



**MEMORIA ACCESO A SECTOR 9 “LA CALERA”
ZARATAN (VALLADOLID)**

DOCUMENTO N° 1.- MEMORIA

ÍNDICE

MEMORIA

- 1.- Antecedentes
- 2.- Datos de partida
- 3.- Justificación de la actuación y de la solución adoptada
- 4.- Descripción del proyecto
- 5.- Plazo de ejecución
- 6.- Expropiaciones y servicios afectados
- 7.- Presupuesto para Conocimiento de la Administración
- 8.- Declaración de Obra Completa
- 9.- Conclusión

ANEJOS A LA MEMORIA

Anejo n° 1.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Anejo n° 2.- CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

Anejo n° 3.- ESTUDIO DE TRÁFICO

Anejo n° 4.- ANÁLISIS DE TRAZADO EN PLANTA

MEMORIA

MEMORIA

1.- Antecedentes

Con fecha 15 de marzo de 2022 INMEVA ENERGÍAS RENOVABLES, S.L. solicita a la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León la autorización de ejecución de obras y construcción en zona de dominio público con el objetivo de realizar un nuevo acceso a los terrenos correspondientes al sector nº 9 “La alera” en Zaratán (Valladolid) debido a que las obras de urbanización de dicho sector se encuentran finalizadas acorde con las especificaciones del Ayuntamiento de Zaratán. En esta solicitud, se presenta documentación relativa a la aprobación municipal del desarrollo del sector 9 y su conexión a N-601.

Con fecha 7 de abril de 2022 la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León comunica que según Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre, la resolución del expediente le corresponde al SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y GESTIÓN DE RED..

Con fecha 19 de mayo de 2022, teniendo en cuenta el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental de fecha 19 de abril de 2022, el Subdirector General de Explotación, P.D. del Director General de Carreteras, (OM TMA/1007/2021, modificada por la OM TMA/221/2022), solicita completar el Estudio de Tráfico del Plan Parcial Sector 9 “La Calera” en Zaratán (Valladolid) teniendo en cuenta el tráfico generado por el Sector 08 IN, con el que va a compartir el acceso a la glorieta de la margen derecha del enlace 1 de la Autovía A-60, a través de la C/Cesteria, ya que parte de dicho tráfico accederá a la mencionada glorieta por la C/Cesteria, a fin de asegurar el mantenimiento de los niveles de servicio y seguridad viaria en la mencionada glorieta.

Con fecha 22 de agosto de 2022, tras un análisis del Estudio de Tráfico del Plan Parcial del Sector 9 “La Calera” y Sector 8 “In” en Zaratán (Valladolid) presentado por parte de OBRAS HERGON S.A. presentado con fecha 16 de junio de 2022 en la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental resuelve **Informar favorablemente**, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, la consulta previa de viabilidad LAS OBRAS RELATIVAS AL ACCESO AL SECTOR 9 “LA CALERA”, TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARATÁN, con un listado de condicionantes

2.- Datos de partida

2.1.- Situación actual

El sector 9 “La Calera” se encuentra totalmente desarrollado a falta de la conexión con la rotonda en la vía de servicio de A-60.



Situación del Sector 9 y del Acceso incluido en el Plan Parcial desde la glorieta del enlace

2.2.- Análisis de Tráfico

El estudio de tráfico tiene como objetivo analizar la influencia del nuevo tráfico aportado por el Plan Parcial del Sector 9 “La Calera” sobre las carreteras del Estado y sus elementos funcionales.

Para estudiar el comportamiento del enlace, se evalúa si las transformaciones urbanísticas del suelo, consecuencia de desarrollar el plan parcial R-2.1, generarán un volumen significativo de tráfico que pueda afectar negativamente al nivel de servicio del enlace o del tronco de la Autovía A-60.

Partiendo de las condiciones de tráfico que encontramos en la actualidad, se estudiará la progresión, previsiones de tráfico y tráfico inducido por la transformación.

El enlace se ubica al inicio de la Autovía A-60, se sitúa al Norte del centro urbano de Zarátán. En el Plan Parcial del Sector 9 “La Calera”, aprobado en 2007, se establece que el acceso será a través de un ramal a ejecutar en la glorieta Norte del actual enlace.

2.3.- Geología y geotecnia

No es necesario un estudio de geológico-geotécnico de la zona ya que la obra de conexión se realizará sobre la urbanización ya existente.

3.- Justificación de la actuación y de la solución adoptada

3.1.- Diseño de la intersección

Las características de la intersección que a su vez han sido aprobadas por la subdirección son:

1. La C/Cesteria se debe diseñar en fondo de saco, tal y como aparece grafiada en el Plano Acceso desde la Glorieta a calle Obradores (Zaratán), para cumplir la distancia mínima exigida en la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios.
2. No existirá zona de aparcamiento desde la Glorieta a calle Obradores (Zaratán) por razones de seguridad vial, al poder afectar los movimientos de maniobra del aparcamiento a los movimientos de entrada y salida de la glorieta.
3. Se dará continuidad a la acera de la vía de servicio para conectar peatonalmente con el sector 9.
4. La conexión entre el sector 9 con el sector 7 se realizará mediante un ramal de radio de curvatura 15 m que evitará que este tráfico aumente la carga de la rotonda.
5. La zona de dominio público legalmente definida en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, se debe excluir de los ámbitos urbanísticos por encontrarse permanentemente afecta a la explotación de la carretera. [art. 21.2.a) del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre].

Deberá procurarse que los terrenos de titularidad estatal no se incluyan en el ámbito de los desarrollos urbanísticos. En otro caso el planeamiento deberá reconocer los derechos de aprovechamiento urbanístico que correspondan a los terrenos de titularidad del Estado para que sean tenidos en cuenta al constituir las Juntas de Compensación o a otros efectos que procedan de acuerdo con la normativa urbanística.

6. Asimismo, se recuerda que en todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.

“1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.

2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior.”

Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público.

7. La iluminación a instalar en los desarrollos previstos no deberá producir deslumbramientos al tráfico que circula por las carreteras del Estado. Asimismo, con respecto a los viales que se vayan a construir en ejecución del planeamiento deberá garantizarse que el tráfico que circula por los mismos no afecte con su alumbrado al que lo hace por las carreteras del Estado. Si fuera necesario se instalarán medios antideslumbrantes que serán ejecutados con cargo a los promotores de los sectores, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, corriendo su mantenimiento y conservación a cargo de dichos promotores.

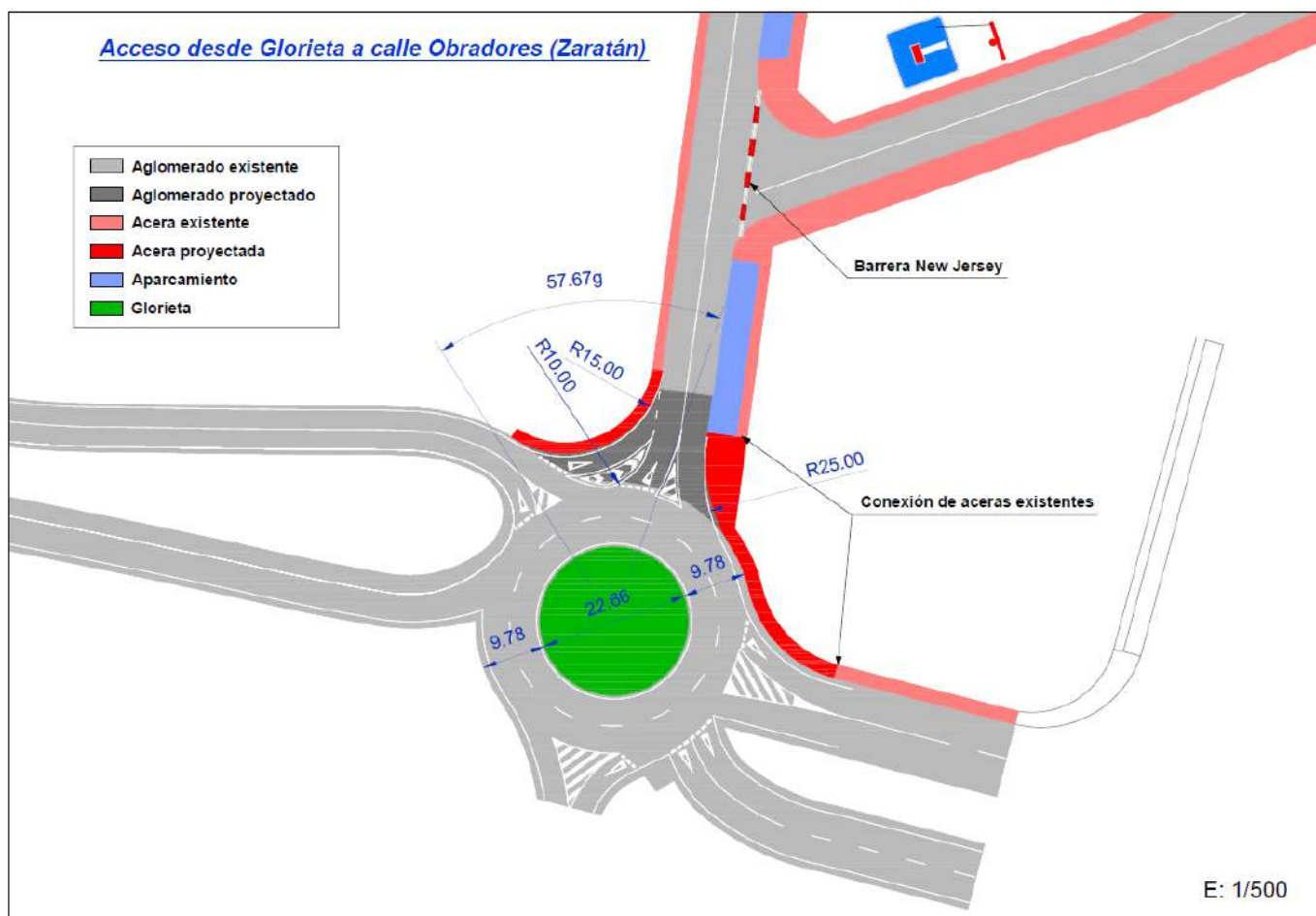
3.2.- Firme

Manteniendo la sección de firme aprobada en el sector 9, el entronque se realizará con un paquete de firme de 20 cm de suelocemento y 15 cm de MBC.

4.- Descripción del proyecto

Sección tipo

La sección tipo del entronque estará formada por curvas de radio 25 m en el carril de entrada, 15 m en el ramal de conexión con sector 5 y 10 m en el carril de salida a la rotonda.



Afirmado

Habiendo diseñado el firme nuevo y el de refuerzo en la traza de la carretera CL-600, dentro de los límites de la obra, se define la forma de acometer la ejecución.

En el caso de firme nuevo, éste se apoya en una explanada conseguida en la urbanización del sector.

A partir de esta explanada, se extenderá y compactará, la capa de 20 cm. de suelocemento con la posterior aplicación del riego de imprimación correspondiente, tratando de conseguir los bombeos y peraltes exigidos en todo el ancho de la calzada.

Por último, se procederá al extendido de la mezcla bituminosa.

En primer lugar, se extenderá una capa base de 7 cm, una capa intermedia de 5 cm y, posteriormente, la capa de rodadura, en éste caso de 3 cm. de espesor.

Para asegurar la adherencia de todas las capas se utilizará como riego una emulsión termoadherente o procedente de betún duro que no se pegue a los neumáticos de los vehículos de obra que transporten las mezclas bituminosas.

Drenaje

Actualmente se encuentra resuelto con tubos de hormigón de 60 cm de diámetro que permite la continuidad del drenaje superficial.

5.- Plazo de ejecución

Se propone como plazo para la ejecución de las obras, 1 meses.

6.- Expropiaciones y servicios afectados

No es necesario la expropiación de terrenos ya la obra se realiza sobre terrenos de dominio público

7.- Presupuesto

El Presupuesto del presente proyecto asciende a la cifra de VEINTINUEVE MIL TRESCIENTOS DOS EUROS CON NOVENTA Y TRES CÉNTIMOS (29.302,93 €), al que añadido el 21% de I.V.A., arroja un Presupuesto Total de TREINTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS EUROS CON CINCUENTA Y CINCO CÉNTIMOS (35.456,55 €).

8.- Normativa técnica aplicable y generalidades

Las Prescripciones Técnicas Generales que regirán en la ejecución de las obras del presente Proyecto, en tanto no sean modificadas por las Prescripciones Técnicas Particulares descritas a continuación, son las recogidas en el PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS GENERALES PARA OBRAS DE CARRETERAS Y PUENTES "PG-3"

- 1975 de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, aprobado por Orden Ministerial de 6 de Febrero de 1976, así como en sus modificaciones posteriores.

Las modificaciones habidas en el PG-3 son las que se señalan a continuación:

- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes de la Dirección General de Carreteras (PG-3). Orden Ministerial de 6 de febrero de 1976. La Orden FOM/891/2004 actualiza artículos de firmes y pavimentos (BOE del 6 de abril de 2004). La Orden FOM/1382/2002 actualiza artículos de explanaciones, drenajes y cimentaciones (BOE del 11 de junio de 2002; corrección de erratas BOE 26 de noviembre de 2002). La Orden FOM/475/2002 actualiza artículos de hormigones y aceros (BOE del 6 de marzo de 2002). La Orden Ministerial de 28 de diciembre de 1999 actualiza artículos de señalización, balizamiento y sistemas de contención de vehículos (BOE del 28 de enero de 2000). La Orden Ministerial de 27 de diciembre de 1999 actualiza artículos de conglomerantes hidráulicos y ligantes hidrocarbonados (BOE del 22 de enero de 2000).

- Orden Circular 29/2011 sobre el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3). Ligantes bituminosos y microaglomerados en frío.

- Orden Circular 24/2008 sobre el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3). Artículos: 542- Mezclas bituminosas en caliente tipo hormigón bituminoso y 543- Mezclas bituminosas para capas de rodadura. Mezclas drenantes y discontinuas.

- Orden FOM/2523/2014, de 12 de diciembre, por la que se actualizan determinados artículos del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes, relativos a materiales básicos, a firmes y pavimentos, y a señalización, balizamiento y sistemas de contención de vehículos.

El conjunto de ambos Pliegos contiene, además de la normativa general, la descripción general de las obras, las condiciones que han de cumplir los materiales, las instrucciones para la ejecución, medición y abono de las unidades de obra, y son la norma y guía que han de seguir el Contratista y el Director.

- Real Decreto 1359/2011, de 7 de octubre, por el que se aprueba la relación de materiales básicos y las fórmulas-tipo generales de revisión de precios de los contratos de obras y de contratos de suministro de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas.

- Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (BOE del 26 de octubre de 2001). El RD 817/2009, de 8 de mayo (BOE

del 15 de mayo de 2009), deroga los artículos 79, 114 al 117 y los anexos VII, VIII y IX y modifica el artículo 179.1. Corrección de errores BOE del 19 de diciembre de 2001 y del 8 de febrero de 2002.

- Decreto 3854/70, de 31 de diciembre, por el que se aprueba el Pliego de Cláusulas Administrativas Generales para la Contratación de Obras del Estado (BOE del 16 de febrero de 1971).

- Orden Circular 31/2012, de 12 de diciembre de 2012, sobre propuesta y fijación de fórmulas polinómicas de revisión de precios en los proyectos de obras de la Dirección General de Carreteras.

- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE del 23). Modificado por el Real Decreto 1911/1997, de 19 de diciembre, (BOE del 10 de enero de 1998), por el Real Decreto 597/1999, de 16 de abril (BOE del 29 de abril de 1999) y por el Real Decreto 114/2001, de 9 de febrero (BOE del 21 de febrero de 2001). La Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997 del Ministerio de Fomento desarrolla algunos de sus artículos.

- Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición (BOE de 13 de febrero de 2008).

- Ley 32/2006, de 18 de octubre, reguladora de la subcontratación en el sector de la construcción (BOE de 19 de octubre de 2006).

- RD 1109/2007, de 24 de agosto, por el que se desarrolla la Ley 32/2006, de 18 de octubre, reguladora de la subcontratación en el Sector de la Construcción (BOE del 25 de agosto de 2007). Corrección de errores BOE del 12 de septiembre del 2007. Modificado por Real Decreto 327/2009, de 13 de marzo (BOE del 14 de marzo de 2009).

- Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud en las obras de construcción (BOE de 25 de octubre). Modificado por el Real Decreto 604/2006, de 19 de mayo (BOE de 29 de mayo).

- Orden, de 27 de diciembre de 1999, del Ministerio de Fomento, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC "Trazado" de la Instrucción de Carreteras (BOE del 2 de febrero de 2000). Modificada por Orden de 13 de septiembre de 2001 del Ministro de Fomento (BOE del 26 de septiembre de 2001). El Ministerio de Fomento ha publicado una 2ª Edición de abril de 2003 de esta Norma en la que se incluyen los cambios de la Orden Ministerial de 13 de septiembre de 2001 y se corrigen una serie de erratas que había en la edición anterior.

- Orden Ministerial, de 14 de mayo de 1990, por la que se aprueba la Norma 5.2-IC sobre drenaje superficial (BOE del 23 mayo de 1990).

- Orden Circular 17/2003, de 23 de diciembre, sobre Recomendaciones para el proyecto y construcción del drenaje subterráneo en obras de carretera. En la práctica sustituye a la Norma 5.1-IC.

- Recomendaciones para la realización de pruebas de carga de recepción en puentes de carreteras. Dirección General de Carreteras, 1999.

- Orden FOM/3460/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la Norma 6.1-IC "Secciones de firme", de la Instrucción de Carreteras (BOE del 12 de diciembre de 2003).

- Orden FOM/3459/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la Norma 6.3-IC: "Rehabilitación de firmes", de la Instrucción de Carreteras (BOE del 12 de diciembre de 2003, corrección de erratas BOE del 25 de mayo de 2004).

- Orden Circular 20/2006, de 22 de septiembre de 2006, sobre recepción de obras de carreteras que incluyan firmes y pavimentos.

- Real Decreto 2296/1981, de 3 de agosto, sobre señalización de carreteras, aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito territorial de las Comunidades Autónomas (BOE del 9 de octubre de 1981).

- Orden, de 28 de diciembre de 1999, por la que se aprueba la Norma 8.1-IC Señalización vertical, de la Instrucción de Carreteras (BOE de 29 de enero de 2000). No se ha publicado el Anejo 1, que recoge los tipos de letra de los carteles.

- Orden, de 16 de julio de 1987, por la que se aprueba la Norma 8.2- IC sobre marcas viales, (BOE del 4 de agosto y 29 de septiembre de 1987).

- Orden, de 31 de agosto de 1987, por la que se aprueba la Instrucción 8.3-IC sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado (BOE del 18 de septiembre de 1987).

- Manual de ejemplos de señalización de obras fijas. Dirección General de Carreteras, 1997. Como aplicación de la Norma 8.3-IC sobre Señalización de Obras.

- Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical.

- Real Decreto 956/2008, de 6 de junio, por el que se aprueba la Instrucción para la recepción de cementos (RC-08) (BOE del 19 de junio de 2008). Corrección de errores BOE del 11 de septiembre de 2008.

9.- Declaración de obra completa

Con todo lo expuesto, y con el resto de los documentos que integran el Proyecto, cuya relación completa se incluye al comienzo del mismo, y en cumplimiento del artículo 127.2, se manifiesta expresamente que este PROYECTO, se refiere a una obra completa, susceptible de ser entregada al uso general, de acuerdo con lo expresado en el artículo 125.1 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas vigente.

10.- Conclusión

El Proyecto se ha redactado de acuerdo a la normativa y legislación vigente.

Valladolid, agosto de 2022
EL ICCP, AUTOR DEL PROYECTO

Fdo. G. Javier González de la Fuente

Anejo nº1: Antecedentes Administrativos

DEMARCAACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEON OCCIDENTAL

A/A D. José Vidal Corrales Díaz

ASUNTO: SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE EJECUCIÓN DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES EN ZONA DE DOMINIO PÚBLICO

INMEVA ENERGÍAS RENOVABLES, S.L. como empresa propietarias de los terrenos correspondientes al sector nº 9 "La Calera" en Zaratán

SOLICITO:

Los permisos necesarios para la ejecución de las obras necesarias relativas al acceso al sector nº 9 " La Calera".

Se adjunta la siguiente documentación relativa a los antecedentes administrativos del expediente:

1.- INFORME SOBRE REVISIÓN DE LAS NORMAS URBANISTICAS DE PLANEAMIENTO DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARATÁN, 26 de febrero de 1.999. En este informe se describe como debe de ser las condiciones de acceso a N-601 de los sectores S-2, S-7, S-8, S-9, S-10, S-11,S-12 y S-13. Este acceso se realizará *"a través del enlace para el cambio de sentido que prevé el citado proyecto de construcción de vías de servicio (clave 32-VA-2860)"*.

2.- INFORME SOBRE LA PROPUESTA DEL PLAN PARCIAL QUE DESARROLLA EL SECTOR INDUSTRIAL Nº 10 DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE ZARATÁN "LOS TALLERES DE ZARATÁN" EN LA MARGEN DERECHA DE LA CARRETERA N-601 P.K. 196. TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARATÁN, 15 de febrero de 2.002. En este informe se vuelve a informar que *"El acceso al Sector se realizará a través del proyecto de vías de servicio que esta Demarcación proyecta llevar a cabo en la zona, se propone un acceso, a modo de carril de deceleración que en su día pueda hacer las funciones de vía de servicio..."*

3.- INFORME SOBRE PLAN PARCIAL DEL SECTRO Nº7 DE USO INDUSTRIAL "LOS TALLERES DE ZARATÁN", 22 de marzo de 2.002. En este escrito se informo favorablemente

el plan parcial nº7 y se vuelve a referenciar el acceso a la construcción de la vías de vías de servicio relacionadas con el proyecto 32-VA-2860.

4.- SOLICITUD DE INFORME PRECEPTIVO EN RELACIÓN CON PLAN PARCIAL SECTOR Nº9 "LA CALERA", 8 de febrero de 2.005. En la soicutu se ha constar que, a juicio de los redactores del Plan, el acceso a dicho Sector ya está resuelto, pero que aun así se solicita informe. Esta solicitud nunca fue contestada.

5.-ACUERDO DE COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO DE VALLADOLID, DE 30 ENERO DE 2.007, POR EL QUE SE APRUEBA DEFINITIVAMENTE EL PLAN PARCIAL SECTRO 9 INDUSTRIAL "LA CALERA" DE ZARATÁN. (EXTPE CTU 76/05), publicado en BOP de Valladolid el 22 de marzo de 2.007. En este acuerdo, en el ANEXO B).- ACCESO AL SECTOR 9, se indica:

"Durante la tramitación del Sector 7, aprobado definitivamente el 3 de julio de 2.003, se resolvió la entrada a dicho Sector con la aprobación por el Ministerio de Fomento-Dirección General de Carreteras-Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León de una rotonda que da acceso a los Sectores 6, 7, 8 y 09, tal y como se señala en el plano que se adjunta a continuación. La cual ya ha sido ejecutada.

En consecuencia, se estima que el acceso a dicho Sector ya está resuelto y por lo tanto no será necesario volver a solicitar informe de la Dirección General de Carreteras."

6.- ESTUDIO DE TRÁFICO, donde se presenta la situación actual de los distintos movimientos del tráfico actual y futuro y se demuestra que el nivel de servicio de la autovíoa no se ve reducido con la incorporación del nuevo acceso.

Valladoldi a 15 de marzo de 2022

Fdo.: G. Javier González de la Fuente



Ministerio de Fomento
Dirección General de Carreteras
Demarcación de Carreteras del Estado
en Castilla y León Occidental

Avda. José Luis Arrese, s/n. 47071 Valladolid
Fax 983 33 51 99
Teléfono. 983 42 21 00

**JEFE DE LA DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN CASTILLA Y LEÓN
OCCIDENTAL**

VALLADOLID

Valladolid, 26 de febrero de 1999

**ASUNTO: INFORME SOBRE REVISIÓN DE LAS NORMAS
SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DEL TÉRMINO
MUNICIPAL DE ZARATÁN**

El documento de Revisión de Normas Subsidiarias de Planeamiento de Zaratán afecta a la Red de Carreteras del Estado en el recorrido a lo largo de ese término municipal de las carreteras N-601 y N-620 (tramo Ronda Oeste de Valladolid). Se emite por ello el presente informe vinculante, de acuerdo con el artículo 10.2 de la Ley 25/1988 de Carreteras.

Examinada la documentación remitida, este Servicio expresa su conformidad con la misma, la cual se ajusta perfectamente a lo acordado en las reuniones de coordinación mantenidas con el equipo redactor del documento.

Únicamente cabe hacer las siguientes puntualizaciones:

1º) La línea límite de edificación generada por la Ronda Oeste de Valladolid sobre el Sector S-1 de suelo urbanizable de uso industrial y los suelos no urbanizables situados al sur del mismo se ha delimitado tomando como referencia para la medida de las distancias convenidas el borde exterior de la vía de servicio existente. Se hace constar que, conceptualmente, dichas distancias se establecen siempre con relación a la arista exterior de la carretera o, en este caso, de la calzada más próxima de la autovía, y que, por consiguiente, puede corregirse la situación de la línea límite de edificación en esta zona desplazándola hacia la Ronda Oeste, si ello se considera oportuno.

2º) Asimismo, entendemos que deben precisarse las condiciones de acceso a la carretera N-601 desde los distintos sectores de suelo urbanizable que se sitúan en su entorno:



- En las fichas de desarrollo de los sectores de suelo urbanizable de uso industrial S-2, S-10, S-11, S-12 y S-13, se hará constar la siguiente observación:

“El Plan Parcial deberá definir, en su caso, el acceso al sector desde la carretera N-601: este acceso se resolverá deseablemente a través de las vías de servicio proyectadas por el Ministerio de Fomento (proyecto 33-VA-2860), cuyo trazado aproximado se recoge en los planos, o bien mediante alguna solución a establecer por el Plan Parcial y que sea compatible con el mencionado proyecto.

Si pretendiera desarrollarse la actuación urbanística antes de la construcción efectiva de estas vías de servicio por ese Ministerio, la promoción urbanística deberá emprender a su cargo la construcción de los accesos necesarios, e incluso, dado el caso, adelantar la construcción de las referidas vías de servicio en la longitud que resulte necesaria para resolver el acceso de acuerdo con los requisitos técnicos y funcionales que impone la normativa sectorial vigente (Orden Ministerial de 16/12/97 sobre accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios, o disposición análoga que la sustituya en el futuro).

En todo caso, el Plan Parcial deberá definir un acceso único para el sector, cuyo emplazamiento y características habrán de ajustarse a lo establecido en la citada normativa de carreteras.”

- En las fichas de desarrollo de los sectores de suelo urbanizable de uso industrial S-7, S-8 y S-9, se hará constar la siguiente observación:


“El sector no tendrá acceso directo a la carretera N-601 en el tramo dotado de carril adicional para vehículos lentos, ni a las vías de servicio proyectadas por el Ministerio de Fomento en los tramos en que prevalezca sobre este carácter la función de ramal de enlace o de intersección. La conexión con la N-601, por tanto, tendrá que establecerse a través del enlace para el cambio de sentido que prevé el citado proyecto de construcción de vías de servicio (clave 32-VA-2860). Los accesos al sector se canalizarán a partir de este punto utilizando los caminos de servicio existentes, convenientemente acondicionados para el nuevo uso, o bien mediante nuevos viales que proponga el Plan Parcial.

En el supuesto de que fuera preciso establecer la conexión antes de la construcción de dicho enlace, podrá autorizarse un acceso provisional en ese mismo punto en que el enlace está previsto, cuyo diseño habrá de ajustarse a lo que dispone la normativa vigente de carreteras (Orden Ministerial de 16/12/97 sobre accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios, o disposición análoga que la sustituya en el futuro).”




- Sobre el Sector asumido A.P.I. 04 (Plan Parcial de Riofisa, aprobado con fecha 30/9/98): entendemos que debe recogerse en los planos del documento el sistema de accesos a la carretera N-601 que se ha incorporado al Plan Parcial de este sector.

Conforme:
EL JEFE DEL SERVICIO DE
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN


Fdº.: Carlos Casaseca Benítez

EL TÉCNICO SUPERIOR
FACULTATIVO,


Fdº.: Javier Oliva Atienza



MINISTERIO
DE FOMENTO

Ministerio de Fomento
176 00000 000
Demarcación de Carreteras del Estado en
Castilla y León Occidental

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CASTILLA Y LEÓN
OCCIDENTAL

DESTINATARIO:

FECHA: 22 de Marzo de 2002

AYUNTAMIENTO DE

S/REF.

47610 - ZARATAN
(Valladolid)

N/REF.

ASUNTO: PLAN PARCIAL DEL SECTOR N° 7 DE USO INDUSTRIAL "LOS TALLERES DE ZARATAN".

El documento citado en el asunto ha tenido entrada en esta Demarcación con fecha 18 de enero de 2002, para su informe según el artículo 10.2 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

ANTECEDENTES:

- 1.- Normas Subsidiarias Municipales de Zaratán (revisión) aprobadas por acuerdo de la Comisión Regional de Urbanismo de 1 de julio de 1999.

A la vista de estos antecedentes y del documento remitido, este Servicio

INFORMA:

- 1.- El documento tiene por objeto el desarrollo del sector denominado S-7 IN, situado en la margen derecha de la carretera N-601, p.k. 196,500. Término municipal de Zaratán.
- 2.- Según el plano n° 2 Ordenación del Planeamiento, se muestra una copia de la Revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento del municipio de Zaratán, en las que realizan la siguiente observación:

Realizar la conexión con el viario de los sectores colindantes.

El sector no tendrá acceso directo a la carretera N-601 en el tramo dotado de carril adicional para vehículos lentos, ni a las vías de servicio proyectadas por el Ministerio de Fomento en los tramos en que prevalezca sobre este carácter la función de ramal de enlace o de intersección. La conexión con la N-601, por tanto, tendrá que establecerse a través del enlace para el cambio de sentido que prevé el citado proyecto de construcción de vías de servicio (clave 32-VA-2860). Los accesos al sector se canalizarán a partir de ese punto utilizando los caminos de servicio

AVDA. JOSÉ LUIS ARRESE, S/N
47071 VALLADOLID
TEL.: 983 42 21 00
FAX: 983 33 51 99

existentes, convenientemente acondicionados para el nuevo uso, o bien mediante nuevos viales que proponga el Plan Parcial.

En el supuesto de que fuera preciso establecer la conexión antes de la construcción de dicho enlace, podrá autorizarse un acceso provisional en ese mismo punto en que el enlace está previsto cuyo diseño habrá de ajustarse a lo que dispone la normativa vigente de carreteras (Orden Ministerial de 16/12/97) sobre accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios, o disposición análoga que las sustituya en el futuro.

- 3.- En la memoria del documento, se indica que el único acceso que las Normas proponen, y el único posible, es a través del camino que une la N-601 con el propio Sector. Por tanto el punto de conexión se efectuará en el límite del Sector con el de la UA -7.
- 4.- Se respeta la línea de edificación marcada en la Revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento del municipio, 25 metros medidos desde la arista exterior de la calzada.


En conclusión, este Servicio **INFORMA FAVORABLEMENTE** el Plan Parcial del Sector 7 "Los Talleres de Zaratán III" de Zaratán, suscrito en julio de 2001 por los arquitectos Manrique Pinilla López y Fernando J. Pérez Ruiz por encargo de INICIATIVAS EMPRESARIALES HABIT, S.A., y visado por el Colegio Oficial de Arquitectos Demarcación de Valladolid, con fecha 30 de agosto de 2001.

EL INGENIERO JEFE DEL SERVICIO
DE CONSERVACIÓN Y
EXPLOTACIÓN



Fdo: Fco. Javier Payán de Tejada
González

Conforme:
EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN



Fdo. : Antonio del Moral Sánchez



Ayuntamiento de ZARATAN

(Valladolid)

C.I.F.: P - 4723200 - D Plaza de los Herreros, 11º 1 Teléfonos: 903 34 33 99 - 903 34 41 00 Fax: 903 34 10 75 C.P.: 47610

AYUNTAMIENTO DE ZARATAN (Valladolid)	
REGISTRO GENERAL	
16 ENE. 2002	
FECHA	
ENTRADA Núm.	SALIDA Núm. 402

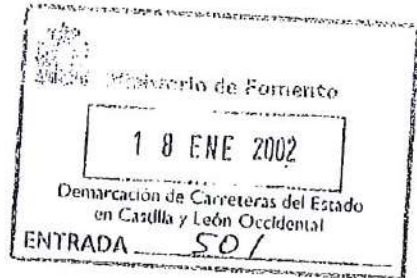
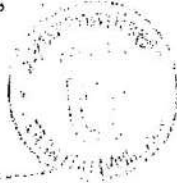
Adjunto remito ejemplar de Plan Parcial del sector 7 de uso industrial, promovido por Iniciativas Empresariales Habit S.A., con el fin de que se emita el informe preceptivo y vinculante en el plazo de un mes, de acuerdo con el art. 14 de la Ley 2/1990, de 16 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León.

Zaratán a 15 de enero de 2002

Le saluda atentamente,

EL ALCALDE,

Fdo.: D. Carlos Carranza Lucas



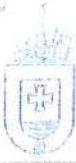
Handwritten vertical note: Paso S.C.G. Exp. con documentación, trabajo escudo APPOT (apris es)

Vertical stamp: Registrase y, a los efectos oportunos, pase fotocopia a Valladolid, 22-1-02 El Jefe del Servicio.

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS.-
DEMARCAACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEON
OCCIDENTAL.-
AVDA. JOSE LUIS ARRESE S/N
47071 VALLADOLID

212

176



Asunto: **Plan Parcial Sector 9 NN.SS. "La Calera"**
Rfcia. : RM.



Adjunto remito documentación obrante en el expediente para la aprobación inicial del Plan Parcial del sector 9 de uso industrial, denominado "LA CALERA", promovido por Iniciativas Empresariales Habit S.A., con el fin de que se emita, en su caso, el informe preceptivo y vinculante en el plazo de un mes, de acuerdo con el art. 14 de la Ley 2/1990, de 16 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León.

Se hace constar, a juicio de los redactores del Plan, que el acceso a dicho Sector ya está resuelto, y por lo tanto no sería necesario volver a solicitar el presente informe. No obstante, para constancia en el expediente se solicita el mismo.

Documentación que se acompaña:

1º.-Copia Anexo B).-Acceso al Sector 9.-

2º.-Copia del Plano Acceso al Sector 7, tramitado y aprobado definitivamente, por el mismo promotor y mismos técnicos.

Zaratán a 8 de Febrero de 2005.-

EL ALCALDE,

Fdo.: D. Carlos Carranza Lucas

SERVICIO DE CONSERVACION Y EXPLOTACION
REGISTRO DE ENTRADA: 161
FECHA Y HORA: 14/02/2005 13:54:16
pase fotocopia a: El Jefe del Servicio

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS.-
DEMARCAACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEON
OCCIDENTAL.-
AVDA. JOSE LUIS ARRESE S/N
47071 VALLADOLID

Registros y Cons. de Carreteras ad. de Carreteras... de la Dirección General de Carreteras... de la Comunidad de Castilla y León...
a los efectos de...
Valladolid, 11 de febrero de 2005
El Jefe de la Demarcación,

ANEXO B).- ACCESO AL SECTOR 9.

Durante la tramitación del Sector 7, aprobado definitivamente el 3 de julio de 2003, se resolvió la entrada a dicho Sector con la aprobación por el Ministerio de Fomento-Dirección General de Carreteras-Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León de una rotonda que da acceso los Sectores 6, 7, 8 y 9, tal y como se señala en el plano que se adjunta continuación, la cual ya ha sido ejecutada.

En consecuencia, se estima que el acceso a dicho Sector ya está resuelto y por lo tanto no será necesario volver a solicitar informe de la Dirección General de Carreteras.

Valladolid, diciembre de 2004.

El Promotor.:

INICIATIVAS EMPRESARIALES HABIT, S.A.

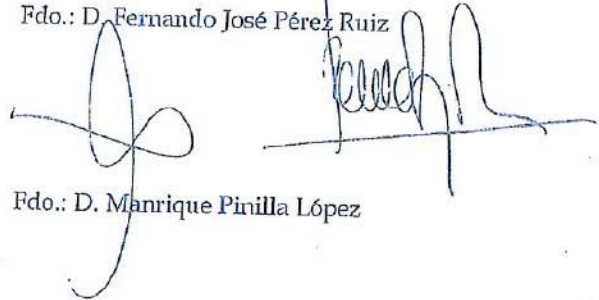
P.p.:



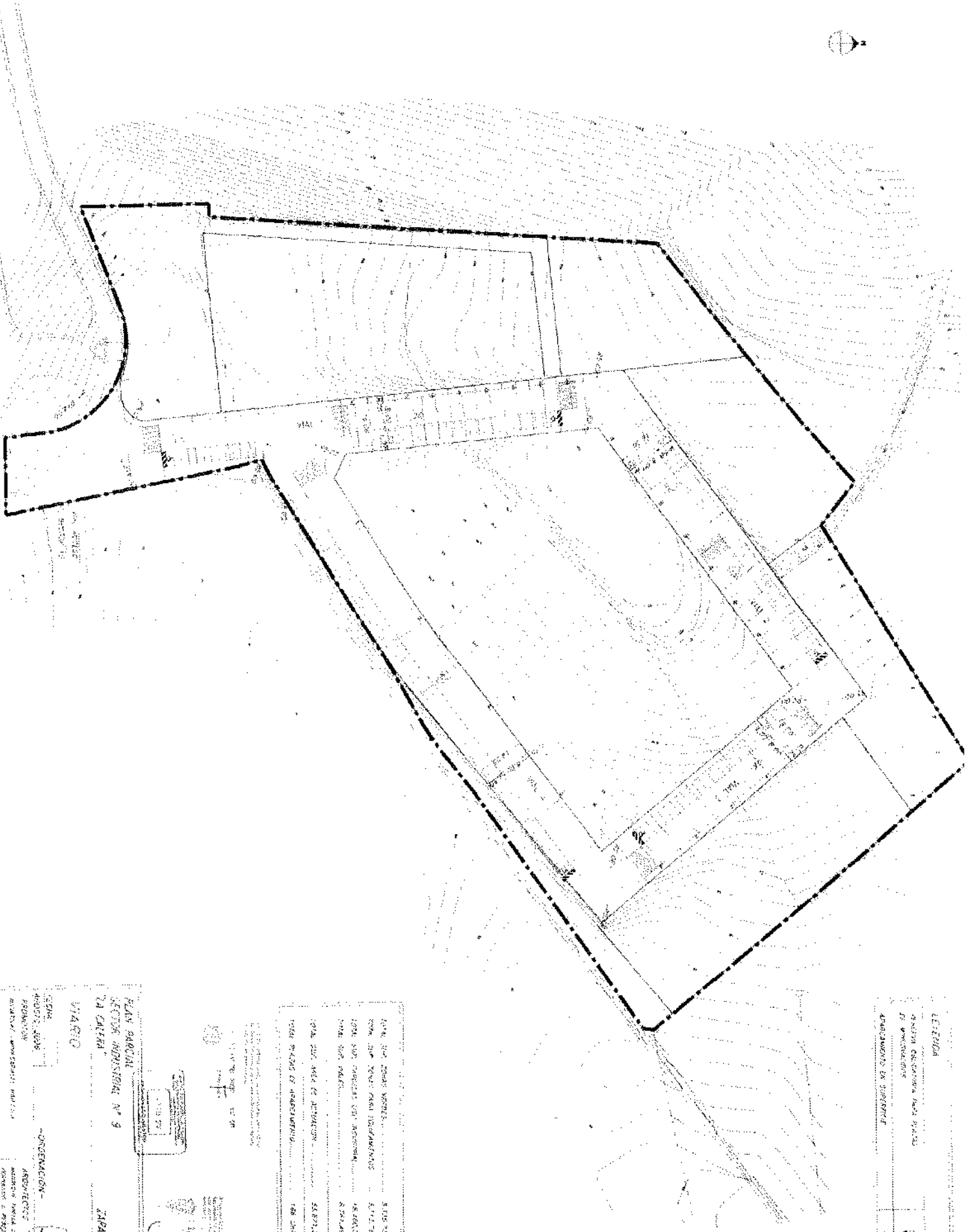
Fdo.: D. José Tomás González Fuentes

Los Arquitectos.:

Fdo.: D. Fernando José Pérez Ruiz



Fdo.: D. Manrique Pinilla López



LEGENDA
 + SEÑAL SUJECCIÓN PARA PLAZO
 ||| VINCULACIÓN
 --- PLAZO DE SUJECCIÓN

AREA TOTAL DEBIDA SEÑAL...	3.000,00 m ²
TOTAL AREA SUJECCIÓN PARA PLAZO...	3.000,00 m ²
TOTAL AREA SUJECCIÓN VINCULACIÓN...	45.000,00 m ²
TOTAL AREA SUJECCIÓN...	48.000,00 m ²
TOTAL AREA TOTAL DE SUJECCIÓN...	51.000,00 m ²
TOTAL AREA TOTAL DE SUJECCIÓN...	51.000,00 m ²

1. El presente proyecto es de carácter preliminar.
 2. Este proyecto está sujeta a la aprobación de la autoridad competente.
 3. Este proyecto está sujeto a la aprobación de la autoridad competente.
 4. Este proyecto está sujeto a la aprobación de la autoridad competente.
 5. Este proyecto está sujeto a la aprobación de la autoridad competente.

PLAN PARCEL
SECTOR ADMINISTRATIVO N° 9
"LA CERRA"

VIARIO N° - 100
ZARAZÁN (MALLORQUÍN)

SECTOR		ORGANIZACIÓN	
PROYECTO		PROYECTADO	
PROYECTADO		PROYECTADO	
PROYECTADO		PROYECTADO	

ESPASA
 1/2000
 1/2000

La mayor parte de ellas son Unidades de Actuación con el objetivo fundamental de ordenar determinadas áreas del casco urbano que se han quedado sin desarrollar por la falta de esa ordenación. Existen otras áreas que su objetivo principal es su transformación de uso, de industrial a residencial, de manera tal que se pueda mantener el actual uso hasta que los propietarios lo consideren oportuno, pero para que en el caso de cesar en la actividad esté planteada la ordenación y previstas sus condiciones de ordenación y edificación.

ANEXO

RELACION DEL RESTO DE DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO APROBADO

1.- DOCUMENTACIÓN ESCRITA

- a) Memoria Informativa.
- b) Régimen y Gestión de los Bienes Catalogados.
- c) Estudio de Tráfico.
- d) Fichas.
- e) Memoria y Estudio Arqueológico.

2.- DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

A.- PLANOS DE INFORMACIÓN

- 01.- PLANO DE INFRAESTRUCTURAS. PAVIMENTACIÓN
- 02.- PLANO DE INFRAESTRUCTURAS. ABASTECIMIENTO
- 03.- PLANO DE INFRAESTRUCTURAS. ALUMBRADO PUBLICO
- 04.- PLANO DE INFRAESTRUCTURAS. SANEAMIENTO
- 05.-

B.- PLANOS DE ORDENACIÓN

- 01.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO DEL TERMINO MUNICIPAL. REGULACIÓN DEL SUELO RÚSTICO.
- 02.- REGULACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO Y LA EDIFICACIÓN EN SUELO URBANIZABLE.
- 03.- REGULACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO Y LA EDIFICACIÓN EN SUELO URBANO (10 PLANOS).
- 04.-USOS DEL SUELO, RÉGIMEN Y GESTIÓN DE BIENES CATALOGADOS. CATALOGO.
- 05.- ORDENACIÓN. ALINEACIONES.
- 06.- ESQUEMA DE VIARIO PRINCIPAL, ACTUAL Y PROPUESTO.

1915/2007

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

DELEGACIÓN TERRITORIAL DE VALLADOLID

Servicio Territorial de Fomento

ACUERDO DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO DE VALLADOLID, DE 30 DE ENERO DE 2007, POR EL QUE SE APRUEBA DEFINITIVAMENTE EL PLAN PARCIAL SECTOR 9 INDUSTRIAL "LA CALERA" DE ZARATÁN. (EXPT. CTU 76/05)

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.– El término municipal de Zaratán está ordenado mediante Normas Subsidiarias Municipales. Por Resolución de Alcaldía de fecha 4 de abril de 2005 fue aprobado inicialmente el expediente de Plan Parcial Sector 9, "La Calera" de uso industrial.

SEGUNDO.– Se ha dado cumplimiento al preceptivo trámite de información pública mediante la inserción de sendos anuncios en el Boletín Oficial de Castilla y León de fecha 20 de abril, en el de la Provincia de 13 de abril y en el diario el Norte de Castilla de 7 de abril, todos del 2005, durante el cual no se presentaron alegaciones.

TERCERO.– A su vez, y de conformidad con el art. 153.1.b) del RUCyL, constan en el expediente los Informes exigidos por la legislación sectorial del Estado (Informe de Administración General del Estado de 27 de mayo de 2005; Informe de Confederación Hidrográfica del Duero de 11 de enero de 2006) y de la Comunidad Autónoma (Informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de 12 de abril de 2005), Informe de la Diputación Provincial y de este Servicio Territorial de Fomento de 21 de junio de 2005, en el que se hacen constar una serie de prescripciones.

CUARTO.– Con fecha 18 de mayo de 2006 por el Pleno del Ayuntamiento se procedió a la aprobación provisional del presente expediente.

QUINTO.– En sesión celebrada con fecha 30 de junio de 2006, la CTU acordó SUSPENDER la aprobación definitiva del presente documento debiendo subsanar las siguientes deficiencias:

1º.- Se incluya Informe del Servicio Territorial de Cultura y se recojan sus prescripciones.

2º.- Se recoja la prescripción del Informe de Confederación Hidrográfica del Duero relativa al arroyo; subsanada esta prescripción se solicitará nuevo informe de conformidad a la CHD por parte del Ayuntamiento.

3º.- Se resuelva el saneamiento según lo prescrito en la Resolución de Impacto Ambiental, teniendo en cuenta a este respecto que toda modificación significativa sobre las características de este Proyecto, deberá notificarse previamente a la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León correspondiente, que prestará su conformidad, si procede, sin perjuicio de la tramitación de las licencias o permisos que en su caso correspondan.

4º.- No se incluya en el cómputo de espacios libres los afectados por la línea de servidumbre del viario, ni las franjas inferiores a cinco metros, debiendo identificarse éstas, con la correspondiente delimitación y superficie.

5º.- Se incluirá la palabra "construido" después de "Industrial" en el artículo 34, en la corrección efectuada.

6º.- Para conseguir un tránsito más adecuado con el rústico colindante y conseguir unos bordes mas suavizados sería conveniente que en las ordenanzas se estableciera un retanqueo arbolado de cinco metros al fondo de parcela en las manzanas de borde Industriales.

7º.- Con objeto de no restringir las actividades a desarrollar en las naves Industriales se advierte de las limitaciones establecidas en el RD 2267/2004, Reglamento de seguridad contra incendios en establecimientos Industriales.

SEXTO.– Mediante escrito de su Alcalde-Presidente de fecha 1 de diciembre de 2006, con registro de entrada en las Dependencias de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León del mismo día, fue remitida la documentación relativa a este expediente, a los efectos de resolver sobre su aprobación definitiva.

SEPTIMO.– En sesión celebrada el día 23 de enero de 2006, la Ponencia Técnica elaboró el correspondiente informe, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 412 del Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se regulan las Comisiones Territoriales de Urbanismo de Castilla y León.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.– Corresponde a la Comisión Territorial de Urbanismo de Valladolid, de acuerdo con los artículos 160.b) y 409.a), del Decreto 22/2004, de 29 de enero de 2004, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, aprobar definitivamente el Plan Parcial Sector 9 Industrial "La Calera".

SEGUNDO.– A la vista de la última documentación aportada por el Ayuntamiento con fecha de 29 de enero de 2007 ha sido removido el obstáculo que impedía su aprobación definitiva.

VISTOS el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1992, la Ley 6/1998, de 13 de abril, de Régimen del Suelo y Valoraciones, la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, modificada por la ley 10/2002, de 10 de julio, el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, aprobado mediante Decreto 22/2004, de 29 de enero, las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Zaratán, así como la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/99, de 13 de enero, y demás disposiciones de general aplicación.

Por lo expuesto y en su virtud,

LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO, acuerda, por unanimidad, y de conformidad con la propuesta formulada por la Ponencia Técnica, APROBAR DEFINITIVAMENTE el Plan Parcial Sector 9 Industrial "La Calera" de Zaratán dentro del trámite previsto en el artículo 161 del Decreto 22/2004, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, CONDICIONANDO, no obstante, su publicación y, por tanto, su eficacia y vigencia, a que se subsanen las siguientes deficiencias:

1º.- Deberán aportarse tres juegos de dos Planos (Plano 9 y 14), a escala 1:500 similares a los del resto del documento, diligenciados con la fecha del Acuerdo de Pleno de 30.01.07.

2º.- Asimismo, se aportarán dos ejemplares debidamente diligenciados con la fecha del Acuerdo de Pleno de 28.11.06.

Aportada por el Ayuntamiento de Zaratán en fecha 7 de febrero de 2007 la documentación requerida en el acuerdo transcrito, publicado el texto íntegro del presente acuerdo en el Boletín Oficial de la Provincia y en el Boletín Oficial de Castilla y León conforme a lo dispuesto en el artículo 175 del Decreto 22/2004, de 29 de enero, que aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

Contra este acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponer recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León en el plazo de un mes, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 107, 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, así como en el artículo 138.4 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León y 408.4 del RUCYL.

El referido recurso podrá presentarse directamente ante la Consejería de Fomento, ubicada en la calle Rigoberto Cortés nº 14 de Valladolid, o bien, ante esta Comisión Territorial de Urbanismo, sita en la calle Jesús Rivero Meneses nº 2 (Edificio Administrativo Uso Múltiple), en cuyo caso dará traslado del mismo a la mencionada Consejería para su resolución.

Valladolid, 5 de marzo de 2007.-La Secretaría de la Comisión Territorial de Urbanismo, Mª. Noelia Díez Herrezuelo, Vº Bº El Presidente, Jesús García Galván.

1. MEMORIA VINCULANTE

1.- INTRODUCCIÓN.

La Revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Zaratán fueron aprobadas definitivamente en la sesión celebrada por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valladolid el 1 de julio de 1999, acuerdo publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de 16 de agosto de 1999 y Boletín Oficial de Castilla y León de 19 de agosto de 1999.

La mencionada Revisión clasifica como Suelo Urbanizable de uso Industrial una serie de terrenos situados al margen derecho de la Carretera Adanero - Gijón, entre los que se encuentran los que son objeto de este documento y están incluidos dentro del denominado Sector S-9 IN - "La Calera".

La Sociedad que posee la mayor parte de los terrenos incluidos dentro del ámbito del Sector quiere promover su desarrollo dentro del marco legal vigente y en el uso de los derechos que la legislación le confiere.

Este desarrollo se debe realizar mediante una figura de planeamiento, que en este caso es un Plan Parcial, con posterior Proyecto de Actuación, como instrumento de gestión.

2.- PROMOTOR DEL DOCUMENTO.

El Promotor del Plan Parcial es D. José Tomás González Fuentes con D.N.I. nº 13.057.663-B, en representación de la sociedad mercantil INICIATIVAS EMPRESARIALES HABIT, S.A., con N.I.F. A-47441472 y domicilio, a efectos de notificación, en Pza. del Corro s/n. 47610-Zaratán (Valladolid).

La sociedad mercantil INICIATIVAS EMPRESARIALES HABIT, S.A. es propietaria de una serie de fincas dentro del Sector que suman una superficie de 30.343,38 m² y que representan el 90,31 % de la superficie total.

3.- EQUIPO REDACTOR.

El equipo redactor de este Documento está constituido por los Arquitectos Superiores D. Fernando José Pérez Ruiz y D. Manriqué Pinilla López, colegiados nº 498 y 483 respectivamente por el Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León Este y residentes en la Calle Miguel Iscar nº 14, 3º A de Valladolid.

4.- ÁMBITO TERRITORIAL Y DELIMITACIÓN DEL SECTOR.

4.1. - DELIMITACIÓN.

El ámbito territorial del Sector 9 IN está definido en el Plano O-2 de las Normas Subsidiarias Municipales y en la ficha correspondiente de las mismas.

Sus límites sobre el terreno son los siguientes:

- Al norte: terrenos clasificados como Suelo Rústico.
- Al sur: la Carretera Nacional 601.
- Al este: Sector Urbanizable S-10 IN.
- Al oeste: Sector Urbanizable S-8 IN.

4.2.- SUPERFICIE.

Según el levantamiento topográfico realizado, siguiendo los límites naturales del terreno y la delimitación marcada en las Normas para este Sector, la superficie total del Sector es de 33.871,26 m², de los que 272,41 m² corresponden a un arroyo público, por tanto una dotación urbanística ya existente, fomentando la calidad urbana en aplicación del artículo 38 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León. Este aspecto deberá tenerse en cuenta a los efectos de la futura equidistribución.

4.3.- TOPOGRAFÍA.

El terreno presenta una superficie alabeada con importantes diferencias de cotas, llegando en el caso más extremo a 20 m aproximadamente.

La zona más alta se sitúa al noroeste del sector y va bajando uniformemente hacia el sureste (arroyo), para volver a subir ligeramente y alcanzar la cota de la rotonda que servirá de acceso al sector.

El único elemento destacable dentro de la superficie relativamente continua del Sector, además del arroyo, es un pequeño talud que existe en uno de los linderos de las parcelas catastrales incluidas en su interior, concretamente en la zona central del sector. En todo caso no tiene mucha entidad y no tiene por qué interferir el desarrollo del Sector.

4.4.- USOS ACTUALES. VEGETACIÓN

El uso básico a que ha estado destinado todo el terreno incluido dentro del Sector es el agrícola. Siendo tierras de secano, se destinaban al cultivo del cereal, principalmente cebada. Este año no se ha sembrado, dejándose en barbecho.

En cuanto a la vegetación, es la propia de los campos de cultivo, limitándose a lo sembrado y a las hierbas y matorrales que nacen junto a los cereales.

No existe arbolado alguno, ni siquiera matorrales.

5.- PROPIETARIOS.

Los terrenos comprendidos dentro del sector pertenecen a tres propietarios particulares y, un tramo de un arroyo, al Ayuntamiento de Zaratán.

Referencia catastral	Propietario	Superficie Catastral	Superficie real incluida en el Sector
95 (1344107)	INICIATIVAS EMPRESARIALES	9.301,00 m ²	9.894,88 m ²
96 (1344101)	HABIT, S.A.	5.189,00 m ²	5.245,81 m ²
97 (1344102)	Pza. del Corro s/n. 47610-Zaratán	8.466,00 m ²	6.341,39 m ²
98 (1543903)	(Valladolid).	4.906,00 m ²	6.861,30 m ²
99 (1344103)	Mª PILAR FUENTE BRISO MONTIANO Y OTROS. C/ García Morato nº 40 de Valladolid	6.939,00 m ²	3.255,47 m ²
TOTAL			33.598,85 m ²
Arroyo	Excmo. Ayuntamiento de Zaratán		272,41 m ²
TOTAL			33.871,26 m ²

Propietario	Superficie	Porcentaje de Participación
INICIATIVAS EMPRESARIALES HABIT, S.A.	30.343,38 m ²	90,31 %
M ^a PILAR FUENTE BRISO MONTIANO Y OTROS	3.255,47 m ²	9,69 %
TOTAL	33.598,85 m ²	100,00 %

6.- CONSIDERACIONES URBANÍSTICAS PREVIAS.

La Revisión de las Normas Subsidiarias de Zaratán se aprobó inicialmente antes de la entrada en vigor de la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla y León y, por tanto, del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (a partir de ahora RUCyL) que la desarrolla. Aún así, todo el planeamiento de desarrollo que se trámite con posterioridad debe hacerse en base a el citado Reglamento.

Consecuentemente el documento que aquí se redacta debe adaptarse al RUCyL en cuanto a los estándares, aprovechamientos máximos, documentación y tramitación. Lo cual implica un reajuste de la Ficha del Sector.

Según establece la Disposición Transitoria 3^a, en su apartado c) del RUCyL, en el suelo urbanizable programado, cual es este caso, se aplicará el régimen previsto en dicho Reglamento para el Suelo Urbanizable Delimitado.

En este sentido, lo aquí propuesto supone una importante modificación con respecto a la Ficha de las Normas, por cuanto que la edificabilidad de 0,7 m²/m² que las Normas confieren al Sector -entendida ésta como aprovechamiento- no debe ahora superar los 0,50 m²/m² que fija el artículo 122.2.c) del RUCyL y la Ley 5/99.

Esta reducción del aprovechamiento no supone una modificación del Planeamiento General ya que debemos entender que la Ley 5/99 y el Reglamento están por encima de las Normas y que, en todo caso, la edificabilidad que figura en las Normas es una edificabilidad máxima, la cual no tiene por qué agotar el planeamiento de desarrollo.

En lo que afecta al cumplimiento de las condiciones de ordenación detallada que el Plan Parcial debe establecer: ocupación máxima, reservas de equipamientos, espacios libres, porcentaje de plantación de especies vegetales, plazas de aparcamiento, etc., se cumplirá lo establecido en el artículo 126 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, así como en los artículos vigentes y de aplicación del Reglamento de Gestión Urbanística.

7.- CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD.

Una vez aprobadas definitivamente las Normas Subsidiarias Municipales de Zaratán que clasifica este suelo como Urbanizable Delimitado, y teniendo en cuenta que el planeamiento general no establece programación alguna, quedan totalmente justificadas la conveniencia y oportunidad de redactar y tramitar el presente Plan Parcial, máxima cuando existe una importante demanda de Suelo Industrial ordenado y gestionado, tanto en Zaratán como en su entorno.

8.- CRITERIOS Y OBJETIVOS DE ORDENACIÓN.

Partiendo de los objetivos que las Normas Subsidiarias establecen para el Sector, a través de su ficha específica, se desarrolla el Plan Parcial, ampliando dichos objetivos, a la vez que se concretan más detalladamente.

El objetivo que el Ayuntamiento planteó desde las Normas consiste en completar el suelo industrial en torno a la autovía en el término municipal de Zaratán, subdividiendo los antiguos sectores facilitando la gestión de los mismos.

Partiendo de este objetivo genérico y teniendo en cuenta que la segunda parte del mismo la ha llevado a cabo las propias Normas, queda en manos de la Iniciativa particular el completar el suelo industrial mediante el desarrollo de los distintos Planes Parciales.

Junto con este primer planteamiento hay que comprobar que el sector dispone de suficientes accesos para su conexión con el exterior. El único acceso es a través de la rotonda trazada en el Plan Parcial del Sector 10, situada al sur del Sector, que le conectará con la N-601.

Con independencia de lo anterior, dentro del ámbito ordenado se establecen los siguientes objetivos, en cumplimiento del artículo 38 de la Ley 5/99, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León y el Reglamento de Urbanismo que la desarrolla:

- Establecer un sistema viario que garantice todas las circulaciones posibles de vehículos pesados, aunque ello suponga disminuir las parcelas lucrativas.

- Mantener una clara coherencia urbanística con los dos Sectores contiguos mediante la Ordenación propuesta de las parcelas resultantes.

9.- LA ORDENACIÓN. CONDICIONES GENERALES.

9.1.- USOS.

El uso global que las Normas Subsidiarias asignan al Sector es el INDUSTRIAL, el cual, según el artículo 3.12 de dichas Normas, podrá estar constituido por los usos básicos siguientes: Residencial (no más del 10%), Comercio y servicios, Talleres y Almacenes, Industria (mínimo el 60%), Garajes y estacionamiento, Colectivo en general, Parques y Jardines y Viario. En cumplimiento del citado artículo se destina 4 parcelas con una superficie de 18.460,28 m² y 15.875,82 m² de aprovechamiento lucrativo a uso Industrial, superando el mínimo establecido por las Normas, es decir, el 60% del aprovechamiento lucrativo homogenizado total del Sector que sería 9.941,11 m².

En aplicación de esto, el presente Plan Parcial establece una serie de usos pormenorizados donde se desarrollan los básicos permitidos por el planeamiento general.

Estos usos pormenorizados se traducen en las ordenanzas específicas de la siguiente manera:

- Industrial Navas-Nido (NN).
- Dotacional (DO).
- Espacios Libres Públicos (-).
- Comunicación. Sistemas viarios.

En cada Ordenanza se establecen unos usos básicos dominantes y otros permitidos, entendiéndose que todos aquellos que no sean dominantes o permitidos estarán prohibidos en las respectivas parcelas.

La mayor parte de las parcelas resultantes lucrativas tienen asignado el uso de Industrial Navas-Nido, con el uso básico dominante de Industria, lo que da cumplimiento sobrado a la condición establecida por las NNSS en cuanto al mínimo del 60% de este uso.

El resto del suelo lucrativo se destina a una parcela dotacional privada, así como otra parcela, también destinada al uso dotacional y que no tendrá un aprovechamiento lucrativo al cederse al Ayuntamiento junto con el 10% del aprovechamiento lucrativo, en el correspondiente Proyecto de Actuación. Este uso pormenorizado dotacional da cabida a distintos usos básicos que, a su vez, están recogidos en el artículo 36 de las ordenanzas del Plan Parcial.

Se destina en las Parcelas 7 y 8, una zona de espacio libre público a arbolado perimetral con un anchura mínima de 5 m. que favorece la transición del medio ambiente circundante, en cumplimiento del artículo 38.1.c) de la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla y León y del artículo 105.1.c) de su Reglamento.

9.2.- APROVECHAMIENTOS.

La densidad máxima del Sector está limitada por las determinaciones contenidas en las Disposiciones Transitorias de la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla y León, que nos conducen a la obligación de aplicar el artículo 36.1. c) 3^a de dicha Ley.

De este modo y aunque la ficha del Sector contenida en las Normas fije una edificabilidad de 0,70 m²/m², la máxima aplicable será de 0,50 m²/m².

A partir de aquí se establecen todos los parámetros urbanísticos que la Ley contempla:

Superficie del Sector	33.871,26 m ² .
Densidad máxima de edificación	33.871,26 m ² x 0,50 m ² /m ² = 16.935,63 m ² .

El aprovechamiento lucrativo máximo que determina este Plan Parcial es de 16.799,42 m².

Seguendo el artículo 128.2.a), se han aplicado coeficientes de ponderación a cada uso compatible en función de la rentabilidad respectiva de cada uso respecto del uso predominante, al que se le aplica el coeficiente 1.

En el caso de este Plan Parcial, solamente tenemos dos usos que generen aprovechamiento lucrativo. Uno de ellos es el industrial, que lleva el coeficiente 1, y al equipamiento se le aplica un coeficiente de 0,75, atendiendo a que en Zaratán y en un suelo industrial, un uso dotacional tiene un valor real notablemente inferior al industrial; disminución que se ha estimado en un 25%, a tenor de los precios de mercado que en el momento de redactar el Plan Parcial se están manejando en Zaratán.

Para calcular el aprovechamiento lucrativo homogenizado del sector, expresada en metros cuadrados edificables en el uso predominante, se multiplica la superficie lucrativa privada en cada uso por su coeficiente de ponderación y se suman los resultados obtenidos:

- Uso Industrial: $15.875,82 \text{ m}^2 \times 1 = 15.875,82$

- Equipamiento privado: $923,60 \text{ m}^2 \times 0,75 = 692,70 \text{ m}^2$

Por tanto el aprovechamiento lucrativo homogenizado expresada en metros cuadrados edificables en el uso predominante es 16.568,52 m².

Para las reservas mínimas de Espacios Libres, Equipamientos y plazas de aparcamiento, seguimos el artículo 128 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León:

- Espacios libres públicos16.568,52 m² x 20/100 = 3.313,70 m²
- Equipamientos.....16.568,52 m² x 20/100 = 3.313,70 m²
- Plazas de aparcamiento16.568,52 m² /100 = 166 plazas

En cumplimiento del artículo 106.2 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, al menos el 50% de los equipamientos serán de titularidad pública.

Sobre la base de todo lo anteriormente señalado se han proyectado una serie de parcelas que ordenan el ámbito y que a efectos de usos y aprovechamientos se resumen de la siguiente forma:

- Cuatro parcelas Industriales, bajo la Ordenanza de Naves Nido (NN) con una superficie total de 18.460,28 m².

- Dos parcelas dotacionales, una pública de 1.659,87 m² de superficie y otra privada de 1.653,89 m², total 3.313,76 m².

- Dos parcelas de Espacios Libres, una de 2.510,28 m² y otra de 825,45 m², total 3.335,73 m².

- 166 plazas de aparcamiento público en superficie anexa a viales.

Los aprovechamientos quedan establecidos de la siguiente manera:

Parcela	Uso	Superficie (m ²)	Aprovechamiento Lucrativo (m ²)	Aprovechamiento no lucrativo (m ²)	Aprovechamiento Homogenizado (m ²)
1	Industrial NN	4.367,39	3.755,95	—	3.755,95
2	Industrial NN	8.862,81	7.622,01	—	7.622,01
3	Industrial NN	2.022,69	1.739,51	—	1.739,51
4	Industrial NN	3.207,39	2.758,35	—	2.758,35
5	Dotacional público	1.659,87	—	1.440,00	—
6	Dotacional privado	1.653,89	923,60	—	692,70
7	Espacios libres públicos	2.510,28	—	—	—
8	Espacios ajardinado vinculado al arroyo	7,05	—	—	—
	Viales	8.761,49	—	—	—
	TOTAL	33.871,26 m ²	16.799,42 m ²	1.440,00 m ²	16.568,52 m ²

PARÁMETROS URBANÍSTICOS

	En el Plan	Según Ley
Aprovechamiento lucrativo	16.799,42 m ²	16.799,42 m ²
Superficie Espacios Libres Públicos	3.335,73 m ²	3.313,70 m ²
Superficie Equipamiento	3.313,76 m ²	3.313,70 m ²
Plazas de aparcamiento	166	166

La edificabilidad total del Sector es de 16.935,63 m², siendo la superficie total de 33.871,26 m², como la ocupación del terreno por las construcciones es menor que 22.580,84 m², es decir 2/3 de la superficie total del Sector, se da cumplimiento a lo establecido en el artículo 103.b). 2º.

9.3.- ORDENACIÓN.

La ordenación del Sector está muy condicionada por los límites del Sector.

La entrada desde el exterior sólo se puede producir desde la rotonda que conecta directamente con la carretera N-601. Desde este punto se accede al viario proyectado en forma de anillo, que articula toda la circulación y servicio a las distintas parcelas resultantes, que cuentan en su totalidad con frente a vía pública y acceso garantizado para camiones.

Todos los viales propuestos serán de doble sentido de circulación. Igualmente se han dispuesto aparcamientos en el exterior, anexos a las vías públicas.

Los espacios libres se presentan agrupados en dos únicas parcelas, situadas una al oeste y otra al sur del Sector (junto a la rotonda de acceso), tal que tenga un frente al vial de acceso. Junto al espacio libre situado al oeste, se plantea una parcela de equipamiento privado. Hay además otra parcela de equipamiento público, de superficie similar a la anterior.

10.- INFRAESTRUCTURAS.

10.1.- RED VIARIA.

Tipología de la red.

La red viaria que se proyecta tiene su punto de partida en la rotonda que da acceso al Sector desde la N-601 y se conceptúa como un anillo de circulación que, junto con los límites del Sector, organiza las diferentes parcelas.

Se plantean calles amplias, de sección suficiente para acoger un pequeño tráfico peatonal, zona de aparcamientos y dos sentidos de circulación con suficiente anchura para que circulen perfectamente camiones de gran tonelaje. Precisamente se ha tenido en cuenta este extremo, la circulación de camiones de gran tonelaje, a la hora de diseñar los giros y circulación de las distintas calles.

Todos los viales se han proyectado con doble sentido de circulación.

Existen dos tipos de sección de calle: la sección tipo 1, que corresponde a los viales 1, 2 y 3 y la sección tipo 2, que corresponde al vial que discurre junto al arroyo (vial 4).

-La sección tipo 1 tiene una anchura total de 16 metros, y está constituida por dos aceras de 1,75 m, calzada de 8 m y aparcamiento en batería de 4,50 m.

-La sección tipo 2 tiene una anchura total de 14,25 metros, y está constituida por una acera de 1,75 m, calzada de 8m, aparcamiento en batería de 4,50 m y además, en el lado correspondiente al arroyo, una banda de 5 m como mínimo de espacio libre público, con caída al cauce (pendiente aproximada: 3 %). Esta banda queda delimitada por un bordillo en el lado del aparcamiento.

Cálculo de Tráfico.

Se ha realizado un estudio estimativo del tráfico que debe soportar el Sector como elemento necesario para determinar la idoneidad de los anchos de los carriles de circulación.

Este estudio se realiza considerando exclusivamente el tráfico propio del sector, dada su situación con respecto al suelo urbano, si bien al final del cálculo se comprobará que las dimensiones de viales proyectadas son suficientes para soportar más del doble del tráfico generado por este Sector.

Según se desprende de distintos estudios sobre el tráfico en polígonos industriales de naves pequeñas se establecen dos parámetros de circulación de vehículos:

- Tasa de generación de viajes de vehículos por empleados: 2,6 viajes/100m² día.

- Tasa de generación de viajes de vehículos de mercancía: 7,5 viajes/100 m² día.

Teniendo en cuenta que la superficie construida máxima es de 16.600 m² aproximadamente, parte de ella de equipamientos que no generan por sí solos ni la mitad de tráfico que las naves, tendremos que el número de viajes al día que se producen en el Sector es de $(2,6 + 7,5) \times 16.600 / 100 = 1.677$ vehículos/día, de los cuales el 20% se generan en las horas punta, por esto salen 335 viajes en una hora punta.

Veamos ahora el tráfico que absorbe la red proyectada; esto se determina para el ancho del carril previsto, que en nuestro caso es de 4 metros.

La capacidad de un carril viene dada por la siguiente fórmula:

$$I = 2.000 \times n \times f_c \times f_o$$

n = número de carriles en el mismo sentido por calle = 1

f_c = factor corrector por ancho de carril

ancho 4,00 f_c = 0,85

f_o = factor corrector por obstáculo laterales f_o = 1.

Calles con carril de 4,00 m.

$$I = 2.000 \times 1 \times 0,85 \times 1 = 1.700 \text{ vehículos/hora en dicho carril}$$

Teniendo en cuenta que en hora punta la densidad calculada es de 335 vehículos en dos direcciones: 167 vehículos/hora en un sentido, se comprueba que la capacidad de las vías es ampliamente superior a las necesidades del Sector. De hecho el ancho de las vías se proyecta para facilitar la circulación y los giros de los vehículos pesados.

Aparcamiento al aire libre.

Aneja a la red viaria se encuentra la reserva de aparcamientos tal y como establece el artículo 128.2.c) del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

La Ley establece un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m² edificables en el uso predominante del sector, como el aprovechamiento homogeneizado máximo es de 16.568,52 m² hacen falta como mínimo 166 plazas. Las plazas previstas en el Plan Parcial son 166, luego cumple con lo establecido.

Características de la red.

La red viaria, se prevé de acuerdo con las siguientes especificaciones:

Pendiente longitudinal mínima: 0,25%.

Pendiente transversal: la de bombeo.

La sección estructural tipo de calzada estará compuesta por:

20 cm. de sub-base ZN tipo S-3.

25 cm. base zahorra artificial tipo Z-3.

6 cm. MBC G-20.

4 cm. MBC S-12.

La sección tipo de aceras y zonas peatonales estará formada por:

15 cm. de sub-base ZN tipo S-3.

Cama de arena.

Loseta de hormigón bicapa 40x20.

El encuentro entre la calzada y el bordillo o aparcamientos se resolverá mediante una rígora de piezas prefabricadas tipo R4 de hormigón bicapa y 30 cm. de ancho.

En los pasos peatonales los bordillos serán rebajados, por cumplimiento de la normativa de Supresión de Barreras Arquitectónicas.

Los bordillos a utilizar serán del tipo C-4 bicapa de color gris, de 17 x 28 sobre base de hormigón.

10.2.- ABASTECIMIENTO.

Se ha proyectado una toma desde la red de abastecimiento del sector 10, en el extremo sur del sector 9 (punto de acceso común a ambos sectores), según se refleja en la documentación gráfica. Los esquemas de distribución de las redes pueden verse en los planos correspondientes y su dimensionamiento deberá ser suficiente para el suministro de las parcelas y el riego de los jardines.

Caudales de cálculo.

Los caudales de cálculo serán los derivados de considerar como dotación como mínimo 2 l/sg. por Ha. para suelo industrial, y de 6 l/m² por día en el caso del riego de los jardines.

Los coeficientes punta adoptados son de 1,5 para reflejar la incidencia del momento punta con respecto al consumo del día más desfavorable y de éste con respecto al consumo del día medio (1,6), siendo el coeficiente de cálculo resultante de 2,4.

A estos caudales de consumo punta normal, se superponen los correspondientes a hidrantes afectados, en su uso simultáneo, por el coeficiente correspondiente en cumplimiento del Apéndice 2 (2.2.) de la NBE-CPI-96.

Tipología de la red.

El abastecimiento se resolverá mediante red mallada con indefinición de sentidos y caudales instantáneos siguiendo las últimas disposiciones sanitarias.

La red es unitaria soportando consumos de suministro industrial, dotacional, protección contra incendios y riego.

El abastecimiento de cada calle está soportado por su tubería general, conectada a una malla principal, tal como se expresa en los planos correspondientes.

Características de la red.

Todas las conducciones del Sector serán de polietileno de alta densidad para uso alimentario, reforzado para una presión de trabajo de 10 Atm. Se prevé disponer válvulas de corte en las arquetas de registro para reparaciones y maniobras.

Así mismo se instalarán tramos de desagüe controlados por válvulas en los puntos más bajos de la red y conectados a la red de alcantarillado general.

La construcción y características, tanto geométricas como de materiales que intervengan en cualquier elemento, se ajustarán a las disposiciones Municipales correspondientes.

Por compatibilidad de todas las instalaciones, la red de agua discurrirá enterrada bajo calzada por el centro de la misma y entre 0.50 y 1 m. de profundidad.

10.3.- SANEAMIENTO.

Se proyecta una red de saneamiento de tipo unitaria.

Durante la tramitación del Plan Parcial el Ayuntamiento ha ejecutado las obras de infraestructuras de saneamiento general del municipio. En las últimas conversaciones mantenidas con los servicios municipales se nos pide que conectemos con la red general ejecutada.

En consecuencia, la red proyectada se conectará a la red municipal a través del colector, de reciente construcción, que discurre por el borde de la carretera. Este colector transportará las aguas residuales hasta la depuradora. Se han fijado en las Ordenanzas una serie de niveles máximos de metales y elementos contaminantes autorizados a verter directamente a la red de alcantarillado.

Caudales de cálculo.

Para el desarrollo de las redes de saneamiento se han previsto los siguientes datos:

a) Pluviales. Lluvia máxima registrada en un aguacero de duración 15", tiempo estimado como de concentración, 145 l/sg/ha. con un período de retorno superior a 10 años.

Los coeficientes de escorrentía estimados son:

Zona pavimentada o cubierta 0,90

Verde público o privado 0,15

b) Residuales: Para suelo industrial se adopta como dotación una estimación de 2 l/sg por Hectárea.

Tipología de la red.

El saneamiento se proyecta unitario y ramificado por todo el viario.

Los sumideros de pluviales recogen las aguas de lluvia de las calles, conduciéndolos a los colectores.

En cuanto a las aguas residuales, cada parcela vierte sus aguas residuales a la red en una o varias acometidas, y son conducidas a través de la red de saneamiento propuesta hasta la conexión a la red general de residuales del municipio.

Características de la red.

La red ha sido esquematizada teniendo en cuenta que las velocidades de transporte deben estar comprendidas entre 0,5 y 3 m/sq. para tuberías de hormigón.

Ello ha conducido a dimensionar los conductos con las secciones reflejadas en el plano correspondiente. Se ha adoptado el criterio de utilizar secciones circulares para todos los diámetros. Los conductos serán de hormigón centrífugo con enchufe de campana para junta elástica. Las acometidas parcelarias serán de fibrocemento con junta elástica.

Los sumideros serán sifónicos. Se situarán cada 50 m. y serán conducidos a pozos de registro, contruidos con cuerpo de hormigón y pates de polipropileno cada 30 cm.

Las características geométricas y de materiales, así como la construcción de cualquier elemento de la red, seguirán las normas Municipales.

Por compatibilidad de instalaciones, la red de saneamiento se establecerá por las calzadas. La red está diseñada de manera que permite su ejecución y posterior funcionamiento por fases.

La profundidad mínima de la red de saneamiento será de 1,00 m., excepto en los puntos en que por adaptarse a la red municipal existente ello no sea posible.

10.4.- ENERGÍA ELÉCTRICA.*Media tensión y transformación.*

El polígono se conectará en principio a la red de energía eléctrica del sector 10, desde el extremo sur del sector 9, si bien el punto de enganche definitivo se concretará según las indicaciones de Iberdrola al respecto. Se prevén dos centros de transformación, que se colocarán sobre espacio libre público en un caso, y sobre suelo dotacional público en el otro, según se refleja en la documentación gráfica, de tal manera que las caídas de tensión sean mínimas.

La dotación prevista por los técnicos de Iberdrola es de 125 vatios por m² construido, la cual se adecuará a las necesidades reales de las instalaciones.

La canalización será subterránea, desde el Centro de transformación.

El diseño de la red y de todos sus elementos (centros de transformación, transformadores, arquetas, cables de media y baja tensión, etc.), se realizará de acuerdo a la normativa de la compañía suministradora.

Baja tensión.

La red será radial, desde cada transformador, entubada en PVC rígido o similar, y se realizará de acuerdo a la normativa de la compañía suministradora.

10.5.- ALUMBRADO PÚBLICO.*Luminancia media y uniformidades.*

Se establece una luminancia media en servicio de 30 Lux. Se fija la mínima uniformidad media de las luminancias en el 40%.

Tipo y potencia de la fuente luminosa.

Se empleará lámpara de descarga en gas de vapor de Sodio de alta presión con potencias de 250 W.

Situación altura y disposición de las columnas.

En general, se disponen columnas de 10 m. de altura, con brazo a 90° de 0,50 m. de saliente.

Tipo de luminaria.

Se colocará una luminaria del modelo IVA de Indalux, sobre columna troncocónica de chapa de acero galvanizado, según establecen las normas municipales.

Normativa.

Sobre los aspectos lumimotécnicos, las recomendaciones del C.E.I. y las Normas de Alumbrado Urbano del Ministerio de la Vivienda.

Sobre aspectos eléctricos, la Instrucción MI-BT-009, las 005 y 007 del Reglamento Electrónico de Baja Tensión y las Normas UNE contempladas en la MI-BT-044.

Descripción.

Se establecerá un centro de Mando, con acometida desde la red de Baja Tensión, situándolo en el punto adecuado para conseguir que la caída de tensión en las líneas sea inferior al 3% de la tensión nominal, lo que determina la sección de las distribuciones.

El centro de mando es un armario mono bloque con interruptor general automático de protección e interruptores de encendido y apagado, conmutador auto-manual, contactores de maniobra y programador electrónico para encendido de media y noche entera, mediante reducción del flujo luminoso de la lámpara. Cada circuito dispondrá de interruptor automático de protección magnetotérmica. Además alojará equipos de medida y de corrección de energía reactiva.

Los circuitos serán de conductores de cable aislado de 1.000 V. en canalización subterránea de tubería de PVC rígida de 90 x 1,8 mm., con sección mínima de 4 mm².

Centro de mando y columnas deberán estar puestos a tierra a través de la red de equipotencial de 35 mm² de cobre desnudo por las mismas zanjas, con picas de acero cobrizado de D 20 y 2 m. de longitud.

Tipología de la red.

Toda la red de media tensión será subterránea y distribución racional, radial o ramificada derivando del CC.TT. Los caudales se considerarán como centros de gravedad de las cargas, hasta alimentar los puntos de consumo.

El alumbrado público se resolverá mediante las luminarias correspondientes, que irán alimentadas por red ramificada derivando de centros de mando alimentados desde circuitos de baja tensión en puntos próximos a los centros de transformación.

10.6.- TELECOMUNICACIONES.*Necesidades.*

Se prevé una red para satisfacer las demandas que previsiblemente puedan solicitarse, de cualquier índole, tanto industrial como dotacional.

Conexión con el exterior.

Se conecta la red a la existente en el sector 10. El punto de conexión se situará en principio en el extremo sur del sector 9 (punto de acceso común a ambos sectores), según se refleja en la documentación gráfica.

El diseño de la red, y de todos sus elementos (conductos, arquetas, etc.), se realizará de acuerdo a la normativa de la compañía suministradora.

Tipología de la red.

Serán de conductos de PVC de los diámetros de acuerdo a la normativa de la Compañía suministradora.

Uno de los conductos queda libre para instalar fibra óptica en el futuro.

Su ubicación se sitúa en las aceras del Polígono a profundidad variable.

Características de la red.

Toda la red se proyectará siguiendo las instrucciones de la C.T.N.E.

La obra civil consistirá en la ejecución de las arquetas de hormigón armado modelo normalizado por la C.T.N.E., ejecución de zanjas y colocación de tubos y fibrocemento con cable guía en base dos, posterior hormigonado y compactación en zanjas.

La construcción y características de los materiales a emplear en la ejecución de la red, se ajustarán a las disposiciones de la C.T.N.E. y a las Normas Municipales que existan al respecto.

Para el proyecto se tendrá en cuenta la compatibilización de todos los servicios.

10.7 RED DE GAS

No existe actualmente en el Sector 10, ni en los Sectores colindantes este tipo de infraestructura, como se comprueba en el plano nº 7 del documento; No obstante, en el plano nº 18 se presenta una propuesta de la red de gas de carácter orientativo para el caso de que se acuerde por la compañía suministradora su instalación. En tal caso, se concretará definitivamente el trazado y el punto de conexión de la red, según las indicaciones de la compañía.

En consecuencia el trazado esquemático de la red de gas que se plantea, debe considerarse orientativo y por lo tanto no vinculante para el Proyecto de Urbanización.

Asimismo, los materiales y las bases técnicas de cálculo serán las que establezca la compañía prestadora del servicio.

El trazado propuesto de la red permite el suministro a todas las parcelas, al menos desde una de sus fachadas. Se plantean acometidas dobles y sencillas.

10.8.- ESPACIOS LIBRES.

Se ha previsto la plantación de las zonas verdes arboladas, redes de riego automáticas o no, alumbrado público, tratamiento de los paseos peatonales, con pavimento de tierra dosificada y compactada y pavimentos artificiales de loseta de hormigón o de otro tipo, así como la dotación del mobiliario propio de estas zonas, aspectos todos ellos que deberán ser definidos en el proyecto de Urbanización, de acuerdo con la Normativa Municipal al efecto.

Valladolid, diciembre de 2004.-El Promotor, Iniclativas Empresariales Habit, S.A., P.P., Jose Tomás González Fuentes, Los Arquitectos., Fernando José Pérez Ruiz, Manrique Pinilla López.

ANEXO A).- A PLANES PARCIALES DE INICIATIVA PARTICULAR SISTEMAS DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN

Se realizarán, dado el sistema de actuación elegido para la ejecución del Plan, por la correspondiente Junta de Compensación con la posible incorporación a la misma de empresas urbanizadoras además de los propietarios.

COMPROMISOS QUE SE HUBIEREN DE CONTRAER ENTRE URBANIZADOR Y AYUNTAMIENTO

Plazos de obras.

Se cumplirán los plazos establecidos en la delimitación de unidades de actuación.

Conservación de la urbanización.

Sin perjuicio de los acuerdos a que se pueda llegar entre los propietarios y la Corporación Municipal corresponderá, hasta tanto se ejecuten tales convenios, el dominio de los elementos en régimen de anejos inseparables de las fincas y que no son de cesión obligatoria por ministerio de la Ley, a los propietarios respectivos, corriendo de su cargo los gastos de conservación de los mismos, constituyéndose al efecto en régimen de comunidad.

En todo caso, los propietarios se harán cargo de la conservación de la urbanización hasta su recepción por el Ayuntamiento de Zaratán. Una vez recibida la urbanización por el Ayuntamiento, éste se hará cargo de su conservación y mantenimiento, sin perjuicio de las obligaciones derivadas del plazo de garantía. Asimismo, el Ayuntamiento puede suscribir un convenio urbanístico con los propietarios afectados, a fin de que los mismos colaboren en la conservación de la urbanización, según lo dispuesto en el artículo 208.3 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

Cesión del 10% de aprovechamiento madro.

Como es lógico se procederá a la cesión gratuita al Ayuntamiento de Zaratán prevista en la Ley, es decir, el 10% del aprovechamiento lucrativo total homogeneizado correspondiente a la superficie de actuación.

Garantías de cumplimiento de los compromisos.

Como garantía del cumplimiento de tales compromisos se presentará aval bancario por un importe del 6% del presupuesto de la urbanización. Garantía que se presentará una vez que el presente Plan Parcial haya obtenido la aprobación definitiva.

ANEXO B).- ACCESO AL SECTOR 9

Durante la tramitación del Sector 7, aprobado definitivamente el 3 de julio de 2003, se resolvió la entrada a dicho Sector con la aprobación por el Ministerio de Fomento-Dirección General de Carreteras-Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León de

una rotonda que da acceso los Sectores 6, 7, 8 y 9, tal y como se señala en el plano que se adjunta continuación, la cual ya ha sido ejecutada.

En consecuencia, se estima que el acceso a dicho Sector ya está resuelto y por lo tanto no será necesario volver a solicitar informe de la Dirección General de Carreteras.

Valladolid, diciembre de 2004.

El Promotor, Iniclativas Empresariales Habit, S.A., P.P., Jose Tomás González Fuentes, Los Arquitectos., Fernando José Pérez Ruiz, Manrique Pinilla López.

ANEXO

RELACIÓN DEL RESTO DE DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO APROBADO

1.- DOCUMENTACIÓN ESCRITA

- a) Plan de Etapas
- b) Estudio Económico Financiero

2.- DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

- 1.- SITUACIÓN
- 2.- ORDENACIÓN EN EL PLANEAMIENTO
- 3.- TOPOGRÁFICO
- 4.- CATASTRAL
- 5.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD
- 6.- USOS EXISTENTES
- 7.- INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES
- 8.- PERFILES LONGITUDINALES
- 9.- ZONIFICACIÓN Y USOS
- 10.- VIARIO
- 10.b.- VIARIO. PENDIENTES Y RASANTES
- 11.- PERFILES LONGITUDINALES
- 12.- SECCIONES TRANSVERSALES VIARIO
- 13.- ABASTECIMIENTO Y RIEGO
- 14.- SANEAMIENTO
- 15.- ENERGÍA ELÉCTRICA. OBRA CIVIL
- 16.- ALUMBRADO PUBLICO
- 17.- TELECOMUNICACIONES
- 18.- PROPUESTA DE RED DE GAS
- 19.- ESQUEMA DE CIRCULACIÓN
- 20.- ETAPA UNIDAD DE ACTUACIÓN
- 21.- RELACIÓN SECTORES Nº 9 Y Nº 10

2066/2007

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN DELEGACIÓN TERRITORIAL DE VALLADOLID

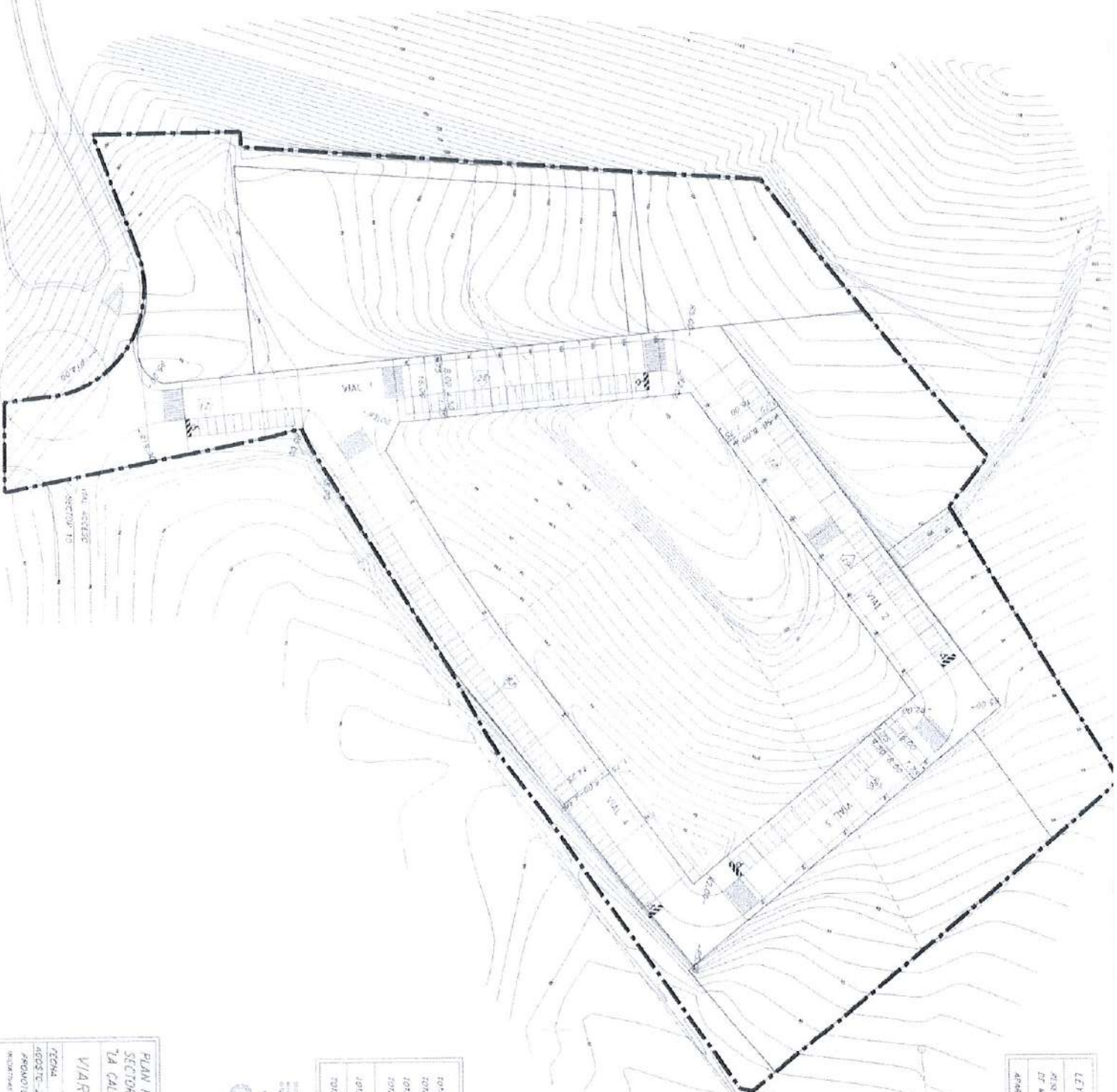
Oficina Territorial de Trabajo

Convenios Colectivos

Expte.: 1764

RESOLUCIÓN DE 6 DE MARZO DE 2007, DE LA OFICINA TERRITORIAL DE TRABAJO DE LA DELEGACIÓN TERRITORIAL DE LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN EN VALLADOLID, POR LA QUE SE DISPONE EL REGISTRO, DEPÓSITO Y PUBLICACIÓN DEL CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA "HIJO DE CIRIACO SÁNCHEZ, S.A."

Visto el texto del Convenio Colectivo de empresa "HIJO DE CIRIACO SÁNCHEZ, S.A." (Código 4700202), suscrito el día 15 de enero de 2007, de una parte, por el representante de la empresa y, de otra, por el delegado de personal de la misma, con fecha de entrada en este Organismo el día 24 de enero de 2007 y subsanado el día 13 de febrero de 2007, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, y Real Decreto 831/1995, de 30 de mayo, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad de Castilla



LEYENDA	
	ZONA INDUSTRIAL PARA SECTORES DE MANUFACTURAS
	DESAGUADO EN SUPERFICIE

TOTAL SURF. ZONAS VERDES.....	3.135,79 m ²
TOTAL SURF. ZONAS PARA EQUIPAMIENTO.....	2.113,76 m ²
TOTAL SURF. PARCELAS USO INDUSTRIAL.....	18.882,28 m ²
TOTAL SURF. VALLES.....	8.261,49 m ²
TOTAL SURF. AREA DE ACTIVACION.....	28.871,28 m ²
TOTAL PLAZAS DE APARCAMIENTO.....	168 Vehiculos

PROYECTO: PLAN PARCIAL DEL SECTOR INDUSTRIAL PARA SECTORES DE MANUFACTURAS EN LA ZONA DE LA CALERA N° 9
 N° 13126-2008-0011, SUP. 200
 D. P. 11/11/2008



PLAN PARCIAL
SECTOR INDUSTRIAL N° 9
LA CALERA

VIARIO

REGION:
 DEPARTAMENTO:
 PROVINCIA:
 MUNICIPIO:
 MANIFIESTO DE INTERES:
 N° 100

ORDENACION:
 ARQUITECTOS:
 MANIFIESTO DE INTERES:
 ESCALA: 1/2500



Ayuntamiento de ZARATÁN

(Valladolid)

C.I.F.: P - 4723200 - D

Plaza de los Herreros, Nº 1

Teléfonos: 983 34 33 99

983 34 41 00

Fax: 983 34 10 75

47610 - ZARATÁN

Regístrase y dese traslado a... *A.C. 7.6*
a los efectos oportunos. *10*
Valladolid, 10 de octubre de 2008

El jefe de la Demarcación,
P.A.L.

Asunto: Plan Parcial Sector 9 NN.SS. "La Calera"
Rfcia.: AM.



Adjunto remito copia del INFORME URBANÍSTICO entregado en el día de la fecha al promotor del citado Plan Parcial, ante los problemas que está teniendo con esa Demarcación sobre las obras de Urbanización en el citado Plan Parcial.

Como en el consta, por Resolución de 6 de mayo de 2008 se ha aprobado definitivamente el Proyecto de Urbanización de la Unidad de Actuación única de Plan Parcial "La Calera" Sector 9, y que el mismo, se adapta y cumple con las Normas Urbanísticas Municipales, y por supuesto con el planeamiento de desarrollo.

El promotor tiene derecho a conectarse con las infraestructuras municipales existentes, y por ello dispone de las autorizaciones municipales, en lo que respecta a sus competencias. No se le puede privar de dichas conexiones y acceso al Sector, "sine die", con motivo de las futuras obras de la Autovía A-60 Valladolid-León.

En la confianza de que todos los intereses implicados, tanto los generales de la carretera, como los propios servicios municipales, así como los de los propios promotores-particulares, se puedan conjugar simultáneamente, se remite la presente, ante los intentos fallidos de hablar con el Responsable de la misma.

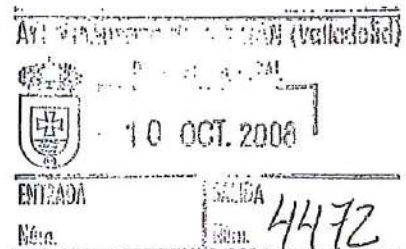
Zaratán a 10 de octubre de 2008.-

EL ALCALDE,

Fdo.: D. Carlos Carranza Lucas

SERVICIO DE CONSERVACION Y EXPLOTACION
REGISTRO DE ENTRADA: 3097
FECHA Y HORA: 15/10/2008 12:06:55
para fotocopia a: *M...*
El Jefe del Servicio

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS.-
DEMARCAACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEON
OCCIDENTAL.-
AVDA. JOSE LUIS ARRESE S/N
47071 VALLADOLID





Asunto.- INFORME URBANÍSTICO.-
Rfcia.-1 /2008. A.M.



D. Carlos Carranza Lucas, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Zaratán

Vista la solicitud formulada por don José Tomás González Fuentes, en representación de la Sociedad mercantil INICIATIVAS EMPRESARIALES HABIT, S.A, y promotora del Plan Parcial SECTOR 9 IND, denominado "LA CALERA", para la expedición de una información Urbanística de la APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PROYECTO DE URBANIZACIÓN del sector 9,

INFORMA:

Que el PLAN PARCIAL DEL SECTOR 9-IND, DENOMINADO "LA CALERA", ha sido aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valladolid, en sesión celebrada el día 30 de enero de 2007, y que dicho instrumento de planeamiento urbanístico es ejecutivo y ha entrado plenamente en vigor al día siguientes de la publicación de su acuerdo de aprobación definitiva en el Boletín Oficial de la Provincia, (habiéndose efectuado esta publicación en el B.O.P. nº 68, de 22 de marzo de 2007). El acuerdo de aprobación definitiva deberá de publicarse también en el Boletín Oficial de Castilla y León, cumplida ésta, en el BOCYL nº 53 de 15 de marzo de 2007.-

Que en dicho expediente, consta entre otros, la solicitud del informe preceptivo y vinculante, conforme al art. 10.2 de la ley 25/88, de 29 de julio, de Carreteras. (Solicitado con fecha 10 de febrero de 2005, R.S. 670, y acuse de recibo de 11.02.) Que no ha existido contestación por escrito, lo que conforme al párr. 2º de dicho art., se entenderá de conformidad.

Que no obstante, consta la presencia en la Comisión Territorial de Urbanismo de la representación de la Demarcación de Carreteras del Estado, y de reuniones mantenidas en dicha Demarcación entre los promotores, Técnicos de la Demarcación y este Ayuntamiento.

Que por acuerdo de fecha 30 de octubre de 2007 de LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO, fueron **APROBADAS DEFINITIVAMENTE LAS NORMAS URBANÍSTICAS** Municipales de Zaratán, y en ellas se recogen las prescripciones del Informe de Carreteras emitido en dicho expediente.

Que por Resolución de 6 de mayo de 2008 se ha aprobado definitivamente el Proyecto de Urbanización de la Unidad de Actuación única de Plan Parcial "La Calera" Sector 9, y que el mismo, se adapta y cumple con las Normas Urbanísticas Municipales.

Que el promotor tiene derecho y está obligado a conectarse con las infraestructuras municipales existentes, y contando con las autorizaciones municipales, en lo que respecta a sus competencias.-

Y para que así conste y a los efectos oportunos, a petición de parte interesada, se expide la presente, a nueve de octubre de dos mil ocho.-



EL ALCALDE,

Fdº Carlos Carranza Lucas.

Ayuntamiento de ZARATÁN (Valladolid)



SECRETARÍA GENERAL

09 OCT. 2008

ENTRADA
Núm.

SALIDA
Núm.

2470

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
2	DATOS DE ESTACIONES DE AFORO	2
3	ANÁLISIS DEL AFORO MANUAL	3
4	APORTACIÓN DE TRÁFICO DEL SECTOR 9 "LA CALERA"	5
4.1	<i>ACCESO CRÍTICO A LA GLORIETA</i>	6
5	OBTENCIÓN DE IMD A PARTIR DE LOS DATOS DE AFORO PARCIAL.....	7
6	PROGNOSIS DEL TRÁFICO EN LOS RAMALES	8
7	EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD Y EL NIVEL DE SERVICIO.....	9

APÉNDICE: PLANOS

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN (VALLADOLID)

1 INTRODUCCIÓN

El presente estudio de tráfico tiene como objetivo analizar la influencia del nuevo tráfico aportado por el Plan Parcial del Sector 9 "La Calera" sobre las carreteras del Estado y sus elementos funcionales.

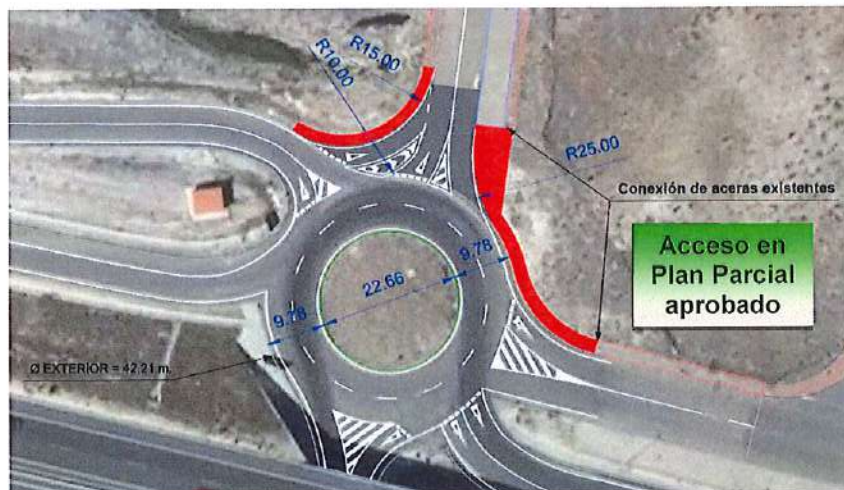
Para estudiar el comportamiento del enlace, se evalúa si las transformaciones urbanísticas del suelo, consecuencia de desarrollar el plan parcial R-2.1, generarán un volumen significativo de tráfico que pueda afectar negativamente al nivel de servicio del enlace o del tronco de la Autovía A-60.

Partiendo de las condiciones de tráfico que encontramos en la actualidad, se estudiará la progresión, previsiones de tráfico y tráfico inducido por la transformación.



Situación del Sector 9 y del Acceso incluido en el Plan Parcial desde la glorieta del enlace

El enlace se ubica al inicio de la Autovía A-60, se sitúa al Norte del centro urbano de Zaratán. En el **Plan Parcial del Sector 9 "La Calera"**, aprobado en 2007, se establece que el acceso será a través de un ramal a ejecutar en la glorieta Norte del actual enlace.



ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN (VALLADOLID)

Los datos de partida analizados son los indicados a continuación:

- Datos de las estaciones de aforo de la Red de Carreteras del Estado situadas en el entorno de la zona afectada por las actuaciones.
- Los aforos manuales realizados en el enlace objeto de estudio.
- Delimitación y características de los desarrollos del plan parcial.

La afección del desarrollo urbanístico en el enlace y en la Autovía A-60 se comprobará con el desarrollo de este estudio de tráfico.

En primer lugar se realizará un análisis de los **datos de tráfico de la estación más próxima al enlace y de los aforos manuales** realizados para determinar la prevalencia de los orígenes-destinos y señalar que ramales son críticos a la hora de asegurar un nivel de servicio adecuado del enlace en su conjunto.

A continuación, se llevará a cabo una expansión de estos datos para enfocar el análisis en las **zonas horarias de mayor intensidad del año** que pudieran causar problemas al nivel de servicio de los ramales del enlace y del tronco de la Autovía.

Por último, se realiza una **previsión del tráfico futuro** junto al tráfico inducido por el plan parcial, analizando en conjunto que el enlace mantiene el buen funcionamiento actual en la proyección futura y que esta proyección no tiene impacto en la circulación del tronco de la Autovía A-60.

2 DATOS DE ESTACIONES DE AFORO

El tráfico de la autovía se aprecia fluido. La estación de aforo más próxima al enlace de conexión con el Sector 9 "La Calera" es la **Estación Permanente VA-6-0** ubicada en el p.k. **1+550 de la Autovía A-60**:



Ubicación de la Estación Permanente VA-6-0 en la Autovía A-60

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

En la siguiente tabla se exponen los datos de IMD en los últimos 5 años de los que se dispone información de la citada Estación.

ESTACIÓN AFORO: VA-6-0		P.K. 1+550 A-60		
AÑO	I.M.D.			
	TOTAL	LIGEROS	PESADOS	% Pesados
2019	12.691	11.547	1.144	9,01%
2018	12.300	11.249	1.051	8,54%
2017	12.124	11.093	1.031	8,50%
2016	11.808	10.808	1.000	8,47%
2015	11.515	10.468	968	8,41%

Hay una tendencia de crecimiento en los datos de tráfico de los últimos 5 años, tomando como tendencia representativa para el año horizonte el crecimiento de tráfico.

Así pues, para realizar las prognosis futuras para los estudios de tráfico, tomamos como válida la tasa anual de crecimiento que refleja la Orden FOM 3317/2010 de 17 de diciembre, por la que se aprueba la "Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento".

En esta orden se fija que los incrementos de tráfico a utilizar en estudios de tráfico son del **1,44 %** de incremento acumulativo anual a partir de 2017.

Período	Incremento anual acumulativo
2010 - 2012	1,08 %
2013 - 2016	1,12 %
2017 en adelante	1,44 %

Incrementos de tráfico acumulativos en Orden FOM 3317/2010

Los datos extraídos de la aplicación informática de "Mapa de Tráfico de 2017" se utilizan en apartados posteriores para expandir en el tiempo los datos obtenidos del aforo manual y reflejar adecuadamente el comportamiento del enlace en las franjas horarias de mayor intensidad de tráfico del año.

3 ANÁLISIS DEL AFORO MANUAL

Para evaluar el comportamiento del tráfico en el enlace se recurrió a un **aforo manual el 15 de septiembre de 2021 con videograbación y posterior conteo**, el cual nos indicó los movimientos origen-destino más representativos para estudiar la evolución del tráfico futuro y la inclusión del tráfico inducido por el desarrollo del Sector 9 "La Calera".

El aforo se realizó de los movimientos de la Glorieta donde se pretende la conexión directa del Sector 9, al ser potencialmente la de mayor riesgo de sufrir congestión.

Así pues, actualmente, las opciones o movimientos que pueden tomar los vehículos en la Glorieta donde se pretende conectar el Sector 9 son las siguientes:

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

1. Entrada desde A-60
2. Salida hacia Calle Enología
3. Entrada desde Calle Enología
4. Salida hacia Sector 7
5. Entrada desde Sector 7
6. Salida hacia A-60
7. Salida hacia Glorieta Sur
8. Entrada desde Glorieta Sur



1. ENTRADA DESDE A-60			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	64	8	0
9:00 - 10:00	54	8	1
10:00 - 11:00	52	6	0
11:00 - 12:00	57	6	0
12:00 - 13:00	74	8	1
13:00 - 14:00	90	10	1
14:00 - 15:00	109	4	1
15:00 - 16:00	72	6	0
TOTAL	572	56	4

5. ENTRADA DESDE SECTOR 7			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	6	3	0
9:00 - 10:00	13	3	0
10:00 - 11:00	18	1	0
11:00 - 12:00	19	2	0
12:00 - 13:00	17	3	0
13:00 - 14:00	25	4	1
14:00 - 15:00	58	3	1
15:00 - 16:00	31	3	0
TOTAL	187	22	2

2. SALIDA HACIA CALLE ENOLOGÍA			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	38	4	1
9:00 - 10:00	28	3	1
10:00 - 11:00	26	2	0
11:00 - 12:00	26	2	0
12:00 - 13:00	30	2	0
13:00 - 14:00	29	4	0
14:00 - 15:00	25	2	1
15:00 - 16:00	27	2	0
TOTAL	229	21	3

6. SALIDA HACIA A-60			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	20	2	0
9:00 - 10:00	15	2	0
10:00 - 11:00	16	3	0
11:00 - 12:00	17	2	0
12:00 - 13:00	21	3	0
13:00 - 14:00	23	4	0
14:00 - 15:00	42	2	0
15:00 - 16:00	21	3	0
TOTAL	175	21	0

3. ENTRADA DESDE CALLE ENOLOGÍA			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	8	3	0
9:00 - 10:00	15	3	1
10:00 - 11:00	20	2	0
11:00 - 12:00	22	2	0
12:00 - 13:00	20	3	0
13:00 - 14:00	28	4	0
14:00 - 15:00	74	1	1
15:00 - 16:00	41	3	0
TOTAL	228	21	2

7. SALIDA HACIA GLORIETA SUR			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	13	4	0
9:00 - 10:00	24	4	1
10:00 - 11:00	25	4	0
11:00 - 12:00	27	4	0
12:00 - 13:00	33	4	0
13:00 - 14:00	54	5	2
14:00 - 15:00	108	1	2
15:00 - 16:00	60	1	0
TOTAL	344	27	5

4. SALIDA HACIA SECTOR 7			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	33	3	0
9:00 - 10:00	26	4	1
10:00 - 11:00	25	2	0
11:00 - 12:00	28	2	0
12:00 - 13:00	29	3	1
13:00 - 14:00	30	5	0
14:00 - 15:00	23	2	0
15:00 - 16:00	24	3	0
TOTAL	218	24	2

8. ENTRADA DESDE GLORIETA SUR			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	28	2	2
9:00 - 10:00	24	2	2
10:00 - 11:00	20	3	1
11:00 - 12:00	19	2	1
12:00 - 13:00	22	3	2
13:00 - 14:00	18	4	2
14:00 - 15:00	15	2	2
15:00 - 16:00	19	3	1
TOTAL	165	21	13

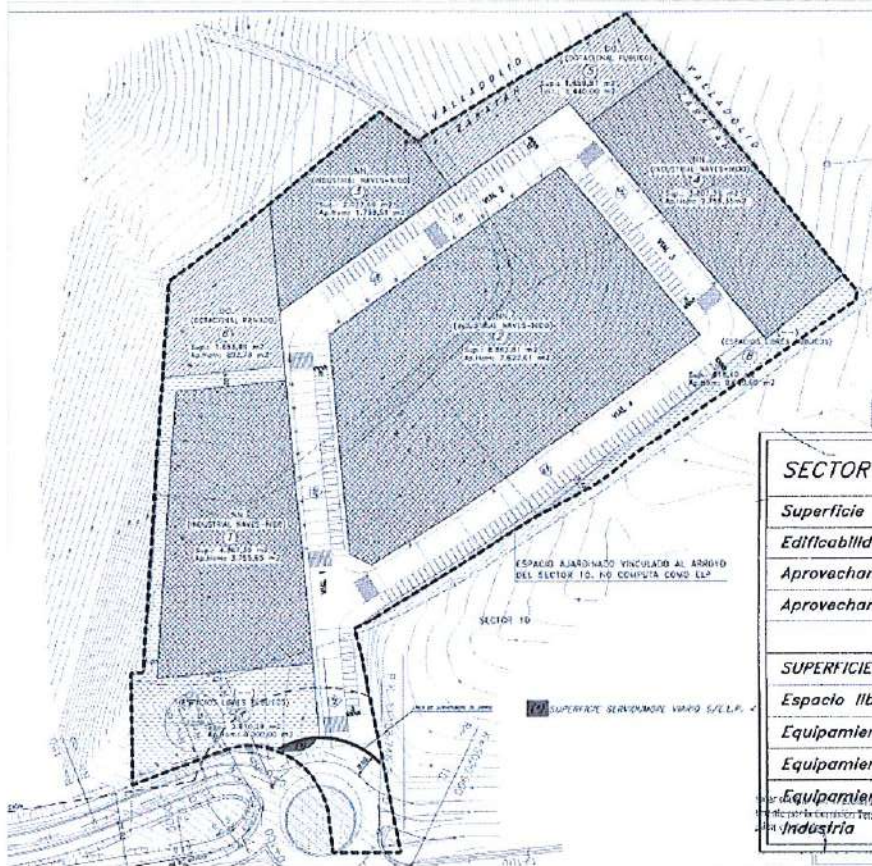
Hay que añadir que ninguno de estos movimientos constituye congestión en el tráfico, ni parones que generen colas ni si quiera en los horarios de máxima afluencia (al principio y al final de la mañana).

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

4 APORTACIÓN DE TRÁFICO DEL SECTOR 9 "LA CALERA"

A partir de la superficie industrial a desarrollar en el sector en estudio, se obtendrá el tráfico generado por esa actividad en base a los siguientes parámetros:

- Se considera una tasa de **un empleo por cada 200 m²** construidos.
- El **número de viajes diarios por empleo se estima en cuatro**.
- Se tomará un **15%** con respecto a los viajes obtenidos para calcular el tráfico de **vehículos pesados**.



Plano de

SECTOR 9 INDUSTRIAL	
Superficie Total	33.871,26 m ²
Edificabilidad Máxima	16.799,42 m ²
Aprovechamiento no Lucrativo	1.440,00 m ²
Aprovechamiento Lucrativo Homog.	16.568,52 m ²
SUPERFICIES:	
Espacio libre público	3.328,68 m ²
Equipamiento	3.313,76 m ²
Equipamiento público	1.659,87 m ²
Equipamiento privado	1.653,89 m ²
Industria	18.460,28 m ²

Zonificación y usos del Plan Parcial del Sector 9 "La Calera"

La superficie industrial prevista en el desarrollo es de **18.460 m²**, según se refleja en el Plan Parcial del Sector 9 "La Calera".

Por tanto, a partir de las hipótesis tomadas se obtienen los siguientes valores:

TRÁFICO GENERADO POR EL SECTOR 9		
Nº Empleos	Nº viajes	nº pesados
92	368	55

Las entradas y salidas del tráfico generado por el Sector 9 se repartirían horariamente de forma similar a los otros dos sectores aforados, Sectores 7 y Sector de la Calle Enología.

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

9. SALIDA HACIA SECTOR 9 LA CALERA			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	29	3	0
9:00 - 10:00	22	4	1
10:00 - 11:00	21	3	0
11:00 - 12:00	23	3	0
12:00 - 13:00	24	3	1
13:00 - 14:00	26	5	0
14:00 - 15:00	19	3	0
15:00 - 16:00	20	3	0
TOTAL	184	27	2

10. ENTRADA DESDE SECTOR 9 LA CALERA			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	7	3	0
9:00 - 10:00	13	4	1
10:00 - 11:00	17	3	0
11:00 - 12:00	20	3	0
12:00 - 13:00	18	3	0
13:00 - 14:00	23	4	0
14:00 - 15:00	58	3	1
15:00 - 16:00	28	3	0
TOTAL	184	26	2

La aportación a la rotonda del tráfico generado por el Sector 9 "La Calera" conllevará un aumento del tráfico en el resto de movimientos aforados (del 1 al 8).

4.1 ACCESO CRÍTICO A LA GLORIETA

El objeto del estudio es analizar la influencia del Sector 9 "La Calera" sobre el tráfico que circula en las carreteras de la Red de Carreteras del Estado y sus ramales de acceso.

Con esta premisa observamos que el flujo que **más posibilidades tendría de generar congestión en los ramales de la Red de Carreteras del Estado sería el Movimiento "1. Entrada desde A-60"**, con el siguiente razonamiento:

- Con un total de 632 movimientos registrados en el periodo de aforo, es el ramal más transitado.
- Este flujo podría causar afección al ramal de entrada desde la Autovía A-60, originando una congestión como para generar una cola que alcance la propia autovía.

Centrándonos ya en este movimiento (1. Entrada desde A-60), se procederá a expandir los datos de tráfico del aforo y el generado por el Sector 9, únicamente al propio movimiento 1 y al movimiento "8. Entrada desde Glorieta Sur", ya que el resto de ramales lo más normal es que salgan antes cruzarse con el ramal del movimiento 1.



También habría que tener en cuenta los vehículos del propio movimiento "1. Entrada desde A-60" que tienen como destino el movimiento "2. Salida hacia Calle Enología", que se cruzarían con el propio movimiento "1. Entrada desde A-60".

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

Se adjunta tabla indicativa del tráfico que realiza el itinerario "1. Entrada desde A-60" hasta el movimiento "2. Salida hacia Calle Enología".

Se expone, a continuación, como quedaría la distribución horaria de los movimientos 1 y 8, tras la aportación a la rotonda del tráfico generado por el Sector 9 "La Calera".

MOVIMIENTO DESDE 1. ENTRADA A-60 A MOVIMIENTO 2. SALIDA HACIA C/ ENOLOGÍA			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	30	3	0
9:00 - 10:00	22	2	0
10:00 - 11:00	20	1	0
11:00 - 12:00	21	1	0
12:00 - 13:00	24	1	0
13:00 - 14:00	24	3	0
14:00 - 15:00	20	1	0
15:00 - 16:00	22	1	0
TOTAL	183	13	0

DISTRIBUCIÓN DE VEHÍCULOS CON EL TRÁFICO APORTADO POR EL SECTOR 9							
1. ENTRADA DESDE A-60				8. ENTRADA DESDE GLORIETA SUR			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS	HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 9:00	93	11	0	8:00 - 9:00	35	5	2
9:00 - 10:00	76	12	2	9:00 - 10:00	37	6	3
10:00 - 11:00	73	9	0	10:00 - 11:00	37	6	1
11:00 - 12:00	80	9	0	11:00 - 12:00	39	5	1
12:00 - 13:00	98	11	2	12:00 - 13:00	40	6	2
13:00 - 14:00	116	15	1	13:00 - 14:00	41	8	2
14:00 - 15:00	128	7	1	14:00 - 15:00	73	5	3
15:00 - 16:00	92	9	0	15:00 - 16:00	47	6	1
TOTAL	756	83	6	TOTAL	349	47	15

5 OBTENCIÓN DE IMD A PARTIR DE LOS DATOS DE AFORO PARCIAL

Para obtener los valores de la Intensidad Media Diaria (IMD) a partir del aforo parcial, se aplican los coeficientes de expansión obtenidos a partir de los datos de la estación afín de la Autovía A-60, VA-6-0 (permanente).

Los coeficientes que se emplearán distinguiendo los correspondientes al tráfico ligero del tráfico pesado, serán **K**, **L** y **S**, siendo:

- **K**: cociente del total del tráfico durante las 24 horas y el total del tráfico durante las 6 horas que transcurren entre las 8 y las 14 horas del mismo día.
- **L**: coeficiente mensual de laborables. Es la relación entre la Intensidad Media de laborables del año y la del mes aforado, en este caso, enero.
- **S**: coeficiente de sábados y domingos, es el cociente entre la IMD y la media anual de días laborables del año.

Estos coeficientes se muestran explícitamente en los datos de la aplicación de Mapas de Tráfico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

COEFICIENTES												
Mes	L			K			N			S		
	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
ENERO	1,13	1,15	1,13	2,91	2,31	2,85	1,02	1,05	1,02	0,91	0,70	0,89
FEBRERO	1,06	1,04	1,06	2,85	2,21	2,78	1,03	1,08	1,03	0,95	0,80	0,93
MARZO	1,04	1,04	1,04	2,84	2,20	2,77	1,03	1,05	1,03	0,95	0,78	0,93
ABRIL	0,98	1,03	0,99	2,83	2,24	2,78	1,03	1,09	1,04	0,95	0,78	0,93
MAYO	0,98	0,97	0,98	2,89	2,36	2,84	1,02	1,06	1,02	0,94	0,78	0,93
JUNIO	0,96	0,95	0,96	2,79	2,18	2,73	1,03	1,09	1,04	0,96	0,80	0,95
JULIO	0,97	0,93	0,96	2,63	2,30	2,60	1,03	1,06	1,03	0,95	0,78	0,93
AGOSTO	1,00	1,02	1,01	2,55	2,42	2,54	1,03	1,07	1,03	0,95	0,79	0,93
SEPTIEMBRE	0,95	0,93	0,94	2,79	2,52	2,76	1,02	1,07	1,03	0,96	0,80	0,95
OCTUBRE	0,97	0,95	0,97	3,21	2,36	3,12	1,02	1,08	1,02	0,93	0,73	0,91
NOVIEMBRE	0,99	0,97	0,99	2,89	2,65	2,87	1,02	1,06	1,02	0,96	0,78	0,94
DICIEMBRE	1,05	1,04	1,05	2,56	2,29	2,53	1,02	1,08	1,03	0,92	0,73	0,90
TOTAL	1,01	1,00	1,01	2,81	2,34	2,76	1,02	1,07	1,03	0,95	0,79	0,93

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN (VALLADOLID)

En resumen, para expandir el tráfico tendremos los coeficientes adjuntos para el tronco de la A-60 a la altura del enlace, que serán aplicables a los movimientos analizados, al ser distribución horaria del tráfico asimilable.

Autovía A-60		
Coef. Expansión	LIGEROS	PESADOS
K	2,81	2,34
L	1,01	1,00
S	0,95	0,79
Coef. expansión	2,70	1,85

Multiplicando estos coeficientes en las intensidades aforadas, obtenemos la IMD en el enlace en el año aforado para los tres movimientos críticos en cuanto a evolución del tráfico y afección al nivel de servicio se refiere.

1. ENTRADA DESDE A-60			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 14:00	756	83	6
Coef. expansión	2,70	1,85	2,70
IMD 2021	2.041	154	16

8. ENTRADA DESDE GLORIETA SUR			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 14:00	349	47	15
Coef. expansión	2,70	1,85	2,70
IMD 2021	942	87	41

MOVIMIENTO DESDE 1. ENTRADA A-60 A MOVIMIENTO 2. SALIDA HACIA C/ ENOLOGÍA			
HORA	LIGEROS	PESADOS	MOTOS
8:00 - 14:00	183	13	0
Coef. expansión	2,70	1,85	2,70
IMD 2021	494	24	0

6 PROGNOSIS DEL TRÁFICO EN LOS RAMALES

Los estudios de tráfico analizan la **capacidad y nivel de servicio** para el año horizonte.

En el caso que nos ocupa, se analizarán estos parámetros y otros característicos en la glorieta y en el tronco de la Autovía A-60 posteriormente.

En la instrucción de trazado "3.1 I-C", se establece para el cálculo de capacidad y nivel de servicio un año horizonte, en el cual hay que realizar dicha comprobación, a 20 años.

Se toma como **puesta en servicio**, la puesta en servicio de las actuaciones urbanísticas, situando este origen en **2023**.

Asimismo, la "Nota de Servicio 5/2014: Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras" establece un año horizonte para nudos viarios no inferior a 30 años.

La amplitud del análisis de los distintos elementos del enlace, se realiza por el interés en detectar los que previsiblemente se agotarán primero con el aumento de la demanda previsible antes del año horizonte.

Para el cálculo de la capacidad se emplearán los siguientes procedimientos:

- **Cálculo de la capacidad en los ramales:** A través del método determinístico adoptado por el Ministerio de Fomento en la NS 5/2014, que a su vez se basa también en el HCM 2010.
- **Cálculo de la capacidad en el tronco:** Método del HCM 2010 (Highway Capacity Manual 2010, del Transportation Research Board).

Previamente a la prognosis de tráfico, transformaremos las IMD de tráfico estimado a tráfico equivalente, concepto manejado en el HCM 2010 (Highway Capacity Manual 2010, del Transportation Research Board).

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

Para ello, se asigna un valor de tráfico equivalente de 1 para los vehículos ligeros, 0.5 para motocicletas y 1.5 para vehículos pesados:

MOVIMIENTO 1. ENTRADA DESDE A-60				Tráfico equivalente
TRÁFICO	LIGEROS	PESADOS	MOTOS	
IMD 2021	2.041	154	16	
Tráfico equivalente	2.041	231	8	2.280

MOVIMIENTO 8. ENTRADA DESDE GLORIETA SUR				Tráfico equivalente
TRÁFICO	LIGEROS	PESADOS	MOTOS	
IMD 2021	942	87	41	
Tráfico equivalente	942	131	21	1.093

MOVIMIENTO DESDE 1. ENTRADA A-60 A MOVIMIENTO 2. SALIDA HACIA C/ ENOLOGÍA				Tráfico equivalente
TRÁFICO	LIGEROS	PESADOS	MOTOS	
IMD 2021	183	24	0	
Tráfico equivalente	183	36	0	219

A continuación, se realiza la prognosis de tráfico a 20 y 30 años, tomando en consideración los incrementos anuales del 1,44 % justificados en el apartado 2:

Ramal	IMD 2021	IMD 2023	IMD 2033	IMD 2043	IMD 2053
Movimiento 1. Entrada desde A-60	2.280	2.346	2.707	3.123	3.603
Movimiento 8. Entrada desde Glorieta Sur	1093	1.125	1.298	1.497	1.727
Movimiento desde 1. Entrada A-60 a 2. Salida hacia C/ Enología	219	225	260	300	346

Por último, para los análisis de capacidad y nivel de servicio, se emplea en el año horizonte la Intensidad en la hora de Proyecto, que según la Norma 3.1 IC se sitúa entre la 30 y la 150 hora más cargada del año.

Se empleará, por tanto, la IH_{100} , obtenidas a partir de la IH_{100} de la estación de aforo de la Autovía A-60 tomada como referencia, con los datos obtenidos de la aplicación de Mapas de Tráfico de 2.016 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

	(*) Hora 30	Hora 100	Hora 500
Intensidad Horaria Total (veh/hora)	1131	1048	939
Porcentaje de Pesados (%)	5,1	6,8	9,7

Siendo la IMD de 2016 de 11.808 vehículos en la citada estación, el porcentaje de la hora 100 con respecto a la IMD es del 8,88 %. Así pues, se emplea el **9 % de las Intensidades Diarias** estimadas en este procedimiento para asimilar el tráfico del enlace a la IH_{100} .

Ramal	IH_{100} 2021	IH_{100} 2023	IH_{100} 2033	IH_{100} 2043	IH_{100} 2053
Movimiento 1. Entrada desde A-60	205	211	244	281	324
Movimiento 8. Entrada desde Glorieta Sur	98	101	117	135	155
Movimiento desde 1. Entrada A-60 a 2. Salida hacia C/ Enología	20	20	23	27	31

7 EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD Y NIVEL DE SERVICIO EN GLORIETA

Con todos los datos anteriormente expuestos, se procede al análisis de la capacidad de la glorieta, cuya capacidad condicionará el correcto funcionamiento del **Movimiento "1. Entrada desde A-60"**, que, como se ha especificado anteriormente, es el flujo que más posibilidades tendría de generar congestión en los ramales de la Red de Carreteras del Estado.

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

A la vista de esto, se analizará la capacidad de la glorieta de acceso a la localidad de Zaratán y de varios sectores de la citada población, entre ellos el Sector 9 "La Calera", resultando de vital importancia la longitud de cola y la demora provocadas sobre el ramal de acceso correspondiente al Movimiento "1. Entrada desde A-60".

La capacidad de la glorieta se calculará por el método determinístico adaptado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

$Q_e = F - f \cdot Q_c$

Dónde:

Q_e : Capacidad de una entrada (veh.lig.equivalente/h)

Q_c : Intensidad de tráfico anular (veh.lig.equivalente/h)

F y f : Parámetros en función del trazado en planta:

$F = 303 \cdot x \cdot k$

$f = 0,210 \cdot t \cdot k \cdot (1 + 0,2 \cdot x)$

$x = v + \frac{e - v}{1 + 2 \cdot S}$

$k = 1 - \frac{\phi - 33}{259} - 0,978 \cdot \left(\frac{1}{R} - 0,05\right)$

$t = 1 + \frac{0,5}{1 + e^{\left(\frac{D-60}{10}\right)}}$

$S = 1,6 \cdot \frac{e - v}{l}$

Dónde:

e : Anchura de la entrada (m)

v : Semianchura de la calzada de acceso (m)

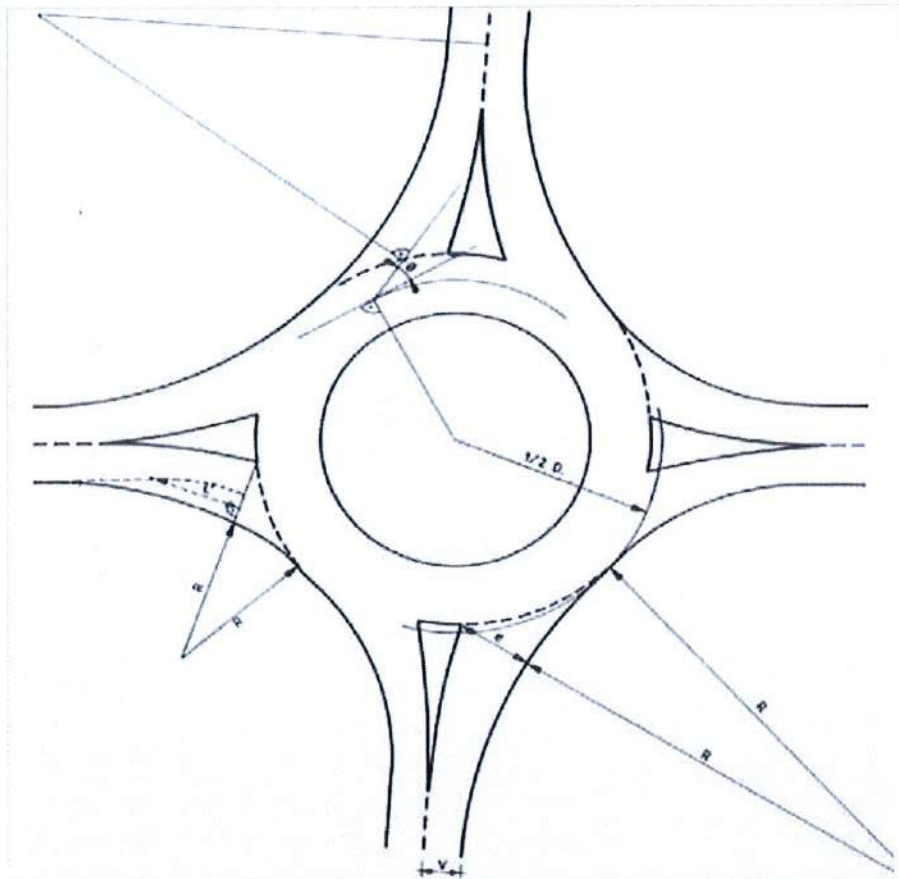
l : Longitud del abocamiento de entrada (m)

ϕ : Ángulo entre las trayectorias de entrada y anular (gonios)

R : Mínimo radio de la trayectoria de entrada (m)

D : Diámetro de la isleta central (m)

La siguiente imagen muestra gráficamente estos parámetros:



**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

La demora en las glorietas tiene dos componentes: la **demora por cola** y la demora causada por la existencia de la glorieta (**demora geométrica**). La demora media es la suma de ambas.

De este modo, para obtener la **demora por cola**, se aplicarán las siguientes fórmulas:

$$D = \frac{3600}{Q_e} + 900 \cdot T_f \cdot \left(x - 1 + \left((x - 1)^2 + \frac{8 \cdot K_d \cdot x}{Q_e \cdot T_f} \right)^{0.5} \right)$$

Dónde:

D : Demora media en la entrada en línea de línea de ceda.

T_f : Duración del análisis (horas).

K_d : Parámetro de sobreflujo = 1.

x : Grado de saturación que se calcula como cociente del flujo de llegada q_a y la capacidad de la entrada Q_e .

$$x = \frac{q_a}{Q_e}$$

Para el cálculo de la demora geométrica se puede emplear la siguiente ecuación

$$D_G = P_S \cdot D_S + (1 - P_S) \cdot D_U$$

Dónde:

P_S : Proporción de vehículos detenidos (en tanto por uno).

D_S : Demora geométrica de vehículos detenidos.

D_U : Demora geométrica de vehículos que no necesitan detenerse.

D_G : Demora geométrica media.

Los valores de las demoras geométricas de vehículos detenidos y de los que no necesitan detenerse se pueden estimar a partir de las siguientes tablas.

Velocidad aproximación V_a (Km/h)	Distancia alrededor de la glorieta D (m)	Velocidad de negociación a través de la glorieta (Km/h)							
		15	20	25	30	35	40	45	50
40	65	10	8	7	7	7			
40	195	19	15	12	9	7			
40	325		22	17	13	10			
40	460				18	14			
40	590					18			
60	65	13	11	10	10	10	10	10	10
60	195	23	18	15	13	10	10	10	10
60	325		26	21	18	15	12	10	10
60	460				22	19	15	12	10
60	590					23	19	15	10
80	65	17	15	13	13	13	13	13	13
80	195	26	22	19	17	14	13	13	13
80	325		29	25	21	19	16	13	13
80	460				26	23	19	16	13
80	590					27	23	19	16
100	65	20	18	17	17	17	17	17	17
100	195	30	25	22	20	18	17	17	17
100	325		33	28	25	22	20	17	17
100	460				30	26	23	20	17
100	590					30	27	24	20

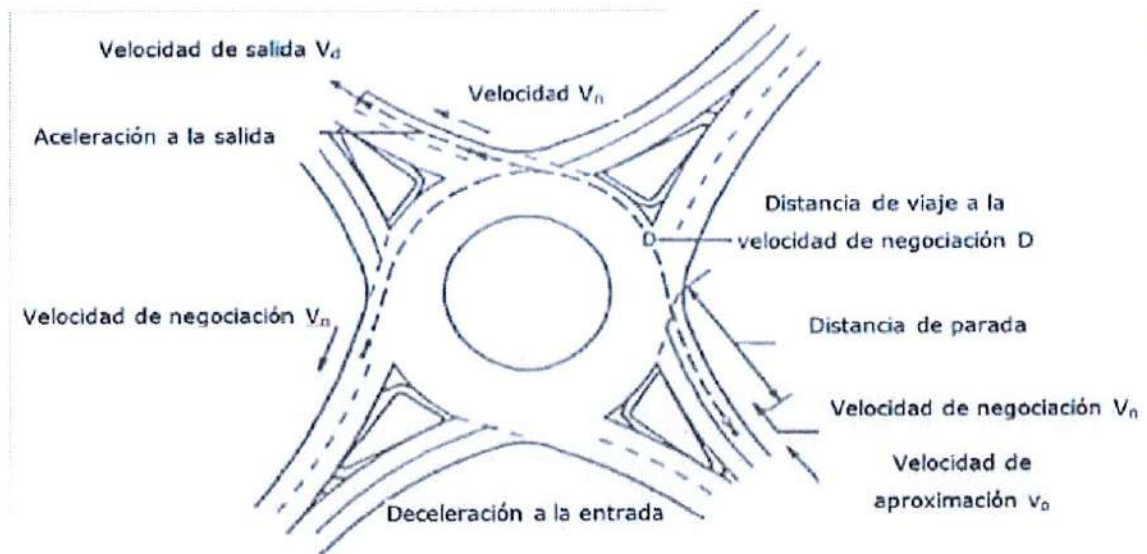
Demora geométrica para vehículos parados (seg./veh.)

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

Velocidad aproximación V_a (Km/h)	Distancia alrededor de la glorieta D (m)	Velocidad de negociación a través de la glorieta (Km/h)							
		15	20	25	30	35	40	45	50
40	20	7	4	2	1	0			
40	60	17	11	7	4	0			
40	100		19	13	8	4			
40	140				13	8			
40	180						12		
60	20	11	8	5	4	3	2	1	1
60	60	20	15	11	8	4	2	1	1
60	100		22	17	13	9	5	1	1
60	140				17	13	8	4	1
60	180					17	12	7	2
80	20	14	11	9	7	6	5	4	3
80	60	24	19	15	11	8	5	4	3
80	100		26	20	16	13	9	5	3
80	140				21	17	13	9	4
80	180					21	16	12	7
100	20	18	15	12	10	9	8	7	6
100	60	27	22	18	15	12	9	7	6
100	100		29	24	20	16	13	10	6
100	140				25	20	17	13	12
100	180					25	20	16	

Demora geométrica para vehículos no parados (seg./veh.)

Los parámetros geométricos a emplear en la tablas se aclaran en el siguiente gráfico.



Para obtener la capacidad de entrada a la rotonda, se ha de calcular el **tráfico anular en la glorieta**.

Para obtener este tráfico anular en la glorieta, se parte de los datos expandidos del tráfico aforado de los movimientos 1 y 8, a partir de los cuales se ha obtenido la intensidad en la hora 100 para los distintos años de análisis.

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 “LA CALERA” EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

Ramal	IH ₁₀₀ 2021	IH ₁₀₀ 2023	IH ₁₀₀ 2033	IH ₁₀₀ 2043	IH ₁₀₀ 2053
Movimiento 1. Entrada desde A-60	205	211	244	281	324
Movimiento 8. Entrada desde Glorieta Sur	98	101	117	135	155
Movimiento desde 1. Entrada A-60 a 2. Salida hacia C/ Enología	20	20	23	27	31

Con estos datos, podemos establecer la intensidad de tráfico anular en la glorieta, que corta el ramal de acceso del “Movimiento 1. Entrada desde A-60”, que en este caso es **118 veh./h** (correspondientes al “Movimiento 8. Entrada desde Glorieta Sur y al Movimiento 1-2), ya que el resto de los ramales salen antes de cruzarse con el ramal del Movimiento 1, tal y como se ha explicado anteriormente.

En la siguiente tabla, se resumen los parámetros de la glorieta enfocados en el acceso del “Movimiento 1. Entrada desde A-60”, considerado como crítico. Esta tabla arroja un resultado de capacidad de acceso en función de la intensidad de tráfico anular prevista:

CÁLCULO CAPACIDAD ACCESO		AÑO 2021	AÑO 2023	AÑO 2033	AÑO 2043	AÑO 2053
Capacidad de una entrada	Q _e (veh/h)	1.875	1.873	1.860	1.844	1.828
Intensidad de tráfico anular	Q _c (veh/h)	118	121	140	162	186
Parámetro de trazado	F	1.956,84	1.956,84	1.956,84	1.956,84	1.956,84
Parámetro de trazado	f	0,6944	0,6944	0,6944	0,6944	0,6944
Anchura de la entrada	e (m)	8,91	8,91	8,91	8,91	8,91
Semianchura calzada accesos	v (m)	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Longitud del abocinamiento de entrada	l (m)	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00
Ángulo entre trayectoria entrada-anular	ángulo (gon)	49,45	49,45	49,45	49,45	49,45
Mínimo radio trayectoria de entrada	Radio (m)	15,10	15,10	15,10	15,10	15,10
Diámetro de la isleta central	D (m)	39,22	39,22	39,22	39,22	39,22
Parámetro auxiliar 1	x	7,015081548	7,015081548	7,015081548	7,015081548	7,015081548
Parámetro auxiliar 2	k	0,920618275	0,920618275	0,920618275	0,920618275	0,920618275
Parámetro auxiliar 3	t	1,494745445	1,494745445	1,494745445	1,494745445	1,494745445
Parámetro auxiliar 4	S	0,3142	0,3142	0,3142	0,3142	0,3142

Cálculo de la capacidad de entrada por el ramal más desfavorable

En la tabla que se expone a continuación, se calcula el **nivel de servicio de la glorieta**, que tendrá su repercusión directa en los ramales de la Red de Carreteras del Estado a través de una demora en el acceso, cuantificada en segundos por vehículo.

La demora, llamada **demora media** será el resultado de sumar la demora por cola, que es el tiempo que un conductor gasta esperando en la cola y la demora geométrica, que es la demora que causa la propia existencia de la glorieta.

La **demora por cola** tendrá que ver con la capacidad de la entrada calculada y el flujo de entrada.

Como flujo de llegada al ramal, se tomará el tráfico proveniente del “Movimiento 1. Entrada desde A-60”, reflejado en la primera fila de la tabla.

La **demora geométrica** se define como el tiempo adicional que un vehículo tarda en reducir su velocidad hasta la requerida para entrar en la intersección, cruzar la intersección y acelerar hasta la velocidad inicial (todo ello sin ningún tráfico que le moleste).

Calcular esta demora requiere estimar la proporción de vehículos que deben parar en la línea de ceda el paso, así como conocer la geometría de la glorieta para ver si afecta a la velocidad del vehículo durante la entrada, el cruce y la salida.

**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN PARCIAL
SECTOR 9 "LA CALERA" EN ZARATÁN
(VALLADOLID)**

Del lado de la seguridad tomamos que el porcentaje de vehículos detenidos (en tanto por uno) será de 0.5, es decir, la mitad.

Para la demora geométrica de vehículos detenidos y los que no necesitan parar, sacamos de las tablas de las páginas anteriores los valores según las características de tráfico de la glorieta.

CÁLCULO DEMORA ACCESO		AÑO 2021	AÑO 2023	AÑO 2033	AÑO 2043	AÑO 2053
Flujo de llegada (IH100)	qa (veh/h)	205	211	244	281	324
Capacidad de una entrada	Qe (veh/h)	1.875	1873	1860	1844	1828
Parámetro	x	0,109339361	0,112664723	0,131209646	0,152357850	0,177274308
Parámetro de sobreflujo	Kd	1	1	1	1	1
duración del análisis	Tf (horas)	1	1	1	1	1
Demora por cola	Dc (sg/veh)	2,16	2,17	2,23	2,30	2,39
Proporción de vehículos detenidos	Ps	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Demora geométrica de veh. Detenidos	Ds	8	8	8	8	8
Demora geométrica de veh. Que no necesitan pararse	Du	7	7	7	7	7
Demora geométrica	Dg (sg/veh)	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50
Demora media Dc + Dg	Dm (sg/veh)	9,16	9,17	9,23	9,30	9,39
Nivel de servicio glorieta	NS	A	A	A	A	A

El método con el que se ha procedido a realizar un cálculo estimativo de la capacidad de la glorieta es el recomendado por la "Nota de Servicio 5/2014: Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras", que como criterio de nivel de servicio usa los del Manual de Capacidad de 2010 del TRB (HCM 2010) que aparecen en la siguiente tabla:

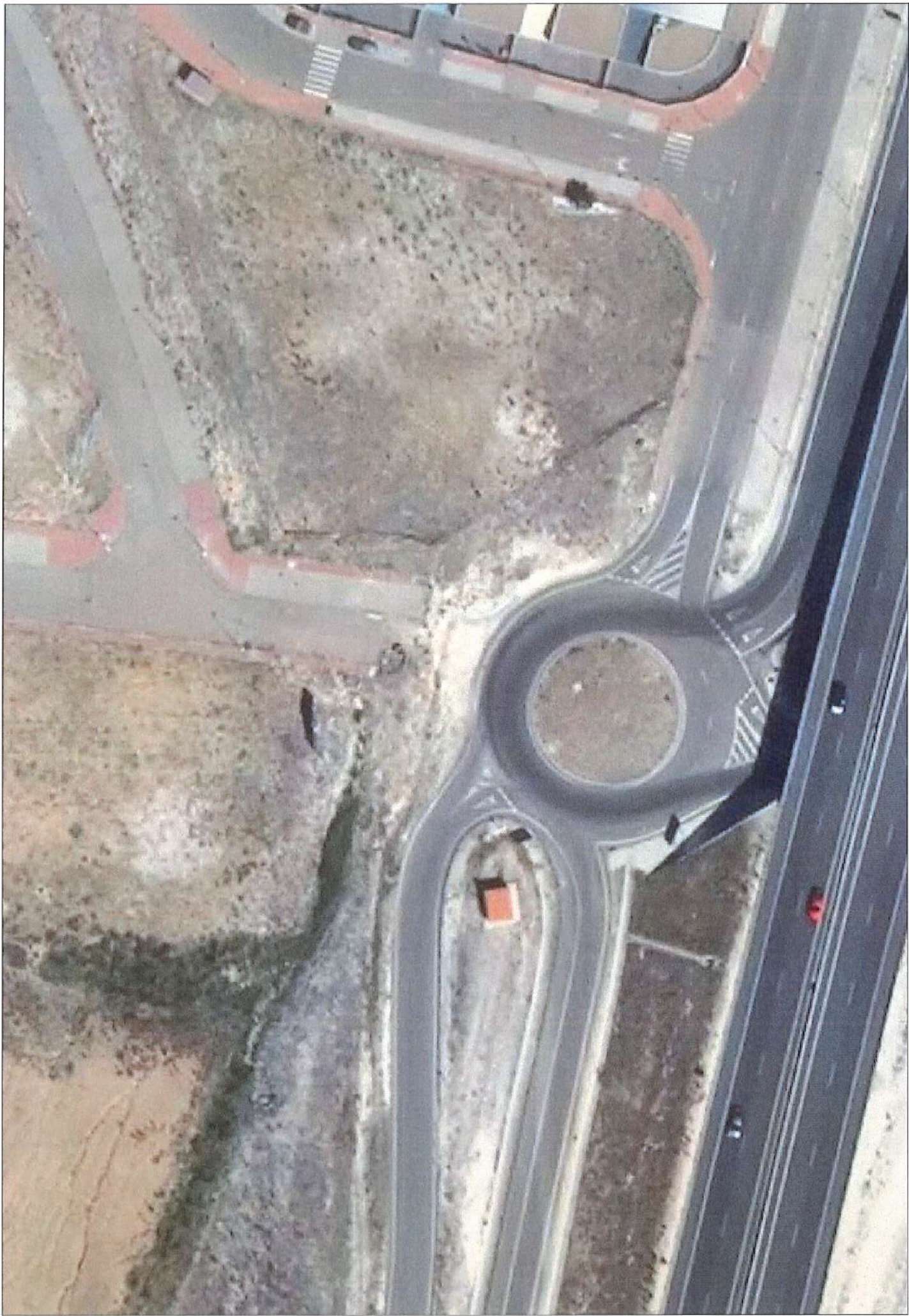
NIVEL DE SERVICIO EN GLORIETAS	
Nivel de servicio	Demora media (s/veh.)
A	<=10
B	>10 - 15
C	>15 - 25
D	>25 - 35
E	>35 - 50
F	>50 Demanda excede la capacidad

Una vez obtenidos los niveles de servicio en los años de proyección de la glorieta y las demoras correspondientes para esos años, con el desarrollo del Sector 9 "La Calera", se puede afirmar que las demoras por cola no son suficientes para producir una alteración en el ramal de entrada de la Autovía, **manteniéndose el Nivel de Servicio A.**

NIVEL	EQUIVALENCIA
A	Condición de circulación libre y fluida
B	Circulación estable
C	Circulación estable con formación de colas puntuales
D	Condiciones inestables de circulación
E	Formación de colas. Saturación.
F	Circulación forzada y con interrupciones.

APÉNDICE: PLANOS

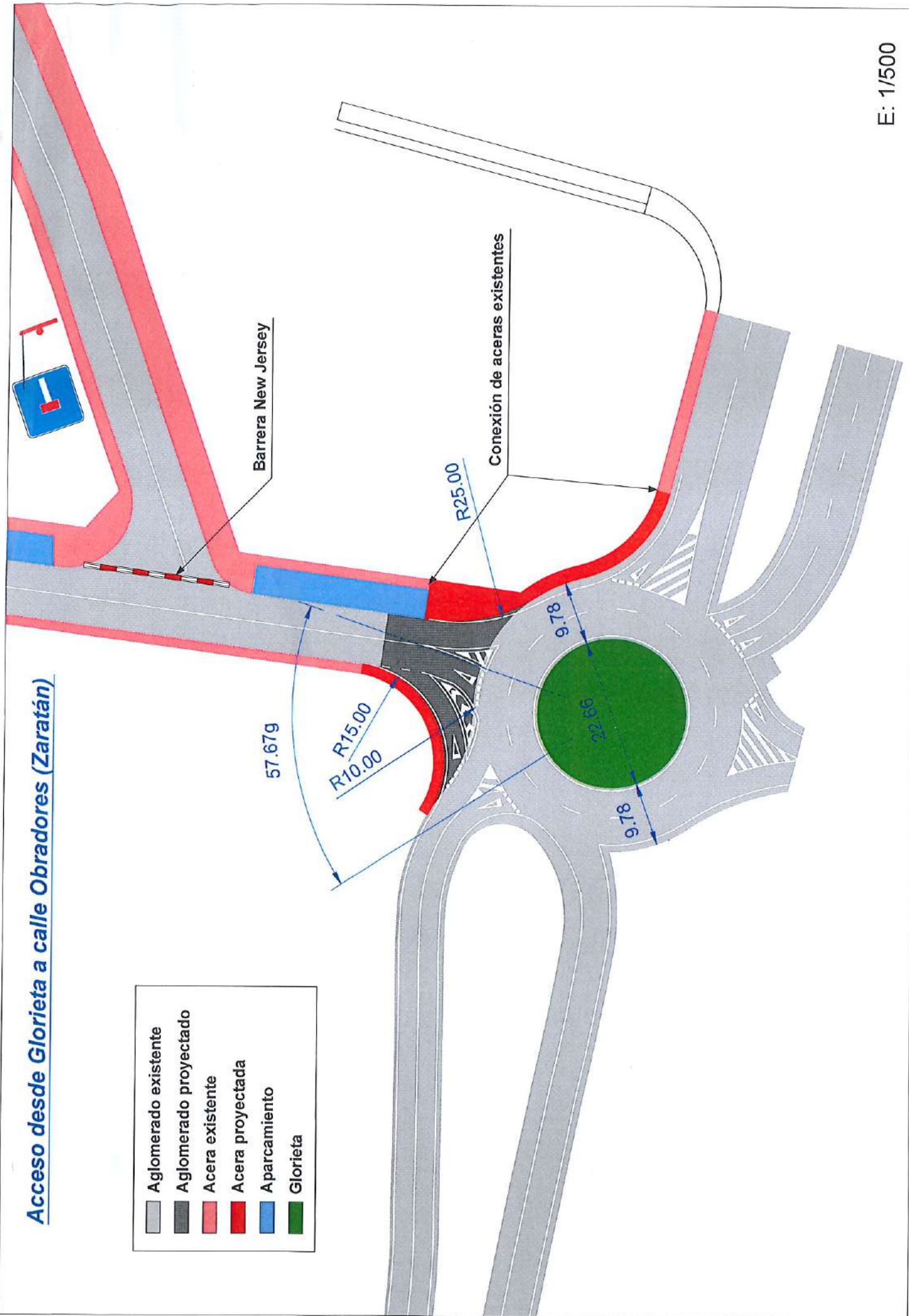
1. SITUACIÓN ACTUAL



2. SOLUCIÓN PROPUESTA

Acceso desde Glorieta a calle Obradores (Zaratán)

- Aglomerado existente
- Aglomerado proyectado
- Acera existente
- Acera proyectada
- Aparcamiento
- Glorieta



O F I C I O

S/REF.:

N/REF.: VA-A-22-0037

FECHA: SEGÚN FIRMA ELECTRÓNICA

ASUNTO: NOTIFICACIÓN DE INFORME SOBRE
AUTORIZACION DE LAS OBRAS RELATIVAS AL
ACCESO AL SECTOR 9 "LA CALERA"

DESTINATARIO:

AYUNTAMIENTO
PZA. HERRERIAS, 1

47610 ZARATAN
VALLADOLID

Para su conocimiento y efectos oportunos, se da traslado del informe emitido por la Dirección General de Carreteras con fecha 19 de mayo de 2022, sobre la solicitud de autorización de las obras relativas al acceso al Sector 9 "La Calera".

EL INGENIERO JEFE DEL ÁREA
DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN

Fdo.: FCO. JAVIER PAYAN DE TEJADA GONZALEZ



FIRMADO

O F I C I O

S/REF.

N/REF. SGE-ACC-22-030

FECHA Firma electrónica

**DEMARCACIÓN DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN
CASTILLA Y LEÓN OCCIDENTAL****Avda. José Luis Arrese, s/n (E.A.S.M)
47071 Valladolid****ASUNTO: SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE LAS OBRAS RELATIVAS AL ACCESO AL
SECTOR 9 "LA CALERA", TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARATÁN****INTERESADO: AYUNTAMIENTO DE ZARATÁN**

Con fecha 19 de mayo de 2022, teniendo en cuenta el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental de fecha 19 de abril de 2022, el Subdirector General de Explotación, P.D. del Director General de Carreteras, (OM TMA/1007/2021, modificada por la OM TMA/221/2022), ha resuelto:

Para poder informar favorablemente, en lo referente a su afición a la Red de Carreteras del Estado, la SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE EJECUCIÓN DE OBRAS RELATIVAS AL ACCESOS AL SECTOR 9 "LA CALERA" se debe completar el *Estudio de Tráfico del Plan Parcial Sector 9 "La Calera" en Zaratán (Valladolid)* teniendo en cuenta el tráfico generado por el Sector 08 IN, con el que va a compartir el acceso a la glorieta de la margen derecha del enlace 1 de la Autovía A-60, a través de la C/Cesteria, ya que parte de dicho tráfico accederá a la mencionada glorieta por la C/Cesteria, a fin de asegurar el mantenimiento de los niveles de servicio y seguridad viaria en la mencionada glorieta.

También se debe corregir el Estudio de Tráfico utilizando los parámetros de generación de Tráfico, para los dos sectores, establecidos en el *ACUERDO DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO DE VALLADOLID, DE 30 DE ENERO DE 2007, POR EL QUE SE APRUEBA DEFINITIVAMENTE EL PLAN PARCIAL SECTOR 9 INDUSTRIAL "LA CALERA" DE ZARATÁN. (EXPTE. CTU 76/05)*, más adecuados para este tipo de desarrollo, para los dos sectores.

Aparte de lo anterior, se recuerda:

- La zona de dominio público legalmente definida en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, se debe excluir de los ámbitos urbanísticos por encontrarse permanentemente afecta a la explotación de la carretera. [art. 21.2.a) del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre].

Deberá procurarse que los terrenos de titularidad estatal no se incluyan en el ámbito de los desarrollos urbanísticos. En otro caso el planeamiento deberá reconocer los derechos de aprovechamiento urbanístico que correspondan a los terrenos de titularidad del Estado para que sean tenidos en cuenta al constituir las Juntas de Compensación o a otros efectos que procedan de acuerdo con la normativa urbanística.



ASUNTO: SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE LAS OBRAS RELATIVAS AL ACCESO AL SECTOR 9 "LA CALERA", TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARATÁN



INTERESADO: AYUNTAMIENTO DE ZARATÁN

- Asimismo, se recuerda que en todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.

"1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.

2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior."

Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público.

- La iluminación a instalar en los desarrollos previstos no deberá producir deslumbramientos al tráfico que circula por las carreteras del Estado. Asimismo, con respecto a los viales que se vayan a construir en ejecución del planeamiento deberá garantizarse que el tráfico que circula por los mismos no afecte con su alumbrado al que lo hace por las carreteras del Estado. Si fuera necesario se instalarán medios antideslumbrantes que serán ejecutados con cargo a los promotores de los sectores, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, corriendo su mantenimiento y conservación a cargo de dichos promotores.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos, con el ruego de traslado al interesado.

El Jefe del Servicio





FIRMADO

O F I C I O

S/REF.

N/REF. SGE-ACC-22-030

FECHA Firma electrónica

**DEMARCACIÓN DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN
CASTILLA Y LEÓN OCCIDENTAL****Avda. José Luis Arrese, s/n (E.A.S.M)
47071 Valladolid****ASUNTO: SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE LAS OBRAS RELATIVAS AL ACCESO AL
SECTOR 9 "LA CALERA", TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARATÁN****INTERESADO: OBRAS HERGON S.A.**

Con fecha 22 de agosto de 2022, tras un análisis del Estudio de Tráfico del Plan Parcial del Sector 9 "La Calera" y Sector 8 "In" en Zaratán (Valladolid) presentado por parte de OBRAS HERGON S.A. presentado con fecha 16 de junio de 2022 en la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, se comprueba:

- que el Estudio de Tráfico ha tenido en cuenta los dos sectores 9 y 8 que van a compartir el acceso en la generación de tráfico,
- y aunque los parámetros de generación de tráfico no son los habituales para este tipo de estudio, considerando los parámetros habituales, el denominado movimiento 1 (ramal de entrada desde la A-60, margen derecha) que es el movimiento crítico, ya que es el ramal más transitado de los que acceden a la glorieta de la margen derecha y una congestión en el mismo podría generar una cola que alcance la propia autovía, experimenta un salto en el nivel de servicio para el año horizonte 2043, pasando de un NS A a un NS B, por lo que conforme a la definición de niveles de servicio del Manual de Capacidad de Carreteras, se debe estimar que no se produce una afección significativa al mismo, pues téngase muy en cuenta que el nivel de servicio óptimo, sobre todo desde el punto de vista de la seguridad vial, según la definición de los mismos sería el nivel de servicio B, y el paso a niveles superiores (C, D, E) a partir del nivel de servicio B si supondría una afección significativa al nivel de servicio, sobre todo desde el punto de vista de la seguridad vial,

el Subdirector General de Explotación, P.D. del Director General de Carreteras, (OM TMA/1007/2021, modificada por la OM TMA/221/2022), ha resuelto:

Informar favorablemente, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, la consulta previa de viabilidad LAS OBRAS RELATIVAS AL ACCESO AL SECTOR 9 "LA CALERA", TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARATÁN, con las siguientes condiciones:

1. Para cumplir la distancia mínima exigida en la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios, la C/Cesteria se debe diseñar en fondo de saco, tal y como aparece grafiada en el Plano Acceso desde la Glorieta a calle Obradores (Zaratán)

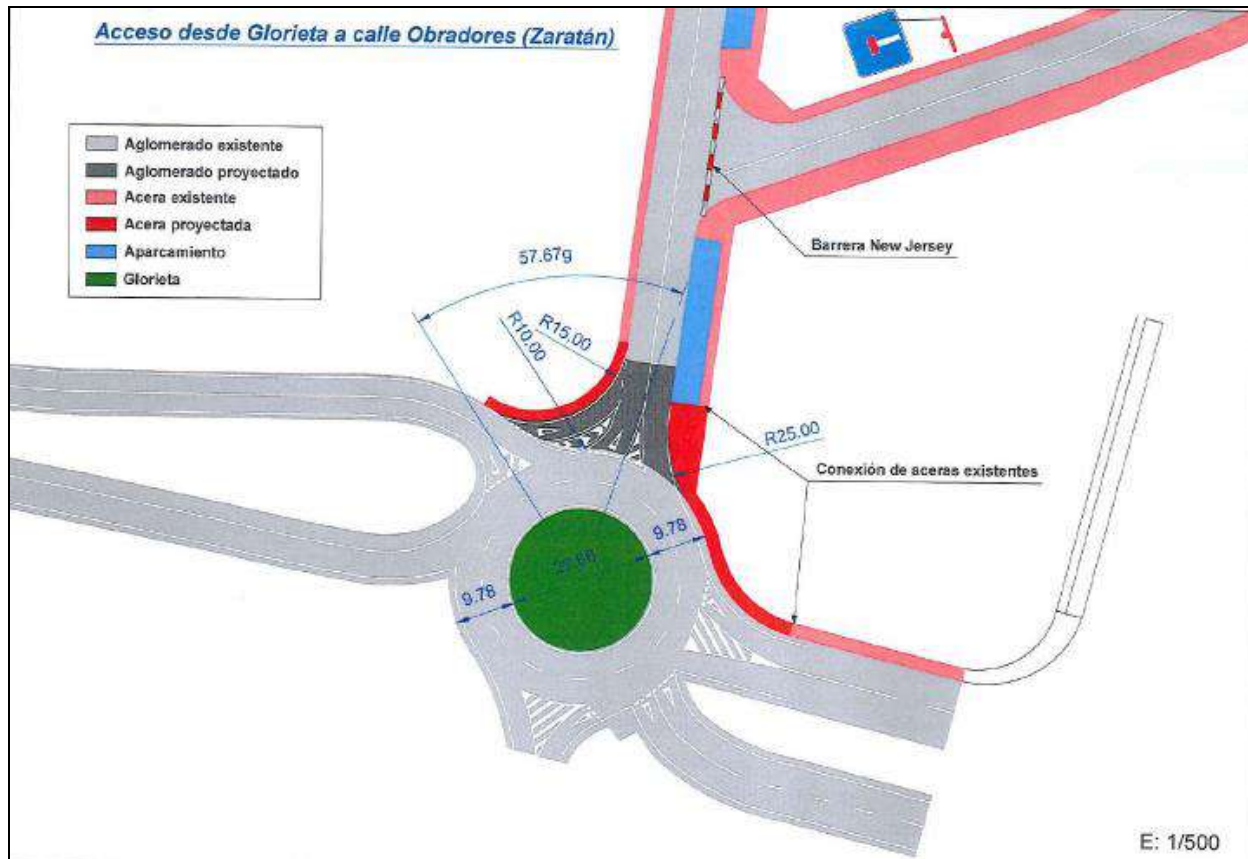


ASUNTO: SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE LAS OBRAS RELATIVAS AL ACCESO AL SECTOR 9 "LA CALERA", TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARATÁN



INTERESADO: OBRAS HERGON S.A.

2. La zona de aparcamiento que aparece en el Plano Acceso desde la Glorieta a calle Obradores (Zaratán) no es autorizable por razones de seguridad vial, al poder afectar los movimientos de maniobra del aparcamiento a los movimientos de entrada y salida de la glorieta.



Aparte de lo anterior, se recuerda:

3. La zona de dominio público legalmente definida en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, se debe excluir de los ámbitos urbanísticos por encontrarse permanentemente afecta a la explotación de la carretera. [art. 21.2.a) del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre].

Deberá procurarse que los terrenos de titularidad estatal no se incluyan en el ámbito de los desarrollos urbanísticos. En otro caso el planeamiento deberá reconocer los derechos de aprovechamiento urbanístico que correspondan a los terrenos de titularidad del Estado para que sean tenidos en cuenta al constituir las Juntas de Compensación o a otros efectos que procedan de acuerdo con la normativa urbanística.

4. Asimismo, se recuerda que en todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.

"1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de

ASUNTO: SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE LAS OBRAS RELATIVAS AL ACCESO AL SECTOR 9 "LA CALERA", TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARATÁN



INTERESADO: OBRAS HERGON S.A.

aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.

2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior."

Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público.

5. La iluminación a instalar en los desarrollos previstos no deberá producir deslumbramientos al tráfico que circula por las carreteras del Estado. Asimismo, con respecto a los viales que se vayan a construir en ejecución del planeamiento deberá garantizarse que el tráfico que circula por los mismos no afecte con su alumbrado al que lo hace por las carreteras del Estado. Si fuera necesario se instalarán medios antideslumbrantes que serán ejecutados con cargo a los promotores de los sectores, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, corriendo su mantenimiento y conservación a cargo de dichos promotores.

El presente informe se emite a los efectos del artículo 104.9 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y **no implica autorización** de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a la actuación que constituye su objeto, para cuya eventual autorización al solicitante se deberá presentar proyecto de construcción según lo establecido en el mismo artículo y seguir la tramitación contemplada en el mismo.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos, con el ruego de traslado al interesado.

El Jefe del Servicio





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CASTILLA Y LEÓN
OCCIDENTAL

O F I C I O

S/REF.:

N/REF.: VA-A-22-0037

FECHA: SEGÚN FIRMA ELECTRÓNICA

ASUNTO: COMUNICACIÓN Art. 21.4 Ley 39/2015 del
Procedimiento Administrativo Común de las
Administraciones Públicas

DESTINATARIO:

OBRAS HERGON S.A.
C/ ALUMINIO 26
47012 - VALLADOLID

En cumplimiento de lo establecido en el art. 21.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y con relación a su solicitud para "AUTORIZACION OBRAS RELATIVAS AL ACCESO AL SECTOR 9 "LA CALERA", A-60, P.K. 0,550, T.M. ZARATÁN (VALLADOLID), le comunico:

1º.- FECHA DE ENTRADA EN EL REGISTRO.-

La misma ha tenido entrada en el Registro General de esta Demarcación de Carreteras de Castilla y León Occidental (Valladolid) el día 22/03/2022.

2º.- UNIDAD RESPONSABLE DE LA TRAMITACIÓN Y RESOLUCIÓN DEL EXPEDIENTE

La tramitación del expediente le corresponde al Área de Conservación y Explotación de Carreteras Valladolid.

De acuerdo con lo establecido en la Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre, sobre fijación de límites para la administración de determinados gastos y delegación de competencias, la resolución del expediente le corresponde al SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y GESTIÓN DE RED.

3º.- TASAS GENERADAS POR LA TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE

El informe con toma de datos de campo conlleva una tasa de **201,2-€.**, la cual deberán abonar en cualquier entidad bancaria a la recepción del **Modelo de Tasa 990**, que se le remitirá por la **Habilitación-Pagaduría de esta Demarcación de Carreteras** con las indicaciones precisas. Una vez realizado el ingreso deberán remitirnos el Ejemplar para la Administración y así continuar con la tramitación de su expediente.

4º.- PLAZO PARA RESOLVER EL EXPEDIENTE

El plazo normativamente establecido para resolver y notificar la contestación a su solicitud es de **SEIS MESES** a contar desde el día de la entrada de su solicitud en el registro de esta Demarcación.

5º.- SILENCIO ADMINISTRATIVO

Transcurrido este plazo sin dictar resolución y serle ésta notificada, **el silencio administrativo tiene efecto desestimatorio** de su solicitud, en el caso de que la misma esté formulada sobre zonas de dominio público, zona de servidumbre o zona interior a la línea límite de edificación y **tiene efecto estimatorio** en los demás casos, de conformidad con la regulación dada al mismo en el apartado 2 de la Disposición Adicional Vigésimo novena de la Ley 14/2000 de 29 de Diciembre, y cuando se trate de una solicitud para la instalación de carteles informativos, rótulos o anuncios, para el desarrollo de pruebas deportivas y otros usos excepcionales, según lo dispuesto en el Anexo I del Real Decreto Ley 8/2011, de 1 de julio (BOE del 7).

EL INGENIERO JEFE DEL ÁREA
DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN

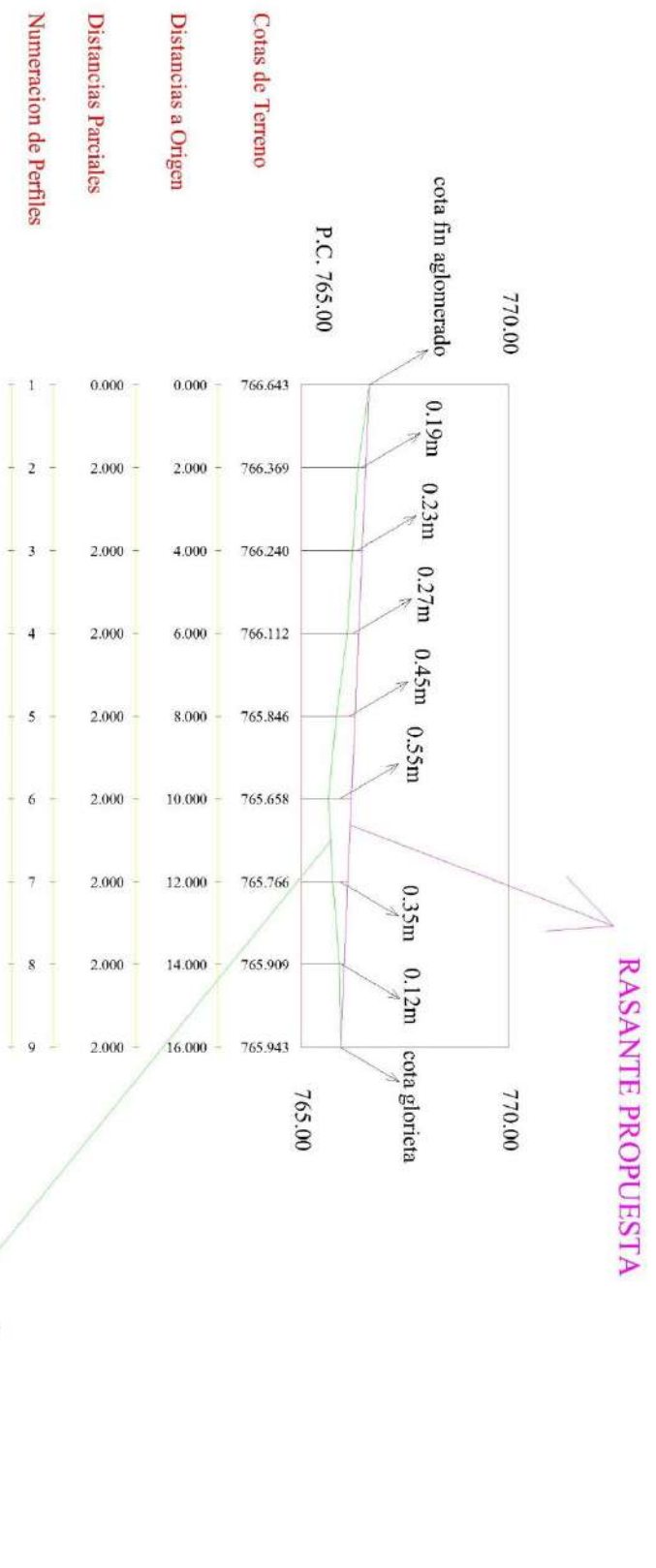
Fdo.: FCO. JAVIER PAYAN DE TEJADA GONZALEZ

FIRMADO por : PAYAN DE TEJADA GONZALEZ, JAVIER. A fecha: 07/04/2022 06:27 PM
Total folios: 1 (1 de 1) - Código Seguro de Verificación: MFOW025459B212D3243F21FC0C16
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

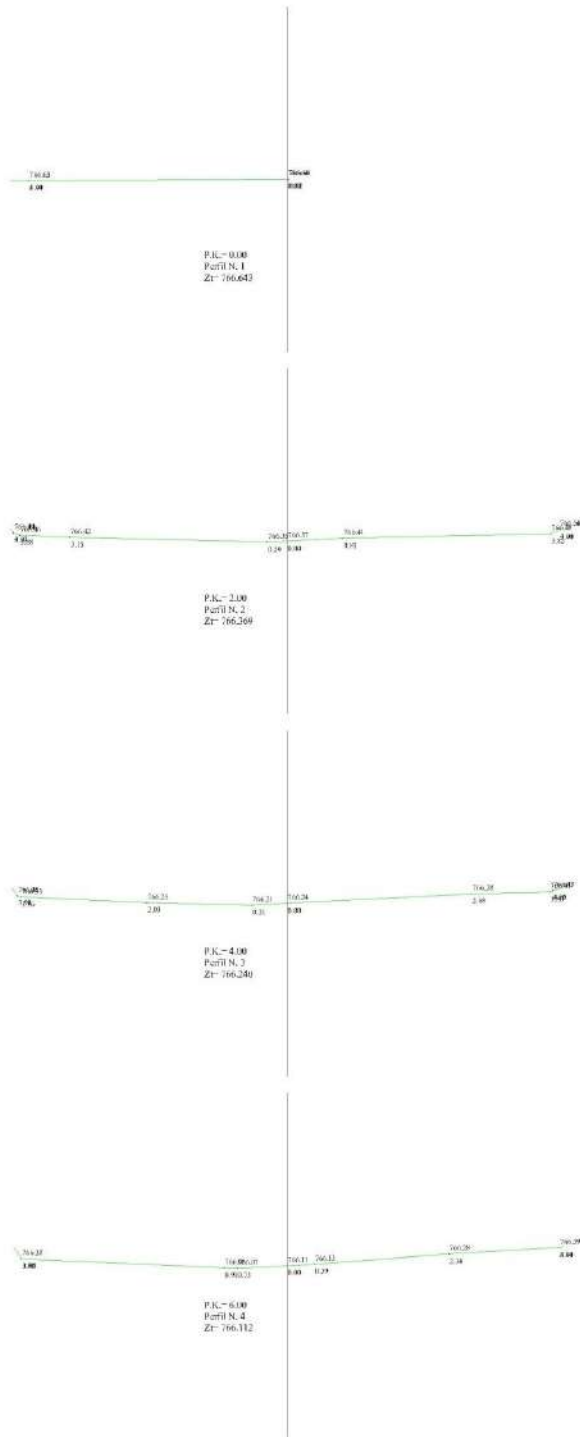
MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



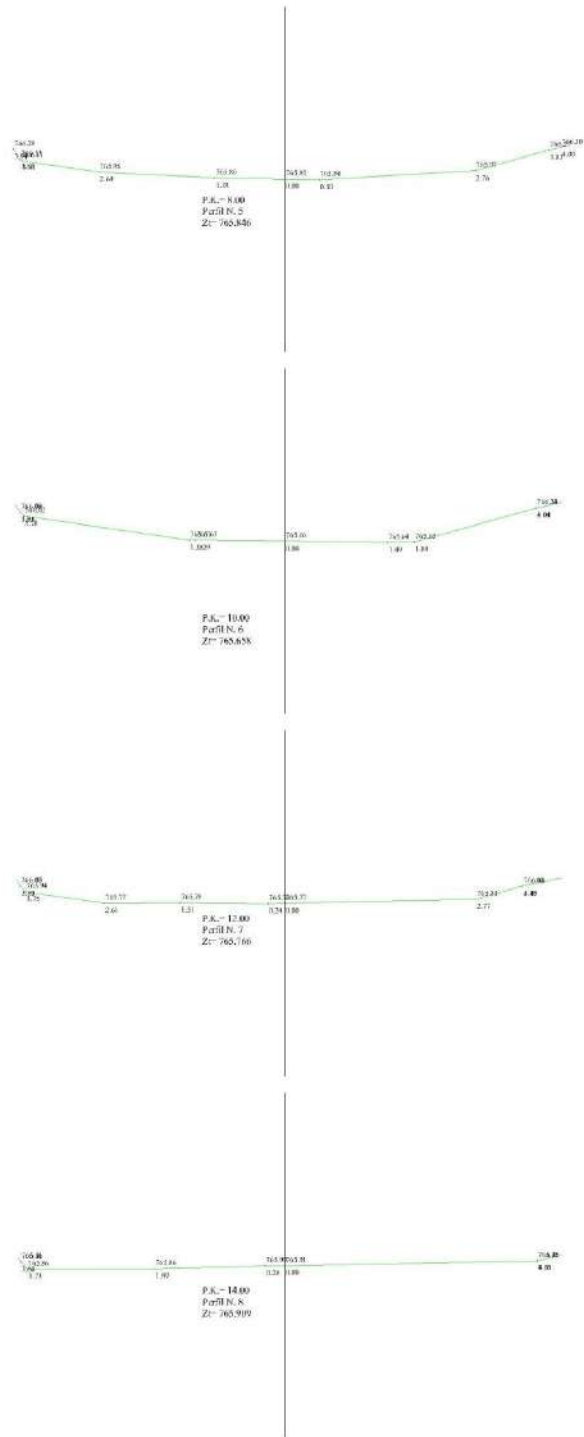
Anejo nº 2: Cartografía y Topografía



TRANSVERSALES 1 de 3



TTRANSVERSALES 2 de 3



TRANSVERSALES 3 de 3

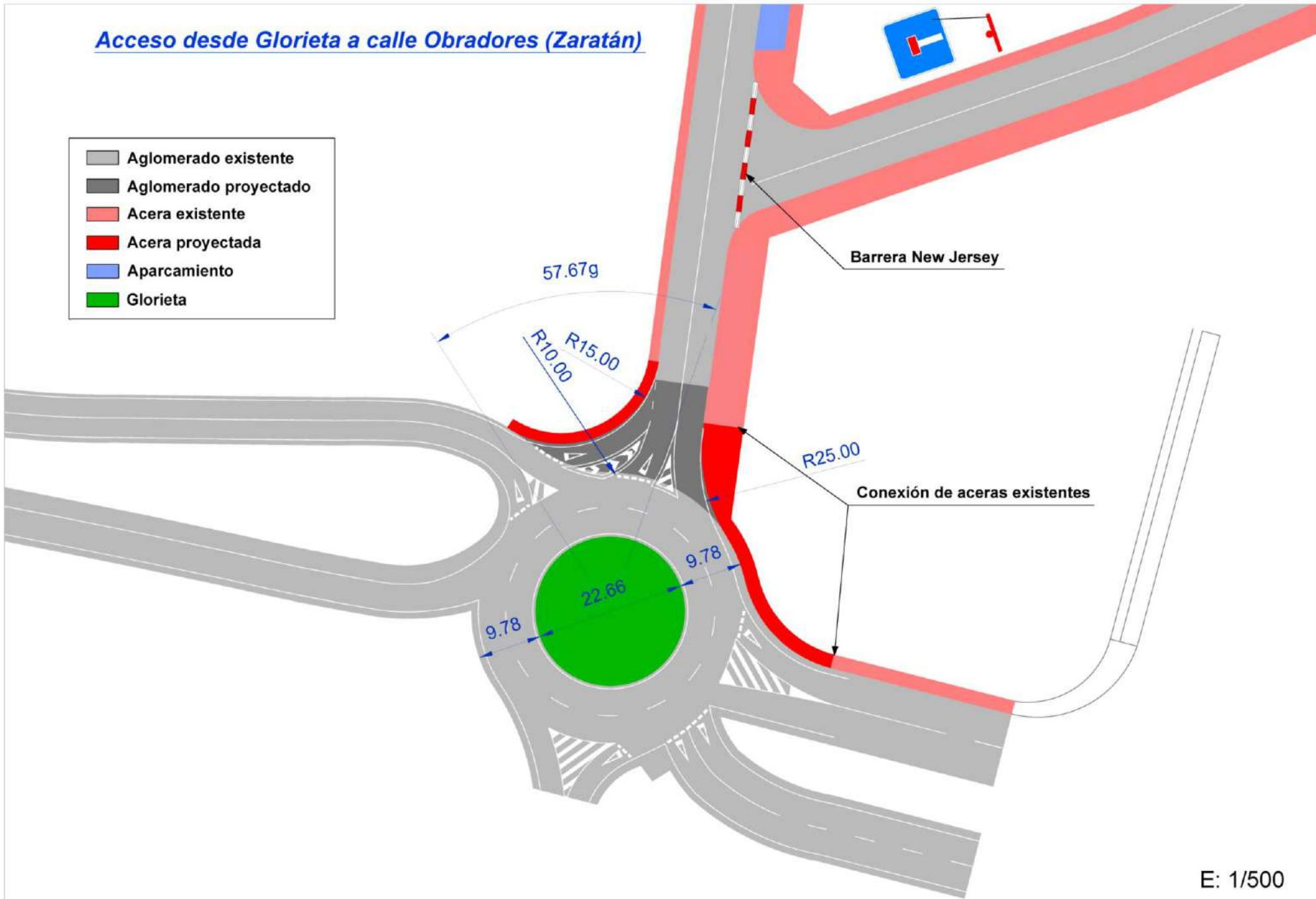


Anejo nº3: Estudio de Tráfico

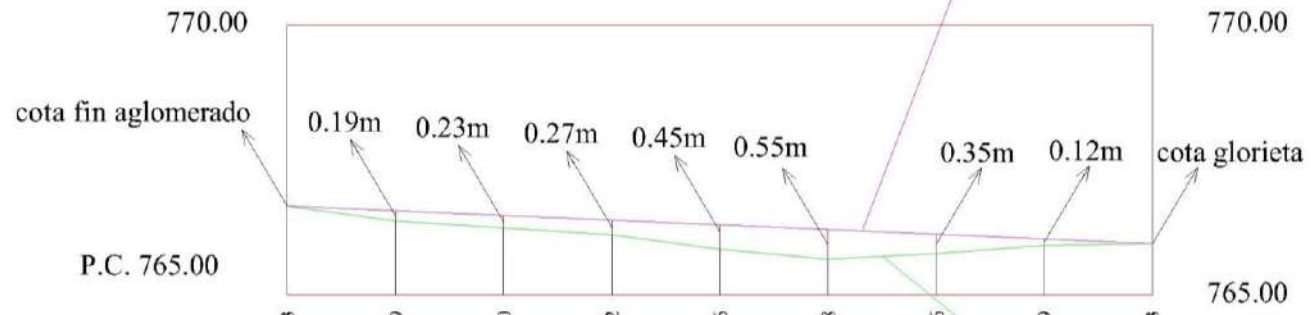
Anejo nº4: Análisis de Trazado en Planta y Alzado

Acceso desde Glorieta a calle Obradores (Zaratán)

- Aglomerado existente
- Aglomerado proyectado
- Acera existente
- Acera proyectada
- Aparcamiento
- Glorieta



RASANTE PROPUESTA



Cotas de Terreno

766.643	766.369	766.240	766.112	765.846	765.658	765.766	765.909	765.943
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Distancias a Origen

0.000	2.000	4.000	6.000	8.000	10.000	12.000	14.000	16.000
-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------

Distancias Parciales

0.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Numeracion de Perfiles

1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---

TERRENO