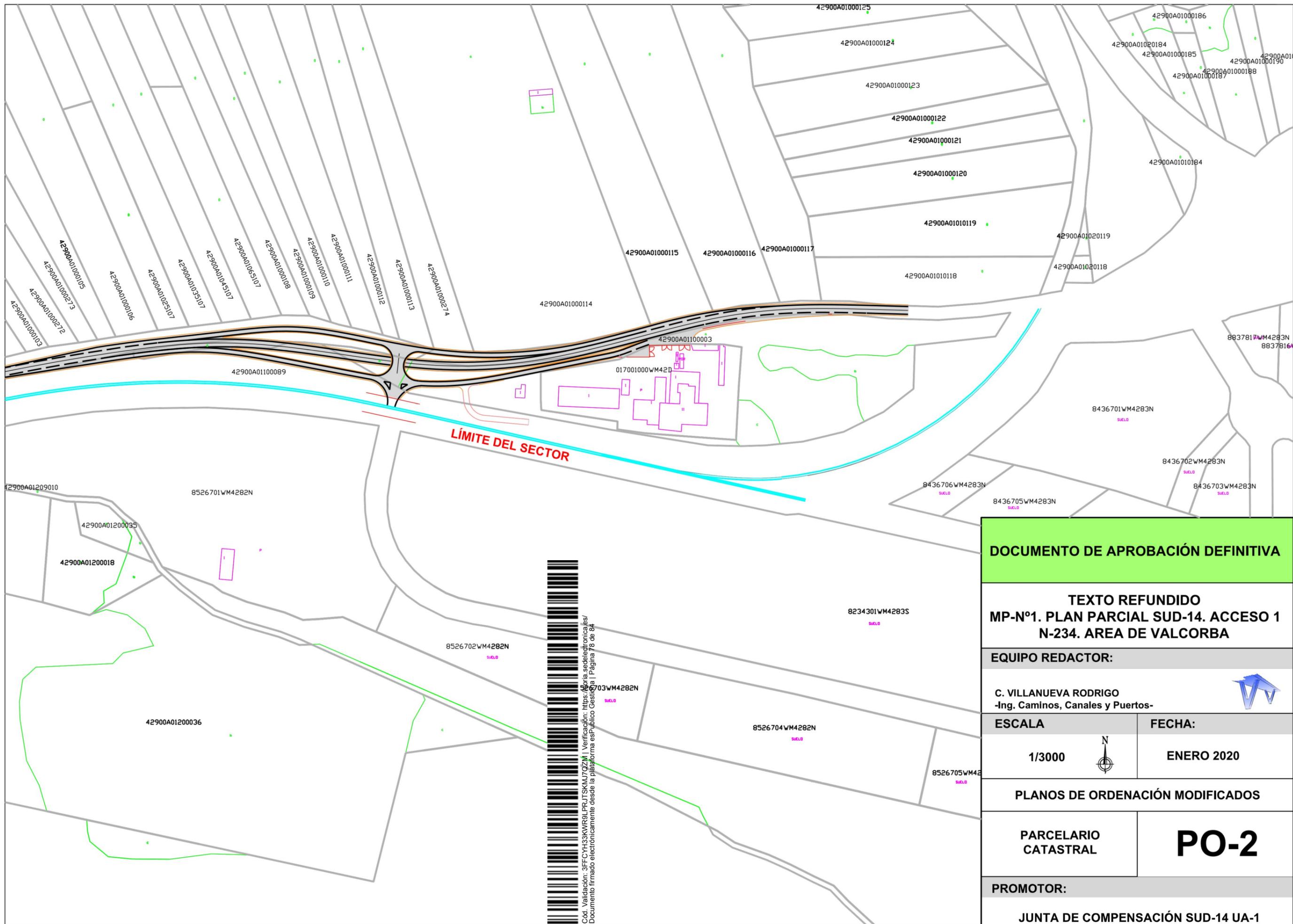
E: 1/1000



Cód. Validación: 3FFCYH33KWR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: <https://sora.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 77 de 84

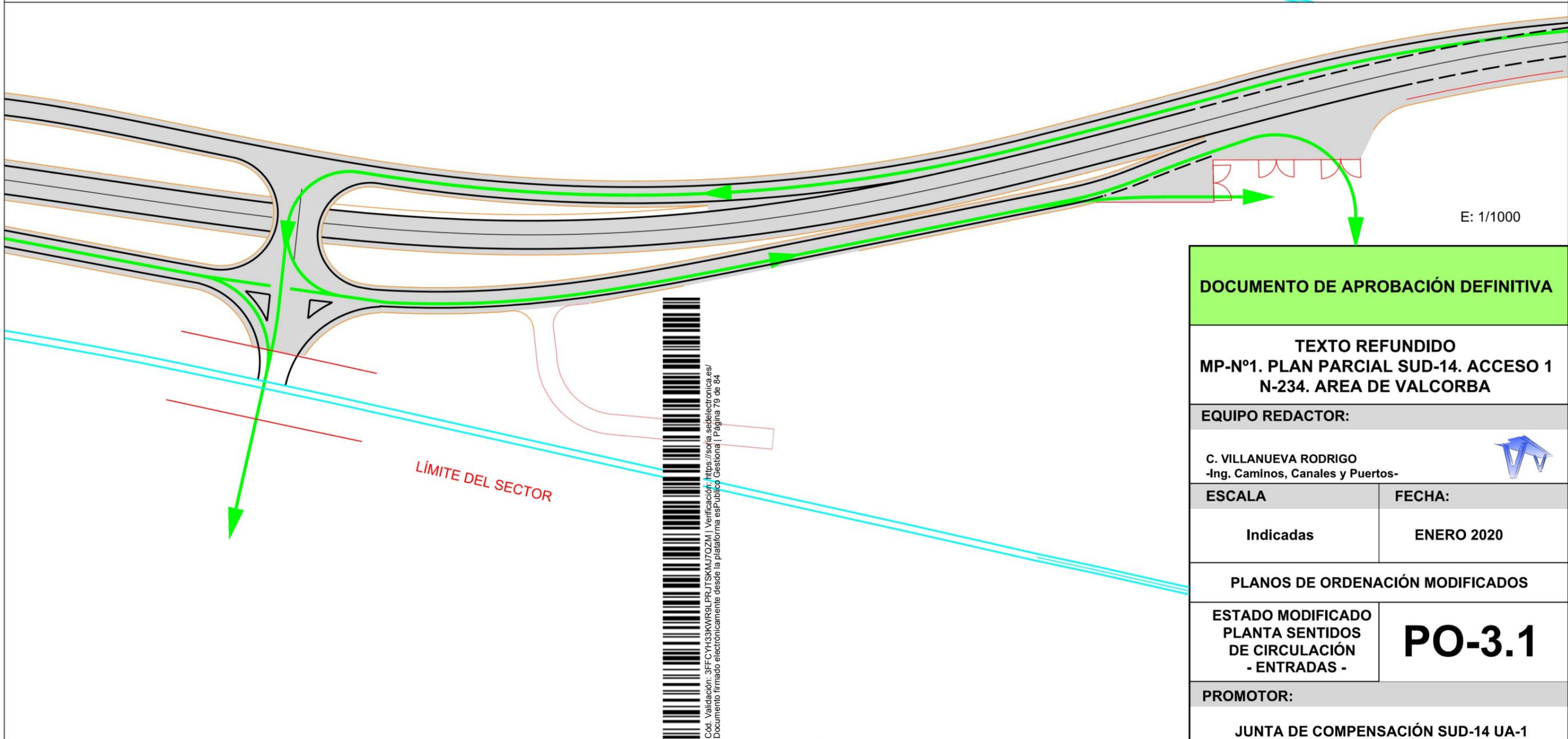
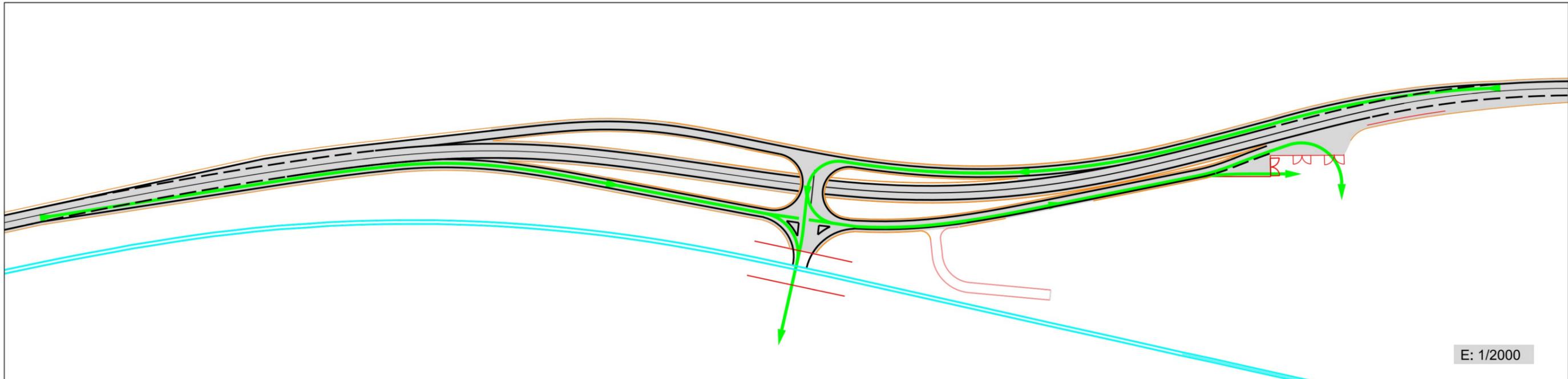
<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO</b> <b>MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1</b> <b>N-234. AREA DE VALCORBA</b>	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos-	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
Indicadas	ENERO 2020
<b>PLANOS DE ORDENACIÓN MODIFICADOS</b>	
<b>PLANTA GENERAL</b>	<b>PO-1</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	





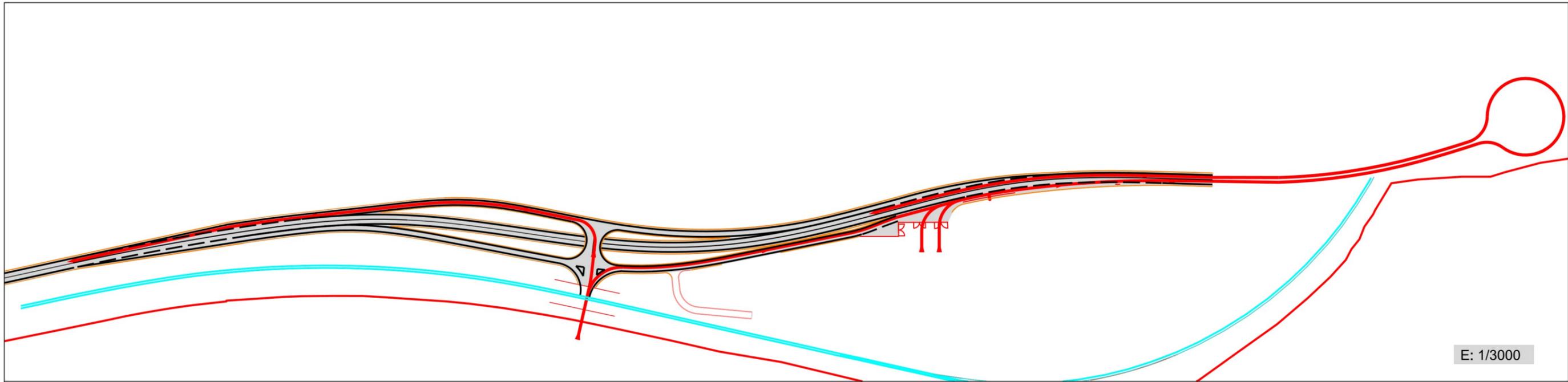
<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1 N-234. AREA DE VALCORBA</b>	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos-	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
1/3000	ENERO 2020
<b>PLANOS DE ORDENACIÓN MODIFICADOS</b>	
<b>PARCELARIO CATASTRAL</b>	<b>PO-2</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	



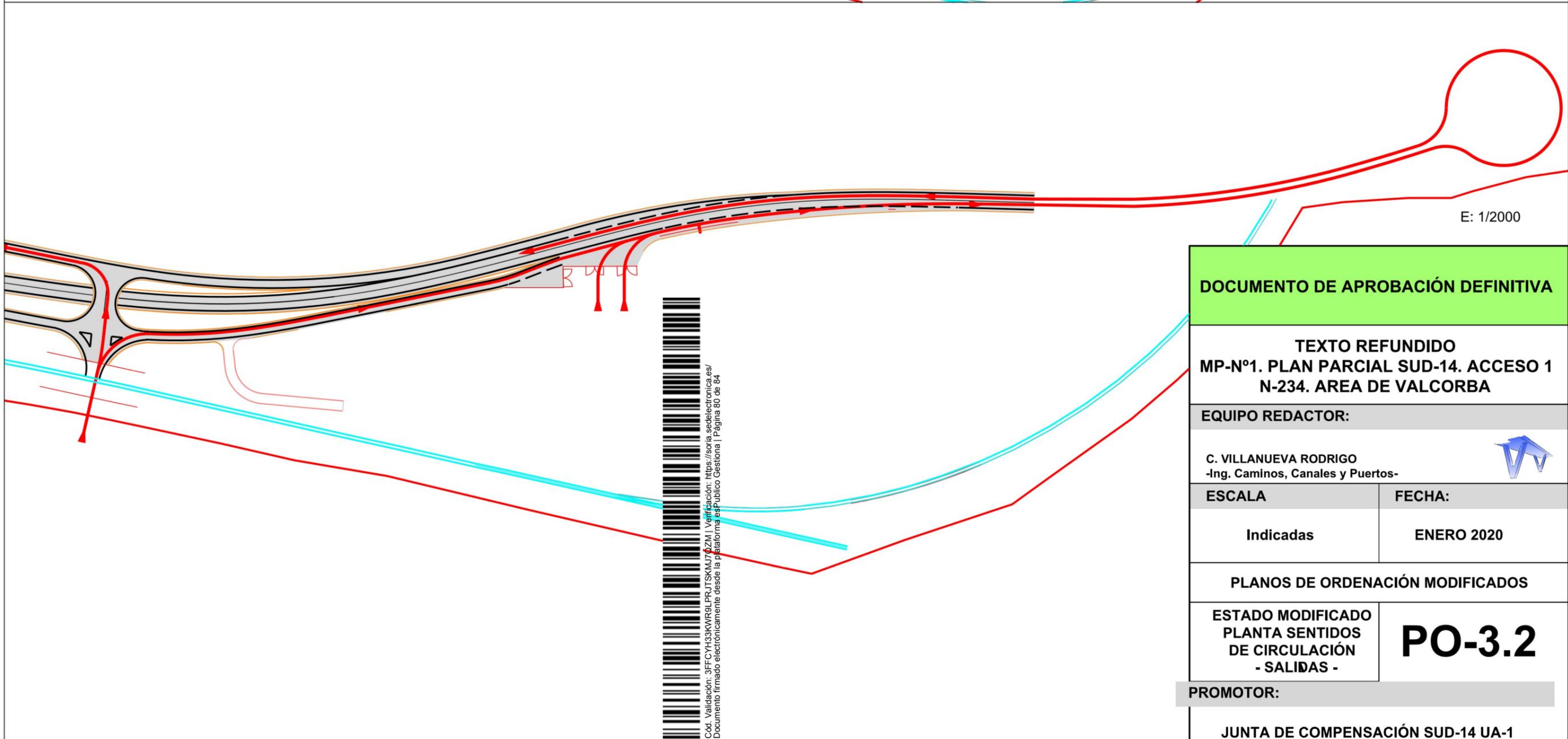


Cód. Validación: 3FFCYH33KWR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: <https://soria.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 79 de 84

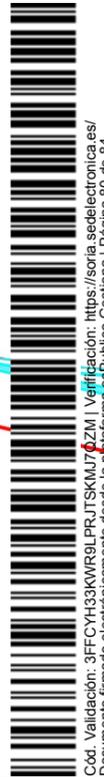
<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO</b> <b>MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1</b> <b>N-234. AREA DE VALCORBA</b>	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos-	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
Indicadas	ENERO 2020
<b>PLANOS DE ORDENACIÓN MODIFICADOS</b>	
<b>ESTADO MODIFICADO</b> <b>PLANTA SENTIDOS</b> <b>DE CIRCULACIÓN</b> <b>- ENTRADAS -</b>	<b>PO-3.1</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	



E: 1/3000



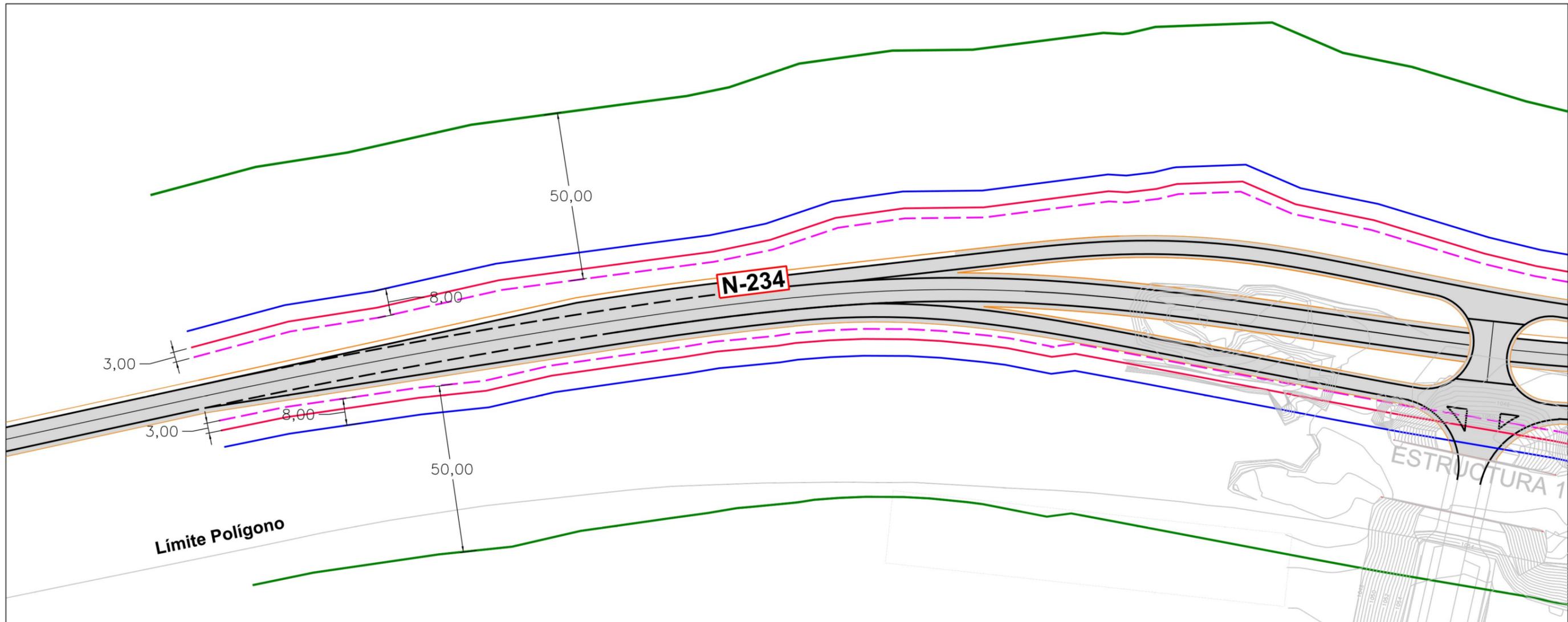
E: 1/2000



Cód. Validación: 3FFCYH33KWR9LPRJTSKMJ70ZM | Verificación: <https://soria.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 80 de 84

<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO</b> <b>MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1</b> <b>N-234. AREA DE VALCORBA</b>	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos-	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
Indicadas	ENERO 2020
<b>PLANOS DE ORDENACIÓN MODIFICADOS</b>	
<b>ESTADO MODIFICADO</b> <b>PLANTA SENTIDOS</b> <b>DE CIRCULACIÓN</b> <b>- SALIDAS -</b>	<b>PO-3.2</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	





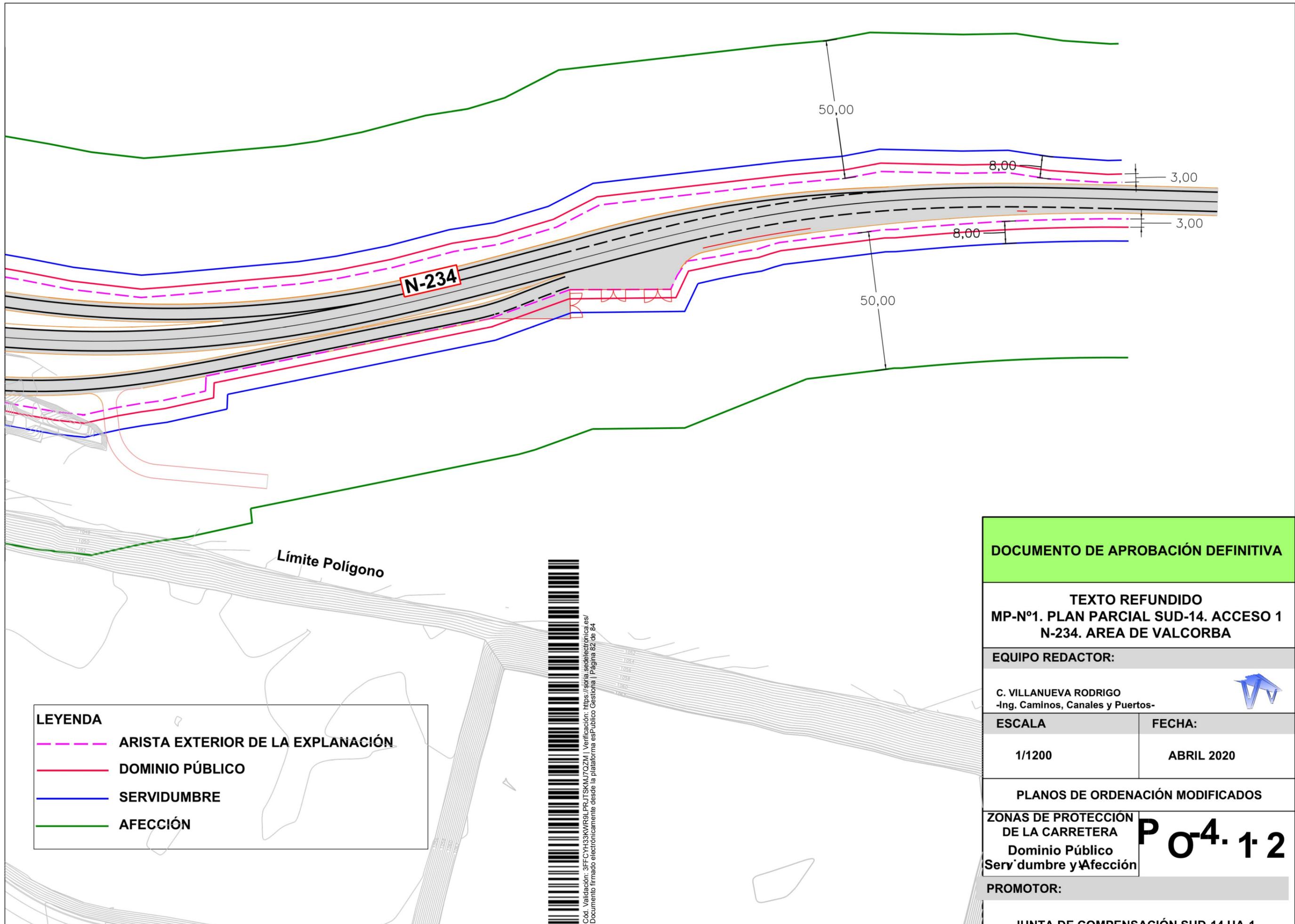
**LEYENDA**

	ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN
	DOMINIO PÚBLICO
	SERVIDUMBRE
	AFECCIÓN



Cód. Validación: 3FFCYH33KWR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: <https://soria.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 81 de 84

<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO</b> MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1 N-234. AREA DE VALCORBA	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos- 	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
1/1200	ABRIL 2020
<b>PLANOS DE ORDENACIÓN MODIFICADOS</b>	
ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA Dominio Público Servidumbre y Afección	<b>P O-4. 1-1</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	



**LEYENDA**

	ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN
	DOMINIO PÚBLICO
	SERVIDUMBRE
	AFECCIÓN



Cód. Validación: 3FFCYH3KWR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: <https://soria.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 82 de 84

**DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

**TEXTO REFUNDIDO**  
**MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1**  
**N-234. AREA DE VALCORBA**

**EQUIPO REDACTOR:**

C. VILLANUEVA RODRIGO  
 -Ing. Caminos, Canales y Puertos-



**ESCALA**  
 1/1200

**FECHA:**  
 ABRIL 2020

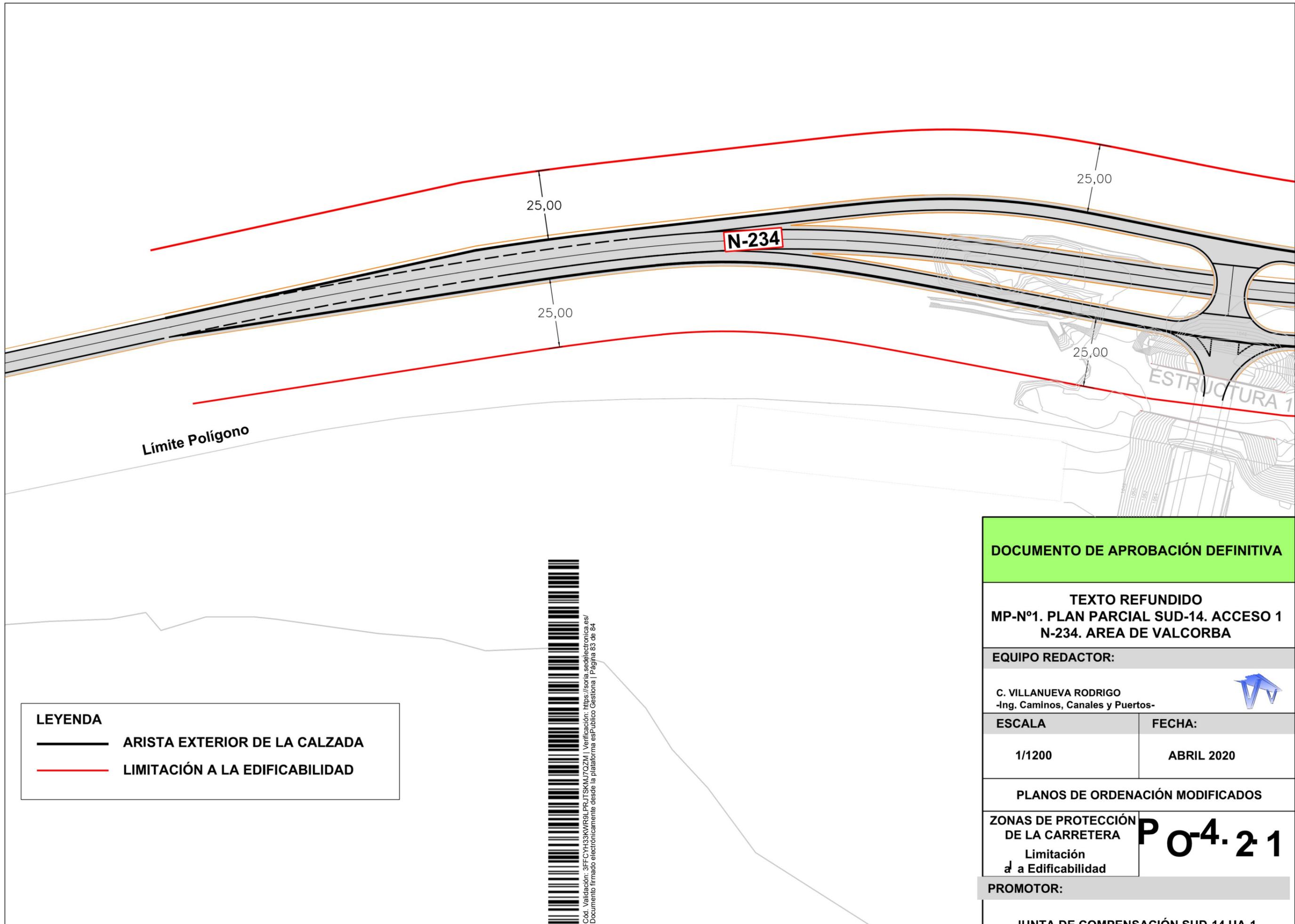
**PLANOS DE ORDENACIÓN MODIFICADOS**

ZONAS DE PROTECCIÓN  
 DE LA CARRETERA  
 Dominio Público  
 Servidumbre y Afección

**P 04. 1. 2**

**PROMOTOR:**

**JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1**

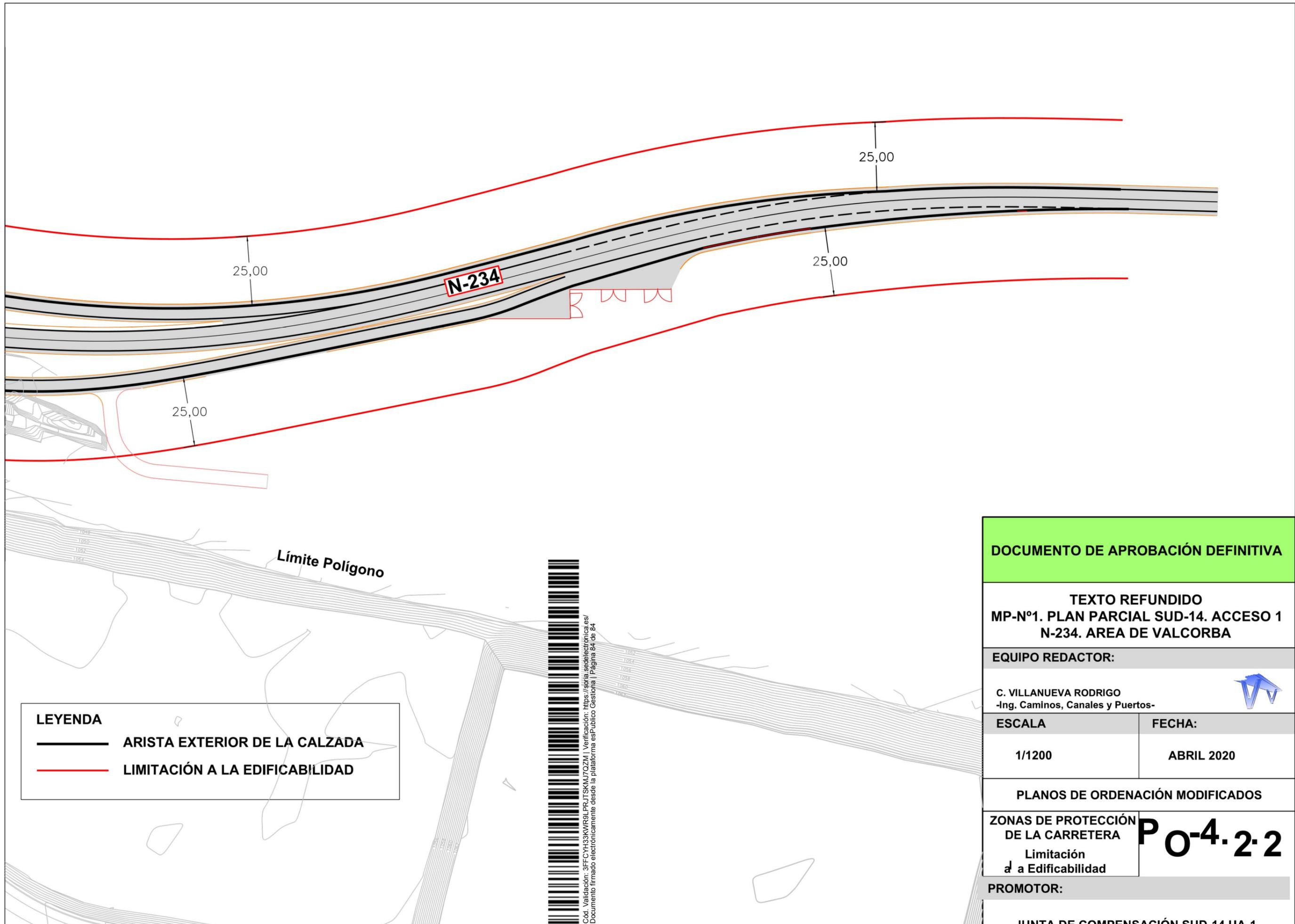


LEYENDA	
	ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA
	LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD



Cód. Validación: 3FFCYH33KWR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: <https://soria.sedelectronica.es/>  
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 83 de 84

<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO</b> <b>MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1</b> <b>N-234. AREA DE VALCORBA</b>	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos- 	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
1/1200	ABRIL 2020
<b>PLANOS DE ORDENACIÓN MODIFICADOS</b>	
ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA Limitación a Edificabilidad	<b>P O-4.21</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	



<b>DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA</b>	
<b>TEXTO REFUNDIDO</b> <b>MP-Nº1. PLAN PARCIAL SUD-14. ACCESO 1</b> <b>N-234. AREA DE VALCORBA</b>	
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	
C. VILLANUEVA RODRIGO -Ing. Caminos, Canales y Puertos-	
<b>ESCALA</b>	<b>FECHA:</b>
1/1200	ABRIL 2020
<b>PLANOS DE ORDENACIÓN MODIFICADOS</b>	
ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA Limitación a Edificabilidad	<b>P O-4.2.2</b>
<b>PROMOTOR:</b>	
JUNTA DE COMPENSACIÓN SUD-14 UA-1	

**LEYENDA**

— ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA

— LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD



Cód. Validación: 3FFCYH33KWR9LPRJTSKMJ7QZM | Verificación: <https://sora.sedelectronica.es/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 84 de 84