A.P.E. 27.01 "RUTA DE LA PLATA" - CÁCERES.
ESTUDIO DE TRÁFICO Y ACCESO

Promotor:

AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO
“COMERCIAL RUTA DE LA PLATA”

Abril de 2020

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha
16 MAYO 2024

A.P.E. 27.01 "RUTA DE LA PLATA" - CÁCERES. ESTUDIO DE TRÁFICO Y ACCESO

Promotor:

AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "COMERCIAL RUTA DE LA PLATA"

Abril de 2020

0909-0116-14-39-01-120716-45

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024 0

Contenido General

ESTUDIO DE TRÁFICO Y ACCESO

ANEXO 1: DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA

PLANOS

Consultar planos incluidos en el Estudio de Detalle y Proyecto de Urbanización.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

ÍNDICE GENERAL

ESTUDIO DE TRÁFICO Y ACCESO

1. INTRODUCCIÓN 4
2. AGENTES 8
3. PLANEAMIENTO SOBRE EL ÁMBITO DE ACTUACIÓN 9
4. OBJETO 10
5. ALCANCE 11
6. ÁMBITO TERRITORIAL 11
7. ESTADO DE PARTIDA DEL ÁMBITO 13
8. VIARIO DEL ENTORNO 14
9. MOVILIDAD GENERADA EN EL ÁMBITO 16
   9.1. Características de la actuación 16
   9.2. Movilidad generada 16
   9.3. Atracción de desplazamientos de clientes 17
   9.4. Afluencia en vehículo privado 17
   9.5. Viajes generados por empleados 20
   9.6. Suministro de mercancías 22
   9.7. Distribución de la demanda de movilidad 22
   9.8. Movilidad generada en el viario próximo 24
   9.9. Tráfico total 27
10. MATRIZ DE ORIGEN - DESTINO 29
11. INCREMENTO NATURAL DEL TRÁFICO 29
12. DETERMINACIÓN DEL NIVEL DE SERVICIO 30
   12.1. Estado actual 31
   12.2. Estado futuro 33
13. ACCESO AL ÁMBITO 34
14. CUMPLIMIENTO DEL INFORME EMITIDO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO 37
15. CARRIL BICI 38
16. REPORTAJE FOTOGRÁFICO 38
17. PLANOS 39
18. CONCLUSIÓN 40

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

ESTUDIO DE TRÁFICO Y ACCESO

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

1. INTRODUCCIÓN

Se consideran los siguientes:

- Mediante la Resolución de 15 de febrero de 2010, del Consejero de Fomento de la Junta de Extremadura, se aprueba definitivamente el Plan General Municipal (PGM) de Cáceres. Se publica en el DOE nº 60 del 30 de marzo de 2010.

- En el contenido del PGM se recogen diferentes Áreas de Planeamiento Específico (APE); Título III Régimen Urbanístico del Suelo, Capítulo 3.2 Régimen del Suelo Urbano, Sección Tercera Régimen de las Áreas de Planeamiento Específico. Este Estudio se centra en la APE 27.01 "Ruta de la Plata".

- En el Tomo II de las Normas Urbanísticas del PGM, se recoge la ficha de Ordenación para el Área de Planeamiento Específico 27.01.

- En el plano nº 5 (hoja 27/43) del PGM se plasma en la zona de influencia del APE 27.01 la "Clasificación, calificación y regulación del suelo y la edificación en suelo urbano y urbanizable ordenado; red viaria, alineaciones y rasantes".

- El plano nº 6 (hoja 27/43) del PGM recoge la "Gestión del Suelo urbano y Urbanizable Ordenado" para el APE 27.01.
  - ARE 27-01: Área de Reparto de Planeamiento Específico.
  - UAU 27-01: Unidad de Actuación Urbanizadora.

- La reciente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, establece en su artículo 49 que "*Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas*". Esta consideración es de especial aplicación al tramo urbano de la carretera N-630 con la que linda la APE 27.01 en su límite norte.

- En el momento de la redacción de este Documento, no se tiene constancia de la cesión por parte del Ministerio de Fomento al Ayuntamiento de Cáceres del tramo de N-630 (travesía) lindante al ámbito de actuación.

Por otro lado, previo a la redacción de este Documento y en **una fase inicial**, el promotor de esta acción urbanizadora ha presentado ante el Excmo. Ayto. de Cáceres, el Estudio de Detalle y Tráfico y Consulta Previa de Viabilidad para desarrollo del APE 27.01, distinguiéndose de forma resumida los siguientes antecedentes, para los expedientes generados:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

EXPEDIENTE "PLA-LUE-0071-2016":

1) *Registro con fecha 23-05-2016*. Presentación del Estudio de Detalle al Excmo. Ayto. de Cáceres.

2) *Escrito con fecha 31-05-2016*. Se recibe escrito del Excmo. Ayto. de Cáceres (Registro de salida 8013, Ref: ERG/bnc) indicando en resumen, que para dar trámite al Estudio de Detalle presentado, éste deberá formar parte del correspondiente Programa de Ejecución.

3) *Registro con fecha 27-06-2016*. Se presenta escrito ante el Excmo. Ayto. de Cáceres reiterando la tramitación del Estudio de Detalle para desarrollo del APE 27.01. Igualmente se manifiesta la necesidad de conocer los informes previos de viabilidad en referencia al acceso al ámbito desde la variante N-630 (Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura – Cáceres) y del tratamiento del suelo público correspondiente a la vía pecuaria que recorre el ámbito (Junta de Extremadura, Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio, Dirección General de Desarrollo Rural).

4) *Registro con fecha 19-07-2016*. Se presenta Estudio de Tráfico ante el Excmo. Ayto. de Cáceres.

5) *Escrito con fecha 05-08-2016*. Se recibe notificación del Excmo. Ayto. de Cáceres (Registro de salida 11849, Ref: ERG), dando traslado del informe emitido por el Ministerio de Fomento (Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura – Cáceres), en referencia a sus competencias: acceso al ámbito y estudio de tráfico. Esta administración **informa favorablemente** la consulta planteada remitiendo al desarrollo de documentos constructivos en los que se recoja los condicionantes advertidos.

6) *Escrito con fecha 29-08-2016*. Se recibe notificación del Excmo. Ayto. de Cáceres (Registro de salida 12524, Ref: ERG), dando traslado del informe emitido por la Dirección General de Desarrollo Rural, en referencia a la vía pecuaria Colada del Junquillo y a la superficie afectada por la misma (3.534 m^2), coincidente con lo recogido en el Estudio de Detalle.

7) *Escrito con fecha 30-09-2016*. Se recibe escrito del Excmo. Ayto. de Cáceres (Registro de salida 14008, Ref: ERG/agi), notificando un refundido de la tramitación administrativa generada, reiterando el desarrollo del Programa de Ejecución y aportando consideraciones de la Unidad de Medio Ambiente, Planeamiento y Gestión Urbanística en referencia a la ordenación urbanística.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

EXPEDIENTE "PLA-CVB-06-2010":

1) *Registro con fecha 29-03-2017*. Presentación de "CONSULTA DE VIABILIDAD PARA TRANSFORMACIÓN URBANIZADORA DEL APE 27.01 - RUTA DE LA PLATA - (CÁCERES)" al Excmo. Ayto. de Cáceres.

2) *Con fecha 18*-05-2017 el Excmo. Ayto. Pleno de Cáceres acuerda aprobar la viabilidad de la transformación urbanizadora.

3) Se da publicidad a esta aprobación en el diario El Periódico Extremadura con fecha 10-06-2017, y en DOE nº 126 del 3-07-2017.

EXPEDIENTE "PLA-PEJ-004-2010":

1) Se presenta Programa de Ejecución con fecha 4 de septiembre de 2017.

2) Se aportan documentos refundido al Programa de Ejecución presentado, con objeto de mejorar su comprensión y completar las observaciones manifestadas en los informes emitidos por los distintos Servicios/Secciones municipales competentes, en la tramitación ordinaria del Programa de Ejecución.

De forma complementaria a los antecedentes referidos, cabe indicar que el Pleno del Excmo. Ayto. de Cáceres, en sesión ordinaria celebrada el día 21/12/2017, acordó la incorporación del Ayto. de Cáceres a la Agrupación de Interés Urbanística "Comercial Ruta de la Plata", promotora del APE (expediente PLA-PEJ-0004/10) en calidad de propietario de 9.637,32 m2 de superficie (24,9 % de participación). Dicho acuerdo se materializó mediante Escritura de Adhesión otorgada por el notario de Cáceres D. Alberto Sáenz de Santa María de Vierna el 18 de julio de 2018 con el número 1.170 de su protocolo. En dicho acuerdo se corrobora la participación del Ayto. de Cáceres en el APE 27.01. como propietario de 9.637,32 m2 de superficie (24,9 % de participación).

Independientemente a estos cauces de tramitación administrativa, el promotor del proyecto comercial ha mantenido contacto con personal técnico de administraciones implicadas en la tramitación del desarrollo urbanístico del APE 27.01 (Excmo. Ayto. de Cáceres, Ministerio de Fomento - Demarcación de Carreteras de Extremadura, Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio - Sección de Vías Pecuarias).

En resumen, cabe finalizar indicando que se cuenta con "dos informes sectoriales" favorables de administraciones directamente implicadas por la acción urbanizadora propuesta y ya referidos, hecho que inicialmente inciden de forma positiva en la actuación que se desarrolla:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

- Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura – Cáceres, en referencia al acceso al ámbito y estudio de tráfico.

- Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Medio Ambiente (…) de la Junta de Extremadura, en referencia a la Vía Pecuaria Colada del Junquillo.

Actualmente se han ejecutado y materializado las obras correspondientes al desarrollo del APE 27.02, situada aproximadamente a 500 m del ámbito del APE 27.01, en dirección sureste y también lindante al tramo referido de la carretera N-630, **desde la cual se accede**.

En el momento de la redacción de este Documento, no se tiene constancia de la cesión por parte del Ministerio de Fomento al Ayuntamiento de Cáceres del tramo de N-630 (variante) lindante al ámbito de actuación. En este sentido se hace referencia a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras:

Artículo 49. Entregas a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras.
" 1. Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del ayuntamiento o del Ministerio de Fomento y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el titular del citado departamento cuando existiere acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario.
2. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministerio de Fomento y las entidades locales respectivas podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales carreteras o tramos de ellas."

Se queda abierto en este artículo al entendimiento entre Administración Local y Ministerio de Fomento, para actuaciones en carreteras de titularidad estatal, en tramos urbanos no cedidos a los ayuntamientos, como es el caso que nos ocupa.

Por otra parte, en el artículo 47 de la referida Ley se establece que:

Artículo 47. Tramos urbanos.
"2- En los tramos urbanos de carreteras corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.
Cuando dichos tramos sean asimismo considerados como travesía, prevalecerá lo establecido en el artículo 46.2."

Igual comportamiento encontramos para las travesías:

Artículo 46. Travesías
"2. En las travesías de carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

carretera o a la zona de dominio público. En caso de que la travesía no estuviera incluida dentro de alguno de los tramos urbanos definidos en el artículo 47, el otorgamiento de autorizaciones en las restantes zonas de protección de la carretera corresponderá asimismo al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente."

Es por tanto competencia del Ministerio de Fomento, establecer las autorizaciones en referencia a la afección a la N-630. En este sentido y en el preámbulo de la Ley, en donde se establece "el espíritu de la misma" se indica que:

"La Ley establece un nuevo enfoque para proceder a la calificación de un tramo de carretera como urbano y dentro del mismo, los casos en que constituye travesía, de forma que un tramo de carretera se considerará urbano cuando así lo indique un Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos que haya sido aprobado por el Ministerio de Fomento, estudio en el que también se describirá la parte del mismo que puede considerarse travesía, a partir de los criterios y del procedimiento administrativo fijados en esta ley, y con los efectos indudables que tal circunstancia produce. De esta forma desaparece la clasificación urbanística como fundamento del umbral de partida de dicha definición, dadas las dificultades que plantea a tal efecto la dispersión normativa registrada como consecuencia del proceso de desconcentración y transferencia competencial a las Administraciones Autonómicas. Se establece asimismo la competencia del Ministerio de Fomento para la emisión de autorizaciones en travesías y tramos urbanos, desapareciendo la figura del informe vinculante que caracterizaba a este tipo de expedientes, y que en muchas ocasiones producía situaciones de difícil solución, presentando adicionalmente una laguna competencial en lo referente al régimen sancionador que no tenía respuesta clara en el anterior texto legal."

2. AGENTES

Este Estudio de Tráfico y de Acceso es promovido por la **AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO** DEL APE 27.01 DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CÁCERES denominada **"COMERCIAL RUTA DE LA PLATA"**, con CIF V-10468072 y constituida en fecha 15 de febrero de 2016 ante el notario D. Alberto Sáenz de Santa María Vierna, mediante escritura nº 254.

En representación de la misma, actúa la Sociedad RETAIL EXTREM, SLU, provista con C.I.F. núm. B-90067992 y domicilio social en Sevilla, Pabellón Monorraíl, de la Isla de la Cartuja; actúa en nombre y representación acreditados mediante poder de representación de fecha 15 de febrero de 2016.

Esta Agrupación se constituye con aportación de las fincas registrales siguientes, pertenecientes al término municipal de Cáceres, en su parte encuadrada en el interior del APE 27.01:

- finca registral nº 10014000555856 (62644).
- finca nº 10014000311476 (38441).
- finca nº 10014000013677 (3841).
- finca registral nº 10014000910235 (95905).

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

Como redactor del Estudio de Tráfico y Acceso, actúa el técnico que suscribe, D. Álvaro Vázquez Moreno, Ingeniero de Caminos, C. y P. colegiado nº 20.147, con los siguientes datos de contacto:

- alvaro@ciccp.es
- teléfono: 609 90 64 89

3. PLANEAMIENTO SOBRE EL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito de actuación que genera el desarrollo de este Estudio de Tráfico y Acceso, procede de la aplicación del Plan General Municipal de Cáceres, en donde se clasifica/califica los terrenos en los que se actúa como **Suelo Urbano no Consolidado con uso global Terciario**. Se ordena con la figura de Área de Planeamiento Específico, identificada con la nomenclatura "**APE 27.01 Ruta de la Plata**".

- El **Plan General Municipal de Cáceres**, fue aprobado definitivamente mediante Resolución de 15 de febrero de 2010, del Consejero de Fomento de la Junta de Extremadura. Esta aprobación se publica en el DOE nº 60 del 30 de marzo de 2010. En el PGM los terrenos se identifican con la Unidad de Actuación Urbanizadora 27-01 (plano nº 6 - hoja 27/43 - "Gestión del Suelo urbano y Urbanizable Ordenado"). Como resumen de la ordenación del Área se refleja en el Plan General la **ficha** de Ordenación/Gestión correspondiente, de donde se extrae el contenido siguiente:

- Área de Planeamiento Específico (APE) 27.01 Ruta de la Plata.
- Denominación: Comercial Ruta de la Plata.
- Norma Zonal: 7.4.
- Superficie del ámbito: 38.709 m2.
- Clase de Suelo: Urbano No consolidado.
- Uso Global: Terciario.
- Edificabilidad Usos Lucrativos: 20.000 m2.
- Intensidad: 0,52 m2/m2.
- Sistema de Actuación: Indirecta.
- Superficie pública suelo existente: 3.534 m2 (Vía Pecuaria).
- Cesiones de suelo dotacional público:
  - Red Viaria: 4.512 m2.
  - Espacios Libres: 5.662 m2.
- Ejecución mediante Estudio de Detalle y **Estudio de Tráfico que garantice la accesibilidad al Área.**

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

Se aporta imagen de la ficha referida:

FICHA DE ORDENACIÓN

ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO — **APE 27.01 Ruta de la Plata**

DENOMINACIÓN:			**Comercial Ruta de la Plata**
NORMA ZONAL / USOS COMPATIBLES:	**7.4**	PLANO/HOJA:	**5/27, 28**
SUPERFICIE DEL ÁMBITO:			**38.709 m²**
CLASE DEL SUELO:	**URBANO NO CONSOLIDADO**	USO GLOBAL:	**TERCIARIO**

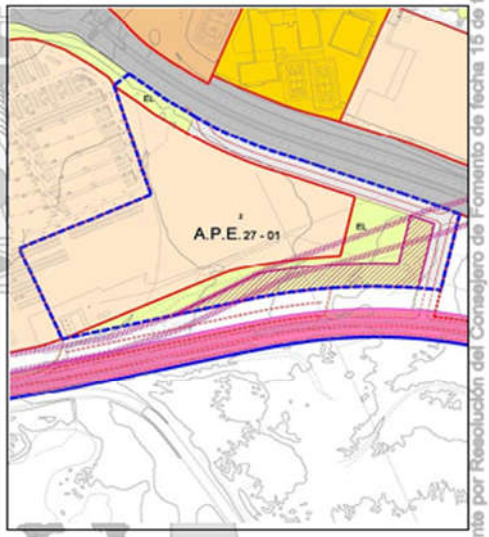
OBJETIVOS:

Remate del borde de la nueva actuación de la zona ferroviaria actual con uso terciario, e insertar la nueva ordenación con la trama existente de tejido terciario.

EDIFICABILIDAD USOS LUCRATIVOS:	
RESIDENCIAL	m²
INDUSTRIAL	m²
TERCIARIO	20.000 m²
VIVIENDA PROTEGIDA	m²
TOTAL EDIFICABILIDAD:	**20.000 m²**
INTENSIDAD:	**0,52 m²/m²**
Nº Indic. Viviendas	**0**

OBSERVACIONES

Se reservará una parte de la cesión de suelo dotacional para aparcamiento público, en el interior de la parcela lucrativa, no inferior a 150 plazas.
Se ejecutará mediante un Estudio de Detalle y será necesario presentar de forma conjunta un Estudio de Trafico que garantice la accesibilidad de las nuevas instalaciones y su no interferencia con los usos actualmente existentes. No será posible el acceso directo a la N-630 hasta que no se transfiera la titularidad de la travesía al Ayuntamiento.



FICHA DE GESTIÓN

UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANIZADORA: **U.A.U 27.01**

SISTEMA DE ACTUACIÓN:	INDIRECTA	INICIATIVA DE PLANEAMIENTO:	PRIVADA
APROVECHAMIENTO MEDIO:	0,568586	ÁREA DE REPARTO:	ARE 27.01
SUP. SUELO PÚBLICO EXISTENTE:	3.534	DELIMITACIÓN:	CONTINUA

CESIÓN DE SUELO DOTACIONAL PÚBLICO:

	INCLUIDO		ADSCRITO
	LOCAL	GENERAL	GENERAL
RED VIARIA:	**4.512 m²**	**m²**	**m²**
ESPACIOS LIBRES:	**5.662 m²**	**m²**	**m²**
EQUIPAMIENTO:	**m²**	**m²**	**m²**
TOTALES:	**10.174 m²**	**m²**	**m²**

OBSERVACIONES:

La LESOTEX indica una cesión del 15% del ámbito, correspondiente a 5.276 m2, ya que se calcula únicamente para la superficie resultante una vez descontada la vía pecuaria existente. Esta cesión es inferior a la indicada en la ordenación para espacios libres.
El suelo público existente se corresponde con la superficie de vía pecuaria que recorre el ámbito.

COPIA CONFORME ORIGINAL. PGM aprobado definitivamente por Resolución del Consejero de Fomento de fecha 15 de febrero de 2010 (DOE 30 marzo 2010).
El Secretario General. Fdo: Manuel Aunión Segador

4. OBJETO

El presente Documento tiene por objeto, de conformidad con el Plan General Municipal de Cáceres, dar cumplimiento a lo estipulado en la ficha de Ordenación del APE 27.01 en lo relativo al Estudio de Tráfico necesario para el desarrollo del ámbito.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

Así se evalúa el impacto del tráfico producido por el desarrollo del APE-27.01 "Ruta de la Plata", lindante a la variante - circunvalación de la carretera N-630 a su paso por Cáceres, en el entorno de la Avenida del Ferrocarril.

Igualmente se plantea el acceso al ámbito desde la carretera N-630, exponiendo las trayectorias de los vehículos, sus movimientos y sus posibles interferencias con los usos actuales.

5. ALCANCE

El alcance de este Estudio de Tráfico y Acceso es el siguiente:

- Complementar el Estudio de Detalle redactado para el APE-27.01 y resto de documentación integrante en el Programa de Ejecución.
- Determinación del acceso desde la margen derecha de la carretera N-630 (variante), en el entorno del P. K. 553+500 (entrada) y P.K. 553+750 (salida).
- Cuantificación del tráfico para los vehículos que circulan por la vía de referencia (carretera/variante N-630).
- Análisis del ámbito de estudio y su red viaria.
- Determinación de las características principales del proyecto comercial a desarrollar en el APE-27.01.
- Cuantificación de la atracción de desplazamientos al proyecto comercial.
- Valoración de la situación futura de tráfico.
- Aparcamientos considerados en el interior del ámbito.

6. ÁMBITO TERRITORIAL

El ámbito territorial sobre el que recae el objeto de este Estudio de Tráfico, es el Área de Planeamiento Específico (APE) 27.01 reflejada en el contenido del PGM de Cáceres.

La ciudad de Cáceres es un polo de atracción para las poblaciones limítrofes y para estudiantes en el desarrollo de sus carreras universitarias en la Universidad de Extremadura. Igualmente la ciudad es conocida por su patrimonio cultural, arquitectónico, gastronómico, etc.

La situación del Área es lindante a la margen derecha de la carretera/variante N-630 y se emplaza entre los corredores de esta vía y de la línea de ferrocarril convencional Madrid - Valencia de Alcántara, en el límite sur del núcleo urbano de Cáceres. Los límites y linderos son:

- con respecto al APE 27.01:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

- al norte: travesía/circunvalación N-630. Lindante a la misma discurre un carril bici, sensiblemente paralelo a la linde norte del Área y corredor de la N-630.
- al sur: corredor de la línea de ferrocarril referida.
- al oeste: Centro Comercial Carrefour.
- al este: APR 27-01.

Se aporta plano de situación en los documentos adjuntos al Programa de Ejecución. Se actúa sobre un entorno urbanizado, en zonas que definen el borde urbano de Cáceres con los corredores de la N-630 y del ferrocarril. En este Estudio de Tráfico se fijan las conexiones con el viario principal (N-630) desde donde se accede.

Los terrenos incluidos en el Área están en su estado natural, sin ningún uso aparente. Sobre la zona situada al suroeste se diferencia una edificación (nave) y solera de aparcamientos, sin uso identificado y visible en el momento de la redacción de este Documento.

Otros elementos identificables son los siguientes:

- carril bici como se ha referido anteriormente, sensiblemente paralelo a la linde norte por el corredor de la N-630.
- cerramiento parcial con la explanada de aparcamientos del Centro Comercial Carrefour.
- evacuación de aguas de escorrentía procedentes de drenajes transversales y longitudinales de la N-630. El terreno drena en dirección norte/suroeste.
- todas las aguas de escorrentía cruzan el corredor del FF.CC. bajo la obra de fábrica existente y emplazada en las coordenadas UTM Huso 29 ETRS89 X=724.173 m – Y=4.371.754 m para su discurrir natural por el terreno.
- tendido telefónico aéreo en dirección nor-sureste, aparentemente sin servicio.
- trazado (no marcado ni amojonado en el terreno) de la Colada del Junquillo.
- conducción de abastecimiento de 150 mm de diámetro (fundición) sensiblemente paralela al corredor del carril bici.

Como coordenadas UTM del centro de la zona de actuación, pueden considerarse las siguientes:

- Huso 29, ETRS89.
  X (m)= 724.316.
  Y (m)= 4.371.909.

Para el desarrollo del APE-27.01 se ha realizado (febrero de 2016) el correspondiente levantamiento topográfico por la empresa especialista Grupo Ingloba Topografía, S.L. Este levantamiento se ha complementado en julio de 2017 incorporando la topografía de la zona sobre la que se proponen la conexión a la red municipal de saneamiento y abastecimiento. Se han obtenido mediante empleo de GPS y con cotas absolutas (UTM, Huso 29, ETRS89). Sobre el terreno se han dejado tres bases de replanteo para trasladar la geometría referida en este Estudio y posterior proyecto de ejecución al terreno.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

7. ESTADO DE PARTIDA DEL ÁMBITO

El entorno del ámbito está totalmente urbanizado, estando pendiente de desarrollos urbanísticos la franja situada entre los corredores del ferrocarril y variante de la carretera N-630 (margen derecha), en donde se sitúa el APE 27.01 y el APE 27.02 (recientemente desarrollado urbanísticamente), el APE 31.01, el APE 31.02 y el APE 31.03.

En el ámbito donde se actúa se identifican los siguientes elementos:

- Estado del terreno: sin cultivo ni uso aparente. Se observa vegetación herbácea y algunos pies dispersos de arbórea.

- Escorrentías procedentes del drenaje transversal de la carretera / variante N-630.
    - Escorrentía 1: Esta escorrentía aparece en la linde norte del ámbito y lo cruza en dirección sur, discurriendo soterrado parte del trazado, hasta el corredor del ferrocarril, el cual cruza por una obra de fábrica transversal al mismo.
    - Escorrentía 2: Aflora soterrada en la zona central del ámbito, buscando la salida mediante escorrentía natural hacia la obra de fábrica referida anteriormente bajo el corredor del ferrocarril.
    - Todas las aguas de escorrentía cruzan el corredor del FF.CC. bajo la obra de fábrica existente y emplazada en las coordenadas UTM Huso 29 ETRS89 X=724.173 m – Y=4.371.754 m para su discurrir natural por el terreno.

- Tendido telefónico aéreo en dirección noroeste - sureste (aparenta desuso).

- Carril bici sensiblemente paralelo a la linde norte, junto a la margen derecha de la carretera N-630.
- Cerramiento metálico (tipo obra de 2 m de altura) con respecto al centro comercial Carrefour (al oeste).
- Traza de la Vía Pecuaria (Colada del Junquillo) que cruza el ámbito en dirección noreste - suroeste. Este trazado no se encuentra visible en el terreno (ni amojonado) por lo que se supone que no está en uso.
- Traza de la carretera / variante de la N-630. Cuenta con dos carriles por cada sentido de circulación y una intensidad media diaria en el entorno de los 22.000 vehículos.
- Corredor de la línea de ferrocarril convencional Madrid - Valencia de Alcántara.
- Conducción de abastecimiento de 150 mm de diámetro (fundición) sensiblemente paralela al corredor del carril bici.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

8. VIARIO DEL ENTORNO

Como se ha referido anteriormente en este Estudio, el viario principal está determinado por la carretera N-630 a su paso por la ciudad de Cáceres (variante - circunvalación). Todo el mismo discurre por **zona urbana** y se resume en:

A. **Carretera N-630,** en un tramo de variante - circunvalación regulado por dos glorietas distantes aproximadamente 650 m.

- vía con dos carriles por cada sentido de circulación y mediana separadora.
- tramo con iluminación mediante báculos dispuestos en la mediana.
- arcén interior de 0.5 m y exterior de 2.4 m aproximadamente.
- carriles con anchura aproximada de 3.5 m.
- señalización horizontal y vertical convencional con barreras protectoras en el entorno del ámbito, que a su vez también protege el carril bici sensiblemente paralelo al corredor de la N-630.
- pavimento de mezcla bituminosa en buen estado.
- trazado en alzado con pendiente en el entorno del 0.5%.
- trazado en planta regulado por glorietas en las confluencias con la N-521 - Avenida de las Arenas y con la Avda. Virgen de Guadalupe.
- velocidad limitada a 50 Km/h en el entorno del ámbito de actuación.
- el tráfico característico de la vía se engloba en una comunicación local e interna para la ciudad, habiendo absorbido la autovía A-66 el tráfico interregional.

B. **Glorieta (NO)** situada al noroeste. Regula los tráficos canalizados en la referida carretera / variante de la N-630, en la Avenida de las Arenas y carretera / travesía de la N-521. Las características principales en cada caso son:

Vía	**Travesía de la N-521**	**Avda. de las Arenas**
Sentidos de circulación	2	2
Nº de carriles por sentido	2	2
Arcenes	Interior - exterior	Interior - exterior
Mediana central	Sí	Sí
Iluminación	Sí, mediante báculos en márgenes de calzada.	Sí, mediante báculos en márgenes de calzada.
Velocidad	50 Km/h	50 Km/h
Otros	Tránsito peatonal y carril bici.	Tránsito peatonal y carril bici.
Itinerario	Comunicación con	Comunicación con

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

Vía	**Travesía de la N-521**	**Avda. de las Arenas**
	zona urbana y salida a la Autovía A-66.	zona urbana, Avda. Ruta de la Plata.
Vía	**Travesía de la N-521**	**Avda. de las Arenas**

Con respecto a la glorieta: anillo interior de 50 m de diámetro, tres carriles de circulación, isleta central ajardinada, iluminación perimetral del anillo exterior, arcenes interior y exterior y cuatro ramales con entrada - salida.

C. **Glorieta (SE)** situada al sureste. Regula los tráficos canalizados en la referida carretera / variante de la N-630 y en la Avenida Virgen de Guadalupe. Las características principales en cada caso son:

Vía	**Avda. de las Arenas**
Sentidos de circulación	2
Nº de carriles por sentido	2
Arcenes	Interior - exterior
Mediana central	Sí
Iluminación	Sí, mediante báculos en mediana central.
Velocidad	50 Km/h
Otros	Tránsito peatonal.
Itinerario	Comunicación con Avda. Ruta de la Plata y centro urbano.

Con respecto a la glorieta, se tienen las mismas características generales que para el caso anterior: anillo interior de 50 m de diámetro, tres carriles de circulación, isleta central ajardinada, iluminación perimetral del anillo exterior, arcenes interior y exterior y tres ramales con entrada - salida.

En resumen se tienen una comunicación óptima para el proyecto comercial, situado en el borde urbano de Cáceres, minimizando así su afección a la trama urbana consolidada y con conexiones ágiles con vías de circulación general de la ciudad.

ÓRGANO AUTONÓMICO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

9. MOVILIDAD GENERADA EN EL ÁMBITO

9.1. Características de la actuación

En este Estudio de Tráfico no se considera la implantación de ninguna firma comercial concreta. Se trata en global el desarrollo del proyecto comercial independientemente de las firmas - compañías que después se asienten una vez se materialice el desarrollo del ámbito. En este sentido, se tiene como punto de partida, la información recogida en el Estudio de Detalle redactado y que a su vez recoge las determinaciones de la ficha de Ordenación incluida en el Plan General para el APE-27.01.

Resultante de la ficha de Ordenación:

- Superficie del ámbito: 38.709 m2.
- Uso Global: Terciario.
- Edificabilidad Máxima Total: 20.000 m2.

Resultante del Estudio de Detalle:

- Superficie edificable máxima: 20.000 m2.
- Plazas de aparcamiento públicas: 150 plazas en superficie.
- Plazas totales de aparcamiento: al menos una plaza por cada 50 m2 de superficie construida.
- Número máximo de plantas: dos, por aplicación de Norma Zonal 7 - Actividades Económicas del PGM.

9.2. Movilidad generada

La metodología utilizada para la estimación de la nueva demanda generada por el futuro desarrollo del proyecto comercial, se basa en el empleo de ratios obtenidos empíricamente para situaciones semejantes y los datos de aforo publicados por el Ministerio de Fomento, para la Estación de referencia en la variante de la carretera N-630 (estación “CC-3-2” situada en el P.K. 553+800).

Se evaluará la movilidad generada en un proceso de análisis global del tráfico mediante un modelo de cuatro etapas:

- generación-atracción: se determinarán los desplazamientos atraídos y/o generados.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

- distribución: determinación de la distribución horaria de mayor afluencia del tráfico. Únicamente existe un acceso y un punto de salida, con lo que se accede desde y a la N-630.

- reparto modal: estimación del modo de transporte para acceso al proyecto comercial: público, privado.

- asignación: trayectorias generadas por el tráfico.

9.3. Atracción de desplazamientos de clientes

Como se ha expuesto en este Estudio, el uso global del ámbito será terciario - comercial. Por tanto, el tráfico que acceda al mismo se encuadra principal y mayoritariamente en vehículos ligeros (turismos) diferenciándose un tráfico de vehículos pesados con un carácter puntual, únicamente para suministro de mercancías u otros servicios a las edificaciones que se desarrollen.

Para la cuantificación del tráfico de clientes atraído por el desarrollo del APE se tiene en consideración un ratio de 0,5 vehículo/semana/m2 de superficie potencialmente construida; se considera a priori un valor elevado y por tanto del lado de la seguridad y que se podrá cuantificar convenientemente una vez conocidos los usos pormenorizados para la zona lucrativa resultante (Terciario).

En esta fase de desarrollo y con el ratio expuesto, resulta un tráfico máximo total de clientes de:

20.000 m2/2=10.000 vehículos semanales.

Si consideramos 6 días hábiles y un reparto lineal del tráfico, resultan un total de 1.667 vehículos diarios aproximadamente (valor promedio).

En resumen con el ratio utilizado, se atraería al centro comercial un promedio de 1.667 vehículos diarios. Este tráfico estará integrado por parte del tránsito actual de la N-630 y por la atracción de nuevos desplazamientos de clientes por el desarrollo del APE.

9.4. Afluencia en vehículo privado

Se considera en este Estudio que toda la demanda generada es atraída por vehículos privados. Este supuesto nos sitúa del lado de la seguridad, en tanto que no se puede determinar en este momento la existencia futura de medios de transporte públicos (bus urbano) con parada en el proyecto comercial. De existir el número de desplazamientos serían menor a los indicados en este Estudio y por consiguiente de menor afección a las vías implicadas.

Se puede considerar un reparto semanal del tráfico, estimado en los siguientes porcentajes diarios:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

(TABLA 1)

Día	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado
Tráfico (%)	15,00%	15,00%	15,00%	15,00%	18,00%	22,00%
Vehículos diarios	1500	1500	1500	1500	1800	2200

Con respecto a la distribución horaria de afluencia pueden estimarse los siguientes ratios, para un horario de apertura de 10 h a 22 h. Estos ratios dependerán de las características, tipologías de productos, etc. que ofrezcan las firmas comerciales que se instalen en el proyecto comercial.

Como se observa en la tabla siguiente, la mayor afluencia de clientes se estima para el sábado en la franja horaria de 17 h a 19 h. Para la salida del proyecto comercial el número máximo de desplazamientos se estima en el sábado en la franja horaria de 19 h a 21 h.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

(TABLA 2)

			lunes		martes		miércoles		jueves		viernes		sábado	
Horas	**Ratio entrada**	**Ratio Salida**	**entradas**	**salidas**	**entradas**	**salidas**	**entradas**	**salidas**	**entradas**	**salidas**	**entradas**	**salidas**	**entradas**	**salidas**
10-11	6,00%	5,00%	90	75	90	75	90	75	90	75	108	90	132	110
11-12	6,00%	5,00%	90	75	90	75	90	75	90	75	108	90	132	110
12-13	8,00%	7,00%	120	105	120	105	120	105	120	105	144	126	176	154
13-14	8,00%	7,00%	120	105	120	105	120	105	120	105	144	126	176	154
14-15	8,00%	7,00%	120	105	120	105	120	105	120	105	144	126	176	154
15-16	8,00%	7,00%	120	105	120	105	120	105	120	105	144	126	176	154
16-17	8,00%	5,00%	120	75	120	75	120	75	120	75	144	90	176	110
17-18	15,00%	10,00%	225	150	225	150	225	150	225	150	270	180	330	220
18-19	12,00%	10,00%	180	150	180	150	180	150	180	150	216	180	264	220
19-20	10,00%	15,00%	150	225	150	225	150	225	150	225	180	270	220	330
20-21	8,00%	15,00%	120	225	120	225	120	225	120	225	144	270	176	330
21-22	3,00%	7,00%	45	105	45	105	45	105	45	105	54	126	66	154
		TOTAL	**1500**	**1500**	**1500**	**1500**	**1500**	**1500**	**1500**	**1500**	**1800**	**1800**	**2200**	**2200**

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

9.5. Viajes generados por empleados

El número de empleados dependerá de las características de los servicios ofrecidos por las firmas comerciales que se instalen en el proyecto comercial. En esta fase de estudio, se estima un total de 100 trabajadores. Se considera que realizarán jornadas continuas y que el ratio de ocupación por vehículo es de 1.75 personas/vehículo.

Con estos datos el número de desplazamientos diarios a consecuencia de los trabajadores es de 57 entradas y 57 salidas. Se estima un reparto horario a lo largo de la jornada laboral como se expone en la tabla adjunta.

Como se observa, el mayor número de desplazamiento de empleados se concentran en las franjas horarias de 9 h - 11 h, de 14 h - 16 h y 20 h- 22 h, siempre coincidente con el comienzo o finalización de los turnos laborales en cada caso.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

(TABLA 3)

Número de trabajadores	100
Ocupación por vehículo (personas/vehículos)	1,75

Total desplazamientos diarios: entrada	57
Total desplazamientos diarios: salida	57

Horas	Ratio entrada	Ratio Salida	Entradas/día	Salidas/día	Total
7-8	3,00%	1,00%	2	1	3
8-9	5,00%	1,00%	3	1	4
9-10	15,00%	1,00%	9	1	10
10-11	20,00%	1,00%	11	1	12
11-12	5,00%	1,00%	3	1	4
12-13	2,00%	2,00%	1	1	2
13-14	5,00%	4,00%	3	2	5
14-15	15,00%	15,00%	9	9	18
15-16	20,00%	20,00%	11	11	22
16-17	5,00%	5,00%	3	3	6
17-18	1,00%	5,00%	1	3	4
18-19	1,00%	5,00%	1	3	4
19-20	1,00%	5,00%	1	3	4
20-21	1,00%	15,00%	1	9	10
21-22	1,00%	15,00%	1	9	10
22-23	0,00%	4,00%	0	2	2
Total	**100,00%**	**100,00%**	**60**	**60**	**120**

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

9.6. Suministro de mercancías

El tráfico generado en el suministro de mercancías se considera incluido en los ratios previamente aportados para los desplazamientos de empleados. Este tráfico es insignificante con respecto al volumen total de desplazamientos generados por el desarrollo del proyecto comercial.

Se tendrá en consideración para el dimensionamiento del firme del acceso y se estima (límite máximo) en un total de 25 vehículos/día.

9.7. Distribución de la demanda de movilidad

Con los datos indicados y obtenidos en apartados anteriores, se puede establecer el total de desplazamientos generados y atraídos por el futuro desarrollo del proyecto comercial y su encuadre en los diferentes horarios; se obtienen como suma de los desplazamientos de clientes y empleados.

Así la distribución de entradas y salidas al proyecto comercial en los diferentes tramos horarios resulta como se expone en la Tabla 4 siguiente.

Como se pone de manifiesto, el mayor número de desplazamientos se concentran en el sábado: para entradas en la franja horaria de 17 h - 18 h y para salidas de 20 h a 21 h.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

(TABLA 4)

	lunes		martes		miércoles		jueves		viernes		sábado	
Horas	**entradas**	**salidas**	**entradas**	**salidas**	**entradas**	**salidas**	**entradas**	**salidas**	**entradas**	**salidas**	**entradas**	**salidas**
7-8	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1
8-9	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1
9-10	9	1	9	1	9	1	9	1	9	1	9	1
10-11	101	76	101	76	101	76	101	76	119	91	143	111
11-12	93	76	93	76	93	76	93	76	111	91	135	111
12-13	121	106	121	106	121	106	121	106	145	127	177	155
13-14	123	107	123	107	123	107	123	107	147	128	179	156
14-15	129	114	129	114	129	114	129	114	153	135	185	163
15-16	131	116	131	116	131	116	131	116	155	137	187	165
16-17	123	78	123	78	123	78	123	78	147	93	179	113
17-18	226	153	226	153	226	153	226	153	271	183	331	223
18-19	181	153	181	153	181	153	181	153	217	183	265	223
19-20	151	228	151	228	151	228	151	228	181	273	221	333
20-21	121	234	121	234	121	234	121	234	145	279	177	339
21-22	46	114	46	114	46	114	46	114	55	135	67	163
22-23	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2
Total	**1560**	**1560**	**1560**	**1560**	**1560**	**1560**	**1560**	**1560**	**1860**	**1860**	**2260**	**2260**

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

9.8. Movilidad generada en el viario próximo

Se realiza en este apartado una caracterización y cuantificación del tráfico y de la vía urbana principal, determinada por la carretera N-630, y que conecta el ámbito de este Estudio con la trama urbana de Cáceres.

Se tienen en consideración los aforos publicados por el Ministerio de Fomento, órgano gestor y titular de la vía, con arreglo a la estación “CC-3-2” situada en el P.K. 553,800 de la N-630. Notificar que esta situación (P.K.) es lindante con el ámbito, por lo que los datos reflejados a continuación son de especial aplicación para el caso que nos ocupa:

AÑO	TOTAL	MOTOS	LIGEROS	BUSES	CAMION	PESADOS BUS+CAM.	% PESADOS
2014	21697	257	20843			597	2,80%
2013	20557	328	19690			539	2,60%
2012	21854	338	20940			576	2,60%
2011	22004	192	21177			635	2,90%
2010	22970	275	21983			712	3,10%
2009	23240	343	22077	107	713	820	3,50%
2008	27185	132	25804	141	1108	1139	4,21%
2007	19313	178	15285	196	3654	3850	19,93%
2006	18784	188	16114	102	2380	2482	13,21%
2005	30889	68	23503	361	6957	7318	23,69%
2004	23628	52	17908	282	5386	5668	23,98%

En los datos expuestos en la tabla anterior, es de especial importancia la reducción en el tráfico pesado (buses y camiones) a partir del año 2007, fecha en la que se comenzó a poner en servicio la autovía A-66 Ruta de la Plata, y vía que ha absorbido este tráfico. Así se exponen los extremos registrados en el año 2005 con 7318 vehículos pesados y los 597 registrados en el año 2014, identificado por el tránsito local y de conexión con la vía N-521.

Para la estación de referencia no se han encontrado datos de intensidades medias horarias. En la aplicación disponible por el técnico que suscribe relativa a “Mapas de Tráfico” editados por el Ministerio de Fomento, no se disponen datos para estas intensidades. Por consiguiente se estimará en este apartado. Igualmente se considera un reparto equitativo para la distribución del tráfico por calzadas.

Se determina primeramente a partir del coeficiente de nocturnidad “N” (media del tráfico registrado las 24 horas y el registrado las 16 horas que transcurren entre las 6 y las 22 del mismo día). Para la estación de referencia se tiene un valor medio de 1,08, resultante de la media mensual expuesta:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

mes	Coef. N
enero	1,12
febrero	1,22
marzo	1,12
abril	1,17
mayo	1,15
junio	1,26
julio	1,21
agosto	1,26
septiembre	1,16
octubre	1,15
noviembre	1,11
diciembre	1,15

Por tanto, el valor de la intensidad media diaria IMD1 relativa al tramo comprendido entre las 6 h y 22 h (sensiblemente coincidente con la apertura del proyecto comercial) es de:

IMD1= 21697 / 1,08 ~ 20090 vehículos/día

Con esto, se obtienen los desplazamientos expuestos en la tabla adjunta, para cada franja horaria considerada:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

(TABLA 5)

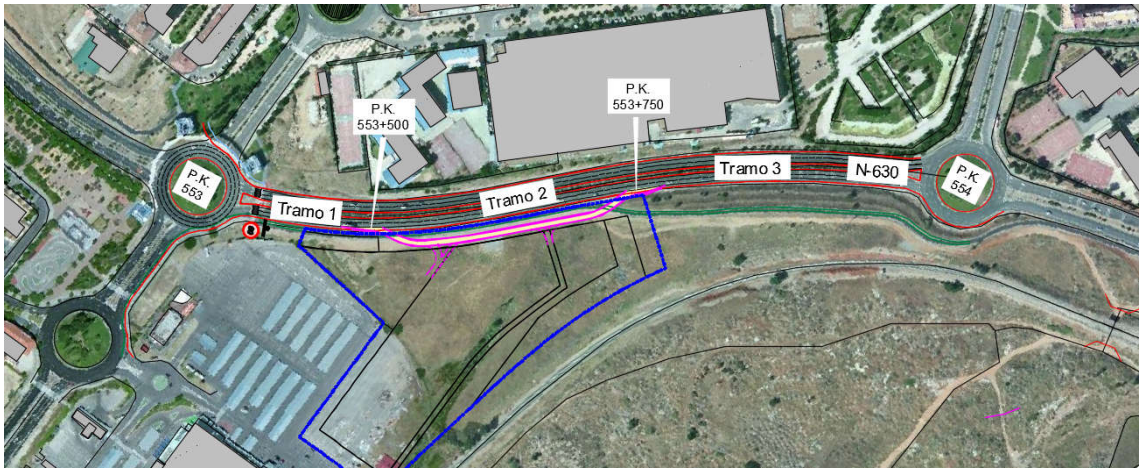
Horas	Coef. IMHoraria	IMH Calzada 1	IMH Calzada 2
7-8	7,00%	703	703
8-9	12,00%	1206	1206
9-10	7,00%	703	703
10-11	5,00%	503	503
11-12	3,00%	302	302
12-13	5,00%	503	503
13-14	12,00%	1206	1206
14-15	7,00%	703	703
15-16	7,00%	703	703
16-17	5,00%	503	503
17-18	5,00%	503	503
18-19	5,00%	503	503
19-20	7,00%	703	703
20-21	5,00%	503	503
21-22	5,00%	503	503
22-23	3,00%	302	302
Total	**100,00%**	**10052**	**10052**

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

9.9. Tráfico total

A partir de los datos aportados en apartados anteriores, se obtiene el tráfico total, sectorizado por tramos, tal y como se recoge en el esquema siguiente, para los tramos horarios de mayor afluencia de desplazamientos:

- tramo 1: glorieta (NO) y acceso al ámbito.
- tramo 2: acceso al ámbito y salida del mismo.
- tramo 3: salida del ámbito y glorieta (SE).



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

(TABLA 6)

	Tramo 1			Tramo 2			Tramo 3		
Horas	**IMH Calzada 1**	**Clientes y Empleados**	**Total**	**IMH Calzada 1**	**Clientes y Empleados**	**Total**	**IMH Calzada 1**	**Clientes y Empleados**	**Total**
7-8	703	2	705	703	0	703	703	1	704
8-9	1206	3	1209	1206	0	1206	1206	1	1207
9-10	703	9	712	703	0	703	703	1	704
10-11	503	143	646	503	0	503	503	111	614
11-12	302	135	437	302	0	302	302	111	413
12-13	503	177	680	503	0	503	503	155	658
13-14	1206	179	1385	1206	0	1206	1206	156	1362
14-15	703	185	888	703	0	703	703	163	866
15-16	703	187	890	703	0	703	703	165	868
16-17	503	179	682	503	0	503	503	113	616
17-18	503	331	834	503	0	503	503	223	726
18-19	503	265	768	503	0	503	503	223	726
19-20	703	221	924	703	0	703	703	333	1036
20-21	503	177	680	503	0	503	503	339	842
21-22	503	67	570	503	0	503	503	163	666
22-23	302	0	302	302	0	302	302	2	304
Total	**10052**	**2260**	**12312**	**10052**	**0**	**10052**	**10052**	**2260**	**12312**

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

10. MATRIZ DE ORIGEN - DESTINO

La matriz resultante para las determinaciones de origen y destino, en el tramo influenciado por la construcción del acceso al proyecto comercial, se muestra en el siguiente cuadro:

(TABLA 7)

	Destino	
Origen	**APE-27.01**	**Glorieta (SE)**
Glorieta (NO)	2260	10052
APE-27.01	0	2260

11. INCREMENTO NATURAL DEL TRÁFICO

En este Estudio no se considera un incremento natural del tráfico en la variante de la N-630 en base a los registros de aforos existentes, considerados estabilizados y en todo caso con registros de IMD a la baja desde el año 2008.

AÑO	IMD TOTAL
2014	21697
2013	20557
2012	21854
2011	22004
2010	22970
2009	23240
2008	27185
2007	19313
2006	18784
2005	30889
2004	23628

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

12. DETERMINACIÓN DEL NIVEL DE SERVICIO

Se parte de la clasificación de los niveles de servicio (niveles de calidad) y que es la siguiente (Manual de Capacidad de Carreteras HCM2010):

- **Nivel A:** circulación libre. El conductor tiene total libertad en elegir su velocidad. Cuando un vehículo alcanza a otro más lento puede adelantarle sin sufrir demora. Condiciones de circulación libre y fluida.

- **Nivel B:** circulación estable. La velocidad de los vehículos más rápidos se ve influenciada por otros vehículos. Pequeñas demoras en ciertos tramos, aunque sin llegar a formarse colas.

- **Nivel C:** circulación estable. La velocidad y la libertad de maniobra se hallan más reducidas, formándose grupos. Aumento de demoras de adelantamiento. Formación de colas poco consistentes.

- **Nivel D:** circulación inestable. Velocidad reducida y regulada en función de los vehículos precedentes. Formación de colas en puntos localizados. Dificultad para efectuar adelantamientos.

- **Nivel E.** La velocidad es reducida y uniforme para todos los vehículos (40 - 50 Km/h). Formación de largas colas de vehículos. Imposibilidad de realizar adelantamientos.

- **Nivel F:** circulación forzada. Formación de largas y densas colas. La circulación es intermitente entre parones y arrancadas sucesivas.

Se tiene en consideración el esquema aportado en el apartado anterior referente al "Tráfico total".

Para determinar el nivel de servicio en el tramo de variante se prosigue obteniendo para el estado de partida y estado futuro en la calzada afectada (descendente; sentido de la marcha de la Glorieta (NO) a la Glorieta (SE)).

Se tiene en consideración la velocidad de circulación media medida en la estación de referencia para el tramo de calzada afectado (año medio considerado 2009, aforos del Ministerio de Fomento):

- para vehículos ligeros: 72,3 Km/h.
- para vehículos pesados: 64,9 Km/h.
- valor promedio: 72 Km/h.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

12.1. Estado actual

Considerando el tramo afectado como una vía multicarril (dos carriles por calzada y sentido de circulación) y aplicando los ratios incluidos en el HCM 2010, se obtiene el nivel de servicio siguiente:

- intensidad media horaria de cálculo para la calzada: 1206 v/h
- intensidad media horaria para el carril (50%): 603 v/h/c
- intensidad media diaria para la calzada: 10052 v/día
- porcentaje de vehículos pesados (2.8 % - aforos M. Fomento) < 5%.
- factor "K": cociente entre la intensidad media horaria de cálculo y la IMD: K=0,1199 ~ 0,12.
- determinación del nivel de servicio para diferentes relaciones de la intensidad de tráfico "D". Tabla extrapolada del HCM 2010 - *Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras*.

FACTORES		PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS															
		5 %				10 %				15 %				20 %			
		NIVELES DE SERVICIO				NIVELES DE SERVICIO				NIVELES DE SERVICIO				NIVELES DE SERVICIO			
K	D	B	C	D	E	B	C	D	E	B	C	D	E	B	C	D	E
TERRENO LLANO																	
0,08	0,50	48	69	88	96	46	66	84	92	44	63	80	88	42	60	77	84
	0,55	44	62	80	88	42	60	76	84	40	57	73	80	38	55	70	77
	0,60	40	57	73	80	38	55	70	77	37	52	67	73	35	50	64	70
	0,65	37	53	68	74	35	50	65	71	34	48	62	68	32	46	59	65
0,09	0,50	43	61	78	86	41	58	75	82	39	56	71	78	38	53	68	75
	0,55	39	56	71	78	37	53	68	74	36	51	65	71	34	49	62	68
	0,60	36	51	65	71	34	49	62	68	33	46	59	65	31	45	57	63
	0,65	33	47	60	66	31	45	57	63	30	43	55	60	29	41	53	58
0,10	0,50	39	55	70	77	37	52	67	74	35	50	64	70	34	48	62	68
	0,55	35	50	64	70	33	48	61	67	32	46	58	64	31	44	56	61
	0,60	32	46	59	64	31	44	56	61	29	42	54	59	28	40	51	56
	0,65	30	42	54	59	28	40	52	57	27	39	49	54	26	37	47	52
0,11	0,50	35	50	64	70	33	48	61	67	32	46	58	64	31	44	56	61
	0,55	32	45	58	64	30	43	56	61	29	41	53	58	28	40	51	56
	0,60	29	42	53	58	28	40	51	56	27	38	49	53	26	36	47	51
	0,65	27	38	49	54	26	37	47	51	25	35	45	49	24	34	43	47
0,12	0,50	32	46	59	64	31	44	56	61	29	42	54	59	28	40	51	56
	0,55	29	42	53	58	28	40	51	56	27	38	49	53	26	36	47	51
	0,60	27	38	49	54	26	36	47	51	24	35	45	49	23	33	43	47
	0,65	25	35	45	49	24	34	43	47	23	32	41	45	22	31	39	43

En base a la tabla anterior, se tiene un nivel de servicio "B" en la vía para intensidades medias diarias comprendidas entre 25.000 vehículos (D= 0,65) y 32.000 vehículos (D= 0.5).

En nuestro caso, la IMD total de la calzada es de 20104 para el tramo horario estudiado (7-23 h), inferior por tanto a la IMD resultante para el nivel de servicio B. Podríamos indicar que nos situamos en el límite inferior del Nivel de Servicio "B".

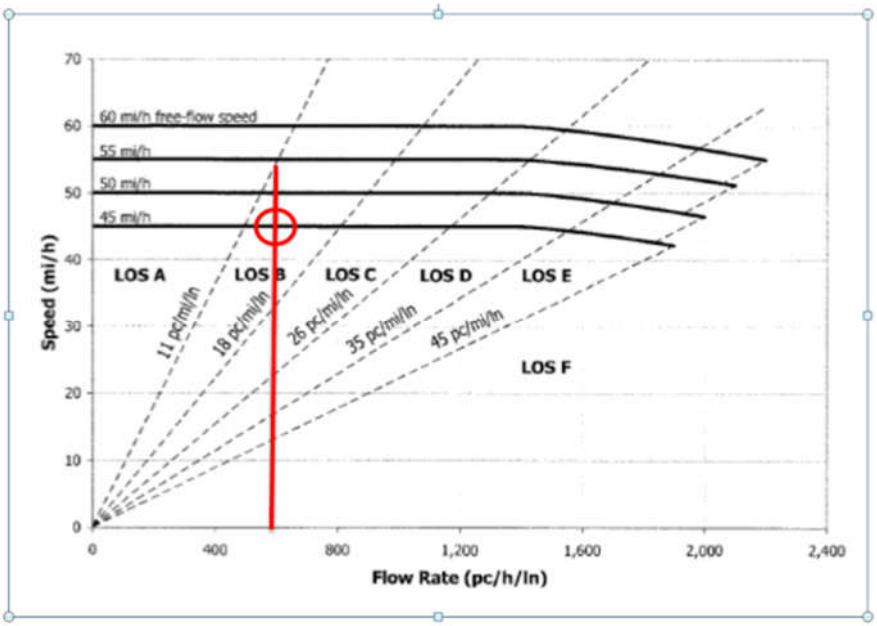
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

Para corroborarlo, calculamos la densidad (DD) en el tramo:

- DD: cociente entre la intensidad de vehículos ligeros por hora y carril y la velocidad media de recorrido de los vehículos ligeros.
- DD= 603 / 72= 8,375 vehículos ligero por kilómetro y carril.
- Con esta densidad y en base a la tabla siguiente (velocidad en millas) obtenida del HCM2010, nos situamos en un Nivel de Servicio “B”.

LOS	FFS (mi/h)	Density (pc/mi/ln)
A	All	>0–11
B	All	>11–18
C	All	>18–26
D	All	>26–35
E	60	>35–40
	55	>35–41
	50	>35–43
	45	>35–45
F	Demand Exceeds Capacity	
	60	>40
	55	>41
	50	>43
	45	>45

Igualmente atendiendo a la gráfica siguiente, nos situamos en dicho Nivel de Servicio:

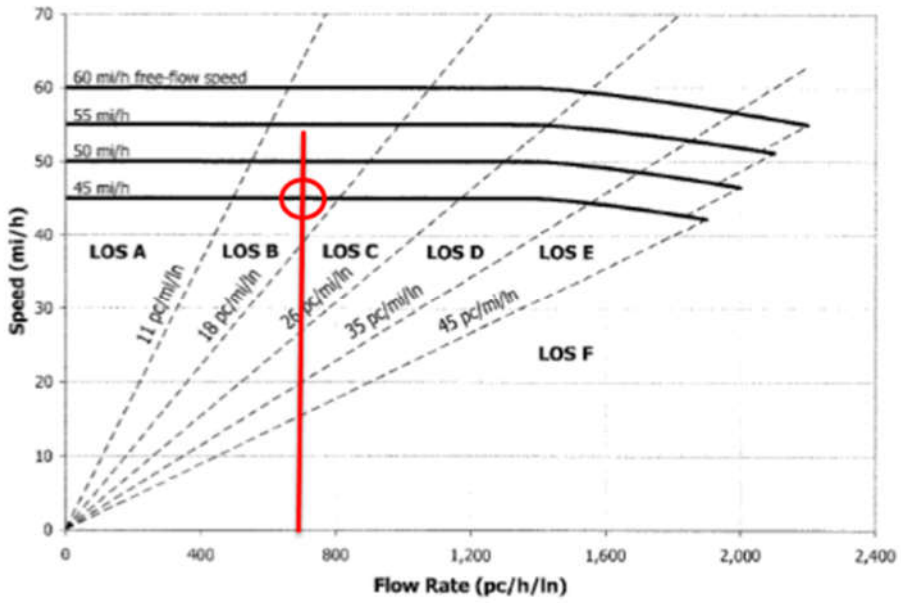


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

12.2. Estado futuro

Procediendo de igual forma para el estado futuro considerado con la construcción y puesta en funcionamiento del proyecto comercial, **se tiene el mantenimiento de dicho nivel de servicio en base al siguiente resultado:**

- el porcentaje de vehículos pesados en la vía permanece inalterable e inferior al 5%.
- intensidad media horaria de cálculo para la calzada: 1385 v/h
- intensidad media horaria para el carril (50%): 693 v/h/c
- intensidad media diaria para la calzada: 12312 v/día
- factor “K”: cociente entre la intensidad media horaria de cálculo y la IMD: K=0,1125 ~ 0,12.
- Por consiguiente, al mantenerse el coeficiente K inalterable, no seguimos situando en el mismo intervalos de IMD para el Nivel de Servicio “B”. En este caso, se obtendría un total de 24624 vehículos en la franja horaria considerada.
- DD= 693 / 72= 9,625 vehículos ligero por kilómetro y carril. Nivel de Servicio “B”.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

13. ACCESO AL ÁMBITO

El acceso al ámbito del APE 27.01 se plantea como la generación de una "vía de servicio" con entrada y salida a la N-630. Es desde esta vía, en tramo urbano - variante desde donde se accede al ámbito, sirviendo la misma para distribución del tráfico.

El acceso propuesto se computa como viario público en la ordenación propuesta en el Estudio de Detalle.

Se incluye el diseño del acceso en el Proyecto de Urbanización integrante en este Programa de Ejecución. Se tramitará ante el Ministerio de Fomento para la obtención de la autorización correspondiente en el ámbito de sus competencias como administración titular y encargada de la gestión y explotación de la vía.

Se ilustra en los planos del Proyecto de Urbanización de este Programa de Ejecución aportando las trayectorias y características generales del acceso planteado. Se ha tenido en consideración el diseño construido para el desarrollo del APE 27.02, de características similares al caso que nos ocupa.

Las características geométricas generales del acceso son las siguientes y en las mismas se ha tenido en consideración las observaciones realizadas por el Ministerio de Fomento (Demarcación de Carreteras de Extremadura) en su declaración favorable de viabilidad emitido en agosto de 2016.

- **Entrada:** desde el carril contiguo a la situación del ámbito. Se incluye un carril de deceleración de longitud 25 m y cuña triangular de transición de 15 m de longitud. Entrada situada en el P.K. 553+500 (margen derecha). Anchuras de calzada de 4.5 m (tramo recto) y 5.0 m (curva de enlace con vía de servicio) y arcén lateral de 0.5 m. Radios de enlace de 35.5 m.

- **Salida:** incorporación mediante carril reducido de 25 m de longitud paralelo al carril derecho de la calzada, con cuña triangular en su tramo final de 15 m de longitud, regulado con ceda el paso para su incorporación a la N-630. Incorporación emplazada en el P.K. 553+750 (margen derecha). Carril de incorporación con anchura de calzada de 4.5 m (tramo recto) y 5.0 m (curva de enlace con vía de servicio) y arcén lateral de 0.5 m. Radios de enlace de 49.5 m.

- **Vía de servicio interna en el ámbito:** trazado sensiblemente recto, con arcenes laterales de 0.5 m (margen derecha) y 1.0 m (margen izquierda) y calzada de anchura libre 3.5 m.

Para el desarrollo de la opción anterior, se ha tenido como premisa, en la medida de lo posible y atendiendo a que se propone una solución a una actuación urbanística, en un

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

tramo urbano mediante una "vía de servicio" auxiliar a la N-630, el cumplimiento de **la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.**

Como justificante de este cumplimiento, se expone esquemáticamente:

- **Identificación de la carretera:**
  - Carretera multicarril, tramo urbano de la N-630, de la Red Estatal.
  - Velocidad máxima permitida en el tramo de actuación: 50 Km/h.
  - Velocidad media medida en el tramo de vía: 70 Km/h.
  - Velocidad de proyecto considerada: 50 Km/h.
  - Carretera de calzada separada, dos carriles por cada sentido de circulación y sin accesos directos a propiedades lindantes.
  - IMD: >20000 vehículos/día, Estación CC-3-2, P.K. 553+800.

- **Visibilidad:**
  - **Visibilidad de parada:** existe visibilidad de parada.
  - Inclinación de la rasante: 0.419%.
  - Distancia de parada para 50 Km/h: 51.48 m.
  - Distancia de parada para 70 Km/h: 90.58 m.
  - Visibilidad desde la glorieta (NO) hasta la entrada al ámbito: 120 m.
  - Visibilidad desde la glorieta (NO) hasta la salida del ámbito: 370 m.

  - **Visibilidad de decisión:** existe visibilidad de decisión.
  - Velocidad máxima limitada en el tramo: 50 Km/h.
  - Velocidad media medida en el tramo: 70 Km/h.
  - Distancia de decisión 50 Km/h: 140 m.
  - Distancia de decisión 70 Km/h: 195 m.
  - Visibilidad desde la glorieta (NO) hasta la salida del ámbito: 370 m.

  - **Visibilidad de cruce y de adelantamiento:** no aplicables a este caso.

- **Identificación de actividades a las que se accede:**
  - Margen derecha: desarrollo urbanístico del APE-27.01, uso terciario y superficie total del ámbito 38709 m^2.
  - El vehículo patrón lo determina el suministro de mercancías: camión articulado, de longitud 16.5 m. No obstante el tráfico mayoritario serán vehículos ligeros.

- **Tipología del acceso permisible**
  - Atendiendo al apartado 9.2 podrán establecerse accesos a carreteras multicarril mediante vías de servicio. En carreteras multicarril, con velocidad de proyecto ≤70 Km/h, podrán admitirse cuñas de cambio de velocidad en las conexiones.
  - En el apartado 9.4 se indica que las conexiones de las vías de servicio con las carreteras multicarril deberán atenerse al cumplimiento del apartado 9.2.
  - Las conexiones de vías de servicio con carreteras convencionales cumplirán:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

- La distancia entre la salida hacia una vía de servicio y la primera conexión o acceso (Figura 9.14) con dicha vía será como mínimo B metros (Tabla 9.3).
  En este caso para una vía de tipo C-70 → B=100 m y para C-50 → B=75 m.
- La distancia entre la última conexión o acceso (Figura 9.14) con una vía de servicio y la entrada desde dicha vía será como mínimo B metros (Tabla 9.3), tomando los mismos valores que en el caso anterior.
- En las conexiones con vías de servicio la distancia mínima entre una conexión y la conexión o acceso más próximo será igual o superior a la distancia de parada del tramo y como mínimo sesenta metros (≥60,00 m). Como se expuso anteriormente, la distancia de parada para una velocidad de 50 Km/h, máximo permitido en la vía de servicio es de 52.01 m considerando una rasante de -0.49%. Por tanto en este caso se debería cumplir la distancia mínima referida de 60 m.
- No obstante, esta distancia de 60 m podrá reducirse a la distancia de parada en aquellos tramos con velocidad limitada a ≤50 Km/h en la vía de servicio, como es el caso que nos ocupa (apartado 9.5.2 y 9.4).

◦ Las conexiones con vías de servicio (acceso al interior del parque comercial) se atenderán al contenido de la Tabla 9.1. En tramos urbanos, como es el caso con velocidad limitada a ≤50 Km/h en la vía de servicio se admitirá que las conexiones puedan realizarse con envolventes de giro.

◦ En el apartado 9.5.2 se tiene la misma consideración al respecto, para los accesos a las vías de servicio, en los casos que se tengan una IMD<3000 vehículos día, como es el caso (envolvente de giro o aproximaciones).

◦ Para determinar las longitudes de los carriles de cambio de velocidad (L) se atiende a la tabla 8.2 (i=-0.49%):

Velocidad inicial	Velocidad final	L (m)
40	40	20
60	40	40

En este caso, al estar en el intervalo 20-40 m se atenderá al condicionante recogido en el informe de la Demarcación de Carreteras de Extremadura, en donde se recoge un mínimo de 25 m. En este sentido para la longitud de las cuñas de transición se marca un mínimo de 15 m, que se toma como valor de diseño.

◦ Radio mínimo de enlace: 15 m.

- **Diseño vía de servicio**
  ◦ Al disponerse un único sentido de circulación, y un carril para este sentido, para una velocidad de proyecto ≤50 Km/h, se tiene en función de la tabla 7.1:
    - Carriles: anchura 3.0-3.5 m.
    - Arcén izquierdo: 0.5-1.0 m.
    - Arcén derecho: 1.0 m.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

- Rasante según Tabla 5.2, para velocidad de proyecto ≤50 Km/h, debe ser inferior al 7%.

14. CUMPLIMIENTO DEL INFORME EMITIDO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO

Para cada consideración se tienen los siguientes argumentos, reflejados gráficamente en los planos del Proyecto de Urbanización integrante de este Programa de Ejecución.

1- Como se ha indicado anteriormente la entrada y salida cuentan con anchuras de 4.5 m en tramos rectos, 5.0 m en tramos curvos y arcén lateral de 0.5 m. No se permite el apartamiento en la vía de servicio y así se prohíbe en la señalización vertical proyectada.
2- Los carriles de cambio de velocidad (deceleración/entrada y aceleración/salida) tienen en ambos casos una longitud de 25 m y cuña triangular de transición de 15 m.
3- Se da continuidad al drenaje longitudinal de la N-630 y se canalizan las escorrentías recibidas desde este corredor, en el colector general de aguas pluviales proyectado para el ámbito. Su destino final es la conexión municipal establecida (urbanización El Junquillo).
4- El acceso al parque comercial se diseña para permitir la maniobra de vehículos pesados (carga/descarga).
5- La salida del parque comercial se realiza desde una posición diferente a la referida en el punto anterior, más desplazada hacia el sureste, con objeto de prever retenciones en el acceso que pudieran afectar al tráfico de la N-630. Así se evitan estas situaciones.
6- Se proyecta el carril bici en el lado interior (margen derecha) de la vía de servicio para proporcionar mayor seguridad en los cruzamientos (ceda el paso para el carril bici).
7- Se proyecta un acerado que conexiona con la trama urbana desde la glorieta (N-O, Donantes de Sangre), con lo que se garantiza el acceso peatonal al ámbito.
8- El tránsito definitivo de los camiones de carga descarga en el interior del parque no puede fijarse en este documento y se plasmará en el correspondiente proyecto de edificación y urbanización interna, cuando se definan las construcciones a desarrollar.
9- La conducción de abastecimiento se localiza en la margen izquierda de la vía de servicio proyectada, con lo que no se prevén afecciones en este tramo. En la entrada y salida a la vía de servicio, se cruza esta conducción, por lo que se reforzará la misma mediante el relleno de hormigón en masa. De hecho es a esta conducción donde se establece la conexión nº 1 a la red de abastecimiento, facilitada por Canal de Isabel II.
10- La señalización dispuesta es para carretera convencional y se prohíben los aparcamientos en la vía de servicio, colocando la señalización correspondiente para su prohibición.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

11- Para estar del lado de la seguridad en el Proyecto de Urbanización se considera la eliminación del firme existente en los arcenes, disponiéndose nuevo conjuntamente con arreglo al establecido para la vía de servicio.
12- La señalización u otros servicios existentes se conservarán en la medida de lo posible y en los casos necesarios se sustituirán por los que correspondan.
13- No se proyectan servicios por la zona de dominio público de la N-630.
14- La definición del acceso y sus características constructivas se incluye en el Proyecto de Urbanización anexo.

15. CARRIL BICI

En el acceso propuesto se modifica el trazado actual del carril bici existente, sensiblemente paralelo a la margen derecha de la N-630, anexándolo en el lado interior de la vía de servicio para favorecer la seguridad en los cruzamientos. Se regula su intersección con la vía de acceso mediante ceda el paso para los usuarios del carril bici.

16. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

Se adjuntan las siguientes imágenes ilustrativas del emplazamiento del ámbito:



Vista general de la calzada de la N-630, en su entronque con la glorieta (NO). Apreciación de la iluminación, señalización vertical y posición del ámbito en la zona superior derecha de la imagen.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024



Calzada de la N-630 frente al ámbito. Mediana separadora de flujos, dos carriles por sentido y arcén derecho de anchura “generosa” superior a 2 m. Se observa barrera de seguridad, tras la cual se sitúa el carril bici.



Linde sureste del ámbito, con apreciación del carril bici referido en la imagen anterior.

17. PLANOS

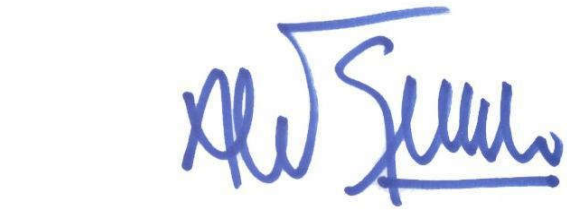
Al tramitarse conjuntamente este Estudio de Tráfico y Acceso con el (Programa de Ejecución), se consideran anexos los planos incluidos en el Estudio de Detalle y Proyecto de Urbanización.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

18. CONCLUSIÓN

Se pretende con todo lo expuesto haber dado cumplimiento al objeto de este Estudio de Tráfico y Acceso, como complemento al desarrollo del APE 27.01 conforme a la ordenación recogida en el contenido del PGM, por lo que se solicita la tramitación y aprobación del mismo.

Abril de 2020



Ivaro VázquezMoreno
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

ANEXO 1: DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA

Se aporta copia de:

- Informe emitido por el Ministerio de Fomento (Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura – Cáceres), en referencia al acceso al ámbito y estudio de tráfico.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

Excmo. Ayuntamiento de Cáceres

Área de Economía, Hacienda, Patrimonio,
Contratación y Urbanismo.
Unidad Administrativa Oficina de Desarrollo Urbano
Sección de Planeamiento y Gestión

N O T I F I C A C I O N

REG/SALIDA: 11849

ASUNTO: Notificación informe

Nº EXPTE: PLA-LUE-0071-2016

P/REF: ERG

FECHA: 05/08/2016

Destinatario/a: Planeam/D
SR D, Carmen Oliva LOPEZ RUIZ
RETAIL EXTREM SLU, en rep. AIU del APE 27.01

Pabellon Monorail, Isla de la Cartuja
41092 SEVILLA

Visto el escrito presentado con fecha 27 de junio de 2016, por Dña. Carmen Oliva Ruiz, como mandataria verbal de RETAIL EXTREM SLU que actúa en nombre y representación de la Agrupación de Interés Urbanístico del APE 27.01 "Comercial Ruta de la Plata", en contestación informe elaborado con fecha 24 de mayo de 2016 en relación con el Estudio de Detalle para dicha Área de Planeamiento Específico APE 27.01, aclarar que en dicho informe se da traslado del contenido de la circular 1/2008 noviembre de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento de la Junta de Extremadura sobre la necesidad de que las iniciativas particulares de desarrollo adopten la forma y procedimientos de los Programas de Ejecución, en las actuaciones urbanísticas pendientes de desarrollo, los promotores deberán presentar sus iniciativas de actuaciones urbanizadoras y/o rehabilitadoras en la forma y conforme al procedimiento previsto para los **"Programas de Ejecución"**, por lo que las iniciativas "particulares" de desarrollo del Planeamiento (Plan Parcial, Plan Especial y Estudio de Detalle), deberán adoptar la forma y procedimientos previstos en los artículos 118 y siguientes de la LOSETEX.

Señala dicha circular que, a partir del 1 de enero de 2009, no será admitida por la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio propuestas de aprobación basadas en una tramitación "autónoma" del Planeamiento de desarrollo (PP, PE, y ED), sin que el mismo haya formado parte del contenido de un Programa de Ejecución presentado como alternativa técnica global, completa e integradora de los promotores.

Se especifica, que debido a las diferentes funciones atribuidas a los Estudios de Detalle, para estos solo será exigible que adopten la forma y procedimientos de los Programas de Ejecución cuando el concreto Estudio de Detalle constituya y se contemple asimismo como Unidad de Actuación por el Plan General.

El vigente Plan General Municipal contempla el ámbito de este APE como una Unidad de Actuación Urbanizadora UAU 27.01, de Suelo Urbano No consolidado.

Por su parte el artículo 3.2.3 de las Normas Urbanísticas del Plan General, relativo a "Unidades de Actuación", señala que: "*El suelo clasificado como urbano no consolidado por el Plan General queda dividido en unidades de actuación urbanizadora (UAU) para el cumplimiento conjunto de los deberes de equidistribución, urbanización y cesión de la superficie de suelo público. En la clase de suelo urbano, dichas unidades de actuación podrán ser discontinuas.*

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

Excmo. Ayuntamiento de Cáceres
Plaza Mayor, nº 1. CP: 10003
Tel: 927 255800
www.ayto-caceres.es

Asimismo, se delimitan unidades de actuación continuas y discontinuas para la obtención de las dotaciones correspondientes a los incrementos de aprovechamiento previstos en ámbitos de suelo urbano (UAA).

Para el desarrollo de las unidades de actuación delimitadas en suelo urbano no consolidado, es necesaria la redacción y aprobación ***del Programa de Ejecución."***

Por ello, tal como se informaba, para dar trámite al Estudio de Detalle presentado, este deberá formar parte de un Programa de Ejecución. El contenido del Programa de Ejecución para el desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanizadora será el establecido al efecto en el artículo 119 de la Ley del Suelo y Ordenación Territorial de Extremadura.

No obstante, dado que en el escrito anteriormente referido, se indica la necesidad de contar con informes relativos al acceso a través de la N – 630 y respecto al tratamiento de suelo público correspondiente a la vía pecuaria que recorre el ámbito, con fecha 4 de julio de 2016, a petición del Sr. Concejal de Urbanismo se procedió a solicitar los informes sectoriales de la Demarcación de Carreteas del Estado y de la Dirección General de Desarrollo Rural (Vías Pecuarias).

Con fecha 21 de julio de 2016, y a los efectos de la emisión del informe solicitado, se remitió a la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura documento referente al ESTUDIO DE TRAFICO, presentado por Dña. Carmen Oliva López Ruiz el 19 de julio anterior.

Con fecha 4 de agosto de 2016, se recibe en este Ayuntamiento **Informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura** en relación con la documentación remitida, **cuya copia se adjunta.**

No consta que por la Dirección General de Desarrollo Rural (Vías Pecuarias), haya sido aún emitido el informe solicitado. Tan pronto como este sea recibido se le dará oportuno traslado.

Cáceres, 5 de agosto de 2016
LA JEFE DE LA SECCION DE PLANEAMIENTO

Fdo. Esther Romero González

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

Excmo. Ayuntamiento de Cáceres
Plaza Mayor, nº 1. CP: 10003
Tel: 927 255800
www.ayto-caceres.es

MINISTERIO
DE FOMENTO

MINISTERIO DE FOMENTO
- 4 AGO 2016
UNIDAD DE CARRETERAS DE CÁCERES
SALIDA 1105

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE
CARRETERAS DEL ESTADO
EN EXTREMADURA

O F I C I O

S/REF. Expte PLA-LUE-0071/2016 Refª bnc
N/REF.
FECHA
ASUNTO: Solicitud informe Estudio de Detale APE 27/01.

Sra. Alcaldesa-Presidente del Excmo. Ayuntamiento
Plaza Mayor, s/n
10071 CÁCERES

AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
Registro General de ENTRADA
Nº 19269/599
04 AGO. 2016
Planeamiento

Se ha recibido una solicitud de fecha 04/07/2016 y nº de registro de entrada 1862, relativa a la emisión del informe vinculante sobre el Estudio de Detalle del APE 27.01 de Cáceres; éste informe es el establecido en el articulado de la Ley 37/2015 de Carreteras, al encontrarse la actuación objeto de expediente en tramo considerado urbano de la N-630 en la ciudad de Cáceres.

Una vez estudiada la figura de planeamiento de referencia presentada a tal efecto por el promotor de la actuación, el documento, que incluye estudio de tráfico, se considera aceptable en cuanto a la información comprendida en el mismo, y en lo referente a la posible afección a la carretera N-630 a su paso por la ciudad de Cáceres, quedando acreditado en esta fase de tramitación que en cuanto a la concepción global no se prevé que existan afecciones cuyo tratamiento y valoración implicaren el parecer desfavorable de esta Administración de Carreteras del Estado.

Para conseguir todo ello deberán cumplirse las siguientes consideraciones:

1. Tanto la conexión de salida al área comercial como la de reincorporación a la N-630 tendrán un carril con una anchura mínima de 4,5 m entre caras interiores de las marcas viales, que se incrementará hasta los 5,0 m en los tramos que discurran en curva. A ello se añadirán sendos arcenes de al menos 0,5 m cada uno. Se prohibirá el aparcamiento de vehículos tanto en la vía de servicio como en el arcén de la carretera. En todo caso hay que manifestar que el número de plazas de aparcamiento aparenta ser insuficiente a la vista de las circunstancias concurrentes.
2. Se proyectarán sendos carriles de cambio de velocidad en dichos extremos de forma que la longitud L descrita en la instrucción de trazado de carreteras para este tipo de carriles sea al menos 25 m en cada uno de los dos casos hasta la sección característica. Los carriles finalizarán con sendas cuñas triangulares de longitud no menor de 15m. El promotor aportará los terrenos necesarios para construir dichos carriles y restituir el arcén, la cuneta y el dominio público actualmente existentes.
3. Para la consecución de dichos trazados será necesario reordenar el drenaje superficial en la zona de forma que el actualmente existente no sufra menoscabo en su funcionalidad ni se produzcan cambios que alteren de forma no controlada la solución a la evacuación de escorrentías superficiales. En este sentido es muy importante destacar la red actualmente existente para la evacuación de aguas pluviales en la zona, de la cual se adjunta plano descriptivo, que será previsiblemente afectada por lo planeado. Deberá proyectarse en

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

AVDA. DE EUROPA, 1
06071 BADAJOZ
TEL: 924 97 94 18
FAX: 924 24 61 22

CORREO ELECTRÓNICO
demarcacion.extremadura@fomento.es

ulteriores fases de desarrollo una solución satisfactoria a la restitución de dicha red, sin la cual no podrá mantenerse el parecer favorable de esta Demarcación.

4. La entrada desde la vía de servicio unidireccional hacia el aparcamiento tendrá las características geométricas necesarias (al menos anchura y radio de giro) así como la señalización adecuada para priorizar con dichas características el movimiento de los vehículos que proceden de la N-630, en evitación de posibles retenciones de usuarios que menoscaben la seguridad viaria de ésta.
5. La salida de la explanada de aparcamientos a la vía de servicio paralela a la N-630 únicamente se podrá realizar a través del vial perimetral que conecta con el extremo Este de la parcela, y no por la conexión Oeste, como se ha planeado, para evitar interferencias de tráfico, colapsos o retenciones que puedan afectar a la N-630 y, según la experiencia adquirida en casos similares, pudiera llegar a bloquear parcialmente la cercana glorieta de intersección con la N-521 ("Donantes de sangre"). Por tanto, ese tramo de vía distribuidora del aparcamiento no podrá ser unidireccional.
6. El parecer de esta Demarcación es que el carril bici municipal debería ser modificado para evitar la interferencia con los vehículos que accedan a la vía de servicio. No obstante, si se optara por mantener el diseño planteado, deberá otorgarse la prioridad a los vehículos a motor, interrumpiendo el carril bici (incluida su pavimentación) y señalizando adecuadamente en este sentido el régimen de cesión del paso.
7. Se deberá dotar de acerado al movimiento de peatones procedente del paso semafórico situado inmediatamente al Oeste de las instalaciones promovidas, el cual deberá resolver las posibles afecciones que ello produjera en el drenaje de la carretera.
8. No se especifica información sobre los movimientos que deberán realizar los camiones de aprovisionamiento y transporte que abastezcan a la nueva zona comercial, ni de la ubicación de áreas de carga y descarga; por otra parte, es de entender que por sus dimensiones, estos vehículos no pueden discurrir por el vial perimetral planeado. Por todo lo indicado, éste extremo deberá ser particularizado y resuelto en la siguiente etapa de planeamiento, debiendo garantizarse que la solución a proyectar cumpla con los requisitos establecidos en el presente informe.
9. Es de señalar, según la información de que se dispone en la actualidad, la previsión de que pueda existir próximamente una tubería de abastecimiento de agua potable en dicha margen, circunstancia que debería ser tenida en cuenta, en ese caso, en los proyectos que desarrollen el Estudio de Detalle.
10. Las señales de tráfico que afecten a la calzada de forma directa, incluyendo los carriles de cambio de velocidad, tendrán dimensiones y características aptas para carretera convencional. Deberá señalizarse la prohibición de estacionamiento en el arcén de la N-630 en el tramo.
11. Deberá realizarse una investigación del paquete de firme existente en el arcén de la calzada adyacente, previendo el caso de que éste no fuera suficiente (en cuanto a su capacidad portante) para soportar el tráfico que acceda a la vía de servicio, en cuyo caso aquel deberá ser acondicionado por parte del promotor para garantizar dicho extremo.
12. Se garantizará la adecuada restitución de los elementos de señalización, defensa y balizamiento actualmente existentes que pudieran resultar afectados.
13. No podrán planearse nuevos servicios o reposición de los ya existentes por la zona de dominio público de la carretera.

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACION DE CARRETETRAS DEL ESTADO EXTREMADURA
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024

Por lo indicado se informa favorablemente el expediente de referencia, significando que, tal y como se indica en la documentación facilitada por el promotor, y sin perjuicio de las respectivas competencias que tuvieren otros Organismos, previamente a que se inicien los trabajos deberá recabarse la correspondiente autorización administrativa de este Departamento mediante un proyecto de construcción que resuelva satisfactoriamente las consideraciones formuladas con anterioridad.

Asimismo habrá de estarse a las indicaciones que se formulen al respecto por parte del personal técnico de esta Demarcación de Carreteras, y muy especialmente en lo referente a señalización de obras, coordinación de los trabajos garantizando el mantenimiento del nivel de servicio de la carretera, limitaciones (espaciales y temporales) a los trabajos por razones de seguridad viaria, etc... En su caso, si así se resuelve, será obligatoria la constitución de la fianza que fuere determinada por el Ministerio de Fomento para responder de los posibles daños o perjuicios, directos o indirectos a la carretera o sus elementos funcionales, que pudieran producirse sobre la antes citada N-630 durante la fase de construcción de la actuación urbanística objeto del presente informe, bien por mala práctica constructiva o por no atender a la obligación *in vigilando* sobre los elementos de señalización de obras, evitación de arrastres a la calzada de barros y otros materiales, etc…

Deberá comprobarse durante la fase de construcción que los elementos de iluminación tanto viaria, como de aparcamientos o de publicidad comercial o imagen de marca, no producen en ningún caso deslumbramientos a los usuarios de la N-630.

Asimismo, deberá prestarse especial determinación a garantizar que los movimientos de tierras y la situación definitiva de las rasantes y los elementos de drenaje superficial y profundo no afecten de forma negativa al drenaje actual y futuro de la carretera.

El incumplimiento de estas consideraciones, y específicamente aquellas que pudieran producir menoscabo a la Seguridad Viaria (durante la fase de construcción o también durante la explotación del área comercial a desarrollar), podría significar, en aplicación de la legislación de carreteras actualmente vigente, el cierre de los accesos de la vía de servicio a la carretera N-630, a través de la Unidad de Carreteras del Estado de Cáceres.

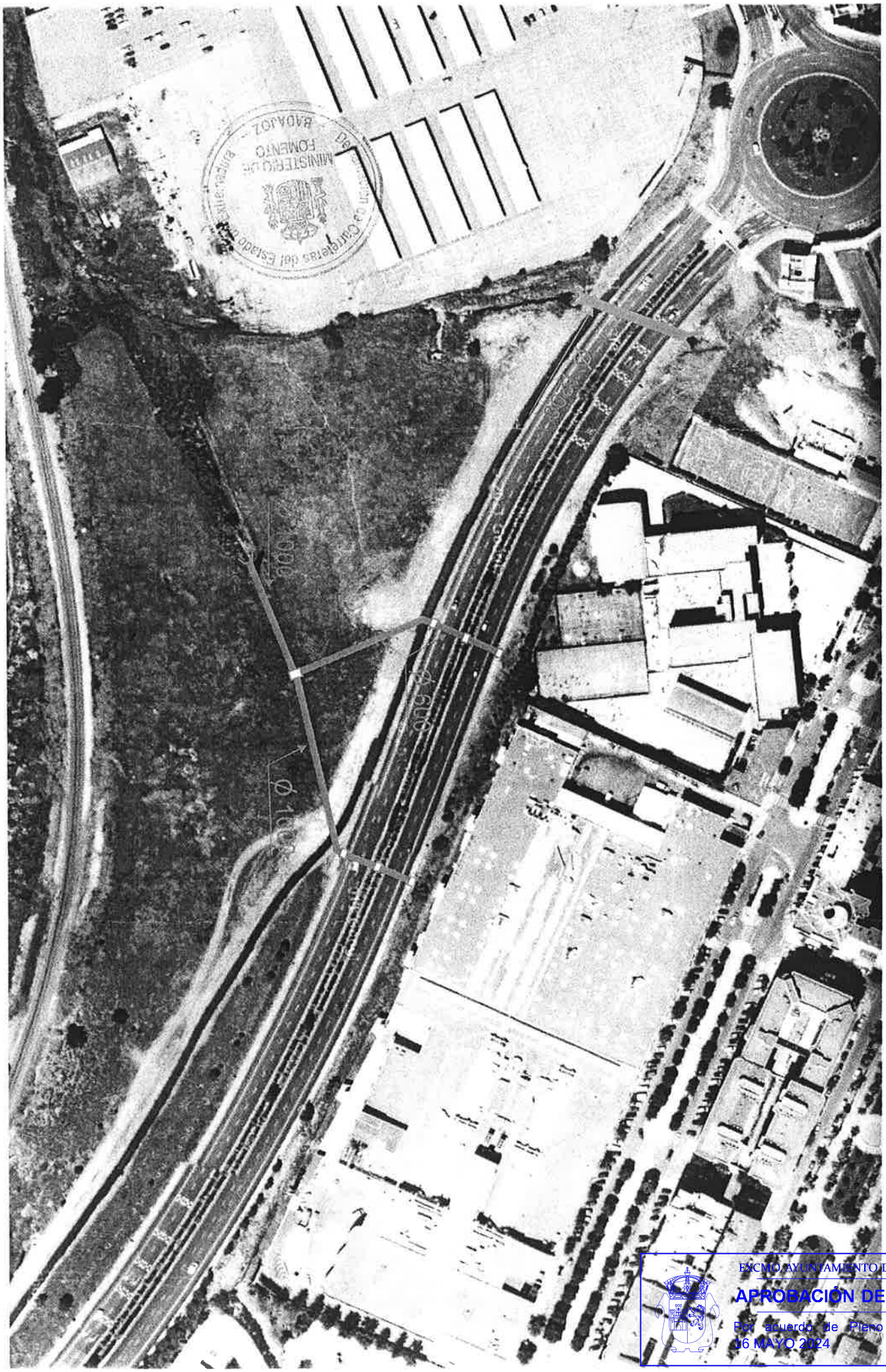
EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN:

MINISTERIO DE FOMENTO

Fdo.: José Manuel Blanco Segarra.

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACION DE CARRETETRAS DEL ESTADO EXTREMADURA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024



ESCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha
16 MAYO 2024

PLANOS

Consultar planos incluidos en el Estudio de Detalle y Proyecto de Urbanización.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN DEFINITIVA
Por acuerdo de Pleno de fecha 16 MAYO 2024