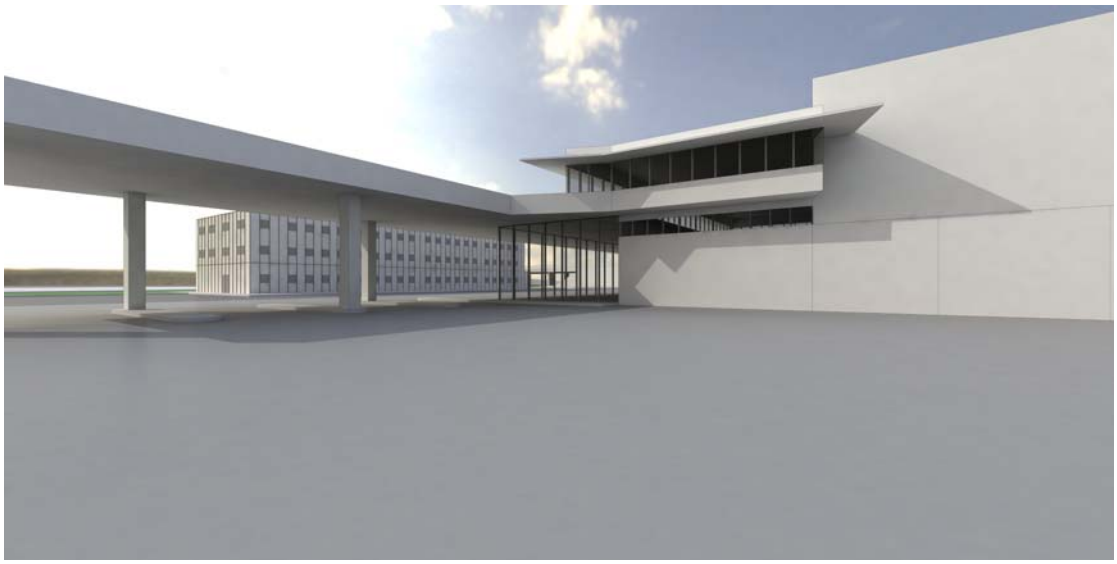


PLAN ESPECIAL DE ORDENACION URBANA DE LA PARCELA P-1. ZAISA II. BEHOBIA. IRUN.

DOCUMENTO APROBACION DEFINITIVA

Octubre 2015

Documento 1 **Memoria**
Documento 2 **Normas urbanísticas**
Documento 3 **Estudio de las directrices de organización y gestión**
Documento 4 **Estudio de viabilidad económico financiera**
Documento 5 **Resumen ejecutivo**
Documento 6 **Planos**

ANEJO 1 **Estudio de tráfico**

Redactor :

Hoz y Fontan Arquitectos S.L.P.

Promotor :

E.S. ZAISA S.L.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION URBANA DE LA PARCELA P-1. ZAISA II. BEHOBIA. IRUN

Documento aprobación definitiva

Octubre 2015

INDICE GENERAL DE DOCUMENTOS

Documento 1 **Memoria**
Documento 2 **Normas urbanísticas .**
Documento 3 **Estudio de las directrices de organización y gestión.**
Documento 4 **Estudio de viabilidad económica- financiera.**
Documento 5**. Resumen ejecutivo.**
Documento 6. **Planos**

Anejo 1. Estudio de trafico redactado por la empresa Endara SL.

DOCUMENTO 1.- MEMORIA

DOCUMENTO 1.- MEMORIA

1. Antecedentes.

    1.1. Objeto del Encargo
    1.2. Encargo y redactor.
    1.3. Tramitación urbanística.

2. Ámbito, alcance y objetivos.

3. Situación urbanística.

    3.1. El Plan General de Ordenación Urbana de Irún.
    3.2. Afecciones

4. El estado actual de la parcela 1

5. Descripción de la ordenación propuesta

    5.1. Criterios de la ordenación.
    5.2. Características de la edificación.
    5.3. La urbanización y las infraestructuras.

6. Justificación urbanística.

    6.1. El PGOU de Irún.
    6.2. Justificación de los estándares urbanísticos.
    6.3. Afecciones urbanísticas.

7. Condiciones de la ejecución.

DOCUMENTO 1.- MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

1. ANTECEDENTES

1.1.- EL CONVENIO URBANISTICO

En el núcleo urbano de Behobia se localizan dos estaciones de servicio situadas en la calle Juan Talamas Labandibar nº 18 y en el nº 8 de la calle Juncal Lavandina. Esta actividad produce diversos problemas en el funcionamiento de la zona comercial y ciudadana del barrio, generando atascos y congestión en el trafico, dificultades de circulación, riesgo de contaminación e incompatibilidad de uso con el resto de la zona.

Ambas estaciones son propiedad de la empresa BEHOBIA SLU que pertenece al mismo grupo empresarial que la empresa ESTACION DE SERVICIO ZAISA SL. propietaria de la parcela nº 1 de ZAISA II.
Esta circunstancia ha posibilitado la firma de un Convenio Urbanístico con el Ayuntamiento de Irún para permitir el traslado de las dos estaciones de servicio de Beocia a la parcela nº 1 de ZAISA II en la que ya existen un surtidor de suministro de carburante para consumo propio.

En este documento, firmado por ambas partes y aprobado por el Ayto. en sesión plenaria con fecha 18 de febrero de 2015 , se acuerda el cierre inmediato de la estación de la calle Talamas Labandibar . El cierre de la ubicada en la calle Juncal Labandibar queda condicionado a la apertura de la nueva estación a construir en la parcela nº 1 de ZAISA II.

En la Revisión del Plan General de Irún, recientemente aprobado, la parcela nº 1 forma parte del área ZAISA II, clasificado como suelo urbano con uso característico TT Terciario Transportes.
La construcción de la nueva estación de servicio requiere por tanto un cambio de uso sustituyendo el de Terciario Transportes (TT) por el de Terciario Gasolinera (TG), así como una revisión de las determinaciones urbanísticas aplicables (alineaciones , alturas etc.)
Para abordar esta modificación el Convenio Urbanístico obliga a la formulación de un Plan Especial referido a la citada parcela.

1.2.- PROMOTOR DEL PLAN ESPECIAL.

El presente Plan Especial es promovido por la sociedad E.S.ZAISA SL. propietaria de la parcela 1 de ZAISA 2 en Behobia.

1.3.- REDACTOR DEL ESTUDIO

El presente Plan Especial de Reforma Interior de la parcela nº 1 de ZAISA II se redacta a petición de la sociedad ESTACION DE SERVICIO ZAISA. SL. con domicilio social en la Avda. San Pedro nº 3, DP 20017 de Donosita – San Sebastián, con el NIF: B 20918462, propietaria de la parcela.

El encargo se realiza a la empresa HOZ Y FONTAN ARQUITECTOS S.L.P. con domicilio en el Paseo Federico García Lorca, nº 10, 3º planta, local 1 de San Sebastián, N.I.F. B-20755971.
El estudio lo firman los arquitectos: D. Angel de la Hoz colegiado en el COAVN con el nº 49.565.y D. Pablo de la Hoz colegiado en el COAVN con el nº 650.404.

1.4.- TRAMITACION URBANISTICA.

Con fecha 27 de Abril de 2015, el Ayuntamiento de Irún emite la resolución 727 en relación al expediente nº 2015PLES0002 por la que acepta la formulación del Plan Especial de Ordenación Urbana de la PARCELA 1, COMETE SAREA 1 (ZAISA II) . Se acuerda la divulgación de la propuesta a través de la pagina Web de Ayuntamiento y se remite el Plan Especial a la Dirección de Aviación Civil, solicitando la emisión del informe técnico preceptivo por su afección a las servidumbres aéreas.

Con fecha 16 de julio de 2015, se recibe el informe favorable de Aviación Civil, que se adjunta a continuación, y que abre la vía para la tramitación del Plan Especial, para lo que se redacta el Documento de Aprobación Inicial con fecha julio de 2015.

El Ayuntamiento de Irún aprueba inicialmente este documento en sesión de 13 de Agosto de 2015 con el siguiente condicionado :

- Deberá ampliarse la cesión para espacios libres hasta una superficie mínima de 82 m2 de suelo de acuerdo con lo establecido en el Decreto 123/2012 de Estándares Urbanísticos.
- Deberá completarse el documento con un estudio de trafico que analice la repercusión de los nuevos tráficos generados por la gasolinera en la estructura viaria existente, garantizando su funcionamiento.

El documento de aprobación inicial se expone al publico en el periodo entre el 26 de agosto al 18 de septiembre de 2015 sin que se presenten alegaciones.
Paralelamente el documento se remite a la Agencia Vasca del Agua- Ura solicitando informe, cuya resolución se produce por silencio administrativo al expirar el plazo legal para su emisión con fecha 20 de Octubre de 2015.

IRTEERA SALIDA
Ayuntamiento Udala
irun
29 ABR. 2015
HIRIGINTZA ETA INGURU GIROA
URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE
Nº 899 - 901 ZK.

EXPEDIENTE: **2015PLES0002**

Con fecha 27 de abril de 2015 por la Alcaldía-Presidencia, ha sido dictada la siguiente Resolución nº 727, que convenientemente firmada y sellada obra en estas dependencias. Dice así:

"En relación
con el expediente nº 2015PLES0002 relativo al Plan Especial de Ordenación Urbana PARCELA 1, COMETE SAREA 1(ZAISA II)

Resultando los siguientes hechos:

-El área objeto del Plan Especial está constituida por la Parcela, denominada 1, en COMETE SAREA 1, (ZAISA II)

-EL Plan General aprobado definitivamente con fecha 28 de enero de 2015, fija para la parcela la calificación pormenorizada de TERCIARIO DE TRANSPORTES GRADO 2 (TT-2)

-El Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día 4 de marzo de 2015, acordó aprobar el Convenio Urbanístico**, referido al cese definitivo y extinción de la actividad de las estaciones de servicio sitas en c/ Juan Thalamas Labandibar nº 18 y en el número 8 de c/ Mª Junkal Labandibar y la modificación de la calificación pormenorizada** de la parcela sita en Comete Sarea 1, recogiendo el uso de TERCIARIO GASOLINERA (TG).

-El presente Plan Especial tiene por objeto modificar la calificación pormenorizada de la parcela sita en Comete Sarea 1, en el ámbito ZAISA II del anterior Plan General de TT-2 (Terciario de Transportes Grado) a TG (Terciario Gasolinera).

Considerando los siguientes argumentos:

-El artículo 69 de la citada Ley 2/2006, determina que la ordenación propia de los planes especiales se establece mediante las determinaciones necesarias para su objeto específico, en los términos que disponga, en su caso, el correspondiente plan general.

-Se elaborada este Documento a nivel de Avance al objeto de su formulación para tramitar la solicitud del preceptivo informe a la Dirección de Aviación Civil por las servidumbres aéreas y demás informes preceptivos.

-Contiene en todo caso, las determinaciones propias de estos instrumentos de acuerdo con su objeto especifico.

-En todo caso, destacar lo siguiente:

- Se categoriza el suelo como URBANO NO CONSOLIDADO por incremento de la edificabilidad urbanística ponderada.
- Se califica, en consecuencia, como actuación de dotación.
- Se modifica la calificación pormenorizada de TT-2 a TG (Terciario Gasolineras).

-De conformidad con lo dispuesto en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, deben remitirse al Ministerio de Fomento los instrumentos de ordenación que afecten a espacios sujetos a servidumbres aereas,como es el caso.
Dicho informe debe solicitarse antes de la aprobación inicial, estableciéndose un plazo de seis meses desde su remisión para la emisión. Transcurrido el mismo sin que la Dirección General de Aviación Civil haya emitido informe , se entenderá que reviste carácter de disconforme.

El articulo 97 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, establece que los planes especiales se formularan, tramitarán y aprobarán de acuerdo con lo establecido al efecto para los planes parciales. Y que los planes especiales de ordenación urbana no requieren informe de evaluación conjunta de impacto ambiental.

-El artículo 84 de la Ley 2/2006, regula aspectos comunes a la formación y aprobación del planeamiento:

> En el nº 4 del mismo articulo se recoge que en el acuerdo de formulación del correspondiente plan o instrumento urbanístico o, en su caso, en el trámite de admisión del presentado ante la administración competente para su tramitación, se determinarán las medidas y actuaciones precisas para fomentar la coordinación administrativa y el programa de participación ciudadana en el proceso de su elaboración, tramitación y aprobación.

Y a la vista de la documentación obrante en el expediente

HE RESUELTO

1º.- Aceptar la formulación del Plan Especial de Ordenación Urbana PARCELA 1, COMETE SAREA 1(ZAISA II)

Estableciendo el siguiente programa de participación:

En el marco de este procedimiento, se determina que se difunda la ordenación pormenorizada mediante:

- *Divulgación de la propuesta a través de la página Web del Ayuntamiento, coincidiendo con la exposición pública del documento de aprobación inicial.*

Asimismo, se garantizará la participación ciudadana en el proceso de aprobación por la posibilidad de presentar alegaciones durante el periodo de información pública.

2º.-Remitir el Plan Especial a la Dirección General de Aviación Civil solicitando la emisión del informe preceptivo por su afección a las servidumbres aéreas. "

Lo que se traslada a Ud. para su conocimiento y efectos oportunos.

Irun, 29 de abril de 2015

P.D. de la Secretaria General,
LA TECNICO DE URBANISMO,

Fdo.: Mª Luisa Ferrando Fos

UDALA IRUN Hirigintza eta Ingurumena Urbanismo y Medio Ambiente AYUNTAMIENTO DE IRUN

899
- **BEHOBIA, S.L.U.**
  A/A.: D. Juan Manterola Lizaso
  Endarlatza Hiribidea, 12 "gasolinera"
  20305 - IRUN

900
- **ESTACION DE SERVICIO ZAISA, S.L.**
  Bº Bidebieta
  Avda. de San Pedro, 3
  20017 - DONOSTIA

901
- **HOZ FONTAN ARQUITECTOS**
  Federico García Lorca, 10-3º-1
  20014 - DONOSTIA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

47/872

DESTINATARIO
ALCALDE DE IRÚN AYUNTAMIENTO DE IRÚN PLAZA SAN JUAN HARRIA, 1 20304 IRÚN (GIPÚZKOA) TLF: 943 50 51 52 FAX: 943 50 56 11 / 943 50 56 15

SARRERA - ENTRADA
Ayuntamiento Udala
irun
2015 JUL. 16
ERREGISTRO OROKORRA
REGISTRO GENERAL
ZK. 19478 Nº

INFORME SOBRE EL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LA PARCELA P-1. ZAISA II BEHOBIA, IRÚN (GIPÚZKOA) (Exp. 150168)

1.- Antecedentes

Por Orden FOM/2617/2006 del Ministerio de Fomento de 13 de julio (B.O.E. nº 189, de 9 de agosto) es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE IRÚN (GIPÚZKOA)

El "Plan General de Ordenación Urbana de Irún" ha sido informado por esta Dirección General en diversas ocasiones. Con fecha de 1 de julio de 2013 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Irún, para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el documento "Plan General de Ordenación Urbana de Irún", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013. En respuesta a dicha solicitud y tras recabarse pronunciamiento de Aena al respecto, el 21 de octubre de 2013, esta Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado, con carácter favorable condicionado a que el Ayuntamiento de Irún presentase una serie de acreditaciones, y a que realizasen en el documento de planeamiento determinadas subsanaciones e incorporaciones.

Con fecha de 14 de abril de 2014 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Irún, para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el "Plan General de Ordenación Urbana de Irún", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013, que adjuntaba Certificado Urbanístico, informe técnico de análisis y cumplimiento de las determinaciones del informe de la DGAC, así como un CD con la documentación completa del

Hirigintza eta Ingurumena
Urbanismo y Medio Ambiente
Idazkaria / La Secretaría
Ikus-onetsita / Visado

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID
TEL: 91 5975353
91 5975356
FAX: 91 5975357

COPIA SECRETARÍA

"Plan General de Ordenación Urbana de Irún". El 29 de mayo de 2014, al acreditar el Ayuntamiento de Irún el cumplimiento de las condiciones indicadas en el informe de 21 de octubre de 2013, esta Dirección General remitió a la corporación local escrito reiterando el carácter favorable de dicho informe.

El Pleno del Ayuntamiento de Irún en sesión celebrada el día 28 de enero de 2015, adoptó el acuerdo de aprobar con carácter definitivo la "Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Irún" quedando suspendido de aprobación el ámbito 1.1.10 "Prolongación Araso Norte".

El 2 de marzo de 2015 tuvo entrada en el Departamento escrito del Ayuntamiento de Irún en el que se adjuntaba la documentación de la aprobación definitiva del "Plan General de Ordenación Urbana de Irún". El 28 de abril de 2015, esta Dirección General evacuó escrito reiterando el carácter favorable del informe de 21 de octubre de 2013.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LA PARCELA P-1. ZAISA II. BEHOBIA. IRÚN (GIPÚZKOA)

Con fecha de 5 de mayo de 2015 tiene entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Irún, para que esta Dirección General emita informe preceptivo sobre el "Plan Especial de Ordenación Urbana de la parcela P-1 Zaisa II Behobia, Irún", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013.

Mediante escrito de fecha 16 de junio de 2015, esta Dirección General remitió a Aena un borrador de informe sobre el "Plan Especial de Ordenación Urbana de la parcela P-1 Zaisa II Behobia, Irún", recibiéndose como respuesta, con fecha de 3 de julio de 2015, un informe de Aena considerando, dicho borrador, correcto en lo que respecta a sus competencias.

Por todo lo anterior y en relación con los trámites que sigue el Ayuntamiento de Irún respecto al "Plan Especial de Ordenación Urbana de la parcela P-1 Zaisa II Behobia, Irún", y a los efectos previstos en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998

modificado por Real Decreto 297/2013, en lo que afecciones aeroportuarias se refiere, se informa de lo siguiente:

2.- Remisión de los proyectos urbanísticos y carácter del informe

Conforme a lo que establece la Disposición Adicional Segunda del referido Real Decreto, la remisión al Ministerio de Fomento de los instrumentos de ordenación que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, debe realizarse antes de la Aprobación Inicial, estableciéndose un plazo de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida para su emisión. Transcurrido el plazo previsto sin que se haya emitido informe de la Dirección General de Aviación Civil, se entenderá que reviste carácter de disconforme.

En cuanto al carácter del presente informe, no se trata de alegaciones emitidas durante la fase de información pública, sino que posee carácter preceptivo y vinculante, estableciéndose en el artículo anteriormente mencionado que a falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no podrán aprobarse definitivamente los planes que no acepten las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, en lo que afecte a las competencias exclusivas del Estado.

La obligación de que sean informados los planes territoriales y urbanísticos que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuario o a sus espacios circundantes sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer para preservar las competencias estatales en materia aeroportuaria así como su carácter vinculante se hallan amparados plenamente en la Sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007, de 1 de marzo de 2007.

3.- Servidumbres Aeronáuticas

3.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Servidumbres aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº

69, de 21 de marzo) de servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto), y por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo).

Decreto 792/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián (B.O.E. nº. 89, de 13 de abril de 1976).

Propuesta de servidumbres aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián aprobado por Orden FOM/2617/2006 del Ministerio de Fomento de 13 de julio de 2006 (B.O.E. nº 189, de 9 de agosto), definidas en base al Decreto de servidumbres aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

3.2- Afecciones sobre el Territorio

Condiciones generales

La totalidad del ámbito del Plan Especial de Ordenación Urbana se encuentra incluida las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de San Sebastián. Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián que afectan a dicho ámbito, determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.

El "Plan Especial de Ordenación Urbana de la parcela P-1 Zaisa II Behobia, Irún" deja constancia del párrafo anterior en el Artículo 13 *"Cumplimiento de servidumbres aeronáuticas"*, de sus Normas Urbanísticas.

En particular, el ámbito del Plan Especial se encuentra principalmente afectado por la Superficie Horizontal Interna, entre otras.

Teniendo en cuenta que, según la cartografía facilitada, las cotas del terreno en dicha zona se encuentran aproximadamente por debajo de 6 metros y las servidumbres aeronáuticas se encuentran aproximadamente a partir de 50 metros, ambas sobre el nivel del mar, así como la altura máxima de las mayores edificaciones propuestas en la documentación recibida, que es de 11,5 metros, hay cota, en principio, suficiente para que las servidumbres aeronáuticas no sean sobrepasadas por dichas construcciones, las cuales, en cualquier caso, deberán quedar por debajo de dichas servidumbres, incluidos todos sus elementos (como: antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), incluidas las grúas de construcción y similares.

Disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas incluidas en el planeamiento

Por otro lado, el "Plan Especial de Ordenación Urbana de la parcela P-1 Zaisa II Behobia, Irún" recoge en el Artículo 13 *"Cumplimiento de servidumbres aeronáuticas"* de sus Normas Urbanísticas, una serie de disposiciones en relación con las servidumbres aeronáuticas que aseguran el cumplimiento de la Normativa en materia aeroportuaria en su ámbito de ordenación. En particular, el citado artículo recoge que:

"Artículo 13.- Cumplimiento de servidumbres aeronáuticas

Al encontrarse este ámbito dentro de la zona de servidumbres Aeronauticas del Aeropuerto de San Sebastian, para la obtención de la autorización de las obras debe cumplir la normativa sectorial y la legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas. A este respecto:

Para el ámbito de este Plan Especial se establece la cota de 50 como altura máxima respecto al nivel del mar, y por encima de ella no puede sobrepasar ningún elemento auxiliar de la construcción, incluidos elementos como antenas, chimeneas pararrayos, carteles, infraestructuras de telecomunicaciones o líneas de energía. La cota máxima de la edificación se establece en 16,50m respecto al nivel del mar.

Estas limitaciones quedan recogidas en el plano II-03.

Según el artículo 10 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronauticas, modificado por Real Decreto 297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del Area de Servidumbres Aeronauticas del Aeropuerto de San Sebastian queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar , o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las operaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculten para la implantación o ejercicio de dichas actividades y abarcará entre otras:

- *A.- Actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan introducir turbulencias.*
- *B.- El uso de luces, incluidos proyectores o emisores laser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.*
- *C.- Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.*
- *D.- Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.*
- *E.- Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.*
- *F.- Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.*
- *G.- El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.*

La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las zonas de Servidumbres Aeronáuticas legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 297/2013 sobre Servidumbres Aeronáuticas.

En el Plano II-03, que forma parte de la documentación gráfica de este Plan Especial, se refleja la ordenación de este ámbito superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, asi como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y las cotas de la rasante del terreno de la parcela 1."

Conclusión

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa favorablemente el "Plan Especial de Ordenación Urbana de la parcela P-1 Zaisa II Behobia, Irún" en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere, siempre y cuando las construcciones propuestas u objetos fijos (postes, antenas, carteles, etc.) no vulneren la cota de 50 metros sobre el nivel del mar.

4.- Normativa sobre Autorizaciones en materia de Servidumbres Aeronáuticas

Con independencia de lo indicado en el presente informe respecto al planeamiento urbanístico, se recuerda que, al encontrarse la totalidad del ámbito de estudio incluida en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013, circunstancia que deberá recogerse en los documentos de planeamiento.

5.- Indicación de recursos y emplazamiento

La Administración competente para la aprobación definitiva del planeamiento podrá interponer contra el presente informe recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la notificación, salvo que opte por plantear previamente el requerimiento regulado en el artículo 44 de la LJCA.

Para el caso de que, por razón del contenido del presente informe, sea recurrido el acto de aprobación definitiva del planeamiento se le comunica que, conforme al artículo 21.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, debería ser emplazada al correspondiente recurso la Administración General del Estado.

Madrid, a 8 de julio de 2015

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA

Jesús Pérez Blanco

CONFORME

EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Raúl Medina Caballero

2. AMBITO, ALCANCE Y OBJETIVOS.

El ámbito del presente Plan Especial está constituido por la parcela nº 1 del área urbanística de ZAISA 2º fase, que tiene una superficie de 8.624 m2.

El objetivo principal de este documento es el de posibilitar el traslado de las dos gasolineras que esta misma empresa posee en el área comercial de Behobia, que serán sustituidas por una nueva instalación ubicada en la parcela nº 1 de Zaisa II.

Para ello resulta imprescindible la modificación del actual uso característico de terciario transportes TT, por el uso de terciario gasolinera TG ambos dentro de la zona clasificada de Actividades Económicas.

Además este documento define unas nuevas condiciones de edificación, adecuando la regulación normativa a las nuevas características del proyecto.
En concreto la modificación de la alineación obligatoria a la calle Comete Sarea , para permitir la construcción de la marquesina que cubre los puestos de venta de carburante y el edificio de control y servicios. Este nuevo edificio se adosa al pabellón existente, que se conserva en su totalidad.

3. LA SITUACION URBANISTICA

3.1. EL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE IRUN.

La Revisión del Plan general de ordenación Urbana de Irún fue aprobada definitivamente mediante acuerdo del pleno municipal con fecha 28 de Enero de 2015.
En este documento, la parcela 1 se encuentra dentro de ZAISA II.
El Plan General califica el suelo de Zaisa II como suelo urbano consolidado de uso terciario transportes (TT).

Esta calificación pormenorizada de Terciario Transportes (TT) está recogida en el capitulo 4.19 de las Ordenanzas Reguladoras.
La ordenación pormenorizada está recogida en el plano E-56, hojas 4-11 y 5-11 del documento E. Ordenación Pormenorizada.

La edificabilidad de la parcela se computa en función de la actual huella de alineaciones recogida en el PG. En el caso de la parcela 1 es de una superficie de 3.650 m2.

Las determinaciones del Plan General para este ámbito se recogen en las Determinaciones particulares del ámbito ZAISA II . TT 2 que se reproducen a continuación:

ORDENANZA TERCIARIO DE TRANSPORTES GRADO 2 TT-2

DEFINICION:
Edificación contenedora de usos terciaros destinados al transporte. Ámbito de aplicación en Zaisa segunda fase.

CONDICIONES DE EDIFICABILIDAD:

- Sobre rasante:
  Regulado por el volumen existente, señalado en las delimitaciones realizadas sobre los planos (alineaciones y alturas).

- Bajo rasante: Regulada por las condiciones generales definidas para esta calificación TT.

CONDICIONES DE PARCELA:

Parcela mínima:	La existente
Frente:	El existente
Fondo:	El existente

CONDICIONES DE EDIFICACION:

Alineaciones:		Definidas sobre plano
Ocupación máxima de parcela:		Definida sobre plano
Ocupación adicional Usos Complementarios:		NO
Retiros mínimos:	- a fachada:	Definidos sobre plano
	- a laterales:	Definidos sobre plano
	- al fondo:	Definidos sobre plano
Separación entre la edificación:		Definida sobre plano
Altura máxima: La existente		plantas = Definidas sobre plano
Garajes:		SI
Vuelos:		2,00 m
Pendiente cubiertas:		La existente
Sótanos: SI		Semisótanos: SI

OBSERVACIONES:
- La Ordenanza de Terciario Transportes Grado 2º es una Ordenanza de consolidación del estado actual, por lo que la sustitución de la edificación se hará mediante el mantenimiento de las características constructivas y compositivas actuales de la ordenación donde se engloba.
  Perfil de una planta y altura máxima de 11,50 metros, correspondientes a un muelle de descarga de 1,20 metros y 8,00 metros de altura libre interior. En el frente principal de la edificación podrán disponerse entreplantas de oficinas, con una altura máxima exterior de 9,50 metros, correspondientes a una altura libre de 5,50 metros y un piso de oficinas de 4,00 metros.
- Se tendrán en cuenta los criterios de inclusividad incorporados al Plan General en base al documento de Diagnóstico, Evaluación y Adecuación del PGOU de Irun a la Igualdad de Mujeres y Hombres.

3.2. AFECCIONES

A.- El trazado de alta velocidad.

En el documento del Plan General vigente, esta parcela se ve afectada por el trazado del tren de alta velocidad recogido en los planos de ordenación general, que discurre paralelo a la autopista A-8 y pasa en la zona de ZAISA 2 sobre el hotel y sobre los almacenes edificados en la parcela 1. Este trazado discurre a una gran altura (40 m.) sobre las cotas de la urbanización del área .
El Plan General recoge el trazado contenido en el Plan Territorial Sectorial Ferroviario que no llegó a estar vigente ya que fué suspendida su aprobación. Está recogido así mismo en el PTP de Donostialdea-Txingudi que se encuentra en tramitación.

B.- Servidumbre y el dominio publico marítimo –Terrestre.

Queda recogida en el plano de afecciones A-1 del PG.

C.- Servidumbres aéreas.

Están especificadas en la Normativa de servidumbres aéreas según el articulo 0.2.11 del PG y recogidas en el Plano A-12 Afecciones aeronáuticas por zonas. Entorno del cerro de Buenavista-Behobia. La parcela nº 1 se encuentra dentro de la horizontal interna de la cota 50.

D.- Ley 1/2005 prevención y corrección de la contaminación de los suelos.

La parcela está sometida al cumplimiento de la Ley 1/2005 para la prevención y corrección de la contaminación de los suelos y queda sujeta a la Declaración de Calidad del Suelo ante la existencia actual de un surtidor con cambio de calificación urbanística.

4.- EL ESTADO ACTUAL DE LA PARCELA 1.

La Parcela 1 del área Zaisa II tiene una superficie medida sobre el topográfico de 8.624 m2 y está construida en su totalidad.

En su parte central, siguiendo el retiro obligatorio a la calle Comete Sarrea kalea, se levanta un edificio de almacenes de transporte y talleres de forma rectangular con unas dimensiones de 20x 30 m. Su altura alineaciones y materiales de fachada responde a lo determinado por la normativa aplicable a la parcela. Las superficies edificadas son:

Superficie en planta baja:	1.522 m2.
Superficie en entreplantas de oficina:	88 m2.
Superficie planta primera oficinas	411 m2.
Total superficie edificada:	2.021 m2.

El resto de la parcela no ocupada por la edificación constituye una gran explanada para el movimiento de camiones.

El edificio, sin actividad actualmente, albergó hace unos años una conocida agencia de transportes.

Entre sus instalaciones cuenta con un surtidor de gasoil para consumo propio y una instalación de lavado de camiones, ubicados ambos en el limite norte , con acceso directo desde el vial perimetral de acceso a Zaisa 1.

La parcela está pavimentada en su totalidad con una solera de hormigón que presenta una continuidad con las aceras de las calles que la bordean, de las que se separa mediante un vallado perimetral. No existe ninguna zona ajardinada de transición con los viales exteriores

LOPEZ

LOPEZ
SJL

SJL

5 .- DESCRIPCION DE LA ORDENACION PROPUESTA.

5.1.- CRITERIOS DE LA ORDENACION..

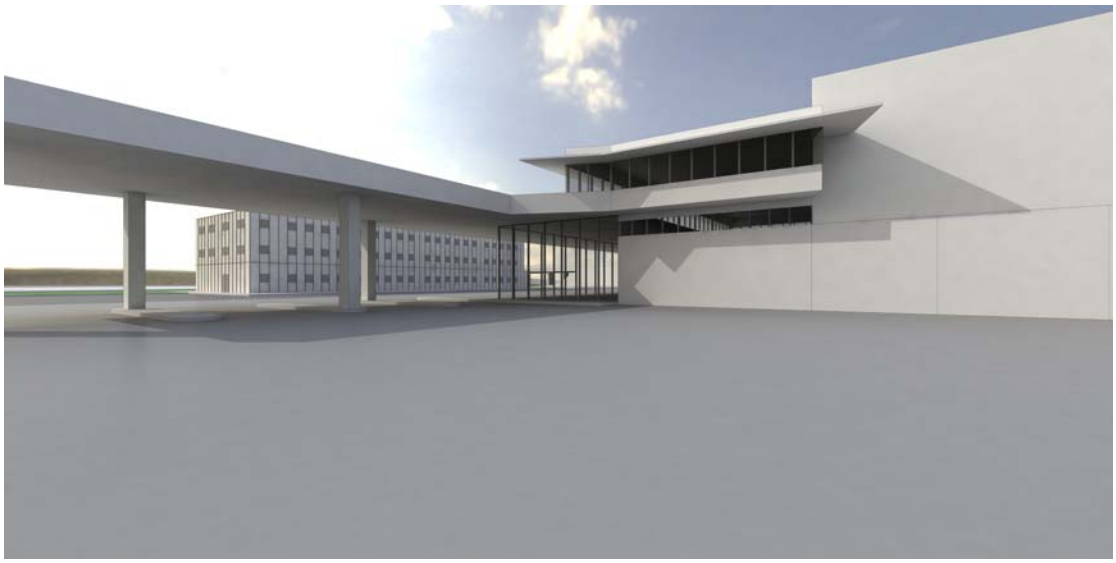
El criterio básico del presente Plan Especial es el cambio de uso actual de la parcela para posibilitar la construcción de la nueva gasolinera, con la premisa de conservar el edificio existente para albergar un programa de usos complementarios del uso principal y compatibles con este.
Esta nueva instalación precisa el incremento del techo edificatorio ponderado determinado por el PG que es el correspondiente a la edificación existente. Además, es necesaria una modificación de las alineaciones máximas obligatorias a la calle Comete Sarrea, para posibilitar una ampliación que se adosa al edificio existente y alberga el programa de control y servicios básicos de la gasolinera.

5.2- CARACTERISTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

La nueva ordenación interior a la parcela queda configurada por el edificio existente con una ampliación de la misma dimensión, en la fachada a la calle Comete Sarrea kalea para albergar el control y los servicios principales de la nueva estación de venta de carburante.
Adosado al edificio existente y en toda la longitud de la parcela se dispone la marquesina que cubre los puestos de repostaje situados a ambos lados del edificio de control. En total se prevéen nueve calles con otras tantas isletas. Cinco calles y cuatro isletas en el lado norte y cuatro calles y cuatro isletas en el lado sur.

La altura del la marquesina coincide con la altura de la entreplanta de oficinas del edificio. Se establece así una continuidad entre el edificio existente y la nueva actuación.
La marquesina , con su altura y dimensión proporciona una nueva imagen de la parcela desde el vial de entrada y desde la rotonda de Zaisa.

Se adjuntan algunas infografías que describen la implantación de la nueva gasolinera en relación con el edificio existente y la modificación que su construcción introduce en la imagen urbana de la zona.



5.3- LA URBANIZACION E INFRAESTRUCTURAS.

La parcela no ocupada por la edificación mantiene la pavimentación actual de solera de hormigón propia de una explanada de maniobra de camiones.
El acceso se realizará a través del carril derecho, de los dos carriles existentes en la calle Europa kalea . Desde este carril se penetrará en la parcela con un giro a derechas, delimitado por una zona verde. que dibuja el recorrido de acceso a modo de glorieta.
Las salidas desde cada puesto de repostaje serán directas al vial de la calle Comete Sarrea. Se han dimensionado las calles de repostaje y la distancia al vial, para que esta salida directa pueda realizarse sin invadir el carril contrario, aun en el caso de los camiones de mayor tamaño.
Entre la acera existente en el vial de entrada a Zaisa y la explanada norte se dibuja una zona verde de separación de unos tres metros de sección a lo largo de todo el vial, que con un adecuado tratamiento de jardinería mejorará notablemente el paisaje urbano de la zona.
Se amplia la sección de la acera al vial de acceso a Zaisa hasta conseguir una acera de 2m.
En la ordenación se ha estudiado la continuidad de las aceras a vial mediante pasos cebra en los tramos de salida de los puestos de repostaje.
La implantación de la gasolinera con el diseño propuesto no tiene ninguna incidencia sobre el trafico exterior. En cumplimiento de la exigencia municipal la empresa ENDARA SL. ha redactado un Estudio de Trafico que analiza la incidencia de la nueva instalación en relación a la glorieta de acceso que se adjunta como anejo nº 1 a este documento.

6.- JUSTIFICACION URBANISTICA.

6.1- EL PGOU DE IRUN

En el Plan General de Irún el área de Zaisa 2 es un área de suelo urbano consolidado, ya que se produce un aumento de la edificabilidad ponderada, el suelo pasa a ser no consolidado por tanto es una Actuación de Dotación. La urbanización está ejecutada en su totalidad sin que se estime necesaria ningún tipo de obra de modificación de las condiciones actuales de la zona.

La modificación propuesta requiere un cambio del uso característico de la parcela, pasando de terciario transportes (TT) a terciario gasolinera (TG), y un incremento de la edificabilidad ponderada.
Con esta modificación la parcela pasa a regirse por el capitulo 4.18 de las Ordenanzas Reguladoras correspondientes a Terciario Gasolineras (TG), que reproducimos a continuación:

CAPITULO 4.18.- TERCIARIO GASOLINERA (TG)

Artículo 4.18.1.- REGIMEN DE EDIFICACION

Artículo 4.18.1.1.- Descripción del Régimen de Edificación

El régimen de edificación de esta Ordenanza se regula mediante un régimen normativo singularizado cuya regulación se realiza a través de la definición gráfica de las alineaciones y alturas de la edificación, mediante la definición de un coeficiente de edificabilidad.

El derecho al aprovechamiento según la aplicación concreta de esta Ordenanza estará siempre limitado por las condiciones de cumplimiento de las alturas de las edificaciones en relación con las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas

Artículo 4.18.1.2.- Condiciones Específicas de Regulación de la Forma de Edificación

Será de aplicación lo dispuesto en el Capítulo 3.6 del Título Tercero de la presente normativa, y referido a las condiciones generales de edificación y uso aplicables a las parcelas de uso no residencial, así como las disposiciones contenidas en la legislación sectorial aplicable.

1.- Condiciones de edificación. Edificabilidad urbanística

- Edificabilidad sobre rasante:

  La regulación se realiza a través de la definición gráfica de las alineaciones y alturas de la edificación o mediante la definición de un coeficiente de edificabilidad referido a la parcela neta, o en su caso remitiéndose al planeamiento pormenorizado correspondiente

  En los casos de parcelas ya edificadas se consolida en cada una de ellas el aprovechamiento edificatorio de las construcciones que las ocupan, medido de acuerdo con los criterios establecidos en el presente documento.

  Se podrán construir altillos o entreplantas, sólo cuando formen parte integrante del local de planta baja, sin salida independiente a un elemento común del edificio o a otra finca, debiendo constituir necesariamente con dicho local una unidad registral inseparable. La superficie máxima de entreplanta no podrá exceder del 50 % de la superficie del suelo del local de planta baja al cual corresponde.

- Edificabilidad bajo rasante:

  Es la asociada a la totalidad de las construcciones de carácter lucrativo autorizadas, equivalente a un máximo del 100% de la edificabilidad autorizada sobre rasante y susceptible de construcción en las condiciones establecidas en el Titulo Tercero de la presente normativa. Asimismo, y para la materialización de esta edificabilidad se establece una limitación máxima de tres plantas bajo rasante.

  En los casos de parcelas ya edificadas en los que se superaran estos parámetros máximos de la edificabilidad bajo rasante, se considera la consolidación de lo existente.

Artículo 4.18.2.- REGIMEN DE USO (TG)

Artículo 4.18.2.1.- Descripción del Régimen de Uso

- Uso característico:
  - **Gasolinera.**

- Usos autorizados:
  - **Industriales.** (De 1ª y 2ª categorías).
  - **Terciarios.** Otras modalidades.
  - **Equipamiento comunitario.**
  - **Infraestructuras de servicios.**

- Usos prohibidos:
  - **Residenciales**
  - **Industriales.** (En sus categorías no autorizadas de forma expresa)
  - **Rurales.**
  - **Equipamiento de servicios públicos.** (En sus modalidades asimilables a los usos industriales).

Artículo 4.18.2.2.- Condiciones Específicas de Implantación de los Usos

Será de aplicación lo dispuesto en el Capítulo 3.6 del Título Tercero de la presente normativa, y referido a las condiciones generales de edificación y uso aplicables a las parcelas de uso no residencial, así como las disposiciones contenidas en la legislación sectorial aplicable.

Se tendrán en cuenta los criterios de inclusividad incorporados al Plan General en base al documento de Diagnóstico, Evaluación y Adecuación del PGOU de Irun a la Igualdad de Mujeres y Hombres del capítulo 3.6 de las presentes ordenanzas.

Artículo 4.18.3.- REGIMEN DE DOMINIO

- **Dominio privado**. (Con la limitación de las servidumbres de uso público que expresamente se establezcan en el Capítulo 3.7 del Título Tercero de las presentes ordenanzas y por el planeamiento pormenorizado).

Artículo 4.18.4.- DATOS DE ESTADO ACTUAL

TG.- Terciario de Gasolineras

	Establecimiento	Sup. Calific. m^2	Sup. Ocup. m^2	Sup. Constr. m^2	Ocup. Actual %	Número de Plantas
TG-01	**Ventas 1**	6.440	293	512	5	1
TG-02	**Ventas 2**	2.720	50	50	2	1
TG-03	**Avda. Iparralde**	720	50	50	7	1
TG-04	**Avda. Navarra**	1.075	60	60	6	1
TG-05	**Zaisa 2**	3.193	251	251	15	1
TG-06	**Eskortza Norte**	1.233	285	182	23	1
TG-07	**Eskortza Sur**	2.040	183	100	8,9	1

Artículo 4.18.5.- REGULACION DE LA EDIFICABILIDAD SOBRE RASANTE (USOS TERCIARIOS DIVERSOS)

TG.- Terciario de Gasolineras

	Establecimiento	Indice de Edificabilidad m^2/ m^2
TG-01	**Ventas 1**	0,10
TG-02	**Ventas 2**	0,10
TG-03	**Avda. Iparralde**	Incluido en ámbito 4.2.03
TG-04	**Avda. Navarra**	0,10
TG-05	**Zaisa 2**	El existente
TG-06	**Eskortza Norte**	0,10 Se define una alineación máxima a conservar por cualquier tipo de edificación, tanto edificio principal, cubierta de surtidores y otros auxiliares del establecimiento.
TG-07	**Eskortza Sur**	0,10 Se define una alineación máxima a conservar por cualquier tipo de edificación, tanto edificio principal, cubierta de surtidores y otros auxiliares del establecimiento.

6.2.- JUSTIFICACION DE LOS ESTANDARES URBANISTICOS

La nueva instalación gravita ,desde el punto de vista de trafico, directamente sobre la glorieta de salida de la autopista y acceso a Zaisa sin que requiera modificación alguna.
La existencia de dos carriles en el vial de la calle Europa de acceso a Zaisa 1 con un único sentido de entrada permite utilizar uno de ellos para acceso al interior de la parcela. Las dimensiones interiores de la explanada de acceso a los puestos de repostaje permiten una gran acumulación de camiones en espera, sin que afecten al vial y glorieta de acceso.
Las salidas son casi directas a la glorieta de Zaisa utilizando el tramo final de Comete kalea con un retiro suficiente de los puestos de repostaje en el interior de la parcela, como para garantizar que no se invade en ningún momento el carril contrario.
Se ha estudiado los movimientos de salida y la posición de los Stop obligatorios para que no se produzcan retenciones que afecten a la glorieta. Se dibuja la continuidad de las aceras en el frente de Comete Kalea mediante pasos cebra peatonales ubicados entre los tramos de acera pavimentada. Se ha procurado que estos tramos tengan la mayor longitud posible, de forma que se dibujan claramente dos tramos diferenciados de salida de los puestos de venta .

El Plan General en vigor mantiene para la parcela la superficie de techo edificable correspondiente a la huella huella definida por las alineaciones, que supone una superficie de 3.650 m2.

La modificación que se propone supone un incremento de las superficie edificada, consolidadas por el planeamiento vigente en el Plan General:

Aprovechamiento edificatorio actual	2.021 m2
Incremento edificatorio	320 m2

La superficie edificada en el edificio existente es de 2.021 m2. La ampliación prevista en los planos de ordenación parra la nueva gasolinera es de 320 m2 .La nueva construcción tiene por tanto una superficie de 2.341 m2 y no rebasa el techo edificatorio que para esta parcela establece el PG de Irun de 3.650 m2

Dentro de las atribuciones de los Planes Especiales está la de proceder a la definición de alineaciones y perfiles.
En este caso es imprescindible abordar una modificación de la alineación obligatoria a Comete Sarrea kalea, actualmente establecida en 20m. de retiro desde el cierre de parcela. Dentro de estos metros habrá de construirse, adosado al edificio existente, el edificio de control y servicios de la nueva instalación, y la marquesina de cubrición de los puestos de repostaje.

Para posibilitar esta construcción se reduce la alineación a 9 m. y se modifica su carácter obligatorio. La marquesina de cubrición de los puestos de repostaje aun cuando no constituye una edificación cerrada obliga a ampliar lateralmente las alineaciones, permitiendo extender esta construcción a la totalidad del frente de parcela..

Se mantiene por el contrario los perfiles y alturas máximas, que podrán ser rebasadas únicamente por elementos de servicio o por carteles publicitarios ligados al nuevo uso de gasolinera.

El incremento edificatorio supone un incremento de las superficies destinadas a espacios libres, en una proporción del 6% . La parcela tiene una superficie de 8.624 m2 sobre los que se autoriza construir 3.650 m2 de techo. El calculo de la superficie de cesión es el siguiente:

320/2.021 x 8624 m2s = 1.365,50 m2
1.365,50 x 0,06 = 81,93 m2

La cesión del 6% es por tanto de 81,93 m2, que se materializan en una franja a lo largo del limite norte y oeste de la parcela, para uso de espacios libres. Esta cesión permitirá el aumento de la sección de la acera existente hasta obtener aceras de 2,30 m. de anchura y la regularización de la parcela en relación a la nueva ordenación.

La dotación de aparcamientos será de 0,35 plazas/25 m2, que supone una dotación mínima de 5 plazas. Se dibujan en la ordenación 16 plazas de aparcamiento en el interior de la parcela .

Se deben plantar tres arboles, a razón de 1 árbol/100 m2. Se dibujan en los planos frente al vial de entrada a la gasolinera.

6.3- AFECCIONES URBANISTICAS

6.3.1- La Ley de Costas.

Se recogen el los planos el trazado de la Linea de delimitación marítimo-terrestre a partir de la cual, con una profundidad de 20m. se establece el Area de Afección.
La superposición con la ordenación deja claro que dentro del área de afección perteneciente a la parcela nº 1, no existen , ni se permite construcción alguna, y se destina a zona de rodadura y accesos para los camiones. Es decir , se mantiene el uso que tiene en la actualidad.

6.3.2- Servidumbres Aeronáuticas

El cumplimiento del Decreto 297/2015 de Servidumbres Aeronáuticas queda recogida en el artículo 13 de las Normas Urbanísticas de este Plan Especial y en el Plano II-03 .
Para este ámbito se establece la cota 50 como cota máxima que no puede ser rebasada por ningún elemento construido, tanto de la edificación como de elementos auxiliares tales como antenas, carteles , maquinaria de instalaciones , o de elementos provisionales como grúas de obra.
La normativa de este PE establece esta condición y fija la altura máxima de la edificación en 11,5 m. El terreno se encuentra al cota 5,00 por lo que la coronación del edificio se establece en la cota 16,50.
En el articulo de las Normas Generales se dictan condiciones para garantizar que las reflexiones de la luz solar y de la iluminación no puedan poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas, así como el control de las emisiones de humo o niebla, o el refugio de aves en libertad.

6.3.3.- El trazado del tren de Alta Velocidad.

En los planos del PGOU se recoge el trazado de Alta Velocidad que figura en el PTP de Donostialdea-Txingudi, cuya aprobación quedó en suspenso en la tramitación de ese documento.
Trazados mas recientes incluidos en el PSP Ferroviario desplazan este eje hacia el sur, en puntos mas cercanos a la gasolinera de Puntxas.

6.3.4.- Ley 5/2015 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

El nuevo uso de la parcela para Terciario Gasolinera queda sujeto a la Declaración de Calidad del Suelo debido a la existencia de un surtidor y a la nueva calificación urbanística en aplicación de la Ley 5/2015 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, para lo cual se ha iniciado el procedimiento administrativo correspondiente

7- CONDICIONES DE LA EJECUCION.

La Parcela 1 de Zaisa II, según recogen los planos de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Irún ,esta clasificada como zona urbana no consolidada por incremento de la edificabilidad urbanística ponderada. Se trata sin embargo de una parcela que constituye una unidad de ejecución, en la que se actúa por ejecución directa mediante proyectos de edificación.
Es por tanto una actuación que no requiere figura de planeamiento ni de gestión ya que son parcelas producto de la ordenación aprobada en su día , inscritas en el registro de propiedad sujetas a una actuación directa.

La necesidad de un cambio del uso característico, el incremento edificatorio y el reajuste de las alineación son los motivos que explican la necesidad de formulación de este Plan Especial.

El plan general considera consolidadas las superficies edificadas en el momento de su aprobación. La propuesta supone un incremento de 320 m2 de edificabilidad física para la construcción del edificio de servicios y una modificación del aprovechamiento tipo al modificar el uso característico. Estos incrementos están sujetos a la cesión monetarizada del 15% del aprovechamiento , en aplicación de la Ley 11/2008 correspondiente a la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la acción urbanística. La valoración de esta cesión está recogida en el Convenio Urbanístico suscrito y aprobado por el Pleno del Ayuntamiento con fecha 18 de Febrero de 2015.

Así mismo el incremento de aprovechamiento está sujeto a la cesión del 6% como incremento de dotación para espacios públicos, y al cumplimiento de dotaciones de aparcamientos y arbolado.

San Sebastián, Octubre 2015

Fdo. : ANGEL DE LA HOZ Arquitecto. PABLO DE LA HOZ Arquitecto.

DOCUMENTO 2.- NORMAS URBANISTICAS

INDICE

TITULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL.

Articulo 1.- Ambito de intervención
Articulo 2.- Entrada en vigor y condiciones de vigencia.
Articulo 3.- Marco normativo del proyecto.
Articulo 4.- Documentos constitutivos del PEOU y alcance normativo de los mismos.

TITULO PRIMERO : REGIMEN URBANISTICO GENERAL APLICABLE EN LA PARCELA 1.

Articulo 5.- Formulación del régimen de calificación pormenorizada.
Articulo 6.- Régimen general
Articulo 7.- Condiciones de asignación de la edificabilidad urbanística.
Articulo 8.- Alineaciones.
Articulo 9.- Perfiles.
Articulo 10.- Régimen de uso.
Articulo 11 .- Condiciones de parcelación.
Articulo 12.- Cumplimiento de las servidumbres Aeronáuticas
Articulo 13.- Prevención para la contaminación de los suelos.

TITULO SEGUNDO: NORMAS PARTICULARES DE LA PARCELA 1.

Articulo 14.- Normas particulares de la Parcela 1.

TITULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL.

Articulo 1.- Ambito de intervención.

El ámbito de intervención del presente Proyecto es la Parcela 1 del área urbanística de ZAISA 2, que tiene una superficie de 8.624 m2

Articulo 2.- Entrada en vigor y condiciones de licencia.

1.- El presente Plan Espacial de Ordenación Urbana entrará en vigor una vez aprobado definitivamente y cumplimentados los requisitos de publicación establecidos en la legislación vigente y mantendrá su vigencia en tanto no sea derogado.

2.- La nulidad, anulación o modificación de una o varias de las determinaciones del PEOU no afectará a la validez de las restantes, salvo en el supuesto de que alguna de ellas resulte inaplicable `por circunstancias de interrelación o dependencia de aquellas.

Articulo 3.- Marco normativo del proyecto.

1.- El régimen jurídico-urbanístico general definido en el Plan General de Ordenacion Urbana de Irún constituye el marco jurídico en el que se desarrolla este PEOU. Todos aquellos aspectos que no se recogen expresamente en este documento se regularan conforme al PGOU vigente.

Articulo 4.- Documentos constitutivos del PEOU y alcance normativo de los mismos.

1.- Documentos constitutivos del PEOU
El presente PEOU está constituido por los siguientes documentos:

DOCUMENTO 1.	MEMORIA
DOCUMENTO 2.	NORMAS URBANISTICAS
DOCUMENTO 3.	ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTION DE LA EJECUCION
DOCUMENTO 4.	ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONOMICO FINANCIERA
DOCUMENTO 5.	RESUMEN EJECUTIVO
DOCUMENTO 6.	PLANOS

2.-Carácter normativo de los documentos.

Si bien el contenido normativo del proyecto queda definido por el conjunto de los documentos señalados en el epígrafe 1 del presente articulo, son los documentos 2 Normas Urbanísticas y el documento 6 Planos los que poseen específicamente ese carácter normativo y de regulación de la intervención urbanística y, por tanto, esta se deberá ajustar obligatoriamente a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente indicativo, referencial o justificativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquellos los que prevalezcan.

3.- Discordancias entre documentos.

Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre planos de carácter normativa realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados a una escala mas detallada, salvo que la discrepancia responda a un error material manifiesto en el contenido de estos últimos.

TITULO PRIMERO. REGIMEN GENERAL APLICABLE A LA PARCELA 1

Articulo 5.- Categorización del suelo.

La parcela se categoriza como suelo urbano no consolidado, ya que esta modificación le asigna una edificabilidad urbanística ponderada superior a la previa existente. Es por tanto una actuación de dotación.
Esta categorización implica la cesión legal al Ayuntamiento del 15% de dicho incremento asi como el levantamiento de la carga dotacional correspondiente.

Articulo 6.- Régimen de calificación pormenorizada y régimen de dominio.

La parcela 1 de Zaisa 2 queda sometida al régimen de ordenación pormenorizada correspondiente al uso característico de" terciario gasolinera" (TG) y al uso de Espacios Libres (LL), según las determinaciones correspondientes a la sistematización establecida en el PGOU de Irún vigente en el momento de la aprobación de este documento. Articulo 4.18.
Las superficies de cada una y su régimen de dominio son :

Terciario gasolineras (TG)	8.542,07 m2	Dominio privado.
Espacios libres (LL)	81,93 m2	Dominio publico.

El uso pormenorizado de Espacios Libres (LL) se regirá por las Normas Generales del Plan General de Irún para este uso y será objeto de cesión al Ayto de Irún..

Articulo 7.- Régimen jurídico para el desarrollo y ejecución de la parcela 1.

El desarrollo y ejecución de la parcela 1 del presente PEOU requiere tan solo la presentación de los correspondientes proyectos básico y de ejecución de la edificación por tratarse de una actuación de dotación, en una parcela que tiene patrimonializado su derecho edificatorio en un suelo urbano y en un área ya urbanizada, sin prejuicio de las obras de urbanización complementarias que les sean exigibles para su adecuación a la nueva actividad.

Articulo 8.- Condiciones de asignación de la edificabilidad urbanística.

La asignación de la edificabilidad de la parcela TG , se ajustará a las siguientes determinaciones:

Superficie:	8.542,07 m2
Aprovechamiento edificatorio techo sobre rasante:	3.650 m2
Superficie edificada consolidada	2.021 m2
Incremento edificatorio sobre rasante	320 m2
Total superficie edificable	2.341 m2
Ocupación máxima:	41 %

Articulo 9. Alineaciones.

Alineación máxima a la calle Comete Sarrea de 9 m. de retiro obligatorio de la edificación en altura, según la alineación grafiada en los planos de ordenación. La marquesina de cubrición de los puestos de repostaje, aun cuando no se considera edificación, ya que no está cerrada, no puede rebasar las alineaciones de edificación. Por esto las alineaciones se amplían hasta el limite de parcela en el frente a la calle Comete con un fondo de 12m. y una ocupación de la totalidad del frente de la parcela.

Articulo 10.- Perfiles.

Los establecidos en las normas particulares. Altura máxima de la edificación 11,50 m.

Articulo 11.- Régimen de uso.

Uso característico de "Terciario gasolinera", con los usos complementarios admitidos en el PGOU vigente compatibles con el uso característico y definidos en las normas particulares.

Articulo 12.- Condiciones de parcelación.

No se autoriza la subdivisión de esta parcela en parcelas menores.

Articulo 13.- Cumplimiento de servidumbres aeronáuticas.

Al encontrarse este ámbito dentro de la zona de servidumbres Aeronaúticas del Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la autorización de las obras debe cumplir la normativa sectorial y la legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas. A este respecto se dispone:

- Para el ámbito de este Plan Especial se establece la cota 50 como altura máxima respecto al nivel del mar, y por encima de ella no puede sobrepasar ningún elemento auxiliar de la construcción, incluidos elementos como antenas, chimeneas pararrayos, carteles, infraestructuras de telecomunicaciones o líneas de energía. La cota máxima de la edificación se establece en 16,50m respecto al nivel del mar.

Estas limitaciones quedan recogidas en el plano II-03

Según el articulo 10 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del Area de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA) podrá prohibir, limitar , o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las operaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculten para la implantación o ejercicio de dichas actividades y abarcará entre otras:

- A. Actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan introducir turbulencias.
- B. El uso de luces, incluidos proyectores o emisores laser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
- C . Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
- D.- Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- E.- Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- F.- Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas, o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
- G.- El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.

-La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las zonas de Servidumbres Aeronáuticas legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 297/2013 sobre Servidumbres Aeronáuticas.

-En el Plano II-03 , que forma parte de la documentación grafica de este Plan Especial, se refleja la ordenación de este ámbito superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, asi como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y las cotas de la rasante del terreno de la parcela 1.

Articulo 14.- Prevención para la contaminación de los suelos.

La parcela nº 1 de Zaisa 2 queda sometida a la Declaración de Calidad del Suelo en relación al nuevo uso de Terciario Gasolinera en aplicación de la Ley 1/2005 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

TITULO SEGUNDO. NORMAS PARTICULARES PARA LA PARCELA 1 (TG)

Articulo 15.- Normas particulares

PARCELA 1.- GASOLINERA

1.- DESCRIPCION

Se trata de una parcela situada junto a la autopista, que forma el principio y hace de cabecera de la urbanización.

2.- SUPERFICIE

Superficie: 8.542,07 m2.

3.- USOS PERMITIDOS.

Uso característico TG- Terciario gasolinera.

El uso de la parcela es el de Terciario Gasolinera TG dedicado a la venta de carburante. Se permiten este uso general y todos aquellos relacionados con la venta de carburantes, tales como espacio comercial de productos de alimentación, repuestos, áreas de servicio al camionero, vestuarios y duchas, aseos públicos, bar- cafetería, restaurante maquinas de autoservicio etc…

Se permiten también los usos de oficinas de gerencia y gestión de la empresa.

Así mismo se permiten usos complementarios y auxiliares regulados en el articulo 4.18.2.: Industriales de 1º y 2º categoría, terciarios que estén relacionados con la logística y sean complementarios del uso principal de terciario gasolinera. Se admite como uso auxiliar el de infraestructura de servicios.

4.- APROVECHAMIENTOS Y SUPERFICIES GENERALES.

Superficie total de la parcela:	8.542,07 m2.
Aprovechamiento edificatorio techo (huella):	3.650 m2
Superficie construida consolidada	2.021 m2
Incremento autorizado por este PE	320 m2
Total autorizado	2.341 m2

5.- CONDICIONES DE LA EDIFICACION.

5.1 Alineaciones

En el plano II-08 se establecen las alineaciones máximas permitidas en cada lindero.

La alineación a la calle Comete Sarrea será de 9 m. desde el borde de la parcela. Todas las alineaciones serán consideradas como alineaciones máximas.

La marquesina de cubrición de los puestos de repostaje puede ocupar en su totalidad el frente de la parcela a la calle Comete Sarrea. Para ello se extiende la alineación a la calle hasta abarcar la totalidad de la parcela.

5.2.- Perfiles.

Los edificios tendrán un perfil máximo de 11,50 m. correspondientes a dos plantas edificables con una altura interior de 9,50. Sobre esta sección podrán levantarse las cerchas y la pendiente de cubierta, hasta una altura máxima de 11,50 m.

Se puede disponer una entreplanta de oficinas con una altura máxima interior de 9,50 m. , correspondientes a una altura libre de 5,50 m. y un piso de oficinas de 4,0 m.

Este frente de oficinas , preferentemente, estará ubicado en la fachada a la carretera de Navarra, configurando la fachada noble del edificio.

El edificio de servicios de la gasolinera adosado al edificio existente tendrá una altura máxima de 7m .

5.3.- Vuelos.

Sobre la anterior alineación máxima de la parcela, se mantiene un vuelo cerrado de 2m. de fondo máximo en plantas altas con destino a oficinas , sin limite de longitud. Este vuelo puede llegar a 3m. en los remates laterales del edificio. Sobre este vuelo se colocará una marquesina de protección de las ventanas con un vuelo máximo de 1,50 m.

Además de este vuelo se pueden disponer marquesinas de protección de las zonas de puertas de acceso con un fondo máximo de 5m. desde la línea de fachada.

Se autoriza la construcción de una marquesina, que cubra los puestos de repostaje, en todo el frente de la parcela a la calle Comete Sarrea con una altura máxima de 8 m.

6.- CONDICIONES DE DOMINIO.

La propiedad de esta parcela será privada.

7.- CONDICIONES DE DESARROLLO.

Esta parcela podrá desarrollarse mediante un proyecto básico y de ejecución, que comprenderá además de la edificación, la urbanización de la totalidad de la parcela y la definición de los cierres perimetrales. El proyecto de urbanización contendrá todas las medidas medioambientales necesarias exigidas por la legislación vigente. El proyecto comprenderá además la urbanización complementaria sobre suelo exterior a la parcela.

8.- CONDICIONES ESTETICAS.

Carteles y publicidad.

Se autoriza la colocación de carteles publicitarios de la estación de carburantes bien en la propia fachada o bien como elementos exentos de la edificación, para albergar el logotipo de la empresa..

El proyecto de ejecución definirá los materiales y acabados de las nuevas fachadas.

San Sebastián, Octubre 2015

Fdo. : ANGEL DE LA HOZ Arquitecto. PABLO DE LA HOZ Arquitecto.

DOCUMENTO 3 .-ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTION DE LA EJECUCION

1.- PLAZOS PARA EL DESARROLLO DEL PEOU.

El objeto de este Plan Especial es únicamente el cambio de uso característico de la Parcela 1 de Zaisa 2 y la modificación de sus alineaciones a Comete Arrese Kalea para posibilitar la construcción de una gasolinera, en cumplimiento del convenio urbanístico firmado entre la propiedad de la parcela y el Ayto de Irún.

No se trata de una actuación integrada, sino de una actuación en suelo urbano, en la que la urbanización esta ejecutada en su totalidad y en la que no hay que efectuar equidistribución, por lo que no es necesario establecer disposiciones en relación a la organización y gestión de la ejecución.

En cualquier caso , dentro del marco del convenio urbanístico al que se hace referencia, se establece un plazo máximo de cuatro años para el desarrollo de la facultad edificatoria prevista. En este plazo se deberá ejecutar la totalidad de la edificación prevista para el uso de terciario gasolinera y poner en servicio la nueva instalación.

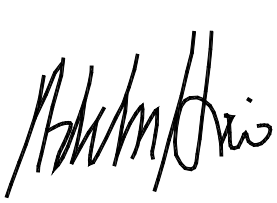
2.- MATERIALIZACION DE LA CESION DEL 15%

La materialización de la cesión del 15%del incremento de la edificabilidad ponderada, correspondiente a la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la acción urbanística, regulada por el articulo 27 LS 2/2006, modificado por la Ley 11/2008, se sustituirá por el abono en metálico de su valor, conforme se establece en el punto 5 del articulo de referencia, por concurrir la circunstancia de no poder materializarse en la forma de una parcela en pleno dominio.
El abono de la cantidad definida en el Convenio Urbanística, como valor equivalente del 15% del incremento de la edificabilidad ponderada, derivado de lo determinado en este documento, deberá producirse con ocasión de la oportuna licencia urbanística.

3.- MATERIALIZACION DE LA CESION DE ESPACIOS LIBRES.

Se cederá una franja a lo largo del limite norte y oeste de la parcela, con una superficie de 81,93 m2, correspondiente al 6% del incremento de parcela, para uso de espacios libres.

San Sebastián, Octubre 2015



Fdo. : ANGEL DE LA HOZ Arquitecto. PABLO DE LA HOZ Arquitecto

DOCUMENTO 4.- ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONOMICO-FINANCIERA

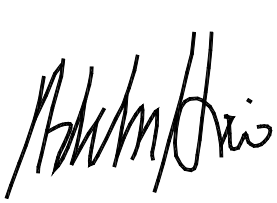
1.- VIABILIDAD ECONOMICO-FINANCIERA

Al tratarse de una parcela urbana, en la que no hay actuación urbanizadora, no hay que establecer la previsión de los costos de urbanización. Se trata de una actuación de edificación interior a la parcela para desarrollar la edificabilidad y el uso asignado.

Al estar patrimonializado el derecho a la edificación ,no tiene sentido ni resulta necesario desarrollar un Estudio Económico, ni efectuar el Informe de Evaluación de Sostenibilidad Económica.

Con el cambio del uso característico se produce un incremento del valor de la parcela, por lo que corresponde la cesión del 15% de dicho incremento al Ayuntamiento de Irún mediante una compensación económica. Su cuantía y condiciones está recogida en el Convenio Urbanístico suscrito por la propiedad y aprobado por el Plano Municipal en sesión de 18 de Febrero de 2015.

San Sebastián, Octubre 2015



Fdo. : ANGEL DE LA HOZ Arquitecto. PABLO DE LA HOZ Arquitecto

DOCUMENTO 5.- RESUMEN EJECUTIVO

RESUMEN EJECUTIVO DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACION URBANA DE LA PARCELA 1 DE ZAISA 2. BEHOBIA. IRUN.

En cumplimiento del articulo 32 del Decreto 105/2008 de 3 de Junio de Medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006 de 30 de junio de Suelo y Urbanismo, se recoge la documentación mínima para el tramite de información publica.

1.1.- OBJETO DEL PLAN ESPECIAL..

El presente Plan Especial se redacta para dar cumplimiento al Convenio Urbanístico suscrito entre el Ayuntamiento de Irún y el grupo empresarial de las gasolineras de Behobia de 18 de Febrero de 2015 para posibilitar el cierre de las instalaciones existentes en la zona urbana y su sustitución por una nueva gasolinera en la Parcela 1 de Zaisa 2, que resulta ser también de su propiedad.

Para poder construir la nueva gasolinera es necesario modificar el uso característico actual de la parcela 1 , pasando de un uso de Terciario Transportes (TT) a un uso de terciario gasolinera(TG). y modificar las alineaciones obligatorias de la Parcela 1 a la calle Comete Sarrea.

El área de Zaisa es un área urbana , y la Parcela 1 es una unidad aislada con actuación directa, por lo que el documento elegido para abordar urbanísticamente estas modificaciones es el de Plan Especial.

1.2.- AMBITO DEL PLAN ESPECIAL Y OBJETIVOS URBANISTICOS.

El ámbito de este Plan Especial afecta únicamente a la Parcela 1, con una superficie de 8.624 m2.

Los objetivos urbanísticos son:

1.- Posibilitar la implantación de una gasolinera en la Parcela 1, para permitir el cierre de las dos gasolineras de Behobia en los términos y condiciones definidos en el Convenio Urbanístico de fecha 28 de Febrero de 2015.

2.- Definir una nueva regulación pormenorizada de la Parcela 1, adecuando su regulación normativa a la nueva instalación de gasolinera.

1.3.- ORDENACION PROPUESTA .

La nueva ordenación del interior de la parcela conserva el edificio existente que tiene una superficie de 2.021 m2 . Construido como edificio logístico para una empresa de transportes, actualmente esta cerrado y sin actividad.
La parcela cuenta actualmente con un puesto de carburante para uso propio en el lindero norte con acceso desde el vial de entrada a Zisa y una instalación de lavado de camiones.

La nueva ordenación interior a la parcela queda configurada por este edificio existente, con una ampliación de la misma dimensión en la fachada a la calle Comete Sarrea para albergar el control y los servicios principales de la nueva estación de venta de carburante.

Adosado al edificio existente y en toda la longitud de la parcela se dispone la marquesina que cubre los puestos de repostaje situados a ambos lados del edificio de control. En total se prevéen nueve calles de repostaje con otras tantas isletas. Cinco calles y cuatro isletas en el lado norte y cuatro calles y cuatro isletas en el lado sur.
La altura del la marquesina coincide con la altura de la entreplanta de oficinas del edificio. Se establece así una continuidad entre el edificio existente y la nueva actuación.

La marquesina , con su altura y dimensión proporciona una nueva imagen de la parcela desde el vial de entrada y desde la rotonda de Zaisa.

La superficie construida actual es de 2.021 m2. Con techo edificatorio de 3.650 m2
La construcción de la gasolinera requiere una ampliación de 320 m2 con un total edificado de 2.341 m2.

1.4.- MODIFICACIONES RESPECTO A LA REGULACION VIGENTE.

Este documento de Plan Especial introduce las siguientes modificaciones en la regulación pormenorizada de la Parcela 1:

1.- Modifica el uso característico de la parcela pasando de Uso Terciario Transporte (TT) a uso característico Terciario Gasolinera (TG).

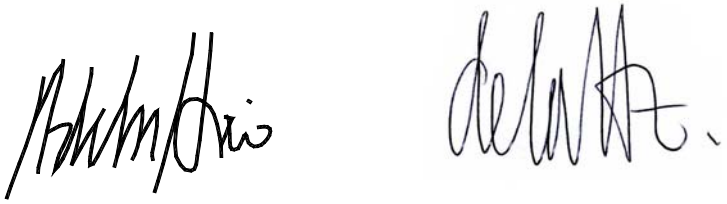
2.- Amplia la capacidad edificatoria de la parcela en 320 m2.

3.- Modifica la alineación a la calle Comete Sarrea reduciendo los 20 m. de retiro obligatorio a 9 m. para permitir la construcción de una planta baja y la marquesina de cubrición de los puestos de repostaje de la gasolinera.

4.- Posibilita la implantación de carteles y reclamos publicitarios corporativos de la nueva instalación tanto en elementos exentos como en las cubiertas del edificio existente.

5.- Se produce una cesión de 81,93 m2 de suelo para uso de espacios libres, que supone la ampliación de las aceras existentes hasta obtener aceras de 2,30 m. de anchura. La parcela P-1 pasa a tener una superficie de 8.542,07 m2 una vez materializada la cesión.

San Sebastián, Octubre 2015



Fdo. : ANGEL DE LA HOZ Arquitecto. PABLO DE LA HOZ Arquitecto

DOCUMENTO 6.- PLANOS

INDICE DE PLANOS

I.- INFORMACION

01 .- Situación.
02 .- Topográfico estado actual. Delimitación del ámbito PE.
03 .- El Plan General Vigente . Planos 4-11 y 5-11 Calificación pormenorizada.
04 .- El Plan General Vigente. Plano T.-9 Espacio ferroviario.
05 .- El Plan General Vigente. Plano A-1. Afecciones y servidumbres..
06 .- El Plan General Vigente. Plano A4-7 y A4-8. Detalle de Afecciones Aeronáuticas.
07.- Afecciones sobre la Parcela 1

II.- ORDENACION

01 .- Planta general de ordenación.
02 .- Alineaciones.
03.- Justificación del cumplimiento de Servidumbres Aeronauticas
04.- Afecciones
05,- Calificación pormenorizada.
06.- Régimen de domínio.

ANEJO 1 .- ESTUDIO DE TRAFICO

ESTUDIO DE TRÁFICO EN LA ROTONDA DE LASKOAIN E INMEDIACIONES

OCTUBRE 2015 URRIA

GARO AZKUE
Ingeniero de Caminos

ENDARA
INGENIEROS ASOCIADOS S.L.

ESTUDIO DE TRÁFICO EN LA ROTONDA DE LASKOAIN E INMEDIACIONES

1. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO

El objeto del presente documento es comprobar si la rotonda de Laskoain y los enlaces adyacentes, tienen la capacidad suficiente para soportar la carga de tráfico que inducirá la gasolinera proyectada en la zona.

Para la elaboración del informe se han realizado, tanto aforos automáticos en los viales principales (24h) como manuales en los enlaces (horas punta).

Además, se han utilizado datos de la estación de aforo primaria de Endarlatza (288), así como del Estudio Sobre la Capacidad de las Glorietas de Mendipe y Laskoain, elaborado por Endara Ingenieros Asociados S.L., en Agosto de 2004.

2. ANÁLISIS PREVIO

En primer lugar se ha recurrido al informe elaborado por la Diputación Foral de Gipuzkoa, que recopila y analiza los resultados de los aforos realizados en las carreteras de Gipuzkoa el año 2013. La estación de aforo más cercana a la glorieta de Laskoain, es la 288 (Endarlatza), situada en el P.K. 69,4 de la carretera N – 121 – A.

A continuación se reflejan los datos que se utilizarán para la elaboración del presente documento:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
I.M.D	9341	9291	9741	9036	8902	10390	10960	10642	10338
Ligeros	6165	6318	6429	5783	6677	6961	7453	7556	7340
Pesados	3176	2973	3312	3253	2226	3429	3507	3086	2998
(L/P)	(66/34)	(68/32)	(66/34)	(64/36)	(75/25)	(67/33)	(68/32)	(71/29)	(71/29)
Irun									5225
Iruña									5113

La tabla recoge las intensidades medidas entre los años 2005 y 2013. La primera fila se refiere a la Intensidad Media Diaria en ambos sentidos; la segunda y tercera a la Intensidad de vehículos ligeros y pesados respectivamente; la cuarta a la relación (%) ligeros/pesados; y las dos últimas al reparto de la Intensidad en cada uno de los sentidos de circulación.

El año 2010 se produce un fuerte incremento del tráfico (10%), coincidiendo con la finalización de las obras de desdoblamiento. A partir del año 2011 disminuye el tráfico por causa de la crisis, al igual que en el resto del territorio. Es de suponer que esta tendencia se mantenga en los próximos años, o en cualquier caso no se invierta (al menos de manera notable).

El porcentaje de vehículos pesados es muy alto, en torno al 30%. El reparto en ambos sentidos es prácticamente igual.

Los coeficientes obtenidos en la estación de aforo son los siguientes:

- **Coeficiente "L" o de variación mensual:** Para septiembre su valor es 0,98.
- **Coeficiente "S" o de sábados y domingos:** 0.97
- **Coeficiente "N" o de nocturnidad:** Para septiembre su valor es 2,36.

Las siguientes tablas se han obtenido a partir de los conteos manuales realizados los días 20 (martes) y 21 (miércoles) de julio de 2004 en Laskoain, para la elaboración del citado Estudio Sobre la Capacidad de las Glorietas de Mendipe y Laskoain:

MARTES									
HORA	ZAISA INCORPORACION	ZAISA SALIDA	BEHOBIA INCORPORACION	BEHOBIA SALIDA	A-8 INCORPORACION	A-8 SALIDA	NAVARRA INCORPORACION	NAVARRA SALIDA	
8-9	54	215	296	206	177	0	149	255	1352
9-10	70	174	229	257	153	0	182	203	1268
10-11	100	120	275	308	104	50	177	178	1312
11-12	72	103	354	368	157	101	247	258	1660
12-13	99	157	331	341	132	130	231	165	1586
13-14	174	118	337	451	172	138	216	192	1798
14-15	91	189	188	406	170	85	289	58	1476
15-16	90	218	368	405	188	146	298	175	1888
16-17	108	49	343	455	193	140	255	255	1798
17-18	79	180	257	326	171	129	300	172	1614
18-19	125	161	306	515	226	78	338	241	1990
19-20	119	122	285	446	199	35	261	261	1728
20-21	47	102	218	300	187	0	203	253	1310
MAXIMO	174	218	368	515	226	146	338	261	1990

MIÉRCOLES									
HORA	ZAISA INCORPORACION	ZAISA SALIDA	BEHOBIA INCORPORACION	BEHOBIA SALIDA	A-8 INCORPORACION	A-8 SALIDA	NAVARRA INCORPORACION	NAVARRA SALIDA	
8-9	54	211	301	228	179	3	160	252	1388
9-10	82	174	216	278	147	16	190	167	1270
10-11	69	108	250	361	173	25	231	229	1446
11-12	76	309	320	322	141	51	350	205	1774
12-13	91	146	343	309	133	101	192	203	1518
13-14	153	109	414	428	186	124	249	341	2004
14-15	82	196	272	373	147	84	262	110	1526
15-16	95	258	409	432	226	122	298	216	2056
16-17	85	134	182	439	203	63	308	142	1556
17-18	80	164	250	440	182	31	322	199	1668
18-19	118	128	285	527	214	21	312	253	1858
19-20	95	88	304	452	263	15	243	350	1810
20-21	71	62	251	379	236	11	184	290	1484
MAXIMO	153	309	414	527	263	124	350	350	2056

MARTES (PESADOS)									
HORA	ZAISA INCORPORACION	ZAISA SALIDA	BEHOBIA INCORPORACION	BEHOBIA SALIDA	A-8 INCORPORACION	A-8 SALIDA	NAVARRA INCORPORACION	NAVARRA SALIDA	
8-9	79	93	140	154	68	47	121	114	816
9-10	89	125	177	134	85	58	126	160	954
10-11	107	129	207	177	89	103	137	131	1080
11-12	94	156	254	147	123	161	171	178	1284
12-13	88	159	74	83	124	53	157	148	886
13-14	79	104	121	73	117	59	100	181	834
14-15	96	169	93	86	134	59	142	151	930
15-16	119	79	131	111	168	78	213	363	1262
16-17	130	180	157	102	134	80	159	218	1160
17-18	93	192	182	134	123	126	162	108	1120
18-19	135	196	207	172	125	134	169	134	1272
19-20	136	137	227	138	74	166	111	107	1096
20-21	112	135	141	117	106	104	113	116	944
MAXIMO	136	196	254	177	168	166	213	363	1284

MIÉRCOLES (PESADOS)									
HORA	ZAISA INCORPORACION	ZAISA SALIDA	BEHOBIA INCORPORACION	BEHOBIA SALIDA	A-8 INCORPORACION	A-8 SALIDA	NAVARRA INCORPORACION	NAVARRA SALIDA	
8-9	70	132	164	132	88	59	127	126	898
9-10	70	209	166	148	99	83	206	101	1082
10-11	92	243	176	130	92	99	220	108	1160
11-12	92	284	237	152	112	156	240	89	1362
12-13	102	124	214	119	88	161	135	135	1078
13-14	97	130	327	110	102	206	129	209	1310
14-15	106	141	128	113	72	119	136	69	884
15-16	112	143	275	121	107	189	124	165	1236
16-17	122	154	253	129	118	184	155	181	1296
17-18	105	219	222	175	119	84	141	109	1174
18-19	123	191	248	135	102	194	140	93	1226
19-20	92	147	216	137	99	153	153	123	1120
20-21	81	142	163	91	74	110	115	90	866
MAXIMO	123	284	327	175	119	206	240	209	1362

Se han resaltado en azul las casillas con la intensidad horaria máxima de cada movimiento. En la última columna a la derecha se recoge la suma de las intensidades horarias de todos los movimientos. En verde se ha resaltado la hora en la que se produce la intensidad máxima (suma de todos los movimientos). Para los camiones, la intensidad máxima se da entre las 11h y las 12h en ambos días. Para los coches, el martes la hora punta se da entre las 18h y las 19h, mientras que el miércoles se da entre las 15h y 16h.

En vista de los datos del conteo manual, el mejor momento para aforar manualmente la rotonda es entre las 11h y las 12h para los vehículos pesados y entre las 15h y 16h para los ligeros (el martes la punta es entre las 18h y 19h pero la intensidad es solo un 5% superior que la medida entre las 15h y las 16h).

3. AFOROS AUTOMÁTICOS

Los conteos automáticos se llevaron a cabo el martes 22 de Septiembre, el miércoles 23 de Septiembre y el jueves 24 de Septiembre. El aforador midió el tráfico durante 24 horas, cada día en un lugar diferente. Los puntos de aforo y los resultados obtenidos se reflejan a continuación:

- **Martes 22:** los dos carriles del tráfico que llega de Behobia a la rotonda de Laskoain.

  $I_{aforada}$**: 4373** coches; **2056** camiones; **32%** pesados.

- **Miércoles 23:** ramal de enlace con la AP-8 (ambos sentidos).

  $I_{aforada\ (entran\ rotonda)}$**: 2915** coches; **1289** camiones; **31%** pesados.

  $I_{aforada\ (salen\ rotonda)}$**: 1440** coches; **1610** camiones; **53%** pesados.

- **Jueves 24:** Calle Comete Sarea (ambos sentidos).

  $I_{aforada\ (de\ Zaisa\ II)}$**: 462** coches; **343** camiones; **43%** pesados.

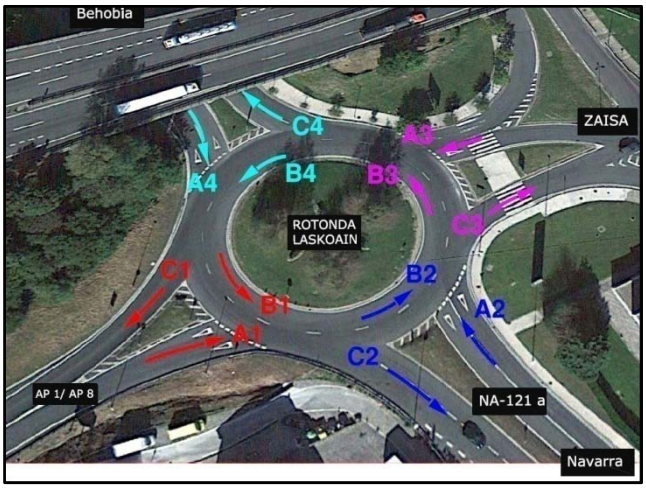
  $I_{aforada\ (a\ Zaisa\ II)}$**: 453** coches; **294** camiones; **39%** pesados.

Los resultados obtenidos se recogen con mayor detalle en el Anejo.

4. AFOROS MANUALES

Los conteos manuales se llevaron a cabo el martes 22 de Septiembre y el miércoles 23 de Septiembre entre las 11:00 y las 12:30 horas por la mañana y entre las 14:45 y 16:15 por la tarde, coincidiendo con las puntas correspondientes al tráfico pesado y ligero respectivamente (según aforos 2004).

4.1. Rotonda



Las intensidades aforadas para cada uno de los sentidos en los cuatro ramales de la rotonda se recogen en las siguientes tablas:

2015 martes	1A		2A		3A		4A		1C		2C		3C		4C	
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados
11.00 - 11.30	66	65	152	68	56	13	134	66	25	31	119	59	40	28	202	83
11.30 - 12.00	64	53	121	60	47	35	104	70	26	56	84	42	29	40	180	71
12.00 - 12.30	74	60	150	82	49	59	106	72	43	98	107	57	34	42	174	64
14.45 - 15.15	114	42	149	58	61	22	172	67	52	60	133	46	52	26	233	47
15.15 - 15.45	84	55	158	66	74	38	151	85	50	65	117	55	48	48	229	66
15.45 - 16.15	83	60	163	73	90	35	122	70	65	56	116	60	40	35	215	74
IMH	397		599		310		627		411		463		254		724	

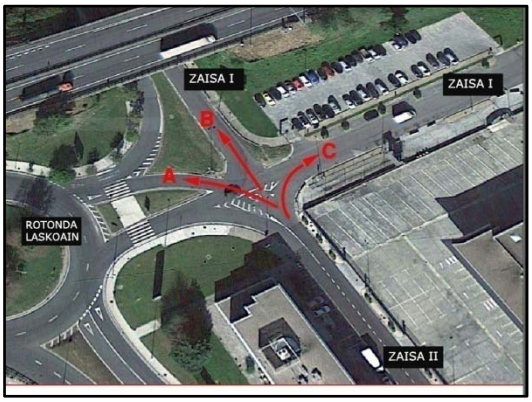
2015 miércoles	1A		2A		3A		4A		1C		2C		3C		4C	
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados
11.00 - 11.30	68	53	99	44	55	58	136	50	35	43	110	68	50	22	161	67
11.30 - 12.00	58	48	117	63	48	38	152	64	34	47	118	59	37	46	186	62
12.00 - 12.30	92	59	121	69	29	56	161	71	42	53	146	60	42	53	168	91
IMH	364		502		295		583		276		502		277		660	

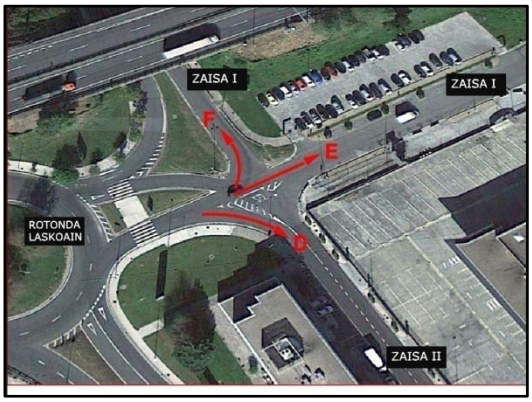
La IMH es la intensidad en la hora punta en vehículos equivalentes. El número de "vehículos equivalentes", se obtiene sumando los coches y camiones de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$Nº_{"VEHÍCULOS\ EQUIVALENTES"} = Nº_{COCHES} + 2 \times Nº_{CAMIONES}$$

En el Anejo se pueden consultar las gráficas obtenidas a partir de las tablas.

4.2. Intersección





Las intensidades aforadas para cada uno de los sentidos en los cuatro ramales de la rotonda se recogen en las siguientes tablas:

2015 martes	A		B		C		D		E		F	
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados
11.00 - 11.30	19	10	6	1	0	0	17	7	5	4	20	14
11.30 - 12.00	8	7	3	1	1	0	18	16	7	6	24	21
12.00 - 12.30	10	8	6	1	0	0	8	13	4	6	19	25
14:45 - 15:15	12	8	5	0	0	0	24	18	6	0	20	8
15:15 - 15:45	9	18	0	0	0	0	19	18	6	4	29	23
15:45 - 16:15	11	16	3	0	1	0	11	12	10	7	18	19
IMH	**61**		**13**		**1**		**84**		**35**		**135**	

2015 miércoles	A		B		C		D		E		F	
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados
11.00 - 11.30	14	11	3	1	1	0	18	5	7	5	22	16
11.30 - 12.00	10	7	3	1	0	0	16	10	3	1	18	19
12.00 - 12.30	16	8	4	1	0	0	15	20	5	8	8	22
IMH	**60**		**11**		**1**		**91**		**26**		**110**	

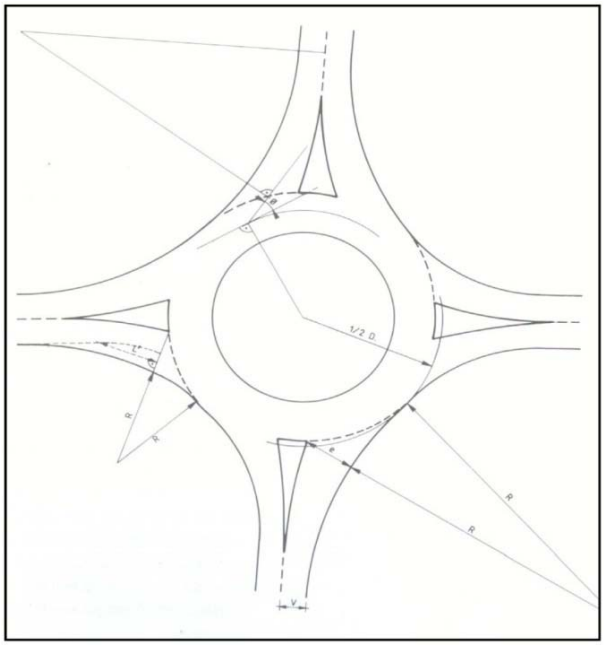
La IMH es la intensidad en la hora punta en vehículos equivalentes. El número de "vehículos equivalentes", se obtiene sumando los coches y camiones de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$Nº_{"VEHÍCULOS\ EQUIVALENTES"} = Nº_{COCHES} + 2 \times Nº_{CAMIONES}$$

En el Anejo se pueden consultar las gráficas obtenidas a partir de las tablas.

5. CAPACIDAD DE LA ROTONDA

Se ha realizado el cálculo de la capacidad en el estado actual y propuesto, de acuerdo a las Recomendaciones sobre Glorietas, publicado por la Dirección General de Carreteras en el año 1999.



e: ancho de la entrada, en metros.

v: la mitad de la anchura de la vía de aproximación, en metros.

L': longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada, en metros.

D: diámetro del círculo inscrito, en metros.

ϕ: ángulo de entrada, en grados sexagesimales.

R: radio de la entrada, en metros.

5.1. Estado Actual

Con los datos geométricos descritos en el apartado anterior y las intensidades máximas aforadas se ha comprobado el nivel de saturación de la rotonda. Los resultados obtenidos son los siguientes:

- **Ramal 1 (Autopista):** 0,24
- **Ramal 2 (Nafarroa):** 0,30
- **Ramal 3 (Zaisa):** 0,17
- **Ramal 4 Behobia):** 0,33

Todos los valores están por debajo de 0,85 que se considera como valor límite. El nivel de servicio de la rotonda es adecuado en todos los ramales.

5.2. Estado Futuro

La gasolinera tiene la previsión de abastecer a 10 camiones a la hora como máximo. Este número está basado en la experiencia propia, puesto que la misma empresa tiene actualmente dos gasolineras en las inmediaciones.

Por otro lado, teniendo en cuenta que un camión suele tardar una media de 20 minutos en repostar[1], y calculando otros cinco minutos en pagar y mover el camión, se estima que el máximo número de camiones que podrían salir de la estación de servicio en una hora sería 22.

Los coches no se han tenido en cuenta, ya que un coche cuenta como dos camiones (concepto de vehículo equivalente) y se ha considerado más desfavorable que todos los vehículos que están repostando sean camiones.

Hemos distribuido estos vehículos de la siguiente manera:

- **Ramal 1 (Autopista):** Entran y salen 30
- **Ramal 2 (Nafarroa):** Entran y salen 6
- **Ramal 3 (Zaisa):** Entran 44 salen 40 (el resto van a Zaisa III)
- **Ramal 4 Behobia):** Entran 8 y salen 6 (el resto van a Zaisa III)

Introduciendo estos datos en la matriz origen destino del programa de cálculo de la capacidad de la rotonda resulta:

- **Ramal 1 (Autopista):** 0,26
- **Ramal 2 (Nafarroa):** 0,30
- **Ramal 3 (Zaisa):** 0,19
- **Ramal 4 Behobia):** 0,33

El nivel de saturación de la rotonda es prácticamente el mismo con y sin estación de servicio.

6. CAPACIDAD DE LA INTERSECCIÓN

Para calcular la capacidad de una intersección, hay que determinar en primer lugar si es necesaria o no la instalación de semáforos para la regulación del tráfico. Una vez establecido si es o no necesaria su instalación, se aborda el problema calculando la capacidad de cada uno de los ramales.

La elección del sistema de control depende de cuatro factores (se ha obviado el flujo de peatones por ser poco significativo en este caso):

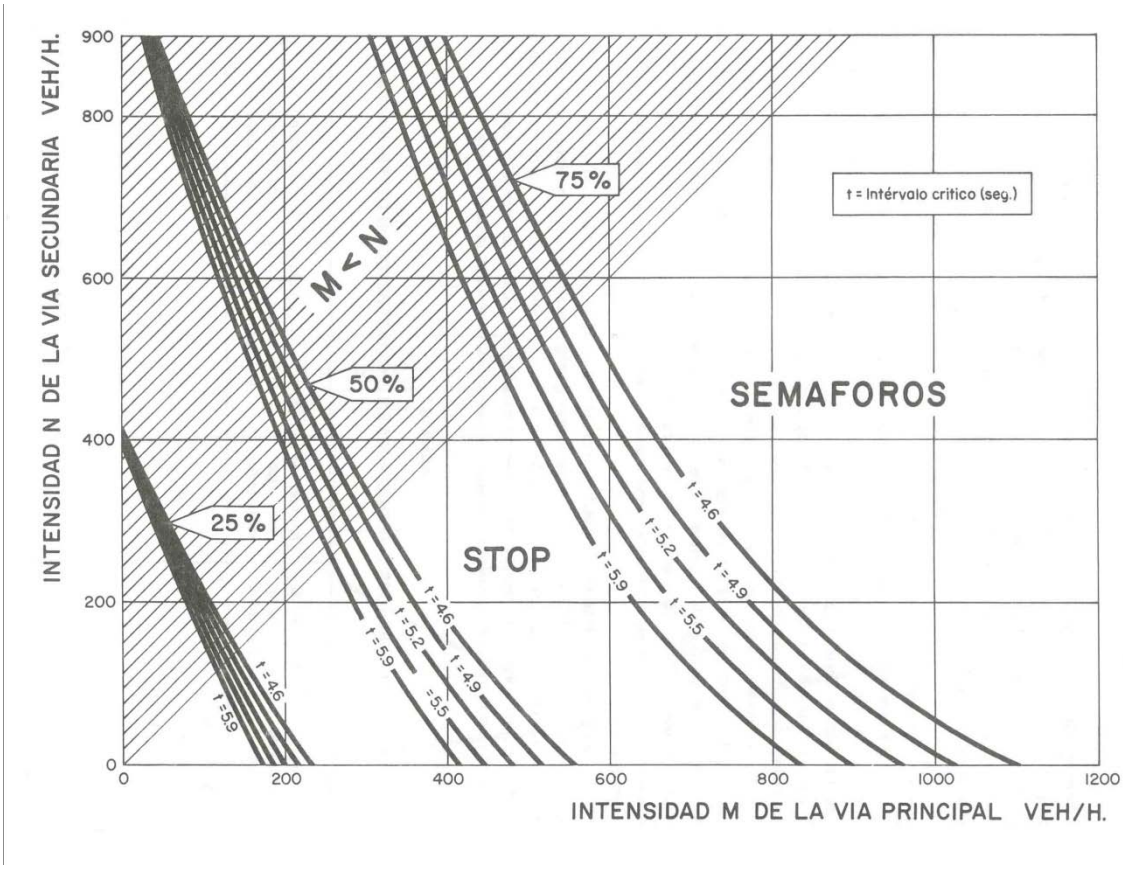
1. Tráfico en la vía principal
2. Tráfico en la vía secundaria
3. Tiempos de llegada y salida de los coches en ambas vías (Intervalo crítico)
4. Número de coches detenidos en la vía secundaria

Los primeros dos se deducen de los aforos realizados. El tercero tiene un valor comprendido entre 4,5 y 6 segundos, según mediciones realizadas en numerosos estudios de tráfico.

[1] *Cifra basada en la experiencia de la empresa explotadora, que ha observado que la mayoría de los camiones no llegan con el depósito vacío.*

Supondremos un valor de 4,9, ya que la intersección tiene buena visibilidad y los vehículos circulan a bajas velocidades en todos los ramales.

El cuarto se obtiene a partir de una fórmula empírica, que relaciona el porcentaje de vehículos retrasados en la vía secundaria, con las intensidades en los ramales y el intervalo crítico. En la siguiente tabla se han representado las familias de curvas para 25%, 50% y 75% de vehículos retrasados en la vía secundaria, en función del intervalo crítico:



Entre el 25% y el 50% de vehículos retrasados la intersección funciona correctamente con un ceda; entre el 50% y el 75%, con un stop; a partir del 75% es necesaria la semaforización del cruce.

Los valores de intensidad estimados según los criterios enunciados en el apartado 5.2, son los siguientes:

- **Vial principal[2]:** D+E+F+44=**305**
- **Vial secundario:** A+B+C+44=**119**

Aplicando estos valores de intensidad y el intervalo crítico de 4,9 s, resulta que el porcentaje de vehículos retrasados en la vía secundaria es del 41,6%. Este valor se encuentra cerca del 50%, y por lo tanto el stop sería la mejor solución.

[2] *A, B, C, D, E y F son las intensidades máximas aforadas en la intersección (apartado 4.2). 44 es el nº máximo de vehículos equivalentes que pueden salir en una hora de la estación de servicio (apartado 5.2).*

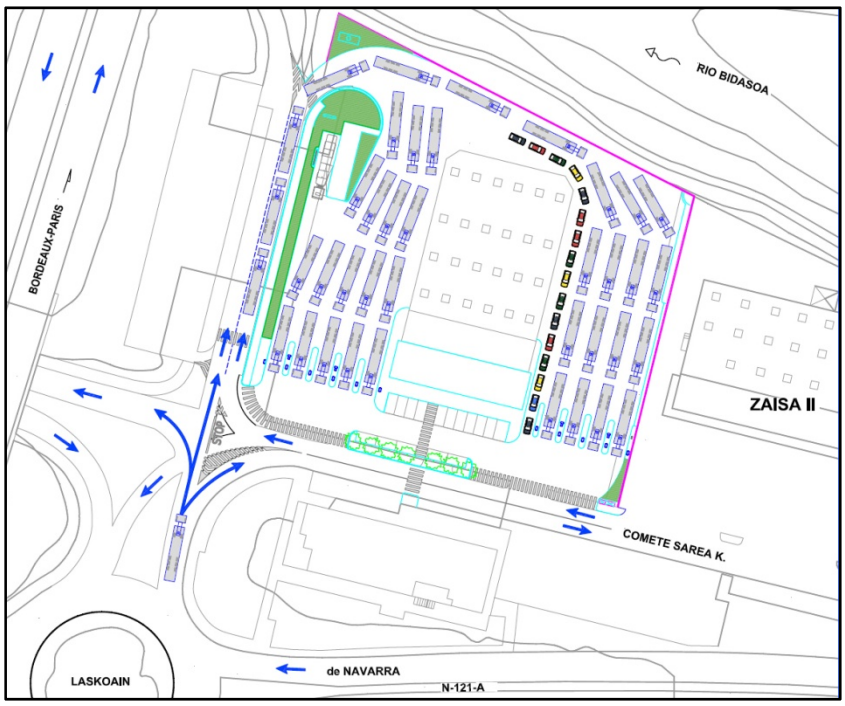
7. CONCLUSIONES

Las intensidades medidas en los cuatro ramales de la rotonda de Laskoain, están muy por debajo de las intensidades de saturación calculadas a partir de su configuración geométrica (el valor más alto es 33%, en el ramal de Behobia).

Según los cálculos realizados, la capacidad de los ramales Autopista (1) y Zaisa (3), disminuye ligeramente (2%), pero sigue estando lejos de la intensidad de saturación en ambos ramales.

Por lo tanto, las intensidades estimadas tras la implantación de la estación de servicio no afectarán al correcto funcionamiento de la rotonda.

En cuanto a la posibilidad de que una cola por llegar más camiones de los que salen, colapsara el cruce o la rotonda, hay que tener en cuenta lo siguiente: el recinto de la gasolinera y el carril de entrada a la misma tendrán una capacidad para alojar más de 40 camiones. Si por alguna razón el flujo de camiones durante la hora punta superara la capacidad de abastecimiento, habría espacio para 30 camiones antes de que la cola ocupara la totalidad del carril de acceso a la gasolinera. En cualquier caso, si se llegará a colmatar el citado espacio, los camiones aún podrían seguir circulando hacia Zaisa III, o Zaisa II.



Por otro lado, el tráfico estimado en la intersección es considerablemente superior al actual (66% en el vial principal y 100% en el secundario). Sin embargo, tal y como se ha justificado en el apartado anterior, las intensidades previstas están muy lejos de las que harían necesaria la semaforización del cruce. Por lo tanto se espera que el cruce funcione perfectamente con un stop.

ENDARA INGENIEROS ASOCIADOS S.L.

Fdo.: Garo Azkue

Endara Ingenieros Asociados S.L.

RESULTADOS

AFOROS AUTOMÁTICOS

Martes 22

Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 24/09/2015 12:23:43

Sitio

Nombre	IRUN2 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	22/09/2015 10:00
Fecha de finalización	23/09/2015 09:59
Días	Mar, Mie
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	10:30 - 09:30

Longitud clases [L en m]

Entrante				
Tiempo	Σ	CAR	TRUCK	LONG
00:00-06:59	513	289	39	185
07:00-18:59	4443	3015	435	993
19:00-22:59	1010	749	54	207
23:00-23:59	65	36	6	23
00:00-24:00	6047	4101	534	1412

Cifras de velocidad [V en km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	V50	Vexc %
Entrante	9	98	49	40	49	58	49	**42.0**

Descripciones

Vmin: Velocida Mínima
Vmax: Velocida Máxima
Vavg: Velocidad promedio
V15: Velocidad crítica para el primer15% de los vehículos
V50: Velocidad crítica para el primer50% de los vehículos
V85: Velocidad crítica para el primer85% de los vehículos
V50: Velocidad crítica para el primer50% de los vehículos
Vexc %: El exceso de velocidad en%

Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 24/09/2015 12:23:43

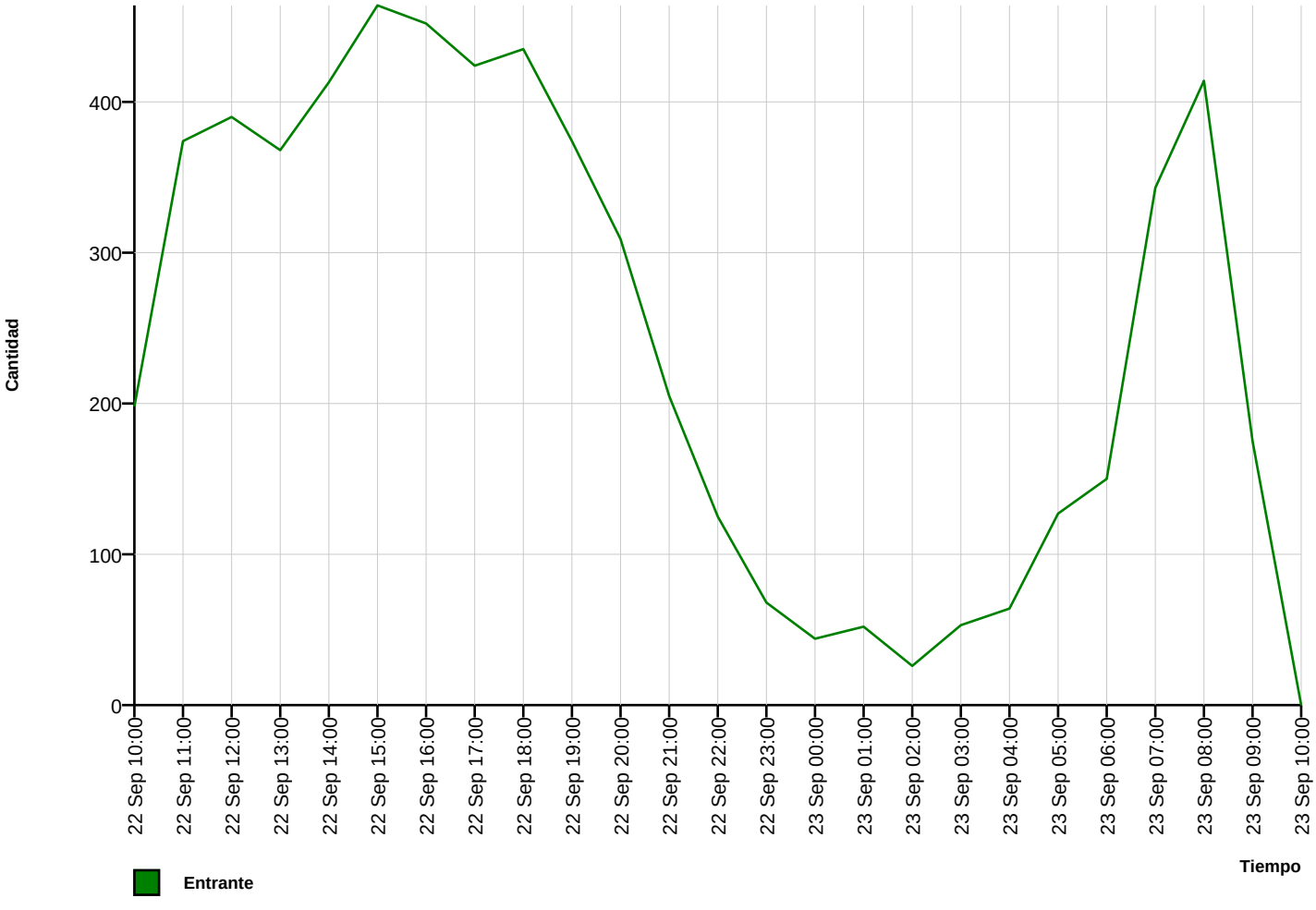
Sitio

Nombre	IRUN2 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	22/09/2015 10:00
Fecha de finalización	23/09/2015 09:59
Días	Mar, Mie
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	10:30 - 09:30

Tiempo Curva de Variación



Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 24/09/2015 12:23:43

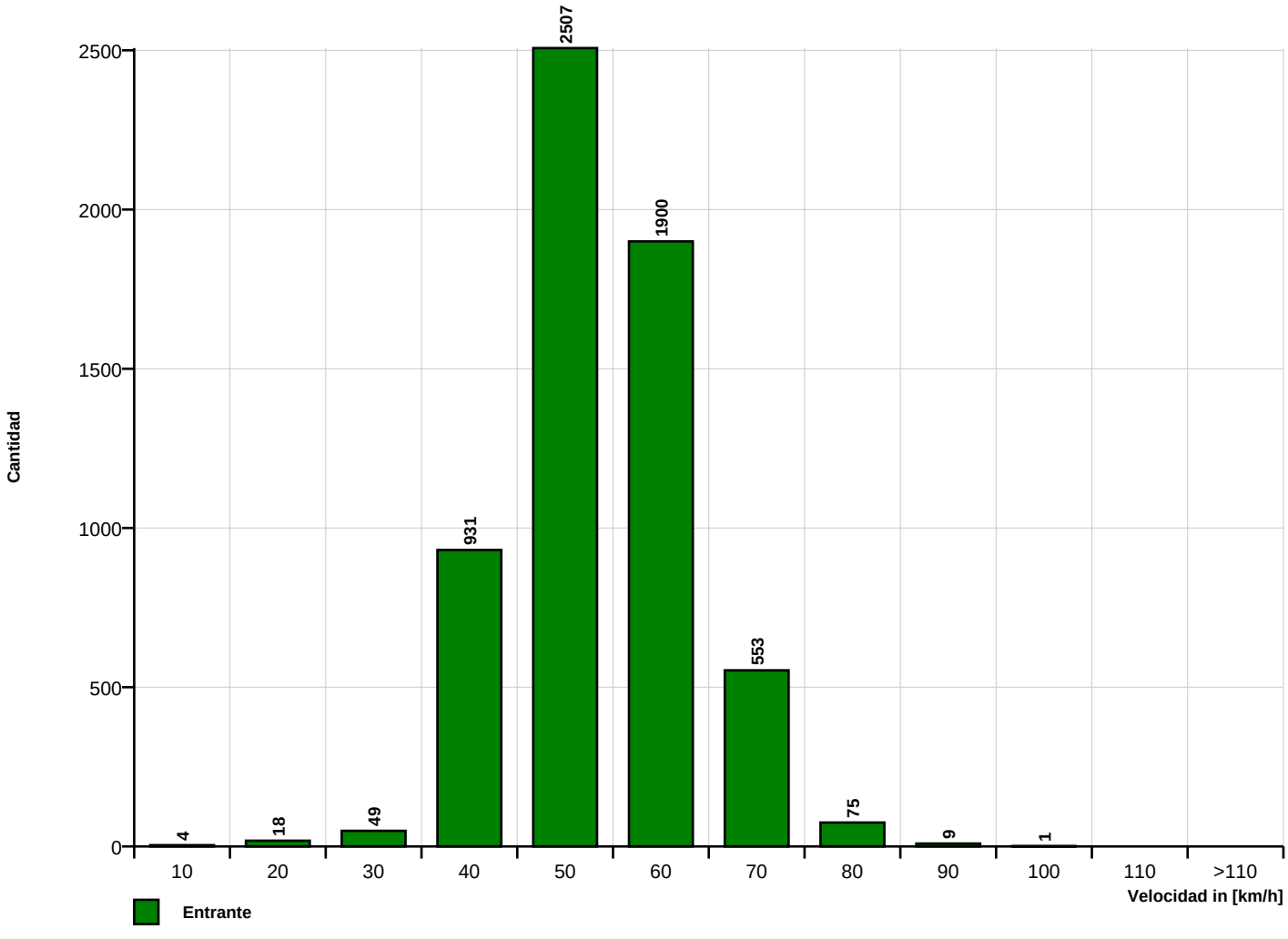
Sitio

Nombre	IRUN2 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	22/09/2015 10:00
Fecha de finalización	23/09/2015 09:59
Días	Mar, Mie
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	10:30 - 09:30

Velocidad Histograma



Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 24/09/2015 12:23:43

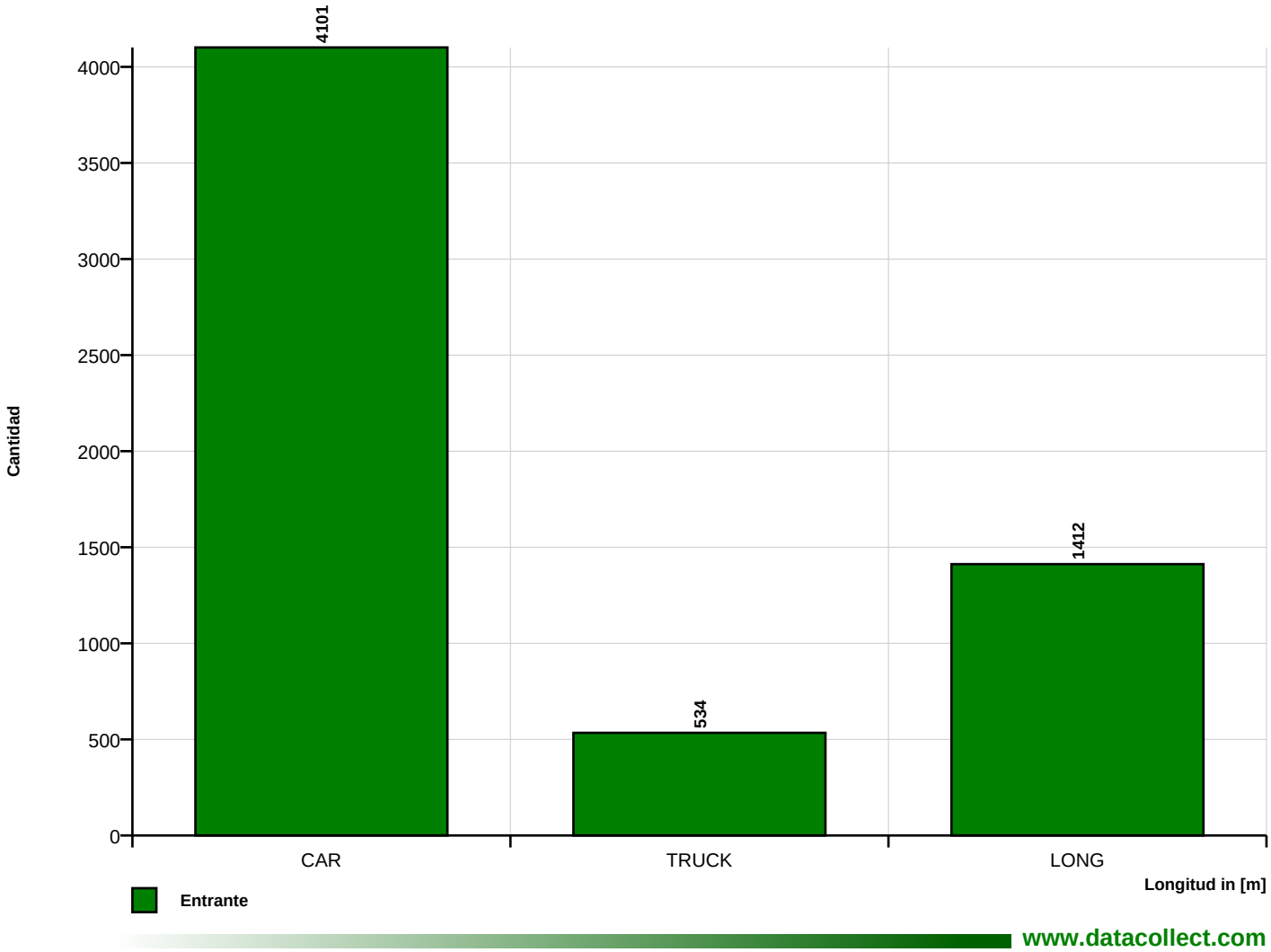
Sitio

Nombre	IRUN2 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	22/09/2015 10:00
Fecha de finalización	23/09/2015 09:59
Días	Mar, Mie
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	10:30 - 09:30

Longitud Histograma



Miércoles 23

Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 24/09/2015 12:56:59

Sitio

Nombre	IRUN3 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	23/09/2015 10:00
Fecha de finalización	24/09/2015 10:59
Días	Mie, Jue
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	11:00 - 10:00

Longitud clases [L en m]

sección transversal		Entrante				Saliente			
Tiempo	Σ	Σ	CAR	TRUCK	LONG	Σ	CAR	TRUCK	LONG
00:00-06:59	493	221	136	15	70	272	83	31	158
07:00-18:59	5155	3036	2065	262	709	2119	1083	283	753
19:00-22:59	1119	658	522	21	115	461	193	42	226
23:00-23:59	88	41	29	2	10	47	11	3	33
00:00-24:00	6873	3968	2764	300	904	2905	1371	360	1174

Cifras de velocidad [V en km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	V50	Vexc %
sección transversal	6	62	28	19	27	37	27	**0.4**
Entrante	6	62	30	18	30	39	30	**0.7**
Saliente	9	51	26	20	25	33	25	**0.0**

Descripciones

Vmin: Velocida Mínima
Vmax: Velocida Máxima
Vavg: Velocidad promedio
V15: Velocidad crítica para el primer15% de los vehículos
V50: Velocidad crítica para el primer50% de los vehículos
V85: Velocidad crítica para el primer85% de los vehículos
V50: Velocidad crítica para el primer50% de los vehículos
Vexc %: El exceso de velocidad en%

Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 24/09/2015 12:56:59

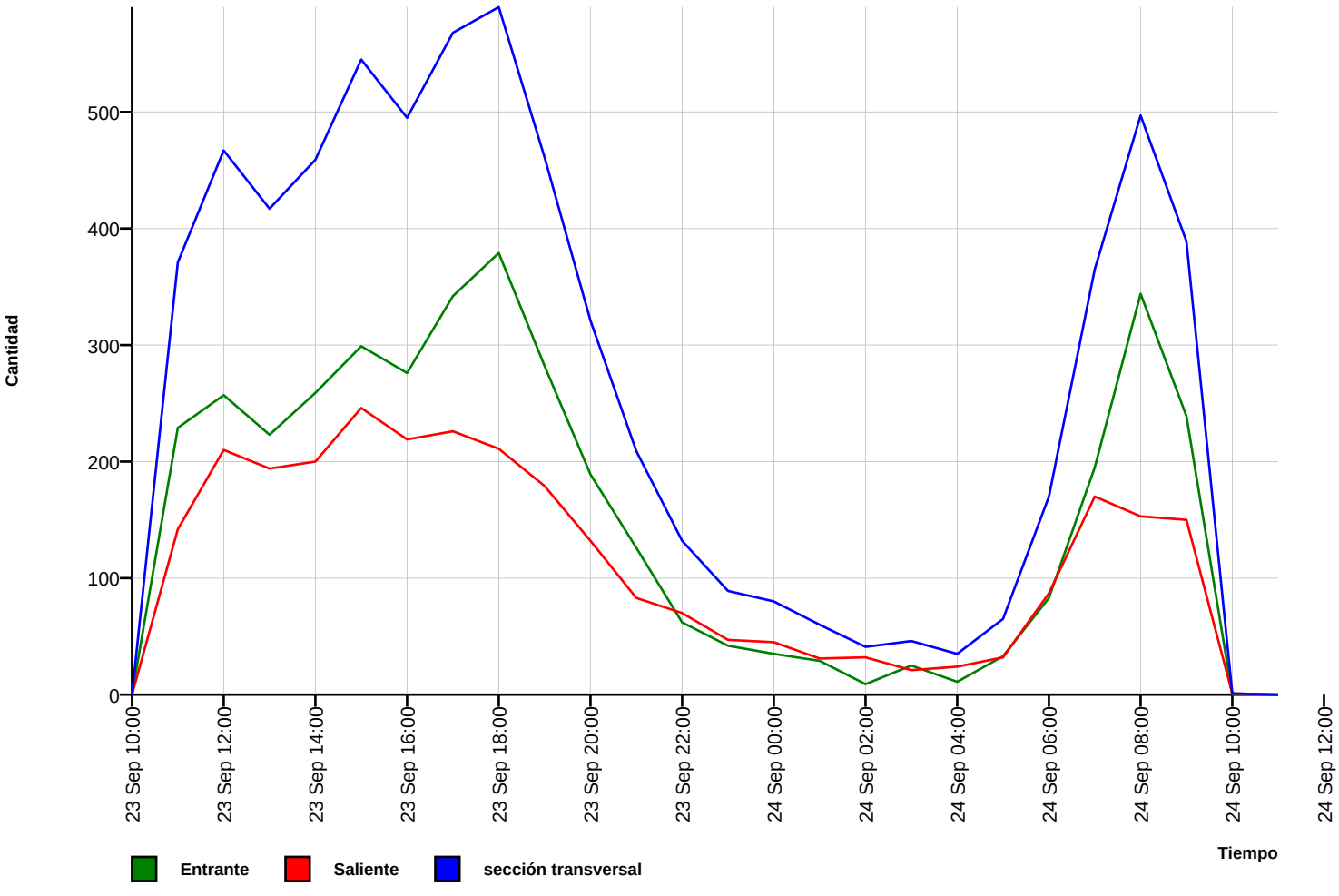
Sitio

Nombre	IRUN3 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	23/09/2015 10:00
Fecha de finalización	24/09/2015 10:59
Días	Mie, Jue
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	11:00 - 10:00

Tiempo Curva de Variación



Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 24/09/2015 12:56:59

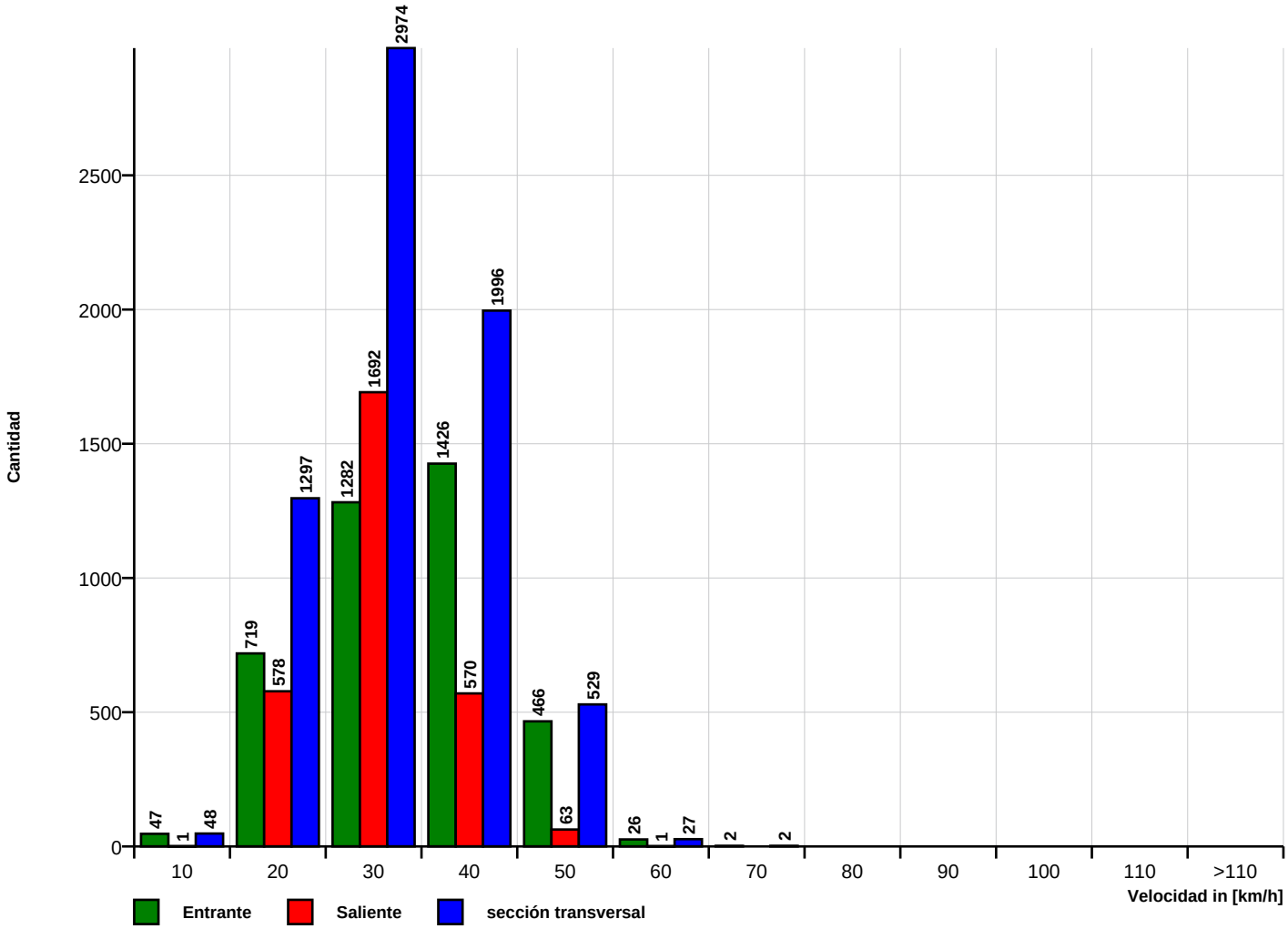
Sitio

Nombre	IRUN3 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	23/09/2015 10:00
Fecha de finalización	24/09/2015 10:59
Días	Mie, Jue
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	11:00 - 10:00

Velocidad Histograma



Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 24/09/2015 12:56:59

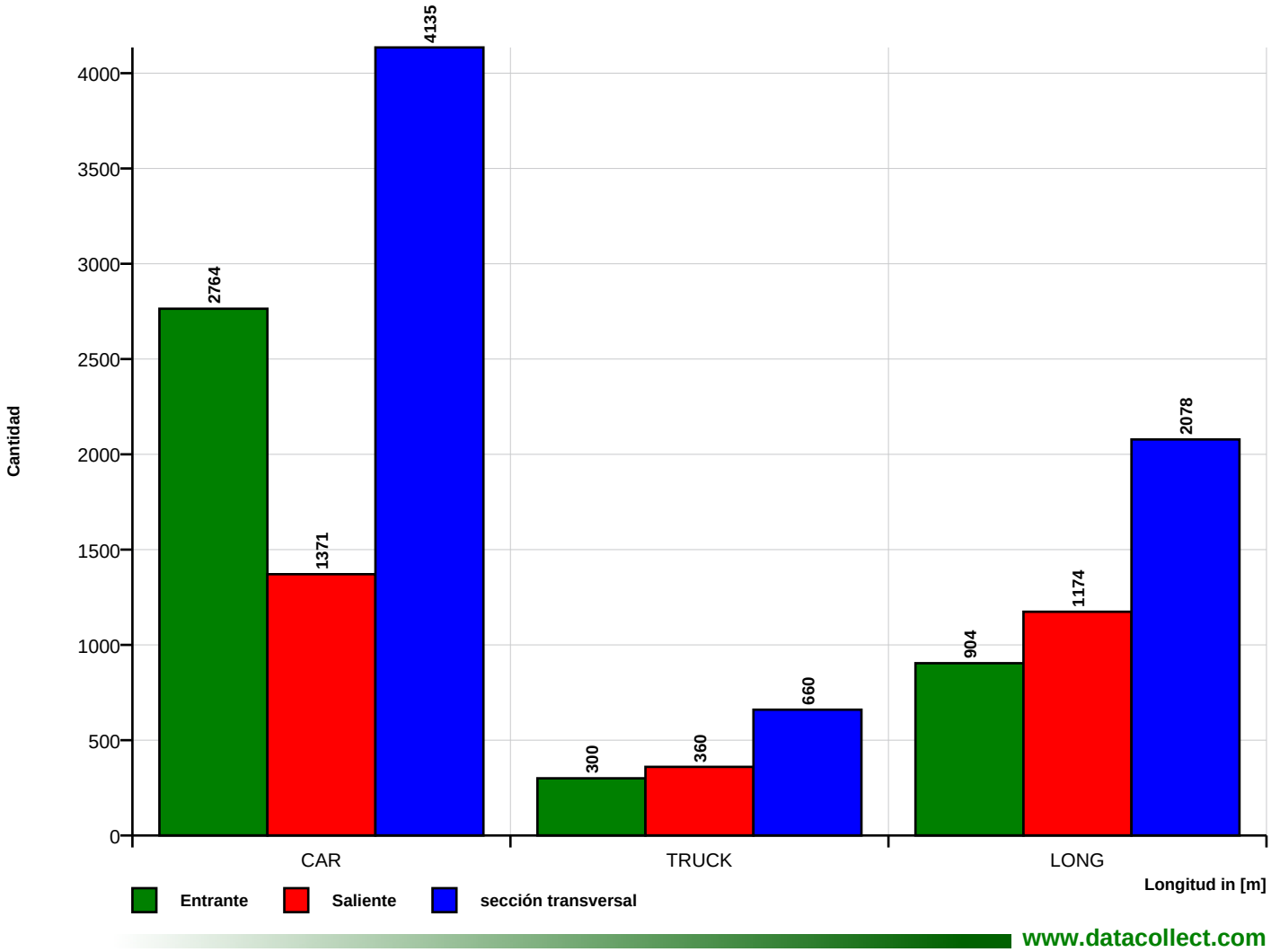
Sitio

Nombre	IRUN3 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	23/09/2015 10:00
Fecha de finalización	24/09/2015 10:59
Días	Mie, Jue
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	11:00 - 10:00

Longitud Histograma



Jueves 24

Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 25/09/2015 11:17:49

Sitio

Nombre	IRUN4 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	24/09/2015 10:00
Fecha de finalización	25/09/2015 10:59
Días	Lun, Mar, Mie, Jue, Vie,
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	11:00 - 10:30

Longitud clases [L en m]

sección transversal		Entrante				Saliente			
Tiempo	Σ	Σ	CAR	TRUCK	LONG	Σ	CAR	TRUCK	LONG
00:00-06:59	134	69	27	14	28	65	31	7	27
07:00-18:59	1150	588	334	64	190	562	345	46	171
19:00-22:59	192	115	78	10	27	77	47	5	25
23:00-23:59	25	11	9	1	1	14	12	1	1
00:00-24:00	1505	784	448	89	247	721	436	59	226

Cifras de velocidad [V en km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	V50	Vexc %
sección transversal	4	65	27	18	26	35	26	**0.4**
Entrante	8	65	28	20	28	36	28	**0.6**
Saliente	4	52	25	16	25	33	25	**0.1**

Descripciones

Vmin: Velocida Mínima
Vmax: Velocida Máxima
Vavg: Velocidad promedio
V15: Velocidad crítica para el primer15% de los vehículos
V50: Velocidad crítica para el primer50% de los vehículos
V85: Velocidad crítica para el primer85% de los vehículos
V50: Velocidad crítica para el primer50% de los vehículos
Vexc %: El exceso de velocidad en%

Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 25/09/2015 11:17:49

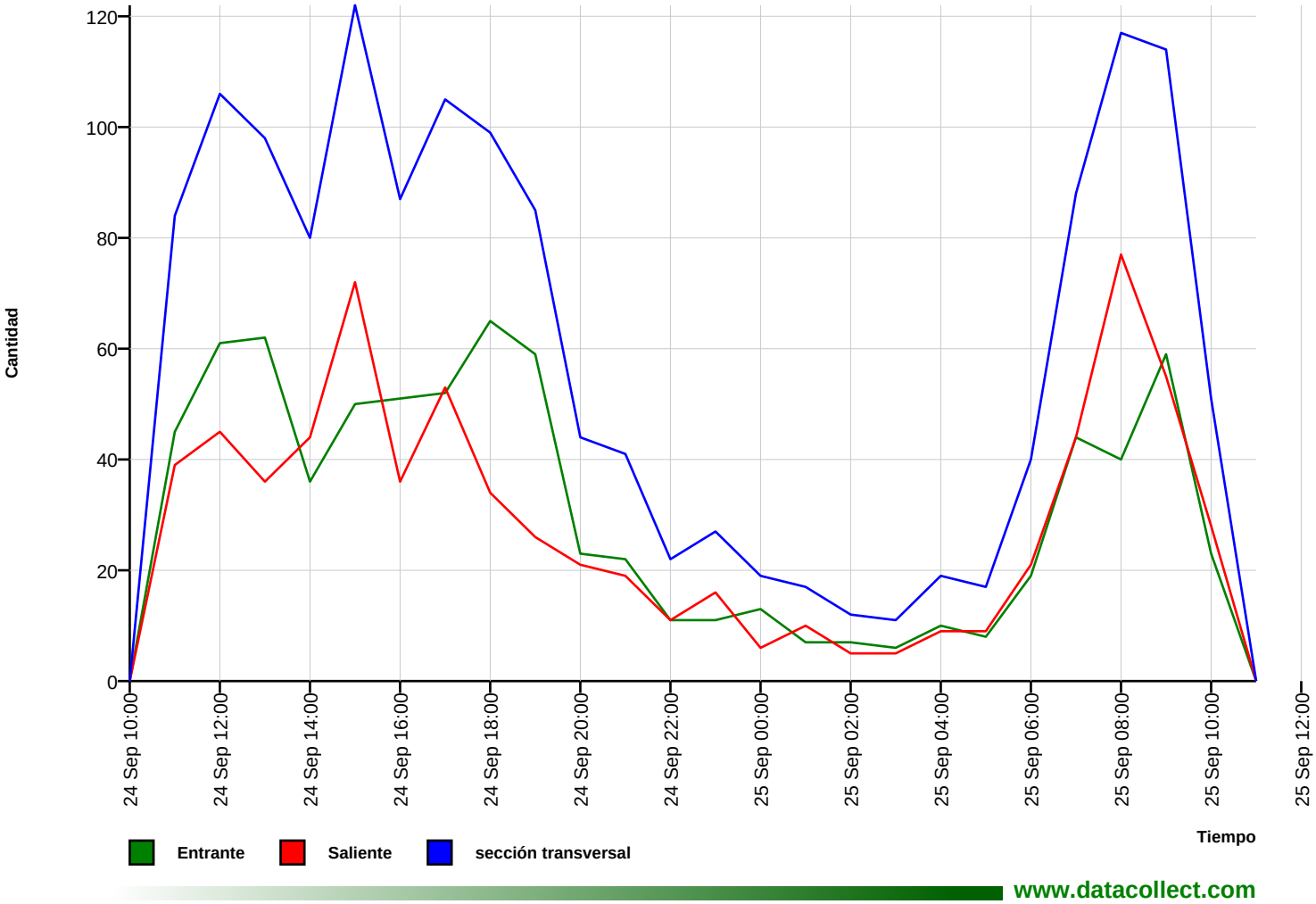
Sitio

Nombre	IRUN4 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	24/09/2015 10:00
Fecha de finalización	25/09/2015 10:59
Días	Lun, Mar, Mie, Jue, Vie,
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	11:00 - 10:30

Tiempo Curva de Variación



Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 25/09/2015 11:17:49

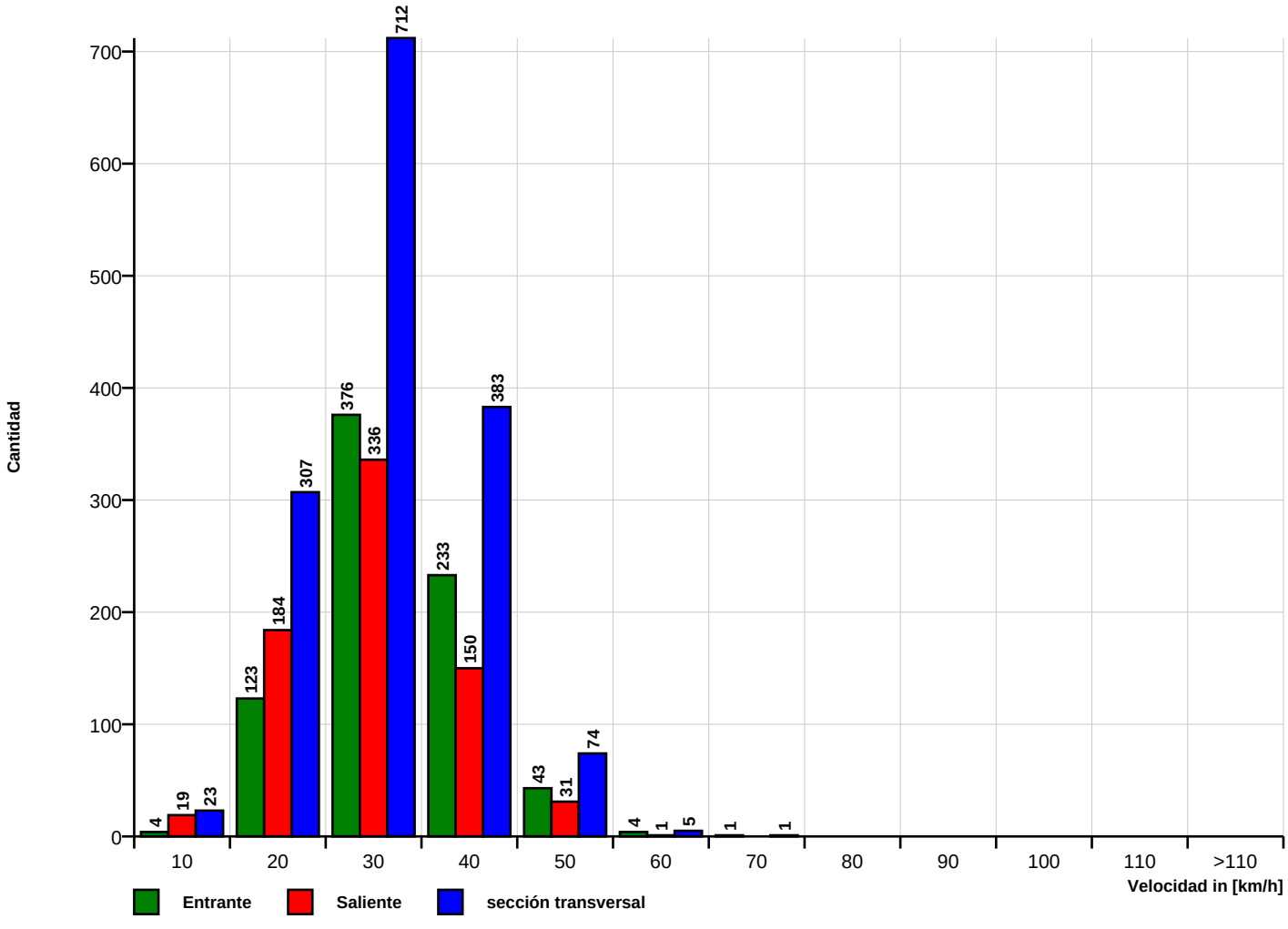
Sitio

Nombre	IRUN4 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

Fecha de Inicio	24/09/2015 10:00
Fecha de finalización	25/09/2015 10:59
Días	Lun, Mar, Mie, Jue, Vie,
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	11:00 - 10:30

Velocidad Histograma



Evaluación de Tráfico

powered by datacollect

Autor

Institución	ENDARA I.A.S.L.
Departamento	
Calle	Av. Salís 29 Bº
Código Postal	20304
Ciudad	Irun
País	España
Contacto	Garo Azkue
Teléfono	+34-943629800
E-Mail	gazkue@endarasl.com

Construido con **DataCollect Webreporter** versión 1.0 en 25/09/2015 11:17:49

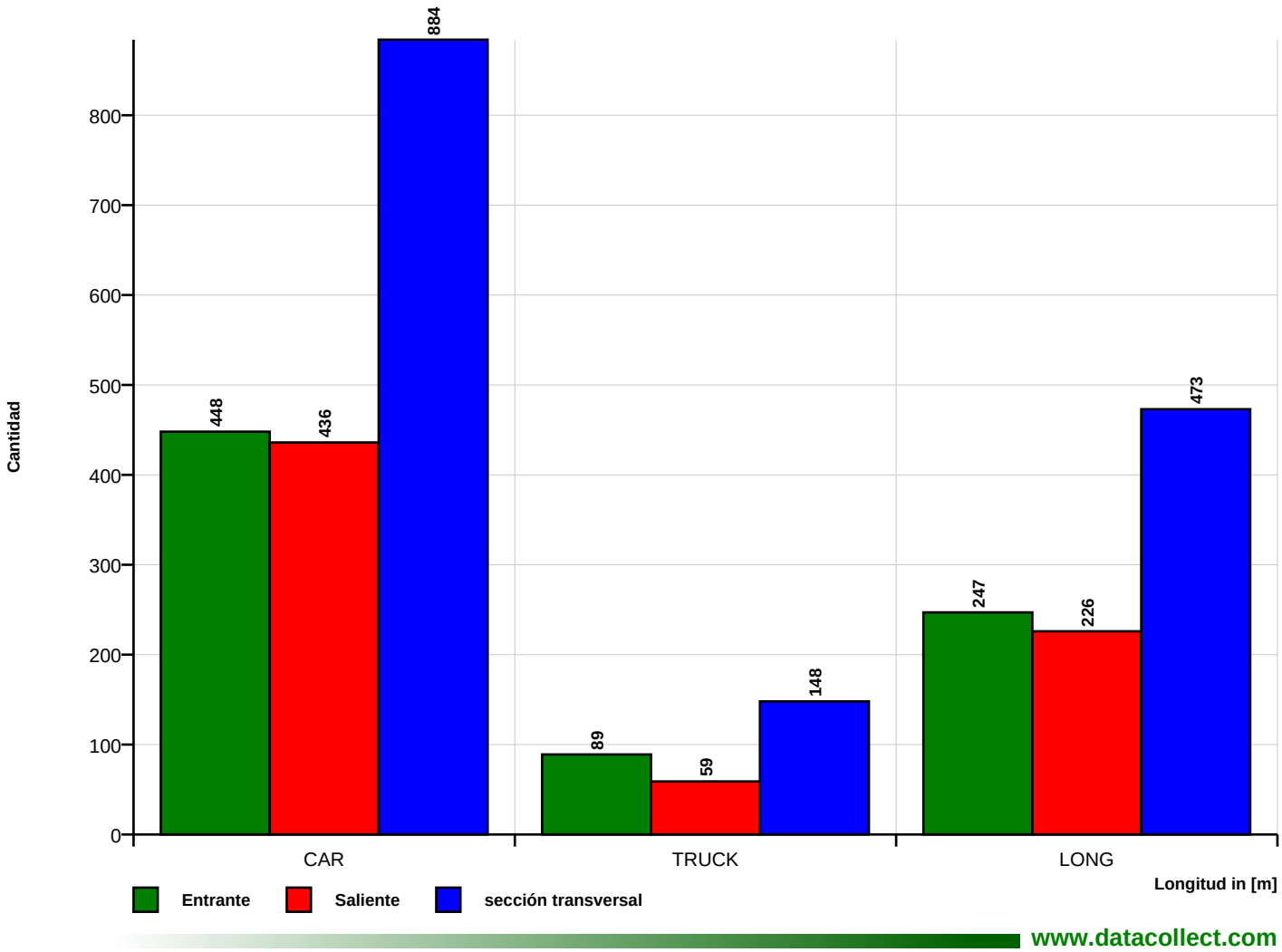
Sitio

Nombre	IRUN4 00.SDR
Dir. Entrante (nombre)	
Dir. Saliente (nombre)	
Fijar Límite de velocidad	50
Comentario	
Tipo de equipo	**SDR Traffic+**

Intervalo de tiempo

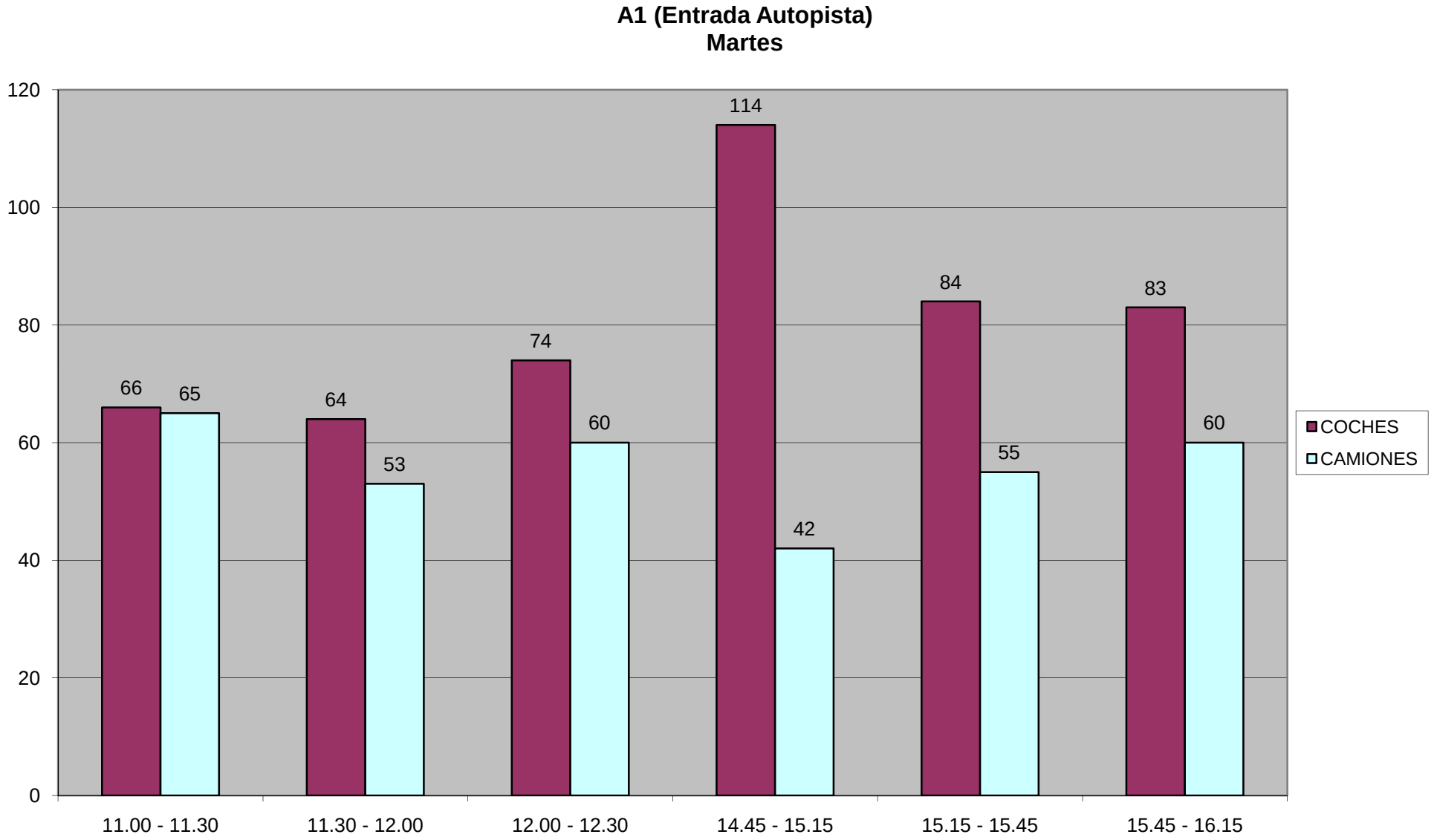
Fecha de Inicio	24/09/2015 10:00
Fecha de finalización	25/09/2015 10:59
Días	Lun, Mar, Mie, Jue, Vie,
Intervalo de tiempo	60 minutos
Estructura de la hora / día	11:00 - 10:30

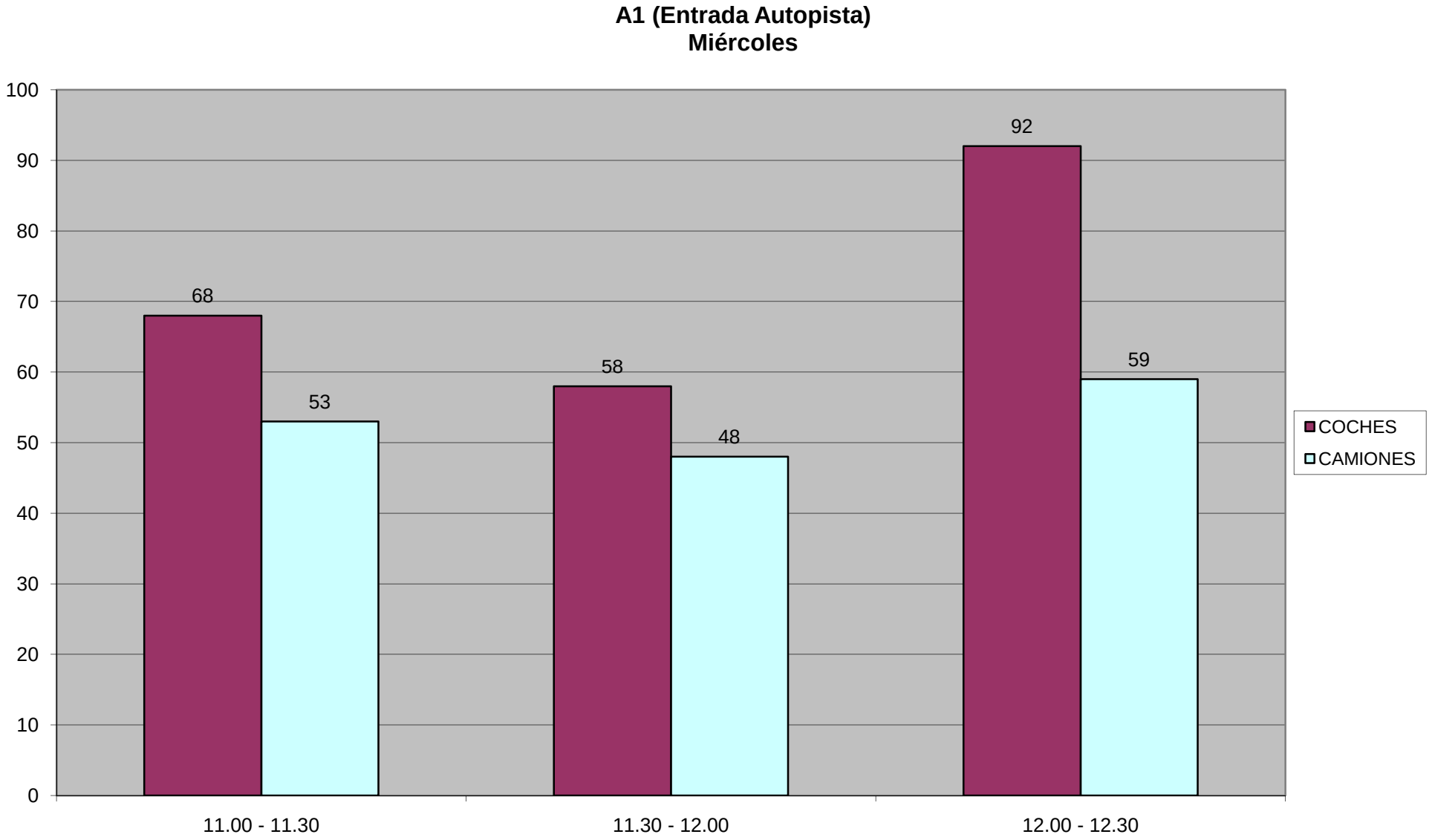
Longitud Histograma

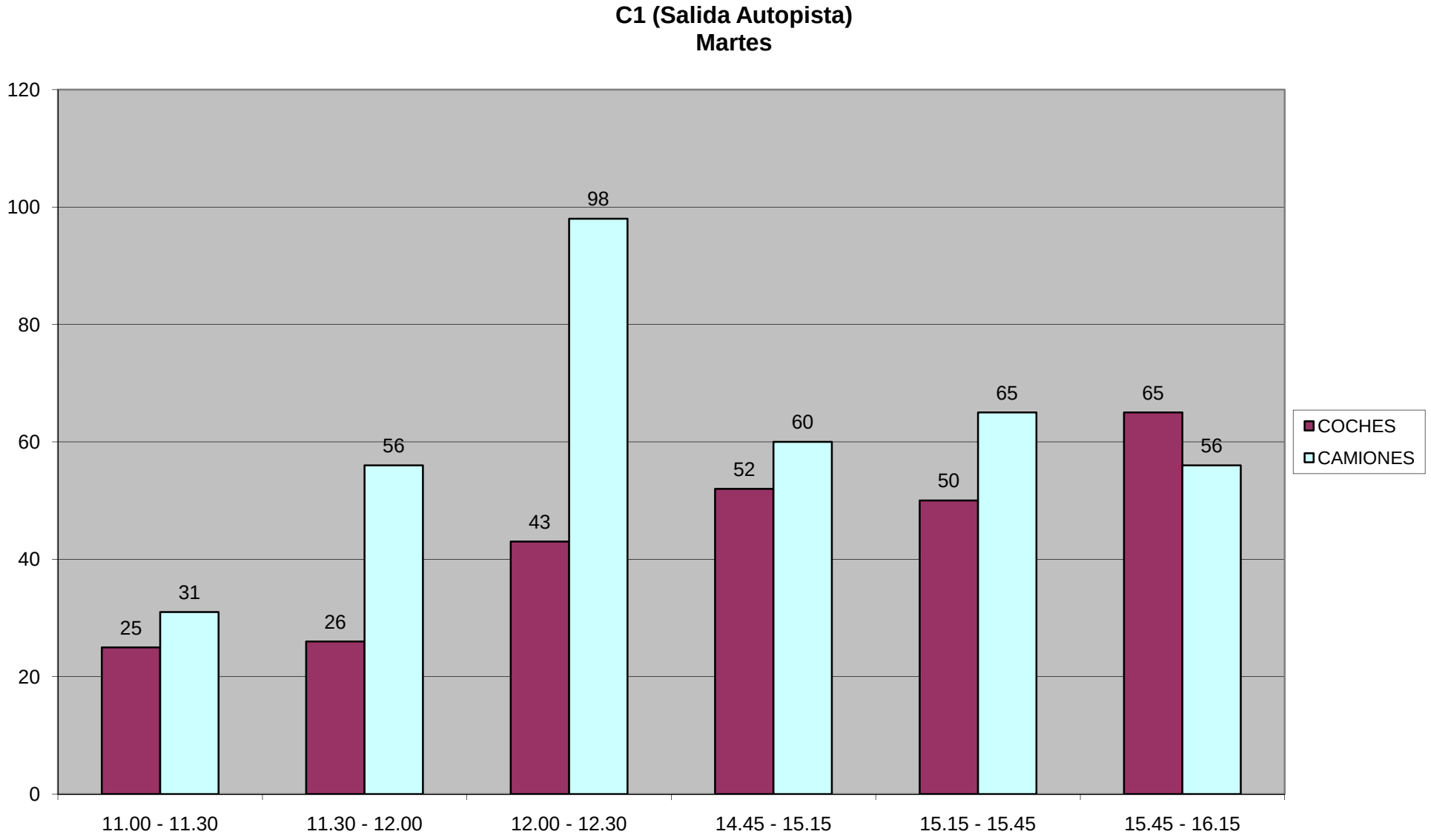


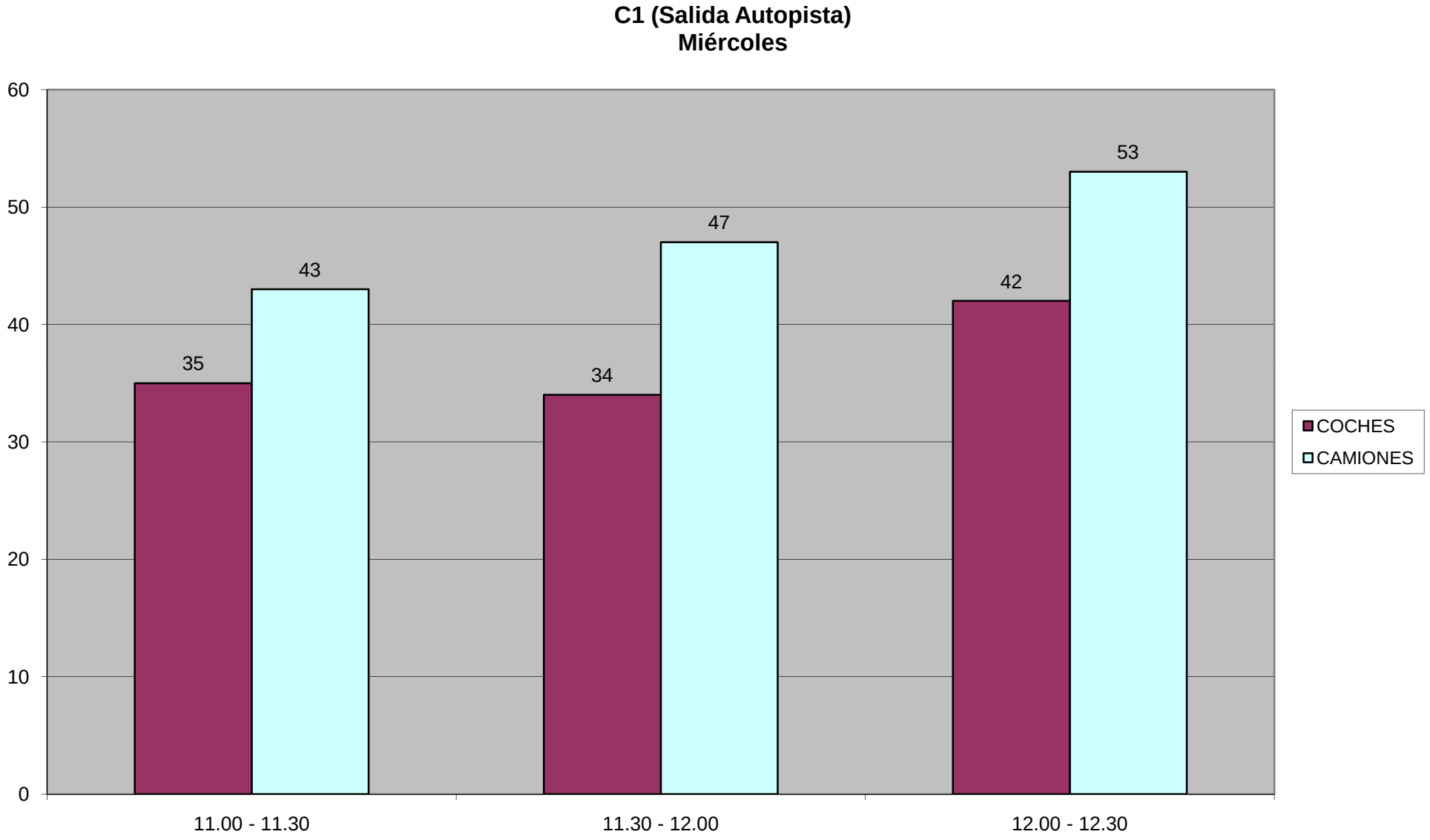
AFOROS MANUALES

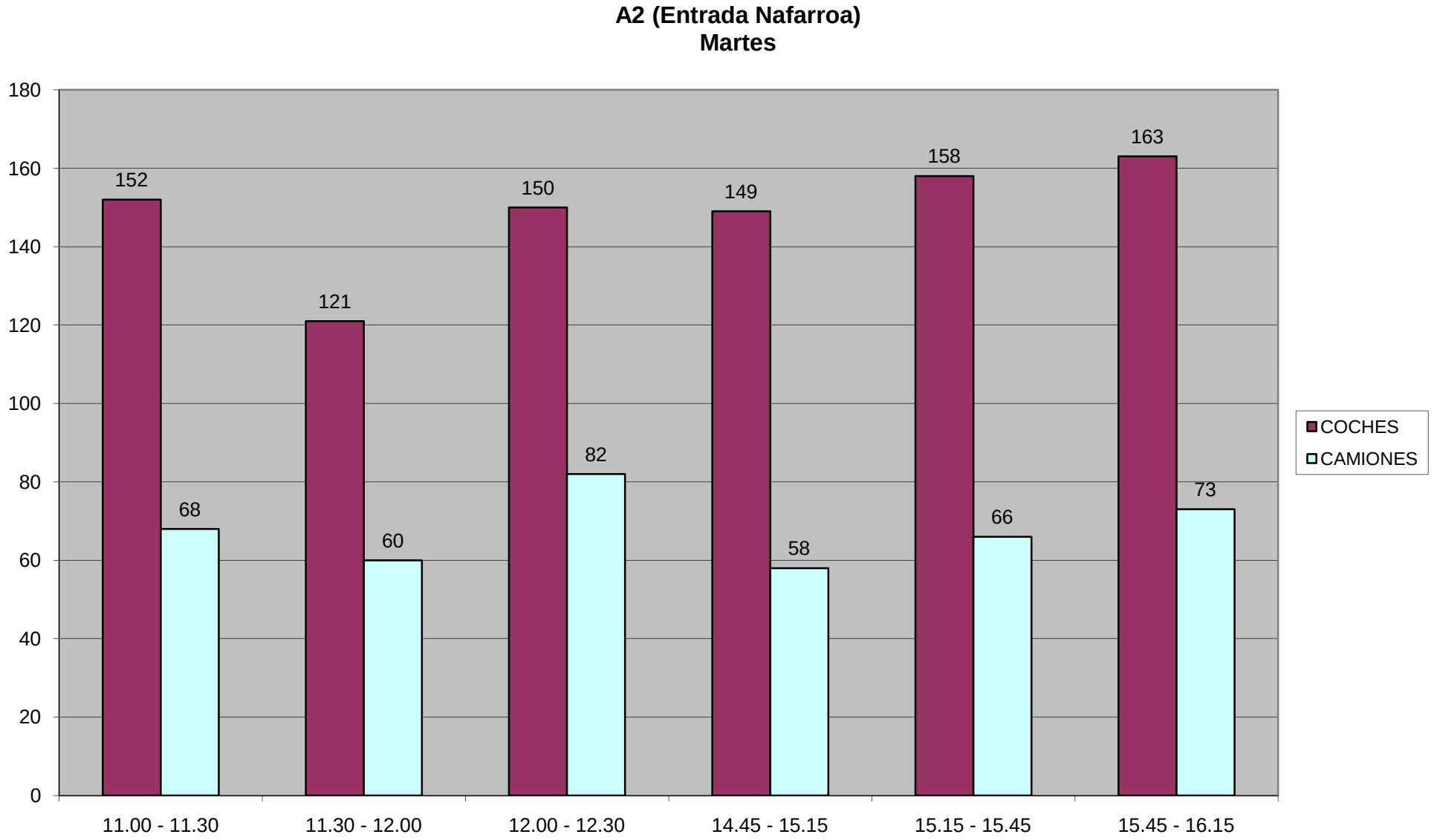
Rotonda

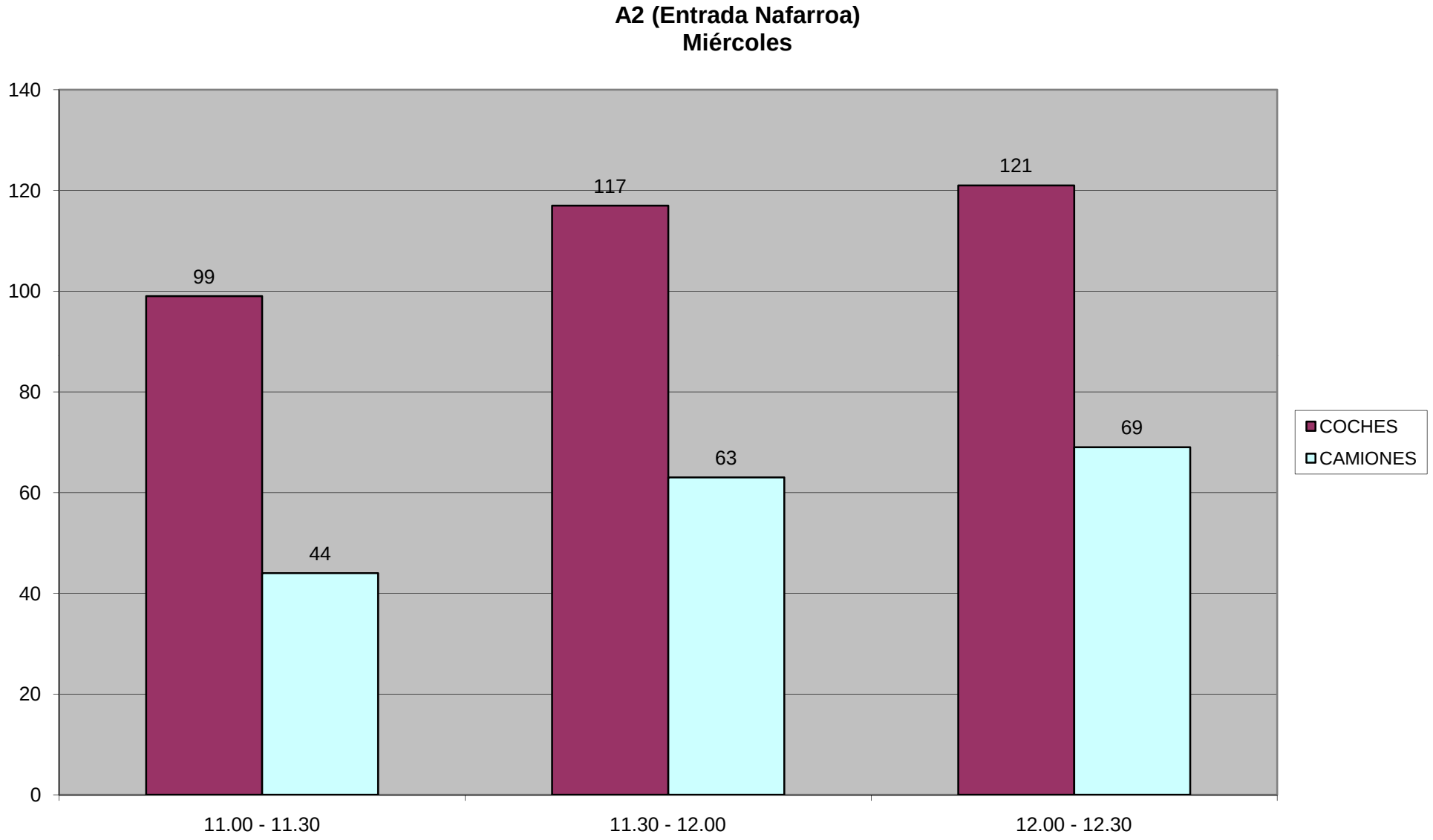

A1 (Entrada Autopista)
Martes
120
100
80
60
40
20
0
66
65
64
53
74
60
114
42
84
55
83
60
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14.45 - 15.15
15.15 - 15.45
15.45 - 16.15
COCHES
CAMIONES

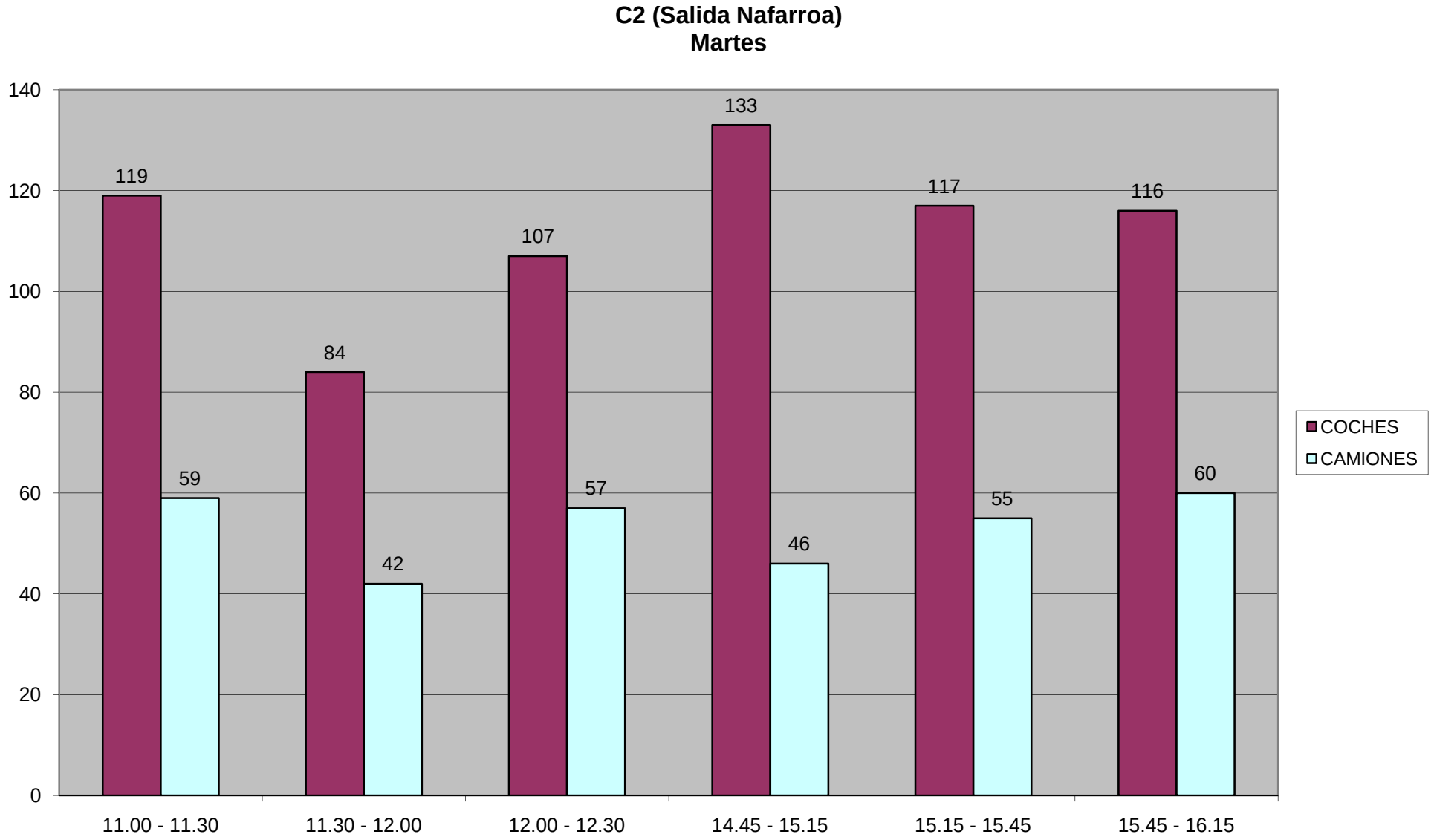

A1 (Entrada Autopista)
Miércoles
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
68
53
58
48
92
59
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

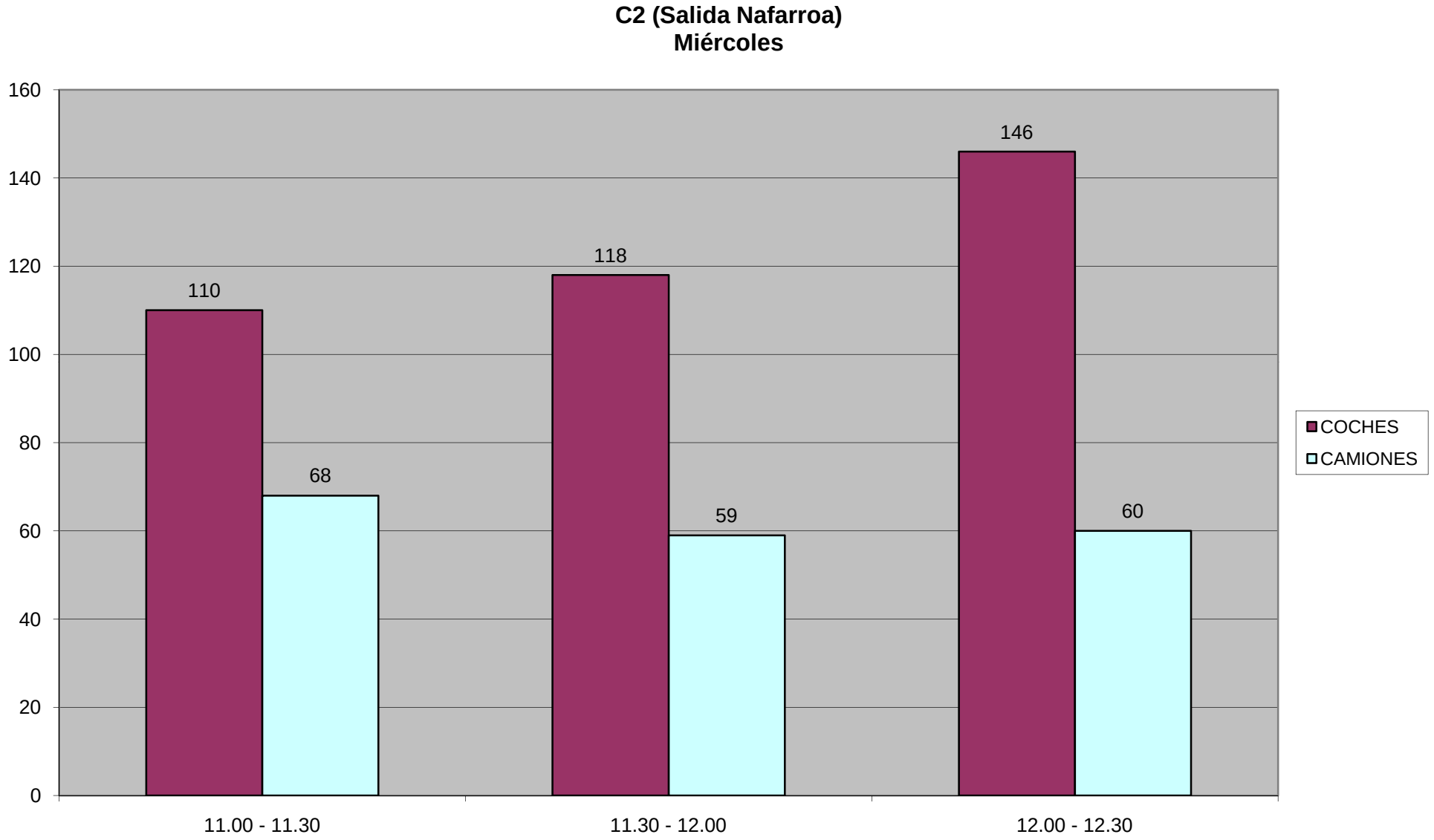

C1 (Salida Autopista)
Martes
120
100
80
60
40
20
0
25
31
26
56
43
98
52
60
50
65
65
56
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14.45 - 15.15
15.15 - 15.45
15.45 - 16.15
COCHES
CAMIONES

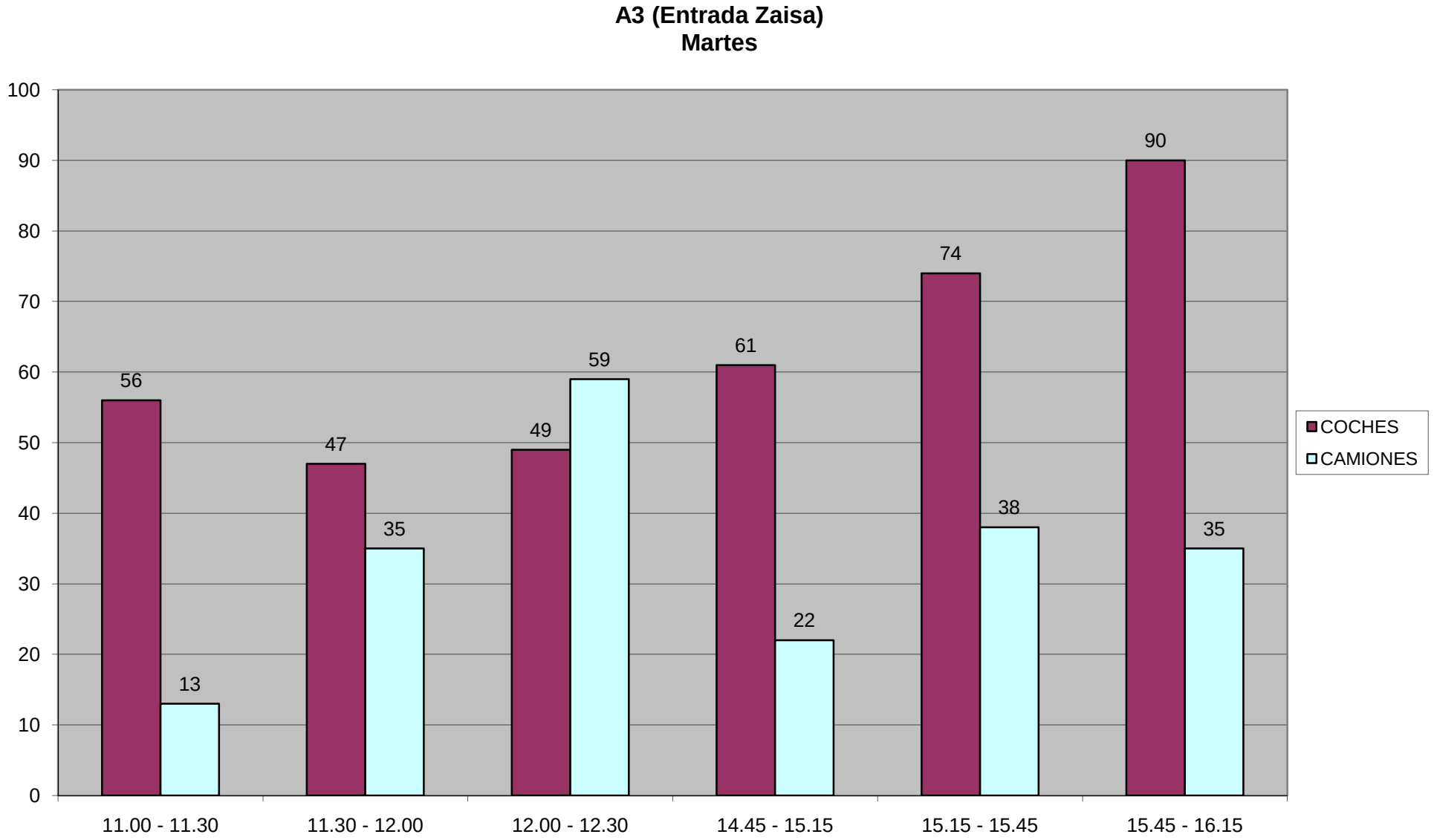

C1 (Salida Autopista)
Miércoles
60
50
40
30
20
10
0
35
43
34
47
42
53
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

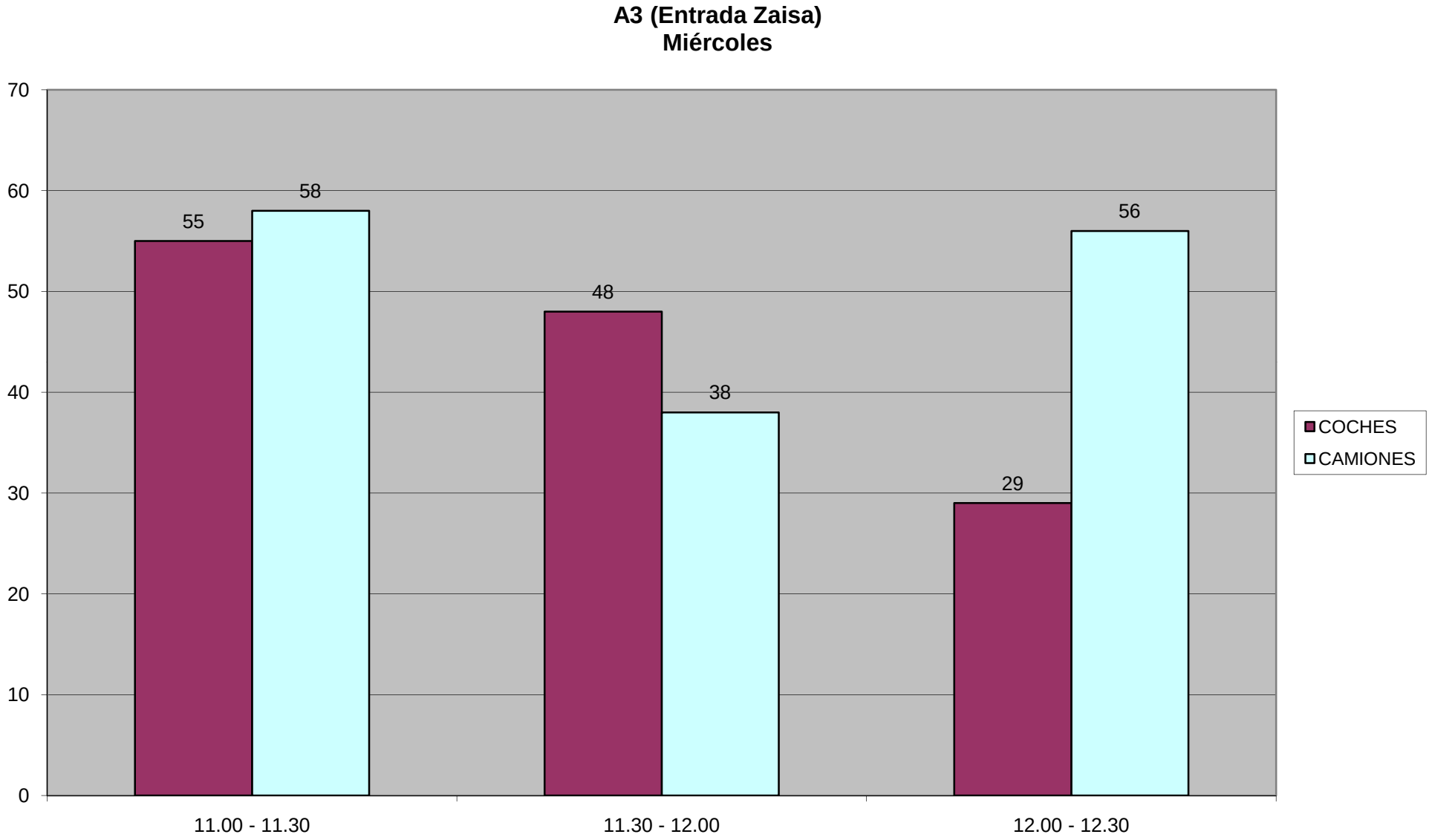

A2 (Entrada Nafarroa)
Martes
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
152
68
121
60
150
82
149
58
158
66
163
73
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14.45 - 15.15
15.15 - 15.45
15.45 - 16.15
COCHES
CAMIONES

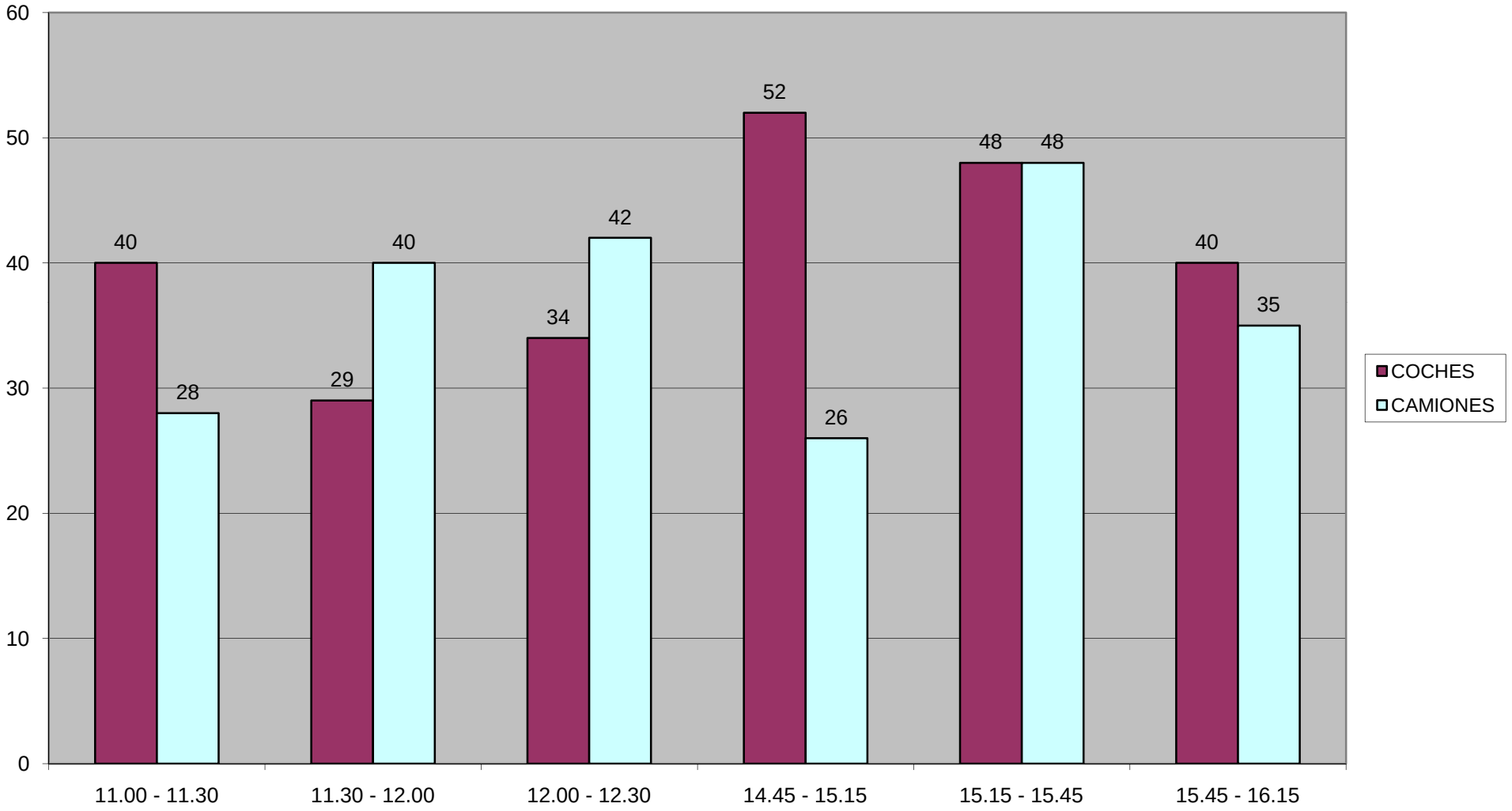

A2 (Entrada Nafarroa)
Miércoles
140
120
100
80
60
40
20
0
99
44
117
63
121
69
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

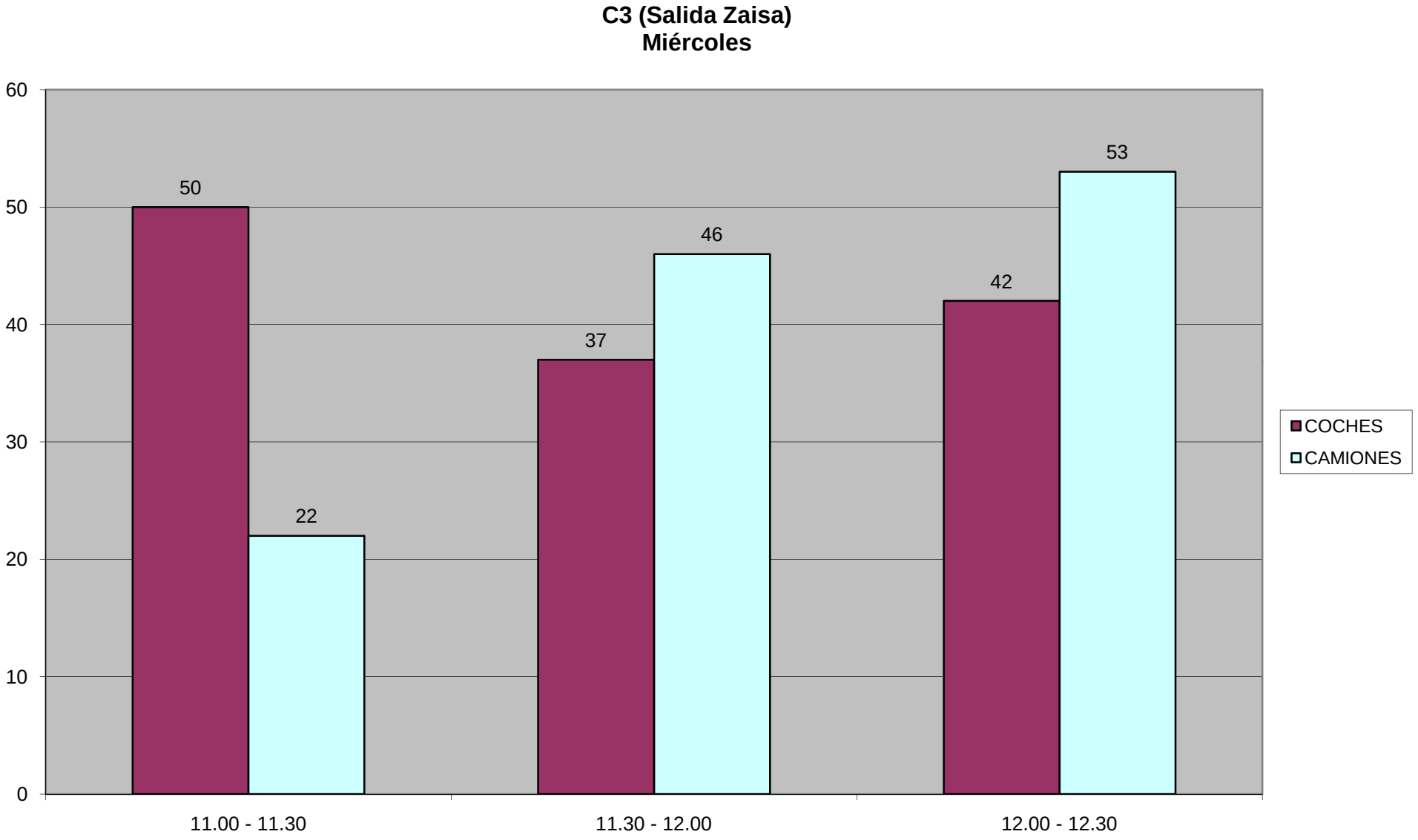

C2 (Salida Nafarroa)
Martes
140
120
100
80
60
40
20
0
119
59
84
42
107
57
133
46
117
55
116
60
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14.45 - 15.15
15.15 - 15.45
15.45 - 16.15
COCHES
CAMIONES

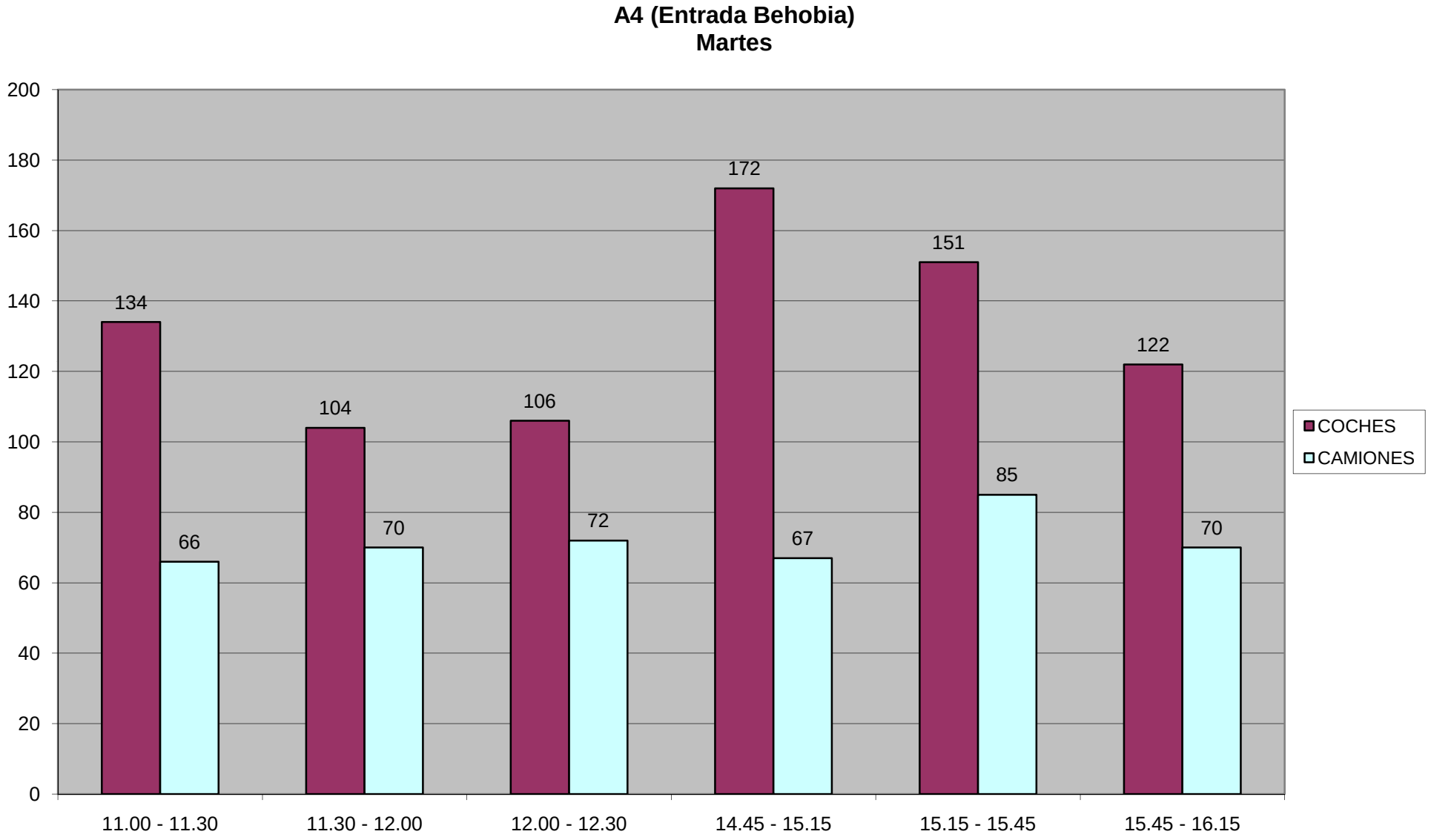

C2 (Salida Nafarroa)
Miércoles
160
140
120
100
80
60
40
20
0
110
68
118
59
146
60
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

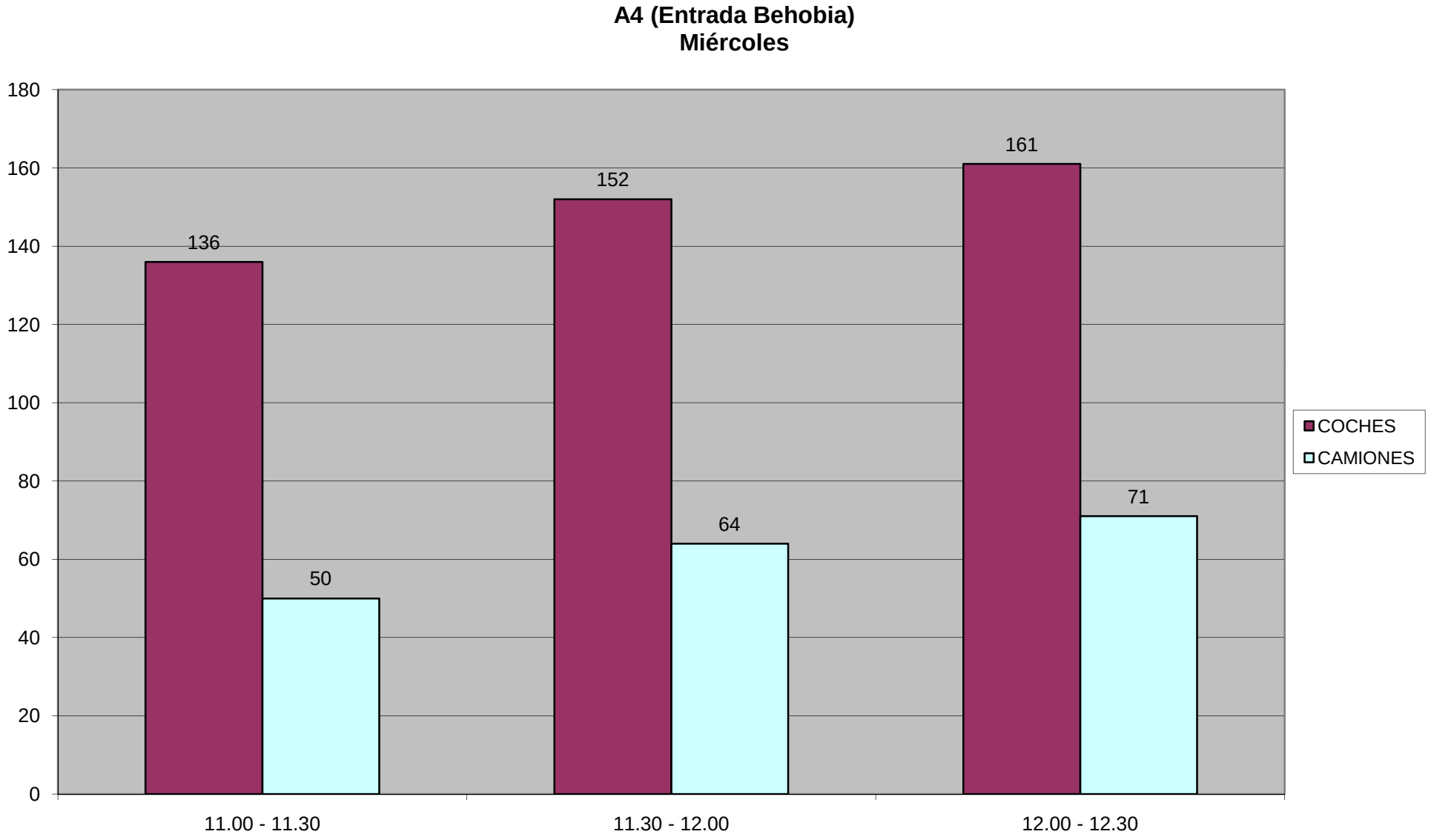

A3 (Entrada Zaisa)
Martes
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
56
13
47
35
49
59
61
22
74
38
90
35
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14.45 - 15.15
15.15 - 15.45
15.45 - 16.15
COCHES
CAMIONES

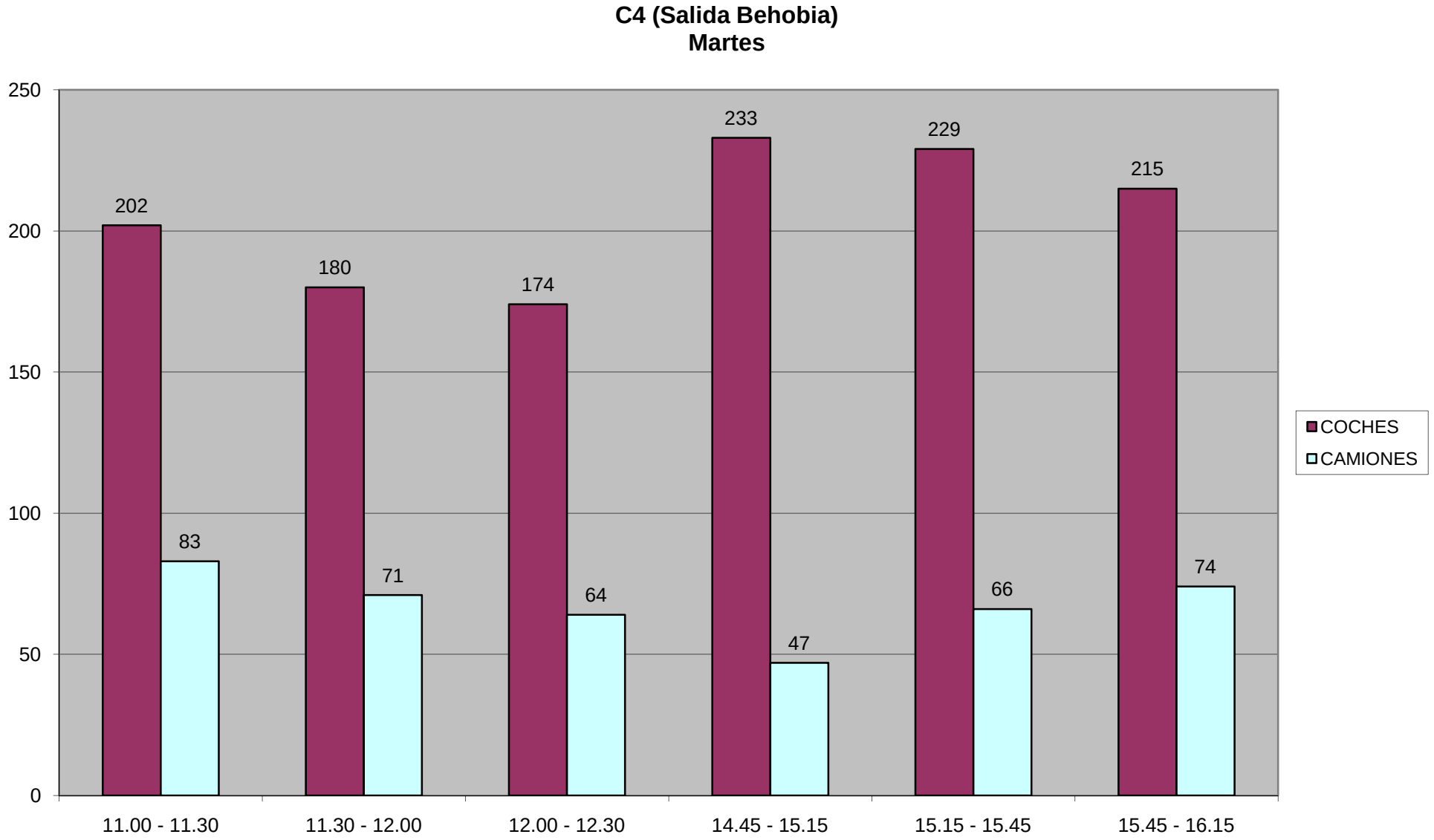

A3 (Entrada Zaisa)
Miércoles
70
60
50
40
30
20
10
0
55
58
48
38
29
56
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

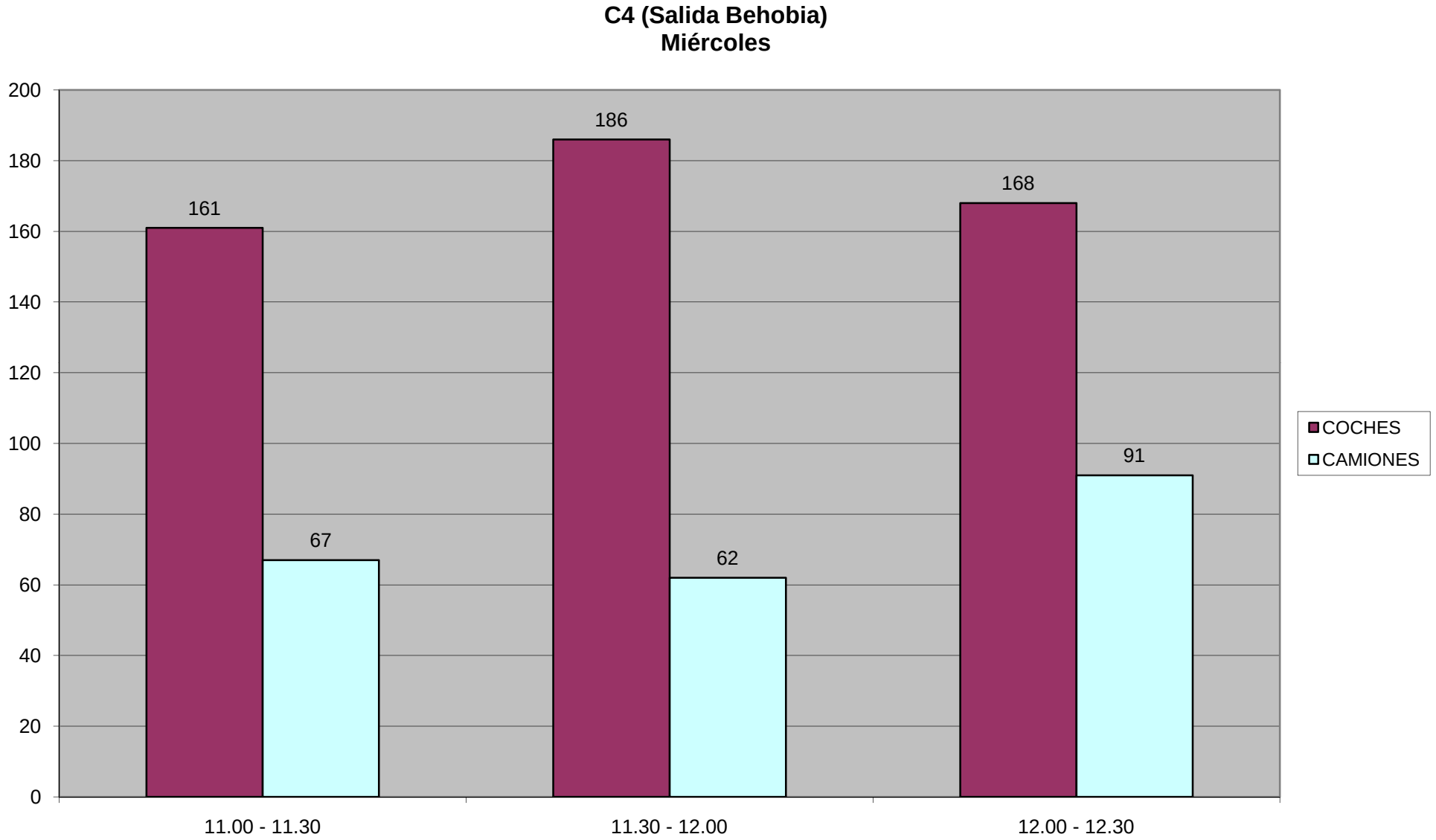

C3 (Salida Zaisa)
Martes
60
50
40
30
20
10
0
40
28
29
40
34
42
52
26
48
48
40
35
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14.45 - 15.15
15.15 - 15.45
15.45 - 16.15
COCHES
CAMIONES


C3 (Salida Zaisa)
Miércoles
60
50
40
30
20
10
0
50
22
37
46
42
53
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES


A4 (Entrada Behobia)
Martes
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
134
66
104
70
106
72
172
67
151
85
122
70
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14.45 - 15.15
15.15 - 15.45
15.45 - 16.15
COCHES
CAMIONES

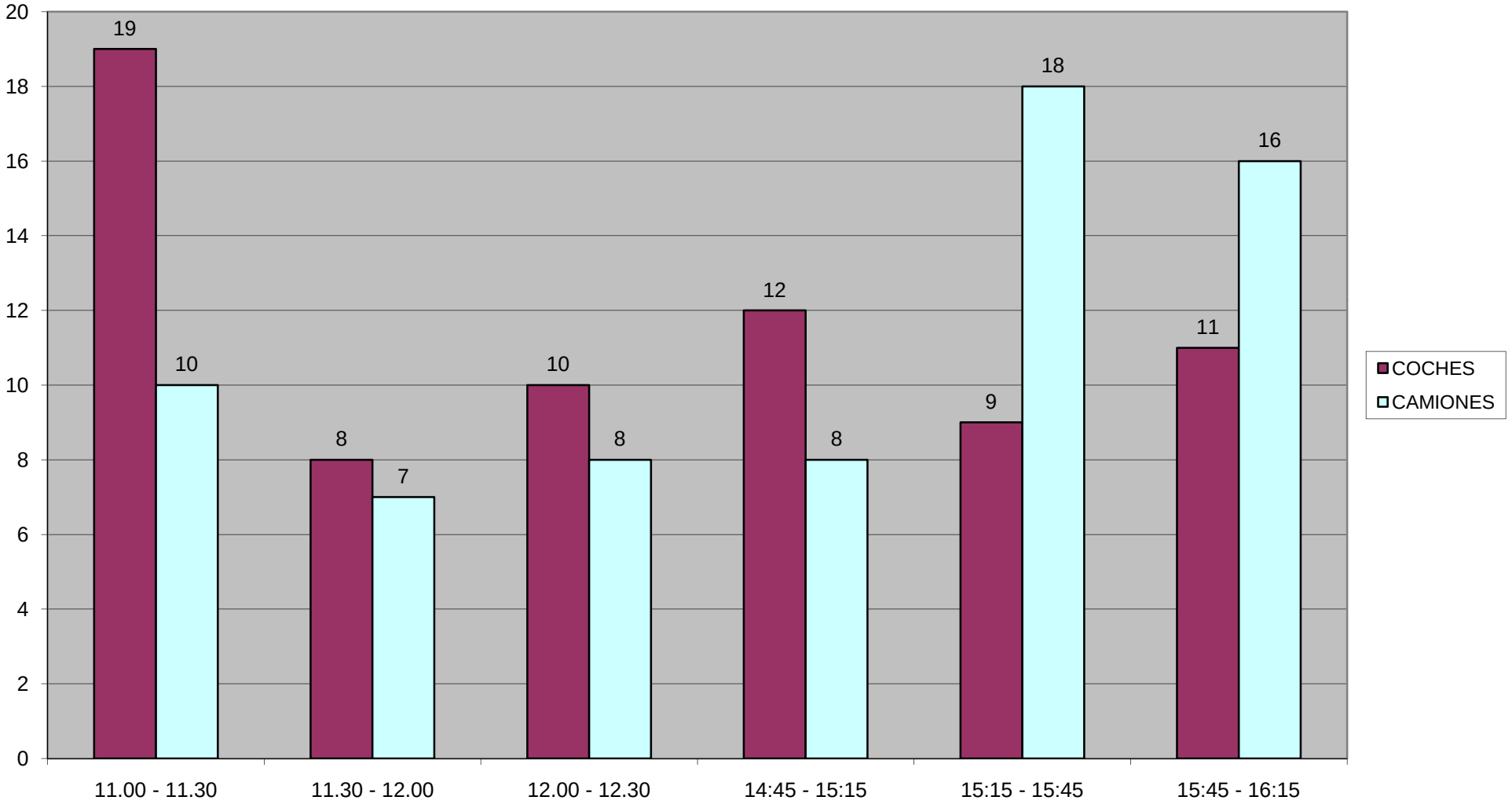

A4 (Entrada Behobia)
Miércoles
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
136
50
152
64
161
71
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES


C4 (Salida Behobia)
Martes
250
200
150
100
50
0
202
83
180
71
174
64
233
47
229
66
215
74
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14.45 - 15.15
15.15 - 15.45
15.45 - 16.15
COCHES
CAMIONES

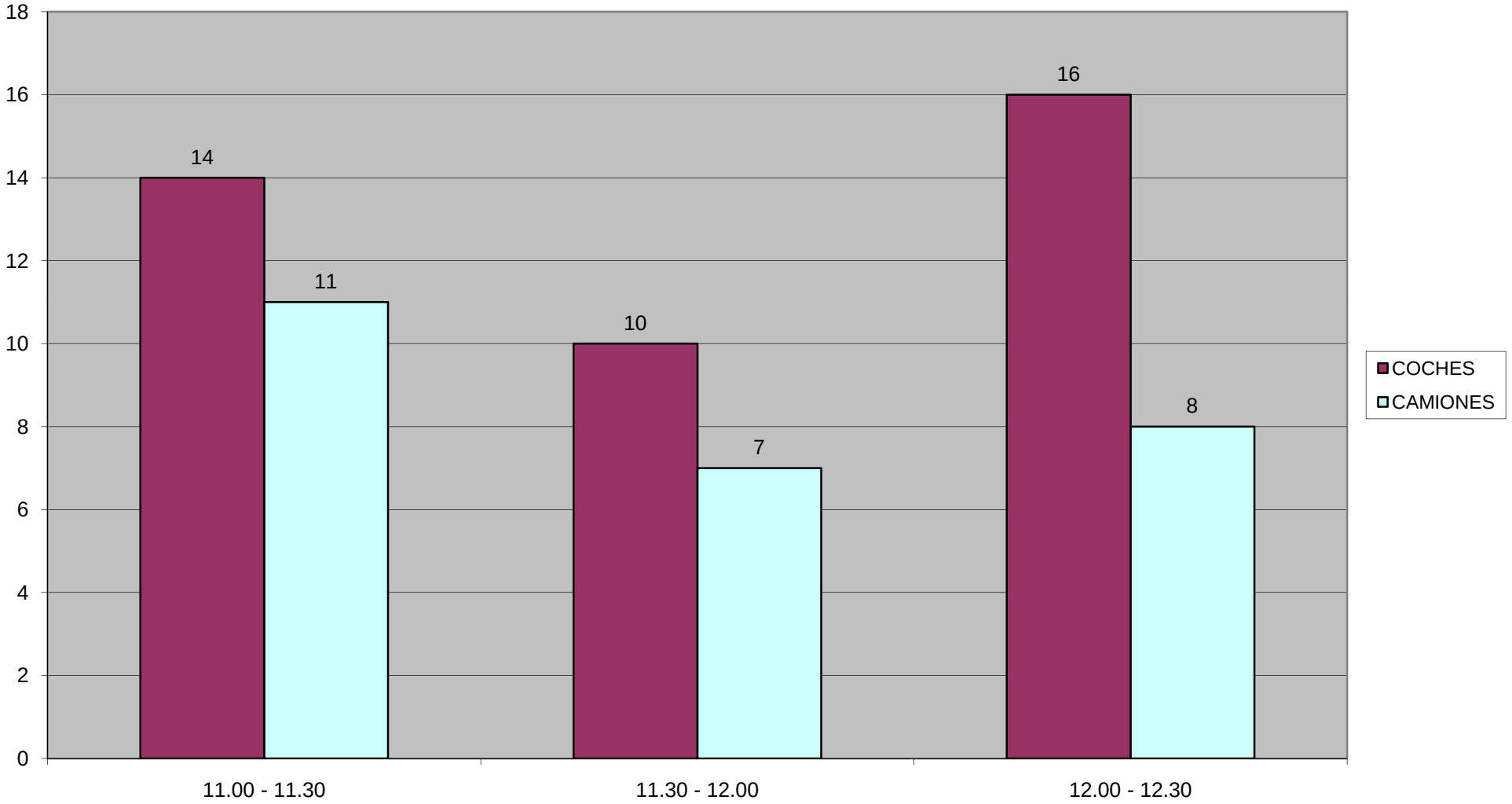

C4 (Salida Behobia)
Miércoles
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
161
67
186
62
168
91
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

Cruce

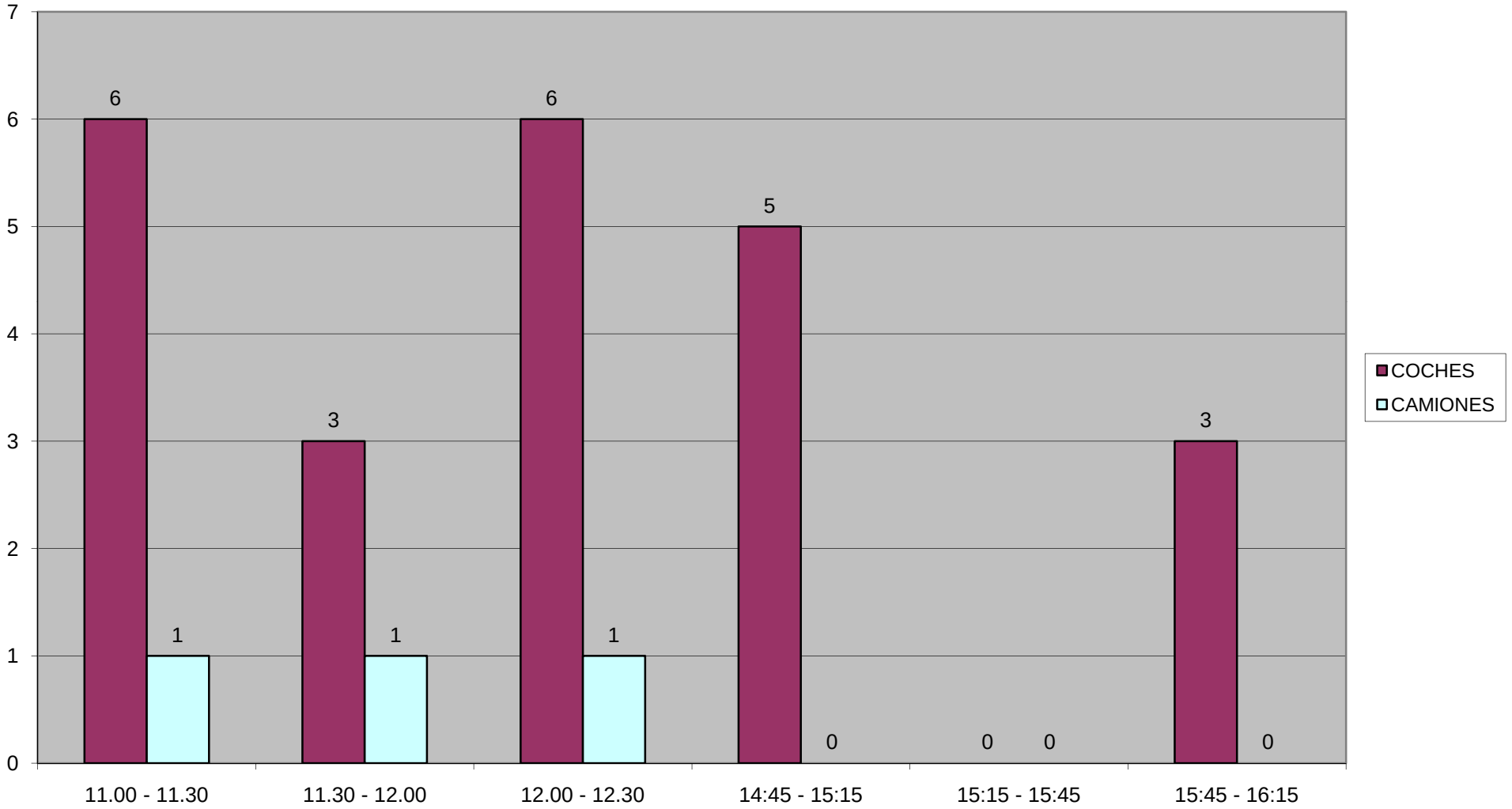
A Martes

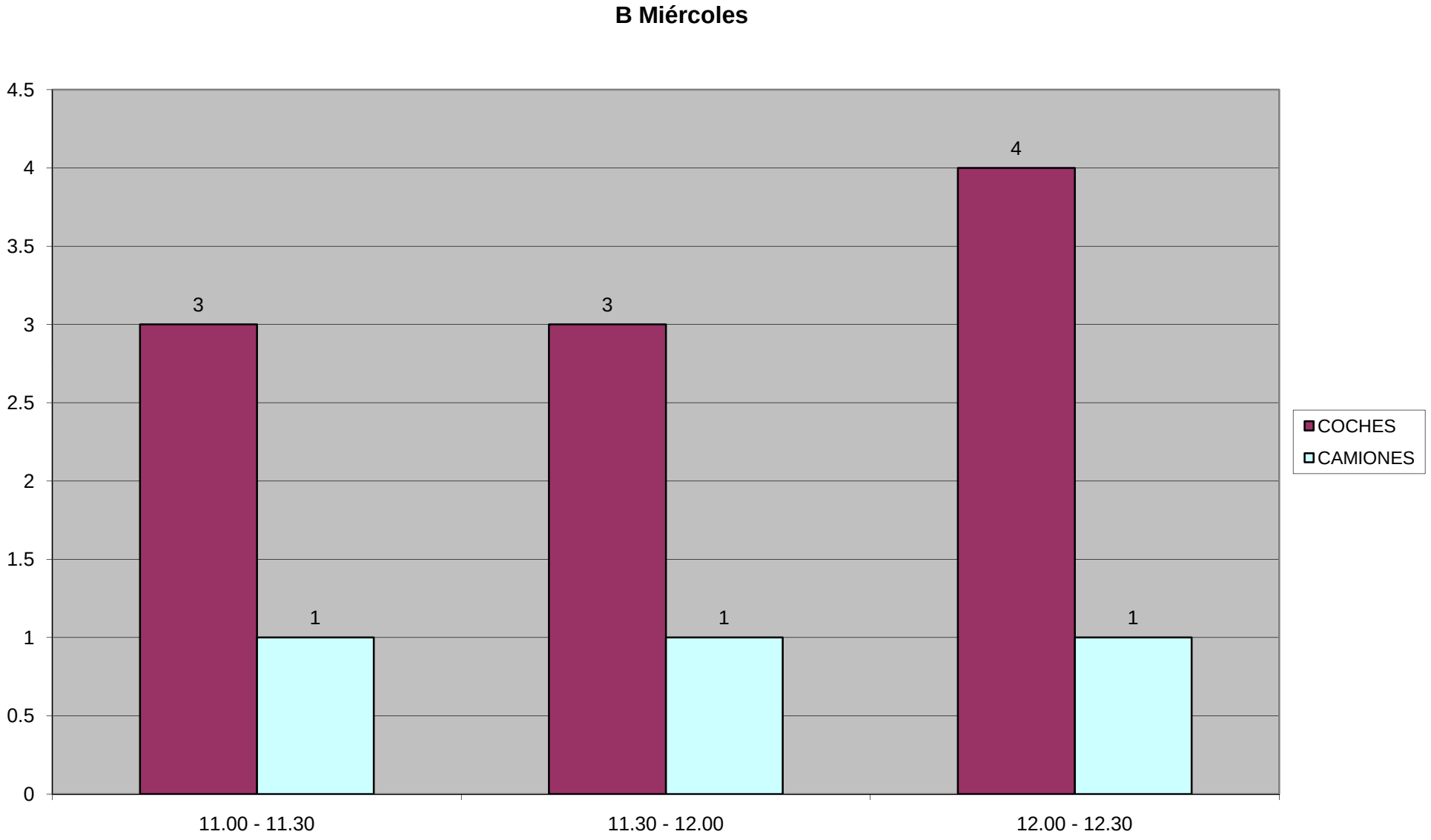

20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
19
10
8
7
10
8
12
8
9
18
11
16
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14:45 - 15:15
15:15 - 15:45
15:45 - 16:15
COCHES
CAMIONES

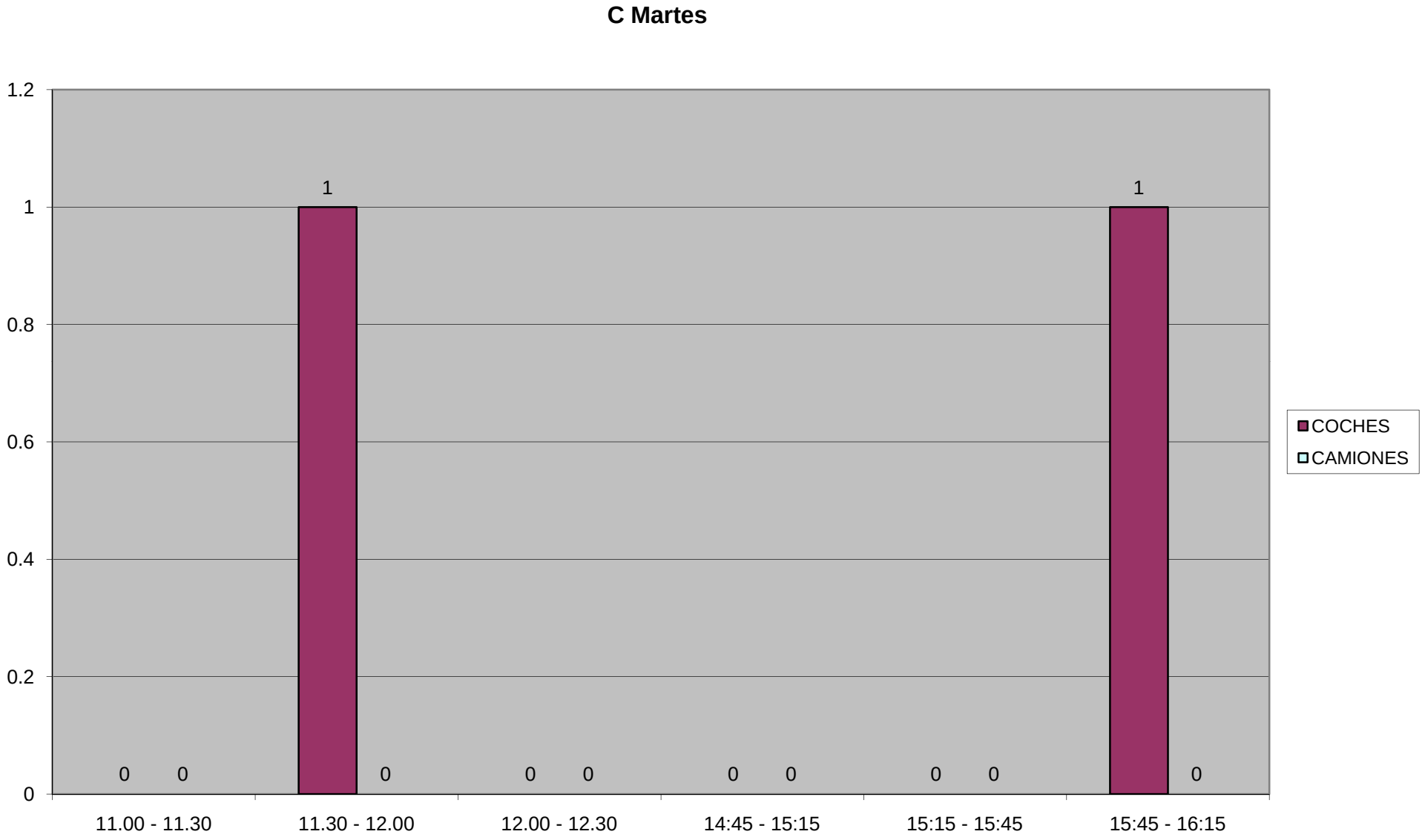
A Miércoles

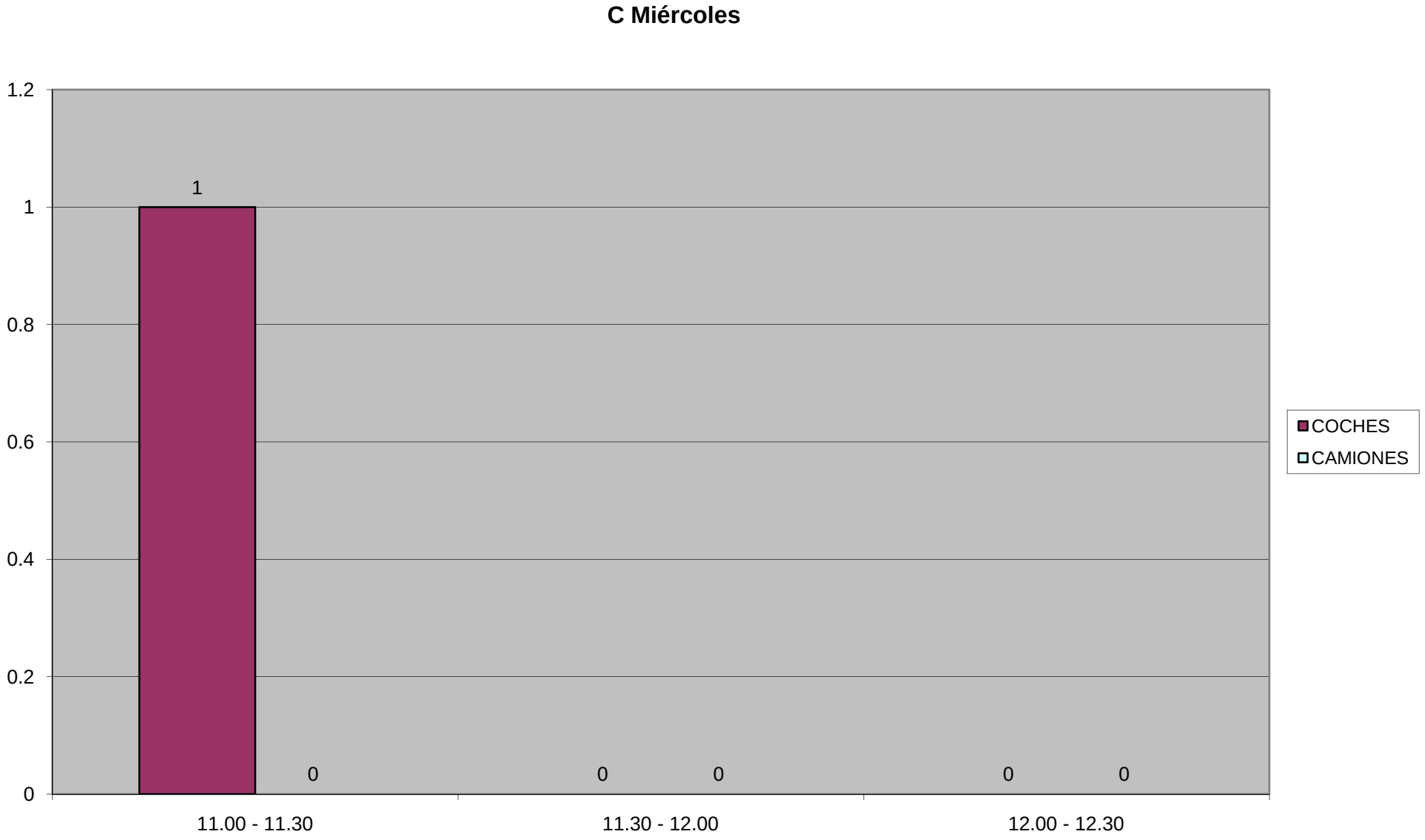

18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
14
11
10
7
16
8
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

B Martes

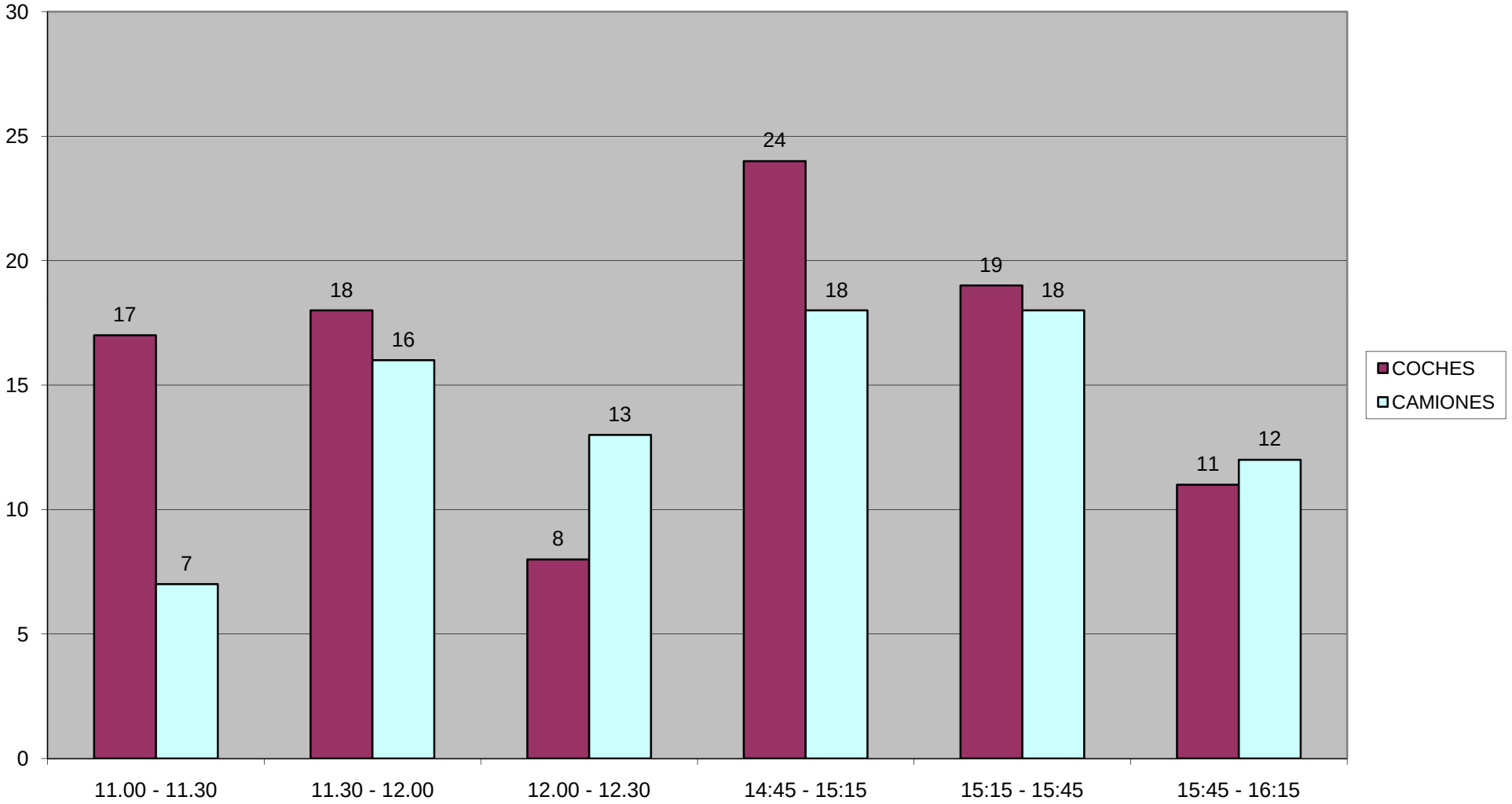

7
6
5
4
3
2
1
0
6
1
3
1
6
1
5
0
0
0
3
0
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14:45 - 15:15
15:15 - 15:45
15:45 - 16:15
COCHES
CAMIONES


B Miércoles
4.5
4
3.5
3
2.5
2
1.5
1
0.5
0
3
1
3
1
4
1
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

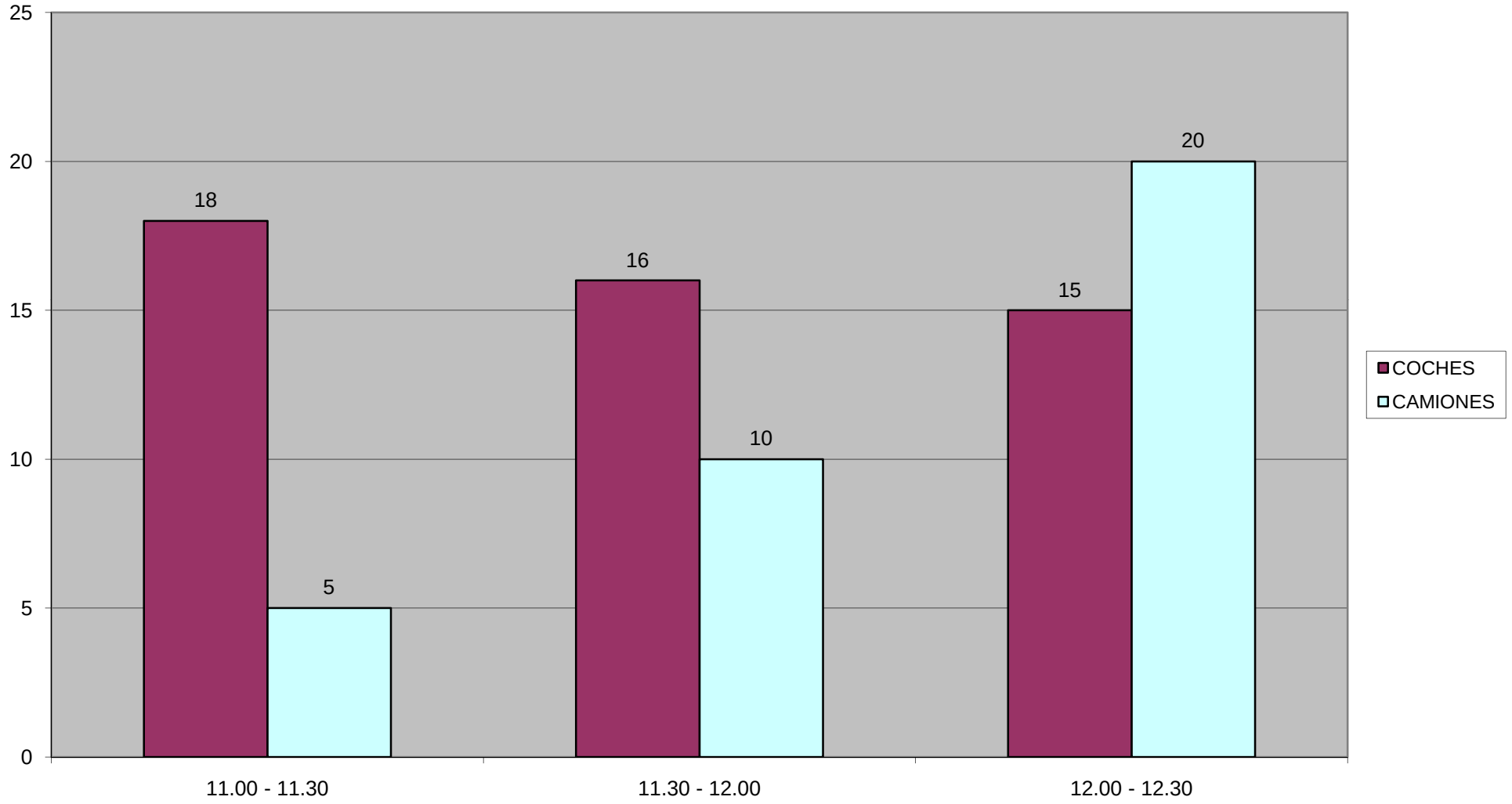

C Martes
1.2
1
0.8
0.6
0.4
0.2
0
1
1
0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14:45 - 15:15
15:15 - 15:45
15:45 - 16:15
COCHES
CAMIONES


C Miércoles
1.2
1
0.8
0.6
0.4
0.2
0
1
0
0
0
0
0
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

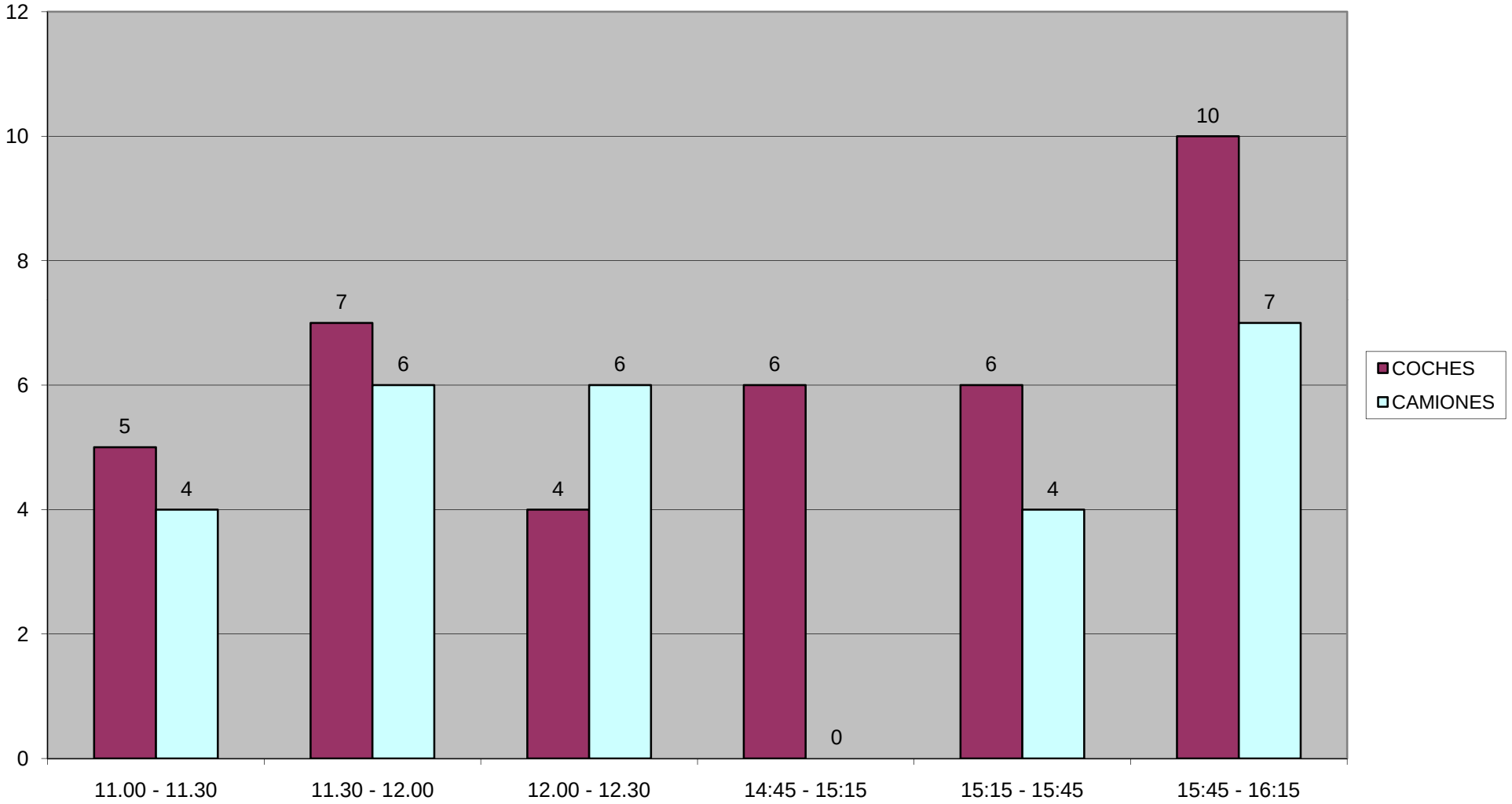
D Martes


30
25
20
15
10
5
0
17
7
18
16
8
13
24
18
19
18
11
12
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14:45 - 15:15
15:15 - 15:45
15:45 - 16:15
COCHES
CAMIONES

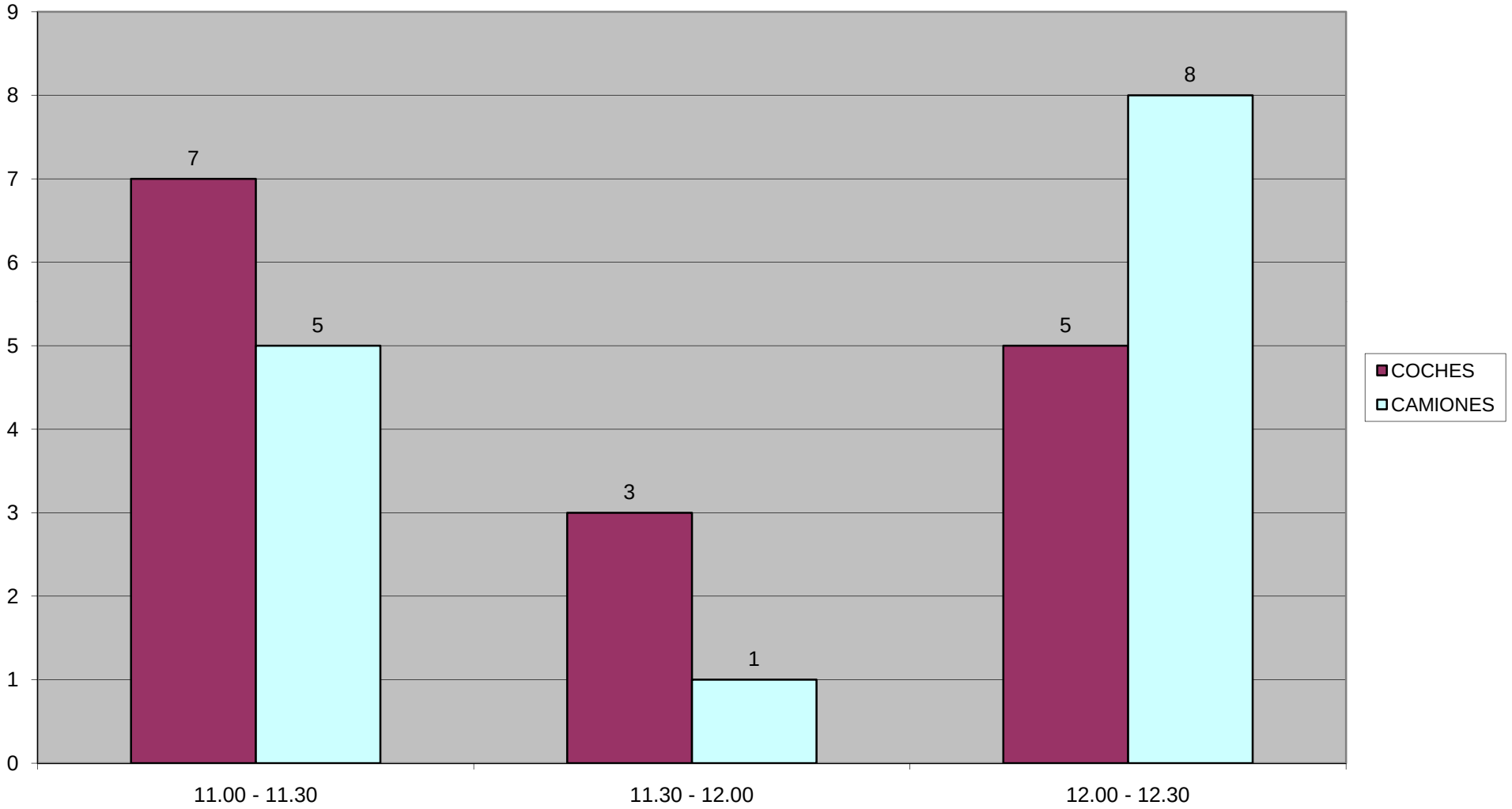
D Miércoles

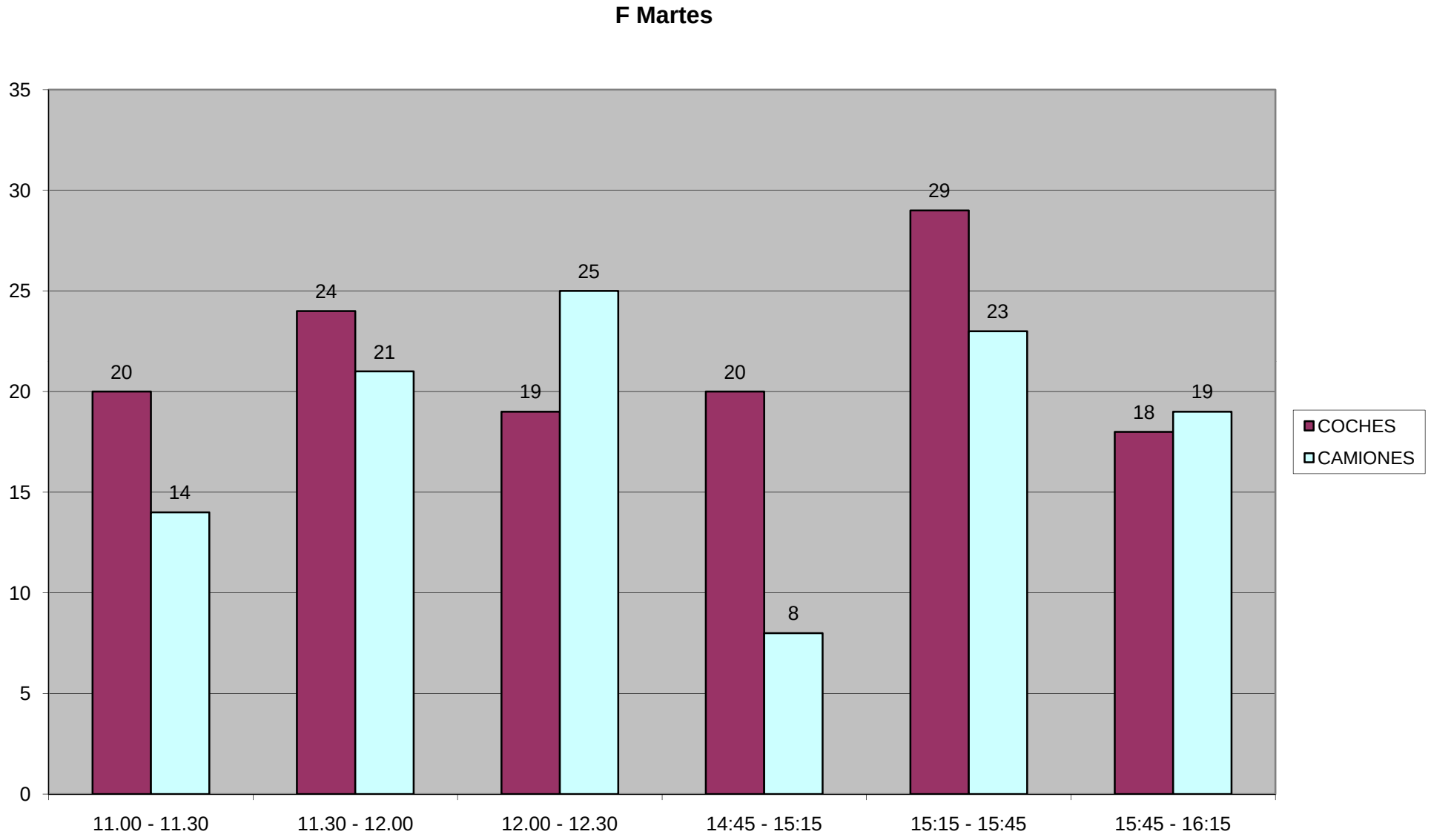

25
20
15
10
5
0
18
5
16
10
15
20
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

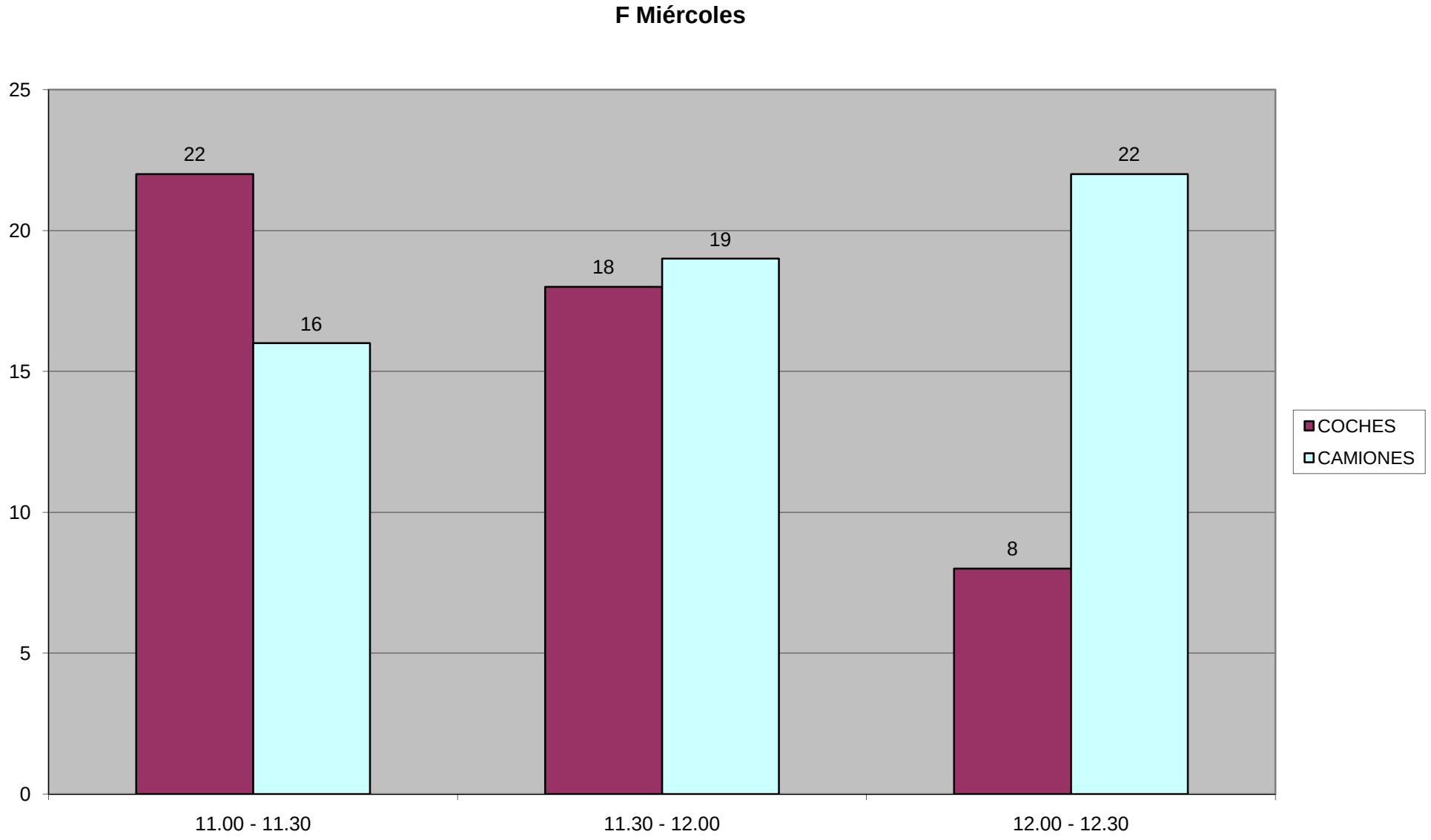
E Martes


12
10
8
6
4
2
0
5
4
7
6
4
6
6
0
6
4
10
7
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14:45 - 15:15
15:15 - 15:45
15:45 - 16:15
COCHES
CAMIONES

E Miércoles


9
8
7
6
5
4
3
2
1
0
7
5
3
1
5
8
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES


F Martes
35
30
25
20
15
10
5
0
20
14
24
21
19
25
20
8
29
23
18
19
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
14:45 - 15:15
15:15 - 15:45
15:45 - 16:15
COCHES
CAMIONES

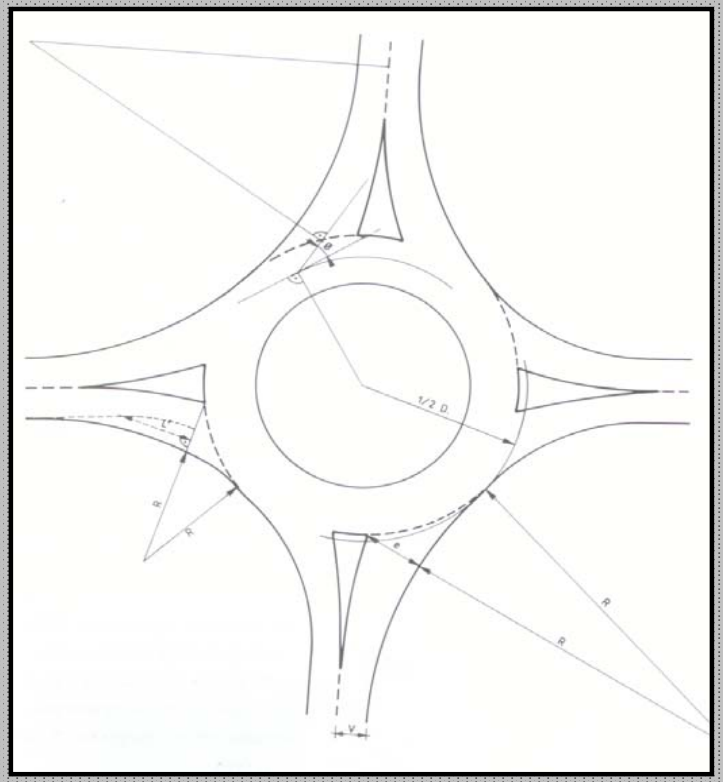

F Miércoles
25
20
15
10
5
0
22
16
18
19
8
22
11.00 - 11.30
11.30 - 12.00
12.00 - 12.30
COCHES
CAMIONES

CAPACIDAD ROTONDA

Estado Actual

Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo Glorieta

(De acuerdo a las Recomendaciones sobre Glorietas. Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras. 1999)



Descripción/Localización de la intersección tipo glorieta
Laskoain

Parámetros geométricos de dimensionamiento de la glorieta

Número de Accesos	4

Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)
1	4.30	8.00	16.00	22.1	19.1	55.0
2	7.00	7.70	13.00	55.6	29.0	55.0
3	5.60	8.80	10.00	40.0	20.5	55.0
4	7.00	7.80	13.00	41.6	32.7	55.0
5						

v -> la mitad de la anchura de la vía de aproximación
e -> ancho de la entrada
l -> longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada
fi -> ángulo de entrada (grados sexagesimales)
r -> radio de la entrada
D -> diámetro del círculo inscrito

Parámetros y coeficientes del método del cálculo de capacidad

Entrada	s	x	k	t	F	f
1	0.37	6.43	1.04	1.31	2,025	0.65
2	0.09	7.60	0.93	1.31	2,136	0.64
3	0.51	7.18	0.97	1.31	2,120	0.65
4	0.10	7.67	0.99	1.31	2,290	0.69
5						

Matriz Origen / Destino. (Total Vehículos/hora)

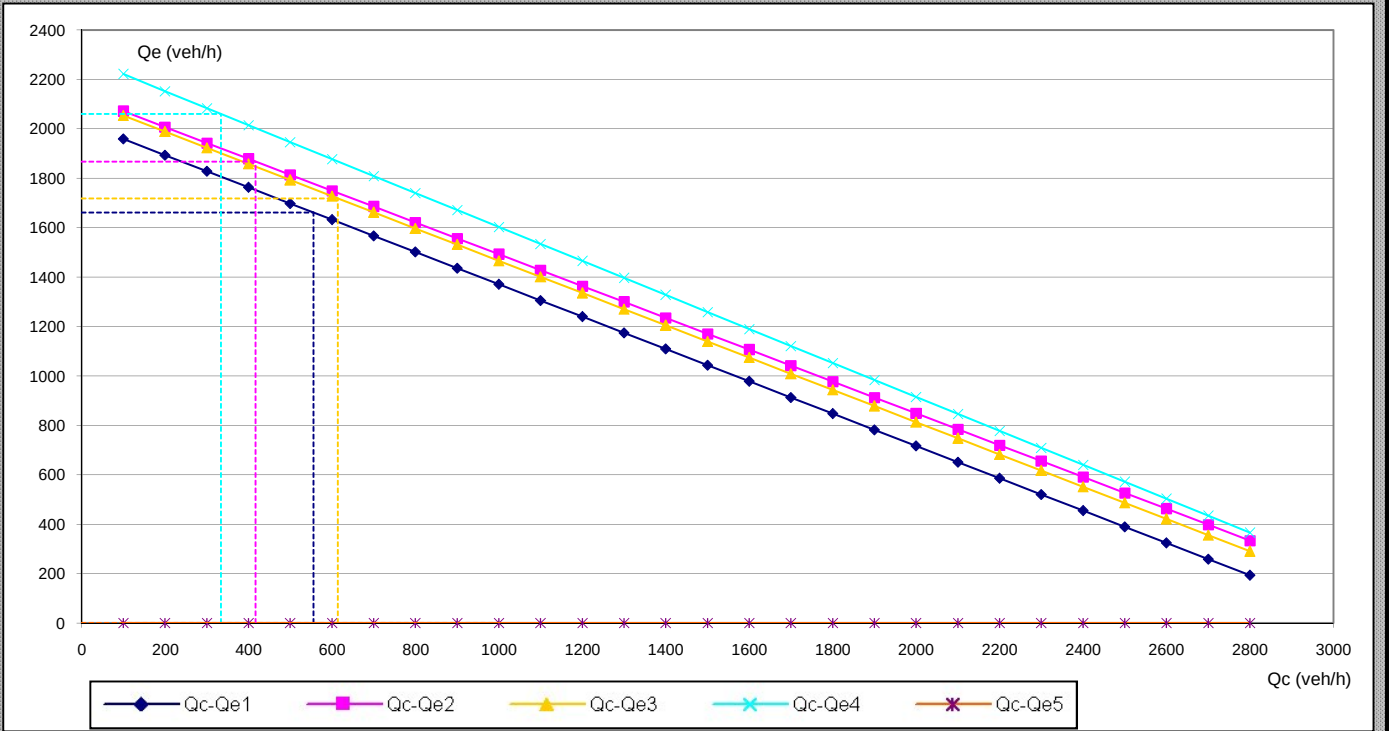
O/D	1	2	3	4	5
1	0	146	78	180	0
2	162	0	117	272	0
3	73	99	0	122	0
4	218	298	159	0	0
5					

Niveles de Servicio según Grado de saturación

N.Servicio	Adecuado	Saturado	Congestión
Xsat	0.85	0.85 - 1	1

Informe Resultado del Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo Glorieta

Laskoain



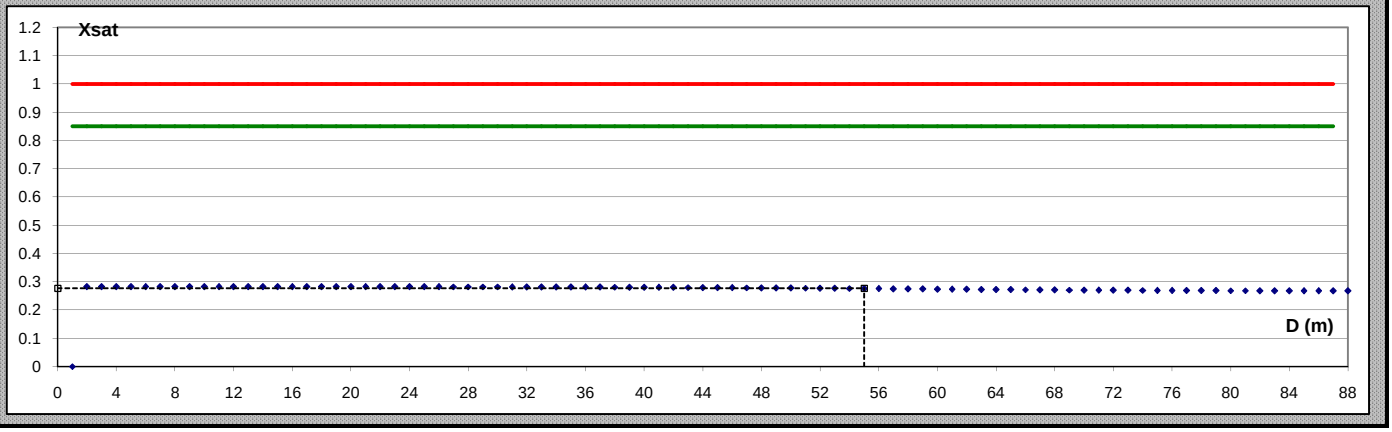
Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)	F	f	Qe (veh/h)	Qc (veh/h)
1	4.30	8.00	16.00	22.10	19.10	55.00	2,025	0.65	1,661	556
2	7.00	7.70	13.00	55.60	29.00	55.00	2,136	0.64	1,868	417
3	5.60	8.80	10.00	40.00	20.50	55.00	2,120	0.65	1,718	614
4	7.00	7.80	13.00	41.60	32.70	55.00	2,290	0.69	2,061	334
5	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0	1,009

La capacidad de entrada Qe y circulante Qc de la tabla se corresponden con la situación de tráfico definida por la matriz de origen/destino
Qe = F - f . Qc

Funcionamiento en la situación actual	Niveles Servicio (Xsat)	Adecuado <	0.85	Congestión >	1

O/D	1	2	3	4	5	Ie (veh/h)	Is (veh/h)	isat = Ie / Qe	Nivel Saturación
1	0	146	78	180	0	404	453	0.24	Adecuado
2	162	0	117	272	0	551	543	0.30	Adecuado
3	73	99	0	122	0	294	354	0.17	Adecuado
4	218	298	159	0	0	675	574	0.33	Adecuado
5									

Dimensionamiento geométrico de la glorieta	Diámetro (m)	55	Xsat	0.28

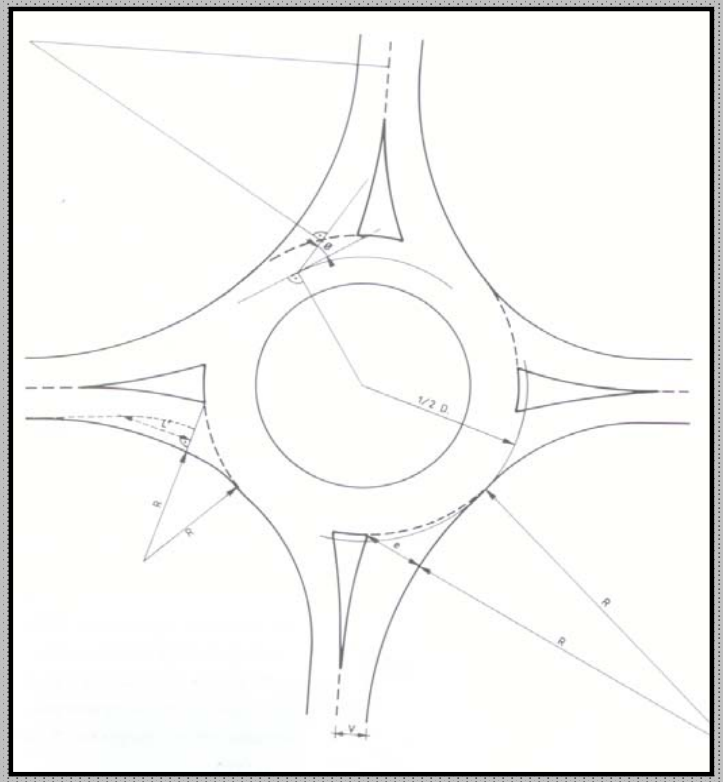


CAPACIDAD ROTONDA

Con gasolinera

Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo Glorieta

(De acuerdo a las Recomendaciones sobre Glorietas. Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras. 1999)



Descripción/Localización de la intersección tipo glorieta
Laskoain

Parámetros geométricos de dimensionamiento de la glorieta

Número de Accesos	4

Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)
1	4,30	8,00	16,00	22,1	19,1	55,0
2	7,00	7,70	13,00	55,6	29,0	55,0
3	5,60	8,80	10,00	40,0	20,5	55,0
4	7,00	7,80	13,00	41,6	32,7	55,0
5						

v -> la mitad de la anchura de la vía de aproximación
e -> ancho de la entrada
l -> longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada
fi -> ángulo de entrada (grados sexagesimales)
r -> radio de la entrada
D -> diámetro del círculo inscrito

Parámetros y coeficientes del método del cálculo de capacidad

Entrada	s	x	k	t	F	f
1	0,37	6,43	1,04	1,31	2.025	0,65
2	0,09	7,60	0,93	1,31	2.136	0,64
3	0,51	7,18	0,97	1,31	2.120	0,65
4	0,10	7,67	0,99	1,31	2.290	0,69
5						

Matriz Origen / Destino. (Total Vehículos/hora)

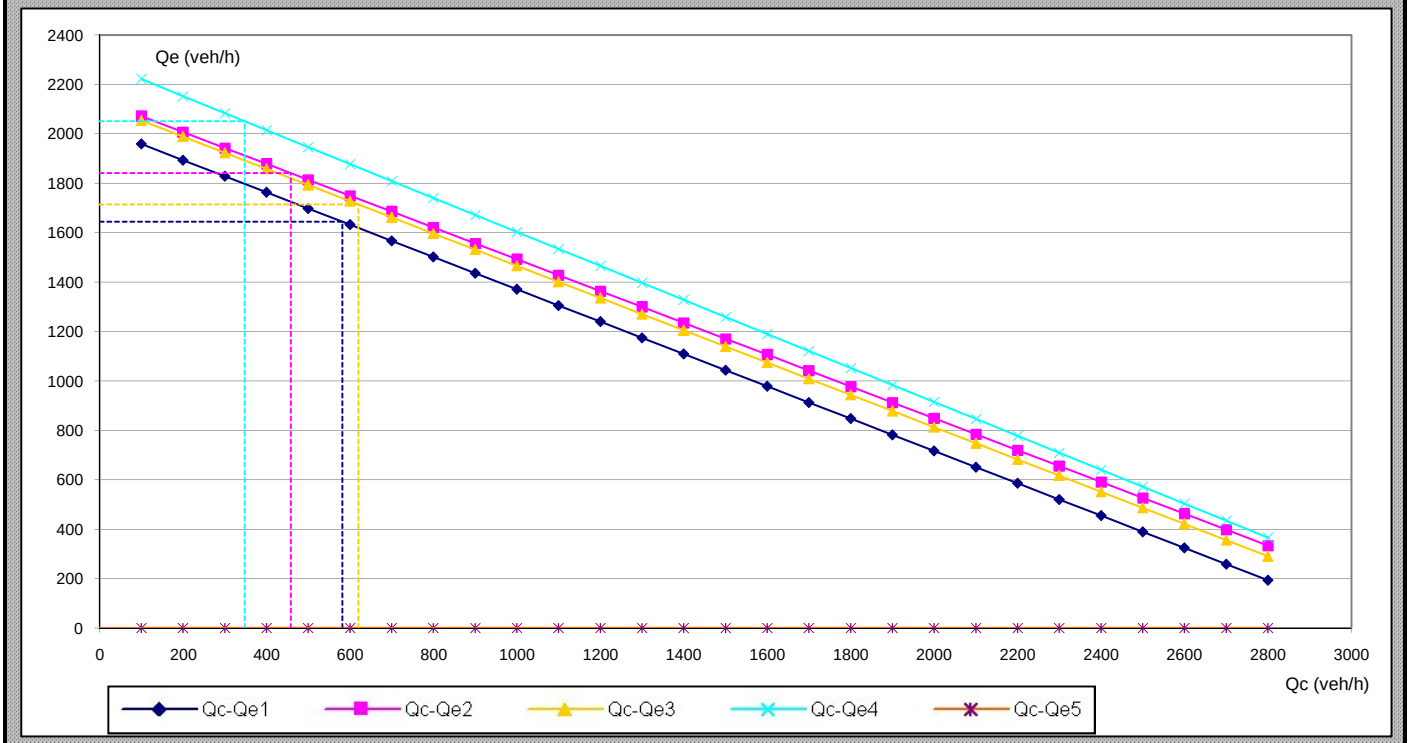
O/D	1	2	3	4	5
1	0	152	91	191	0
2	156	0	128	273	0
3	81	111	0	141	0
4	212	295	176	0	0
5					

Niveles de Servicio según Grado de saturación

N.Servicio	Adecuado	Saturado	Congestión
Xsat	0,85	0.85 - 1	1

Informe Resultado del Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo Glorieta

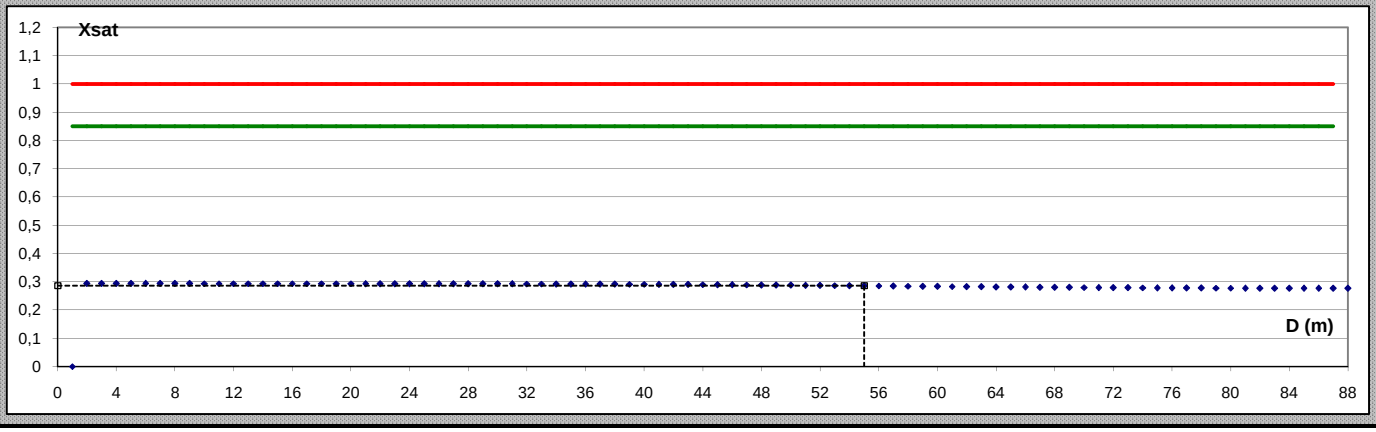
Laskoain



Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)	F	f	Qe (veh/h)	Qc (veh/h)
1	4,30	8,00	16,00	22,10	19,10	55,00	2.025	0,65	1.644	582
2	7,00	7,70	13,00	55,60	29,00	55,00	2.136	0,64	1.841	458
3	5,60	8,80	10,00	40,00	20,50	55,00	2.120	0,65	1.714	620
4	7,00	7,80	13,00	41,60	32,70	55,00	2.290	0,69	2.051	348
5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0	1.031

La capacidad de entrada Qe y circulante Qc de la tabla se corresponden con la situación de tráfico definida por la matriz de origen/destino
Qe = F - f . Qc

Funcionamiento en la situación actual	Niveles Servicio (Xsat)	Adecuado <	0,85	Congestión >	1

O/D	1	2	3	4	5	Ie (veh/h)	Is (veh/h)	isat = Ie / Qe	Nivel Saturación
1	0	152	91	191	0	434	449	0,26	Adecuado
2	156	0	128	273	0	557	558	0,30	Adecuado
3	81	111	0	141	0	333	395	0,19	Adecuado
4	212	295	176	0	0	683	605	0,33	Adecuado
5									

Dimensionamiento geométrico de la glorieta	Diámetro (m)	55	Xsat	0,29