PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS PEI-PFOT-262 REFERENTE A LA PSFV MAURICIO SOLAR Y LA SUBESTACIÓN ELÉCTRICA Y LÍNEAS ASOCIADAS.

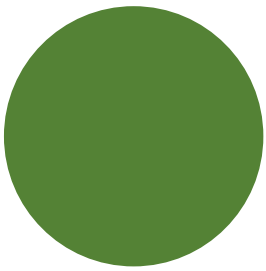
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

BLOQUE III. DOCUMENTACIÓN NORMATIVA

ANEXO II. ESTUDIO DE TRÁFICO Y ACCESOS

TÉRMINOS MUNICIPALES DE CHINCHÓN Y MORATA DE TAJUÑA.

COMUNIDAD DE MADRID





ABRIL 2025

RH ESTUDIO

ESTUDIO TÉCNICO:

ESTUDIO DE TRAFICO Y ACCESOS

PARA LAS PLANTAS FOTOVOLTAICAS MAURICIO SOLAR

PROMOTOR:

MAURICIO SOLAR S.L.
C.I.F.: B-88163423

SITUACIÓN:

TÉRMINO MUNICIPAL CHINCHÓN (MADRID)

AUTOR:

PABLO DEL OLMO AGUADO

INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS – CITOPIC
COLEGIADO N.º 15803

RESERVADO PARA FIRMA ELECTRÓNICA

ABRIL DE 2023.

ÍNDICE

1. DATOS GENERALES 2
   1.1. Nombre del proyecto 2
   1.2. Situación y emplazamiento 2
   1.3. Agentes 2
2. INTRODUCCIÓN 3
3. OBJETO 4
4. NORMATIVA 4
   4.1. Ley de carreteras 4
   4.2. Reglamento Ley de carreteras 4
   4.3. Orden de accesos 4
   4.4. Velocidad en travesías 4
5. ANÁLISIS DE TRÁFICO 5
   5.1. Datos de partida 5
   5.2. Ubicación del proyecto en la red de carreteras 5
   5.3. Datos de tráfico 6
   5.4. Trafico generado por la obra 6
   5.5. Análisis de afección al trafico 7
6. ANÁLISIS DE ACCESOS 8
   6.1. Análisis de accesos desde el norte a través de la M-302 8
      6.1.1. Acceso desde Avenida San Martín a Camino Chinchona 9
      6.1.2. Acceso vallado desde Camino Chinchona a Camino Moscatel 10
      6.1.3. Acceso vallado desde Camino Chinchona 11
   6.2. Análisis de accesos desde el sur a través de la M-313 11
      6.2.1. Acceso a camino agrícola a través de la M-313 12
      6.2.2. Cruce de camino agrícola con Camino Valdebosques 12
      6.2.3. Acceso desde vial privado perimetral a Camino de Moscatel 13
      6.2.4. Acceso desde Camino Moscatel a vial privado a través de parcela 13
   6.3. Resumen 13
   6.4. Reportaje fotográfico 14
      6.4.1. Análisis de accesos desde el norte a través de la M-302 14
      6.4.2. Análisis de accesos desde el norte a través de la M-313 15
7. PLANOS 17
8. CONCLUSIONES 18
   8.1. Análisis de tráfico: 18
   8.2. Análisis de accesos: 18

© ALPHA SYLTEC INGENIERÍA, S.L. REGISTRO MERCANTIL VALLADOLID: TOMO 1.386, LIBRO 0, FOLIO 132, HOJA VA-23482, INSCRIPCIÓN 4

1. DATOS GENERALES

1.1. Nombre del proyecto

INFORME DE TRÁFICO Y ACCESOS PARA LA
PLANTA FOTOVOLTAICA MAURICIO SOLAR S.L SITUADO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CHINCHÓN (MADRID)

1.2. Situación y emplazamiento

Término municipal de Chinchón (Madrid)

1.3. Agentes

Promotor

MAURICIO SOLAR S.L.

C.I.F.: B-88163423

C/Cardenal Marcelo Spínola nº4, 1ºD (Madrid)

Autores del informe

Alpha Syltec Ingeniería S.L.

CIF: B-47668477

C/Santiago López González 9. C.P.47197, Valladolid

2. INTRODUCCIÓN

La sociedad de Mauricio Solar S.L, está promoviendo la construcción de una planta fotovoltaica en la Comunidad de Madrid, ubicada en el término municipal de Chinchón. Las instalaciones irán ubicadas en un terreno agrícola entre las carreteras M-302, M-307 y M-313.



Ilustración 1. Ubicación del proyecto

El proyecto de este parque fotovoltaico se encuentra actualmente en fase de tramitación con las diferentes administraciones y tiene las siguientes características:

Superficie	72,58	ha
Potencia pico	52,42	MWp
Potencia nominal	90,00	MW
Nº Paneles	80.032	Ud
Nº Estructuras fijas	1.473	Ud
Nº Inversores	21	Ud

La construcción de esta planta fotovoltaica, generará un incremento del tráfico en la zona, por lo que es conveniente estudiar este aumento, especialmente el de vehículos pesados. También es necesario estudiar los posibles accesos.

Con esto se pretende que todo el tráfico generado por la obra no genere incidencias en la zona y se realice de una manera cómoda y segura.

Por todo ello, se han contratado los servicios de Alpha Syltec Ingeniería S.L.P. para redactar el presente informe.

3. OBJETO

El objeto del presente informe es estudiar la incidencia de la implantación de las instalaciones solares sobre la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, así como analizar los posibles accesos a ambas plantas fotovoltaicas y proponer el más conveniente en cuanto a facilidad de acceso, seguridad en cruces, etc.

Para redactar este estudio se ha realizado una visita a la zona el día 29-03-2023, en la que se ha visitado la zona y se han ido tomando fotos e indicaciones en diferentes puntos representativos de los posibles trayectos y accesos.

La ubicación de estos puntos se reflejará en el plano adjunto a este informe.

4. NORMATIVA

4.1. Ley de carreteras

La Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, fue promulgada al asumir la Comunidad de Madrid sus competencias plenas en materia de carreteras cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en su ámbito territorial, y que fueron transferidas en virtud del Real Decreto 946/1984, de 11 de abril, por el que se lleva a la práctica la transferencia de las carreteras estatales que pasan a depender de la Comunidad de Madrid.

4.2. Reglamento Ley de carreteras

El Decreto 29/1993, de 11 de marzo, del Consejo de Gobierno desarrolla los preceptos de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, de 7 de marzo de 1991 (BOCM de 14 de abril de 1993) para su correcta ejecución.

Con esta normativa, además, se completan aspectos de la citada Ley de Carreteras y se fijan las competencias de la Comunidad de Madrid en relación con otras Administraciones Públicas.

4.3. Orden de accesos

La Orden de 3 de abril de 2002, de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid en materia de accesos a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

La Orden establece el régimen jurídico para el otorgamiento y modificación de las condiciones que deben cumplir las vías de servicio y los accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid.

4.4. Velocidad en travesías

En la Orden de 17 de febrero de 2004, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, se aprueban los requisitos técnicos para el proyecto y construcción de las medidas para moderar la velocidad en las travesías de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Se considera travesía la parte de un tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en una de sus márgenes.

Se considera tramo urbano de una carretera el que discurra por un suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico definitivamente aprobado.

Se recogen, además, los principios de diseño y construcción de dichas medidas, así como los elementos complementarios que los deben acompañar.

5. ANÁLISIS DE TRÁFICO

5.1. Datos de partida

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid edita anualmente el estudio "Tráfico-IMD" que recopila y analiza la información relativa al tráfico en las carreteras de nuestra Región.

El estudio se centra en la obtención de la Intensidad Media Diaria (IMD) de tráfico, expresando el número de vehículos que transitan como media al día en distintos tramos de las carreteras. Asimismo, se obtienen otros parámetros relacionados con la circulación y necesarios para estudios de trazado o de regulación del tráfico.

Este estudio anual se elabora a partir de las medidas reales efectuadas en las carreteras del paso de vehículos por determinados tramos de éstas, denominadas "aforos", que se realizan mediante diversos procedimientos y de manera continuada a lo largo del año.

Para la redacción del presente documento se utilizará el último estudio existente en la web de la Comunidad de Madrid que data del 2021 "Trafico IMD 2021".

5.2. Ubicación del proyecto en la red de carreteras

En el siguiente punto se ubica el proyecto en el mapa de carreteras de la Comunidad de Madrid.

La instalación fotovoltaica se encuentra en el municipio de Chinchón, en una zona agrícola en las inmediaciones de las carreteras M-302, M-307 y M-313.

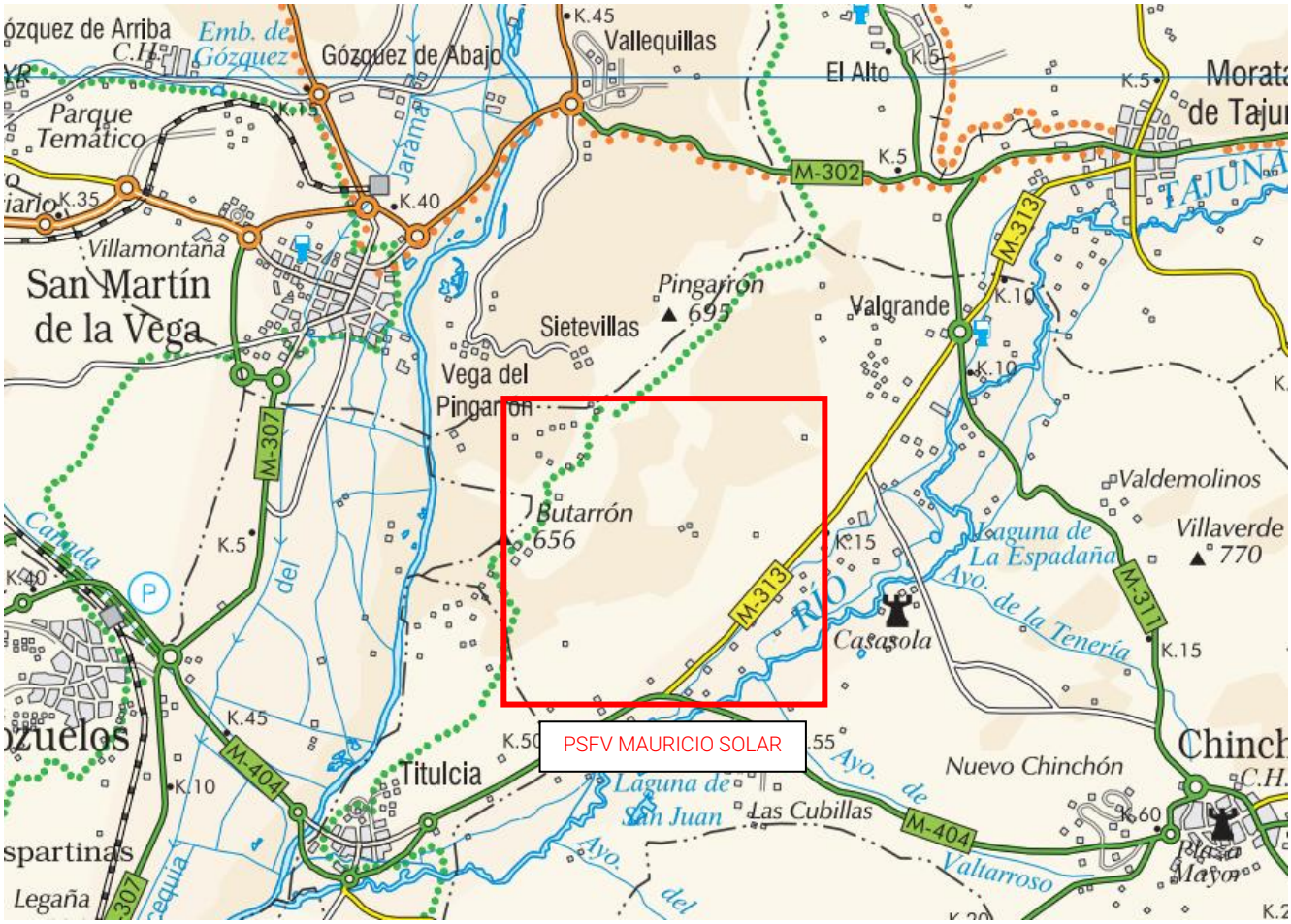


Ilustración 2. Ubicación proyecto Planta Fotovoltaica Mauricio Solar en mapa carreteras Comunidad de Madrid

5.3. Datos de tráfico

En el informe "Trafico IMD 2021" se han buscado las estaciones de aforo ubicadas en los tramos afectados por la implantación del proyecto y se ha obtenido la IMD para cada tramo y su porcentaje de vehículos pesados.

Nº	Carretera	PK	Tipo de estación	IMD 2021	% Pesados
1	M-302	4,82	Primaria	1.378	12,77
2	M-302	7,22	Primaria	3.599	9,17
3	M-302	13,41	Primaria	1.499	8,74
4	M-307	0,80	Primaria	3.590	15,93
5	M-307	7,86	Primaria	6.062	11,02
6	M-307	8,25	Primaria	4.546	15,82
7	M-313	0,91	Primaria	3.898	12,72
8	M-313	9,76	Cobertura	1.177	6,20
9	M-313	15,03	Cobertura	1.241	10,88

De dicho informe también se obtiene la serie histórica con las IMD de los últimos 4 años:

Nº	Carretera	PK	Tipo de estación	IMD 2021	IMD 2020	IMD 2019	IMD 2018	IMD Media
1	M-302	4,82	Primaria	1.378	1.098	1.297	1.230	1.251
2	M-302	7,22	Primaria	3.599	2.894	3.038	2.979	3.128
3	M-302	13,41	Primaria	1.499	1.388	1.445	1.420	1.438
4	M-307	0,80	Primaria	3.590	2.789	3.928	3.874	3.638
5	M-307	7,86	Primaria	6.062	4.672	6.624	6.532	5.973
6	M-307	8,25	Primaria	4.546	3.730	4.405	4.474	4.289
7	M-313	0,91	Primaria	3.898	3.083	3.875	3.696	3.638
8	M-313	9,76	Cobertura	1.177	1.194	683	1.207	1.065
9	M-313	15,03	Cobertura	1.241	1.244	1.140	1.140	1.191

En esta tabla se puede observar que los datos de tráfico se mantienen más o menos estables durante los últimos años, por lo que se supone que no habrá un incremento del tráfico significativo en estas vías. Se tomará la IMD media de los últimos años para la redacción del presente informe.

5.4. Trafico generado por la obra

Como punto de partida estimaremos el plazo de ejecución total de las obras en doce (12) meses y un número máximo de setenta y cinco (75) trabajadores simultáneos, como establecen los proyectos técnicos.

Partiendo de la programación de las obras, se considerará el periodo entre los meses 4 y 10 (7 meses) como los más desfavorables en cuanto al tránsito de vehículos, tanto ligeros como pesados, ya que en él se solaparán tareas de hincado de apoyos, canalizaciones y montaje de paneles con su correspondiente suministro de materiales e incremento de personal en obra.

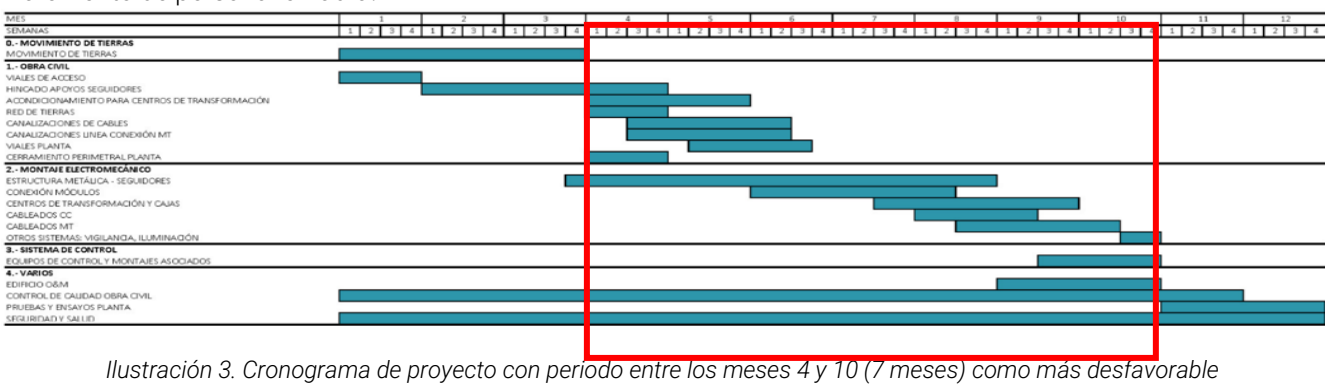


Ilustración 3. Cronograma de proyecto con periodo entre los meses 4 y 10 (7 meses) como más desfavorable

Teniendo en cuenta que hay un total de 80.032 paneles fotovoltaicos, que cada palet tiene una capacidad de 27 paneles y que cada camión transporta unos 22 palets, se puede estimar que el número de camiones necesarios será de unos 135. Considerando la duración del acopio y montaje en 7 meses (140 días laborables), se obtiene un tráfico diario de uno **1 vehículo al día**.

En este proyecto no existen seguidores solares debido a que los paneles fotovoltaicos disponen de estructuras fijas.

Otro apartado que podría generar un tráfico de camiones considerable será la ejecución de los viales, ya que será necesario transportar material de aportación que sirva de firme de dichos viales. Dichos trabajos se ejecutarán al inicio de la obra por lo que no deberían coincidir con los acopios del resto de materiales.

En menor medida, también habrá transportes de otros elementos como maquinaria al inicio de las obras, materiales como inversores, transformadores, tubos, cableado, vallado, etc. Estos se producirán en ocasiones puntuales por lo que no afectarán significativamente al tráfico como el resto.

A todo el suministro de materiales y maquinaria se une el desplazamiento del personal de la obra; según los Estudios de Seguridad y Salud, se prevé un máximo de 75 trabajadores simultáneos; considerando la situación más desfavorable de que se desplacen de forma individual a la obra, y sumando algún vehículo ocasional que pueda visitar las instalaciones, se considerara un tráfico diario en el punto álgido de la obra de **80 vehículos al día**.

A modo de resumen, en el periodo punta de la obra el tráfico estimado que generará la obra será de:

- 1 vehículo pesados al día
- 80 vehículos ligeros al día
- Incremento IMD = 81 vehículos al día

5.5. Análisis de afección al trafico

Después de analizar dichas estimaciones, se puede prever que el aumento tráfico será inferior al 5% en casi todas las vías afectadas:

Nº	Carretera	PK	Tipo de estación	IMD 2021	% Pesados	Incremento IMD	% Incrementado	IMD Total
1	M-302	4,82	Primaria	1.378	12,77	81	5,88%	**1.459**
2	M-302	7,22	Primaria	3.599	9,17	81	2,25%	**3.680**
3	M-302	13,41	Primaria	1.499	8,74	81	5,40%	**1.580**
4	M-307	0,80	Primaria	3.590	15,93	81	2,26%	**3.671**
5	M-307	7,86	Primaria	6.062	11,02	81	1,34%	**6.143**
6	M-307	8,25	Primaria	4.546	15,82	81	1,78%	**4.627**
7	M-313	0,91	Primaria	3.898	12,72	81	2,08%	**3.979**
8	M-313	9,76	Cobertura	1.177	6,20	81	6,88%	**1.258**
9	M-313	15,03	Cobertura	1.241	10,88	81	6,53%	**1.322**

El aumento de tráfico superior al 5% se da en la M-302 en los PK 4.82 y 13.41; así como en la M-313 en el PK 9.76 y 15.03. Este aumento no se considera especialmente significativo dadas las características de las vías y que el aumento de tráfico pesado es muy poco relevante (1 vehículo pesado/día).

De esta manera, se estima que las carreteras anteriormente mencionadas (M-302, M-307 y M-313), serán capaces de soportar el incremento del tráfico previsto para la planta fotovoltaica Mauricio Solar en el término municipal de Chinchón (Madrid).

6. ANÁLISIS DE ACCESOS

En este apartado se analizarán los posibles accesos a utilizar durante la construcción y funcionamiento de la planta fotovoltaica.

La instalación fotovoltaica de Mauricio Solar se encuentra en el término municipal de Chinchón (Madrid). Toda la instalación se encuentra en parcelas agrícolas a las cuales se puede acceder a partir de las carreteras M-302, M-307 y M-313, y posteriormente mediante caminos agrícolas.

6.1. Análisis de accesos desde el norte a través de la M-302

El acceso a la planta fotovoltaica a través de la M-302 partirá desde el municipio Morata de Tajuña para posteriormente discurrir por la Avenida San Martín, que conducirá a los vehículos hacia los recintos que forman la instalación fotovoltaica de Mauricio Solar.

Dado que la Avenida San Martín se corresponde con una vía pecuaria, más concretamente con un tramo denominado Senda Galiana, no será posible el acceso a través de ella debido a las restricciones de tráfico de vehículos pesados por la misma, según el Art.30 de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

SECCIÓN 1.ª USOS COMUNES GENERALES: PRIORITARIO, COMPATIBLES Y COMPLEMENTARIOS

Artículo 30. *Del uso característico y prioritario.*

1. El uso tradicional de las vías pecuarias para la trashumancia estacional, la trasterminancia y demás movimientos de ganado de toda clase será libre, gratuito y prioritario a cualquier otro.

2. En su normal tránsito por las vías pecuarias los ganados podrán aprovechar libremente los frutos y productos espontáneos de aquéllas. Asimismo, podrán abrevar, pernoctar y utilizar los reposaderos y descansaderos que existan o puedan crearse.

3. Al objeto de asegurar siempre el tránsito ganadero, no podrá autorizarse ninguna actuación de las previstas en el presente título, en los tramos de aquellas vías pecuarias que no permitan un paso practicable igual o superior a 12 metros de ancho.

Artículo 31. *De los usos comunes compatibles.*

1. Las vías pecuarias serán susceptibles de los siguientes usos comunes tradicionales que se declaran acordes con la naturaleza de aquéllas y compatibles con su destino pecuario prioritario, de acuerdo con lo previsto en la legislación básica estatal:

a) La circulación de personas a pie y de los animales que tengan permanentemente bajo su control de modo que no puedan representar un inconveniente para el tránsito de los ganados.

b) Las plantaciones lineales, cortavientos u ornamentales, cuando permitan el tránsito normal del ganado.

c) La circulación de tractores, remolques, sembradoras, cosechadoras y maquinaria agrícola de cualquier género para el servicio de las explotaciones agrarias contiguas o próximas a las vías, así como de los camiones motorizados de uso agrícola exclusivo que reglamentariamente se equiparen a la maquinaria agrícola. El Reglamento de desarrollo de esta Ley fijará los límites de tonelaje y otros que proceda establecer para salvaguardar la integridad de las vías.

2. Se autoriza con carácter excepcional, el tránsito de vehículos motorizados que estén al servicio de establecimientos hoteleros, deportivos, culturales y educativos que radiquen en el medio rural, contiguos o próximos a las vías, cuando no sea posible el acceso a los mismos de otro modo. Los vehículos autorizados deberán desplazarse por la vía pecuaria por las rodadas ya existentes, evitando que el pastizal y vegetación que pudiere existir en las vías se destruya. Igualmente se autoriza el tránsito de vehículos que sirvan para el acceso de sus habitantes a casas, granjas y explotaciones de todo género que estén aisladas en el medio rural. Quedarán excluidas de dicha autorización las vías pecuarias en el momento de transitar el ganado y durante la celebración de actividades de interés ecológico o cultural.

3. El Reglamento de desarrollo de esta Ley establecerá las condiciones generales que garanticen la prioridad debida al tránsito ganadero y la armonía entre los distintos usos compatibles; el Plan de Gestión de la Red de Vías Pecuarias podrá establecer condiciones particulares adoptadas a la realidad del uso ganadero y características naturales de cada zona, pudiendo restringuir la circulación de vehículos motorizados de uso no agrícola.

4. El personal que desempeñe funciones de policía, inspección, vigilancia y gestión de las vías pecuarias, podrá circular por ellos con vehículos motorizados cuyas características impedirán la producción de daños a las mismas.

Aún así, se relacionan en el reportaje fotográfico el estado actual de dicha vía.

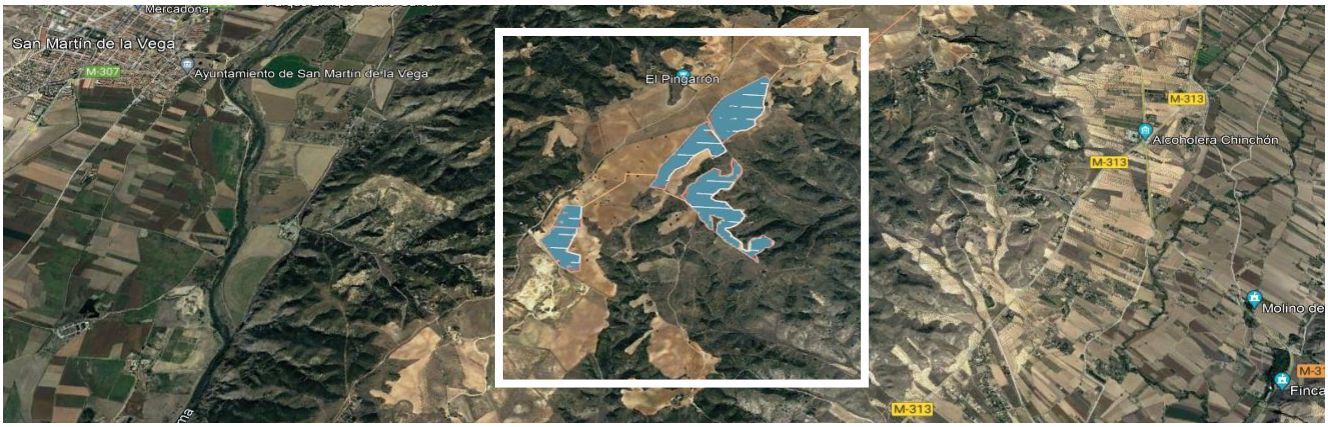
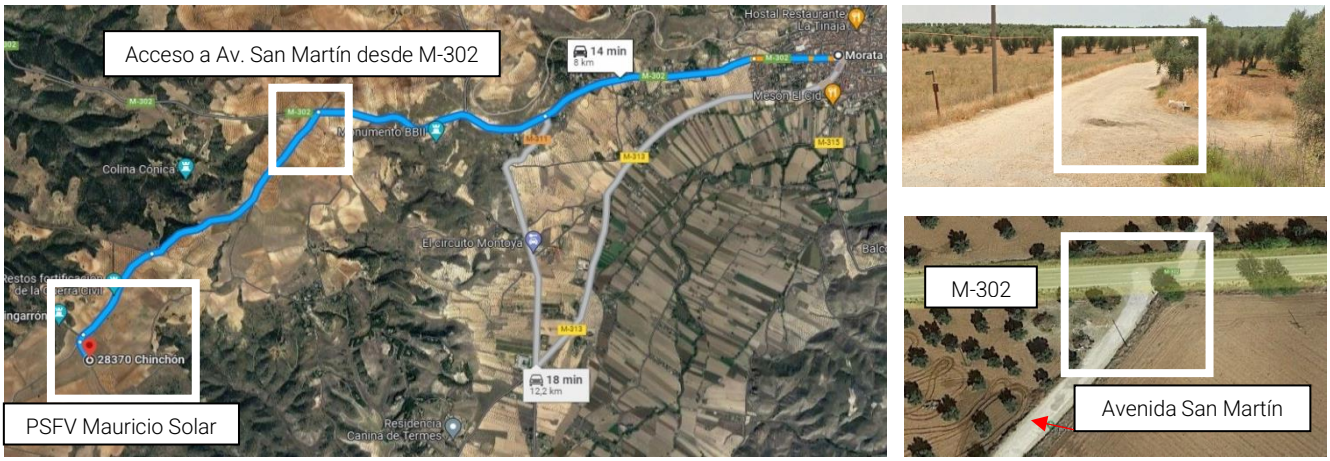


Ilustración 4. Ubicación de PSFV Mauricio Solar



6.1.1. Acceso desde Avenida San Martín a Camino Chinchona

Como hemos analizado en el apartado anterior, la Avenida San Martín corresponde con una vía pecuaria, por lo que este acceso, no será válido.

La mencionada Senda Galiana, que se denomina Avenida San Martin hasta el cruce con el camino agrícola que separa las parcelas de la zona norte de la planta fotovoltaica, para posteriormente pasar a denominarse Camino Chinchona, se encuentra en una zona curva y abierta, con visibilidad hacia ambos sentidos y cuenta con dimensiones suficientes para el tránsito de vehículos pesados.
Se trata de un acceso existente y de tipo directo, ya que no cuenta con carriles de aceleración, desaceleración y espera.
Para garantizar que las maniobras de entrada y salida a la obra se realizan de forma cómoda y segura sería necesario realizar una adecuación del entronque, ampliando radios de giro y mejorando el firme.

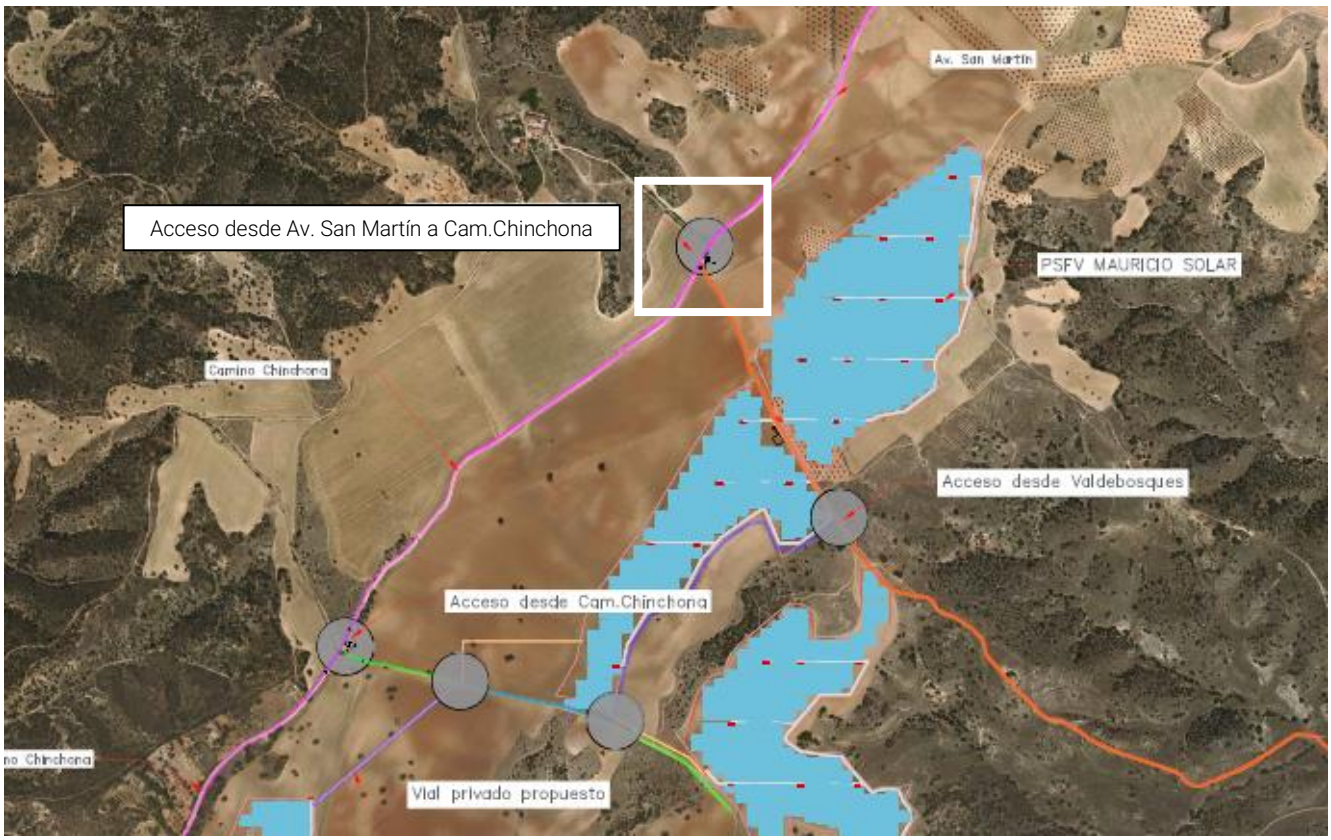
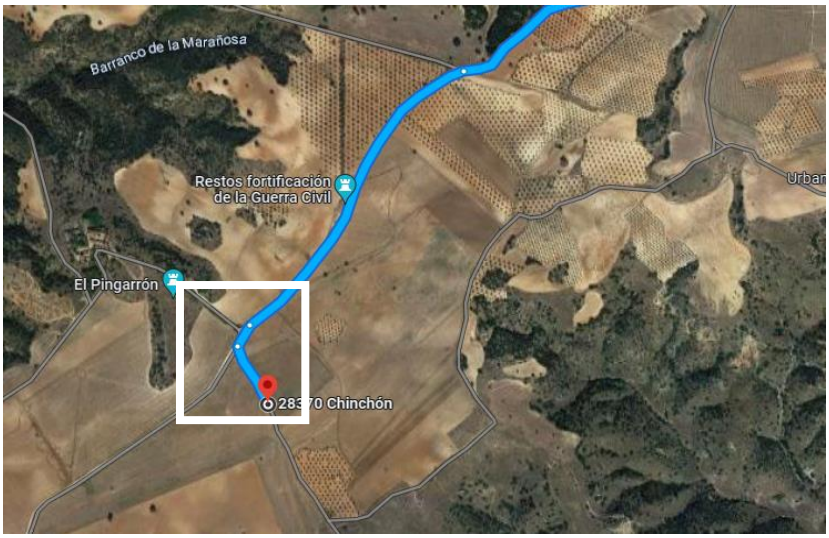


Ilustración 5. Ubicación Acceso desde Avenida San Martin a Camino Chinchona











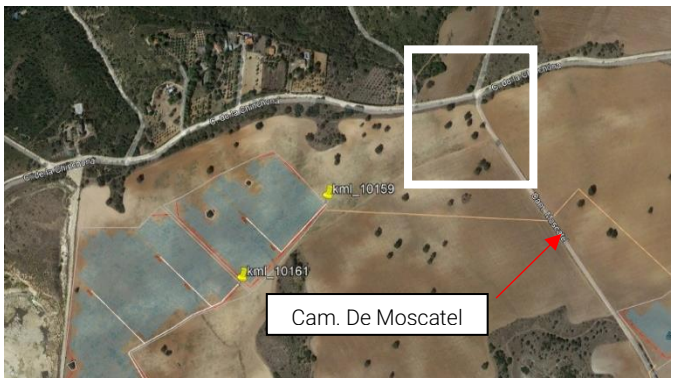


6.1.2. Acceso vallado desde Camino Chinchona a Camino Moscatel

Como hemos indicado en apartados anteriores, la Avenida San Martín corresponde con una vía pecuaria, por lo que este acceso, tampoco será válido.

Además, en el reportaje fotográfico se observa que el posible acceso al Camino Moscatel -a través del Camino Chinchona-, se encuentra vallado actualmente, no siendo posible transitar por el mismo con vehículos pesados.

Acceso vallado desde Cam. Chinchona a Cam. Moscatel





6.1.3. Acceso vallado desde Camino Chinchona

El acceso desde el Camino Chinchona, no se considera válido, debido a que se accede al mismo a través de la Avenida San Martín, que tal y como se ha indicado previamente, corresponde con una vía pecuaria, por lo que no se permitirá el tránsito de vehículos pesados a través de la misma.

En el reportaje fotográfico se observa que el posible acceso a través del Camino Chinchona, se encuentra vallado actualmente.

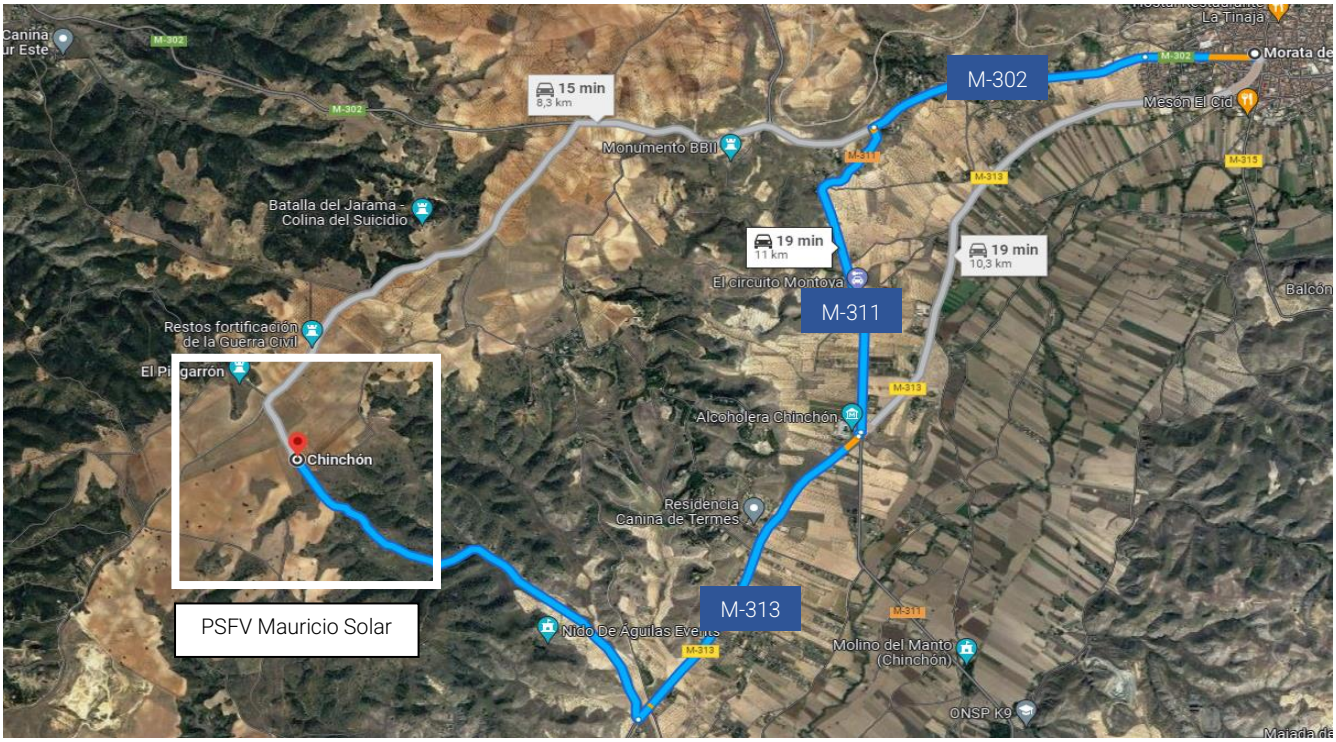
Segundo acceso vallado desde Cam. Chinchona

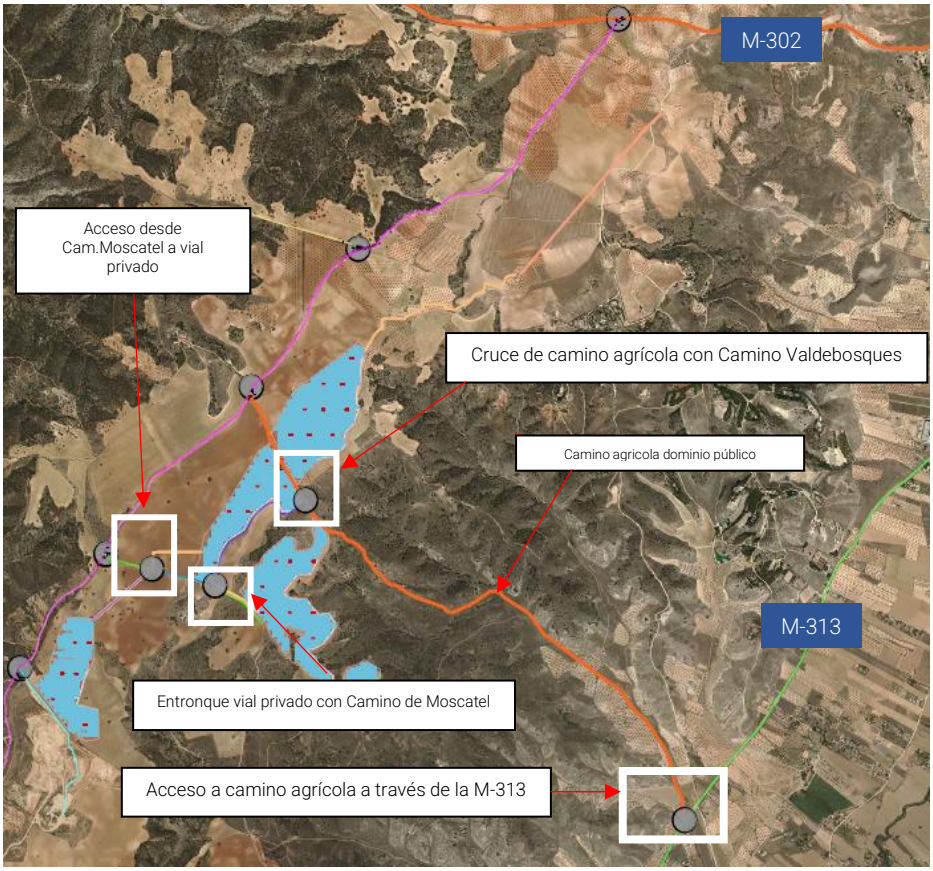




6.2. Análisis de accesos desde el sur a través de la M-313

Debido a la condición de vía pecuaria, que posee la Avenida San Martín, y a la imposibilidad de acceder a las parcelas agrícolas de la PSFV, con vehículos pesados, se analizan los accesos por el sur de la planta fotovoltaica, a través de la M-313.





El acceso a través de la M-313, partiría desde el municipio de Morata de Tajuña, desviándose hacia la M-302 para después incorporarse a la M-313.

Para acceder a la planta fotovoltaica Mauricio Solar, será necesario desviarse por el camino agrícola indicado en el mapa adjunto, hasta el cruce con el Camino Valdebosques.

Ambos caminos serán de dominio público hasta llegar a las parcelas norte de la planta fotovoltaica, donde será necesario bordearlas, a través de un vial privado, que desemboca en el Camino Moscatel. Posteriormente, discurrimos por el Camino Moscatel hasta llegar al cruce con el vial privado que atraviesa la parcela, para acceder a la zona Noroeste de la planta fotovoltaica.

6.2.1. Acceso a camino agrícola a través de la M-313

Se trata de un acceso existente y de tipo directo, ya que no cuenta con carriles de aceleración, desaceleración y espera. Aunque se encuentra en una zona curva y abierta, con visibilidad hacia ambos sentidos, para garantizar que las maniobras de entrada y salida a la obra se realizan de forma cómoda y segura sería necesario realizar una adecuación del entronque, ampliando radios de giro y mejorando el firme.

Acceso a camino agrícola a través de la M-313





6.2.2. Cruce de camino agrícola con Camino Valdebosques

El cruce existente entre el camino agrícola de dominio público y Camino de Valdebosques, no contará con carriles de aceleración, desaceleración y espera. Se encuentra en una zona curva y abierta, con visibilidad hacia ambos sentidos, pero para garantizar que las maniobras de entrada y salida a la obra se realizan de forma cómoda y segura, será necesario realizar una adecuación del entronque, ampliando radios de giro y mejorando el firme.



6.2.3. Acceso desde vial privado perimetral a Camino de Moscatel

El acceso desde el vial privado perimetral de las parcelas norte de la PSFV al camino de Moscatel, no contará con carriles de aceleración, desaceleración y espera. Se encuentra en una zona curva y abierta, con visibilidad hacia ambos sentidos, pero para garantizar que las maniobras de entrada y salida a la obra se realizan de forma cómoda y segura, será necesario realizar una adecuación del entronque, ampliando radios de giro y mejorando el firme.

Acceso desde vial privado a Camino de Moscatel



6.2.4. Acceso desde Camino Moscatel a vial privado a través de parcela

El acceso desde el Camino Moscatel al vial privado, no contará con carriles de aceleración, desaceleración y espera. Se encuentra en una zona curva y abierta, con visibilidad hacia ambos sentidos, pero para garantizar que las maniobras de entrada y salida a la obra se realizan de forma cómoda y segura, será necesario realizar una adecuación del entronque, ampliando radios de giro y mejorando el firme

Acceso desde Camino de Moscatel a vial privado a través de parcela



6.3. Resumen

Una vez analizados los posibles accesos a la PSFV Mauricio Solar, se determina que el acceso más adecuado a dicha planta, deberá realizarse por el sur a través de la opción detallada en el apartado 6.2. Para ello, se deberá ejecutar un vial privado atravesando la parcela, tal y como se deja indicado en la planimetría adjunta, para que el tráfico tanto de vehículos ligeros como de pesados, sea posible.
Sin embargo, cabe destacar que el acceso que proviene de la M-302, por la Avenida San Martín -también denominada Camino Chinchona-, se corresponde en parte de su trazado con una vía pecuaria, cuestión que se analiza en el apartado correspondiente del presente informe.

Se concluye que, la ejecución de las obras no afectará de forma significativa el tráfico de la zona, ya que durante el trayecto se recorrerán vías en buen estado, a pesar de que no cuentan con enlaces con carriles de aceleración, desaceleración y espera o rotondas en las cercanías de las plantas, pero se estima que todo el tráfico podrá circular y realizar las maniobras necesarias. Para garantizar que las maniobras de entrada y salida a la obra se realizan de forma cómoda y segura será necesario realizar una adecuación del entronque, ampliando radios de giro y mejorando el firme.

6.4. Reportaje fotográfico

Se indica a continuación la ubicación exacta de cada fotografía obtenida de cada uno de los posibles accesos de la PFV Mauricio Solar.

6.4.1. Análisis de accesos desde el norte a través de la M-302

6.4.1.1 Acceso desde M-302 a Av. San Martín









6.4.1.2 Acceso desde Avenida San Martin a Camino Chinchona

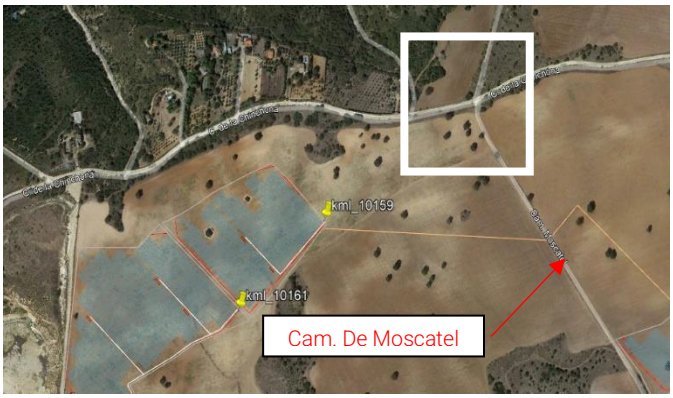






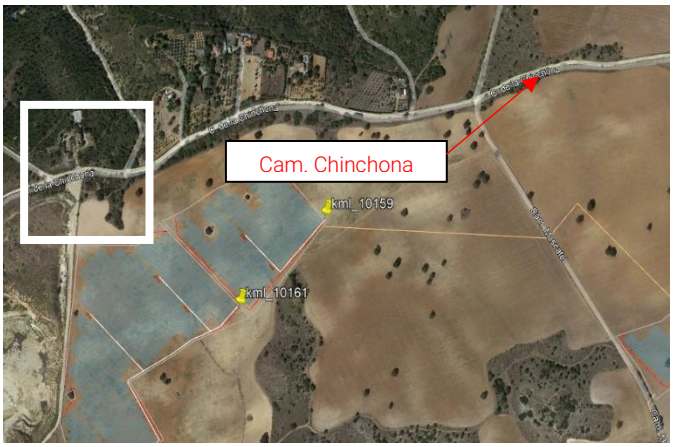


6.4.1.3. Acceso vallado desde Cam. Chinchona a Cam. Moscatel





6.4.1.4 Acceso vallado desde Cam. Chinchona





6.4.2. Análisis de accesos desde el sur a través de la M-313

6.4.2.1 Acceso a camino agrícola a través de la M-313





6.4.2.2 Cruce de camino agrícola con Camino Valdebosques



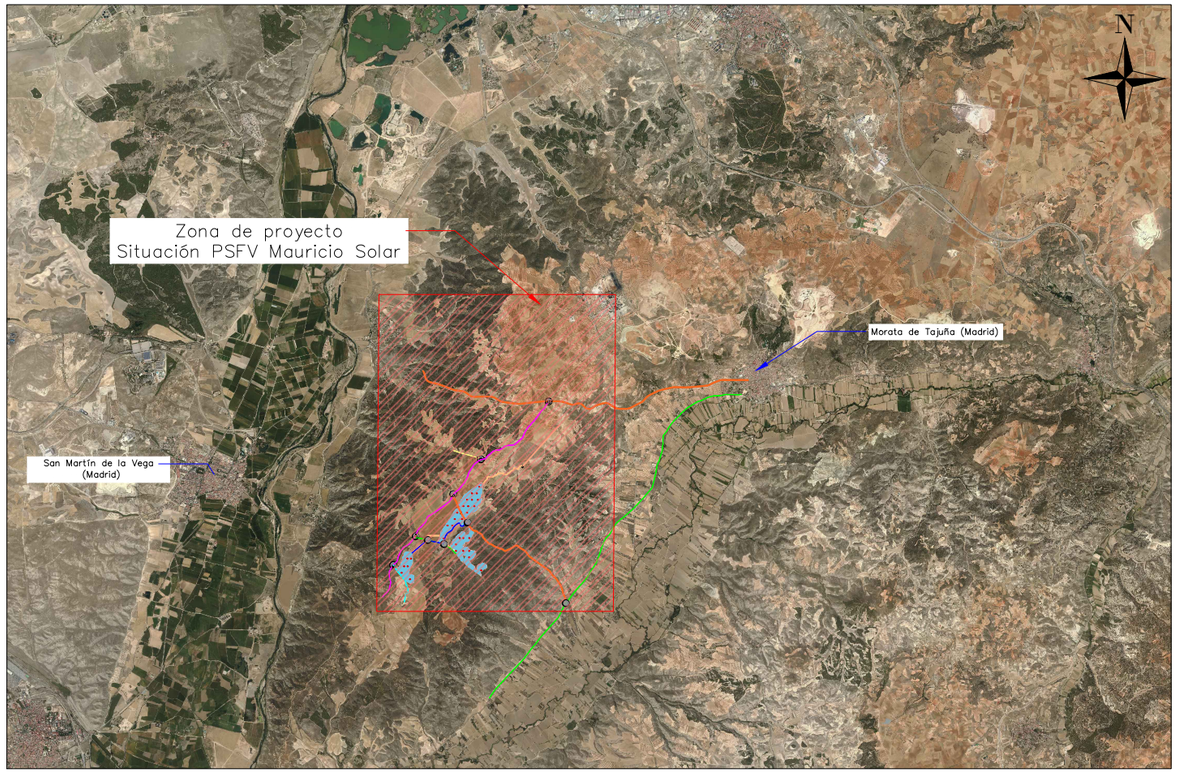
6.4.2.3 Acceso desde vial privado a Camino de Moscatel



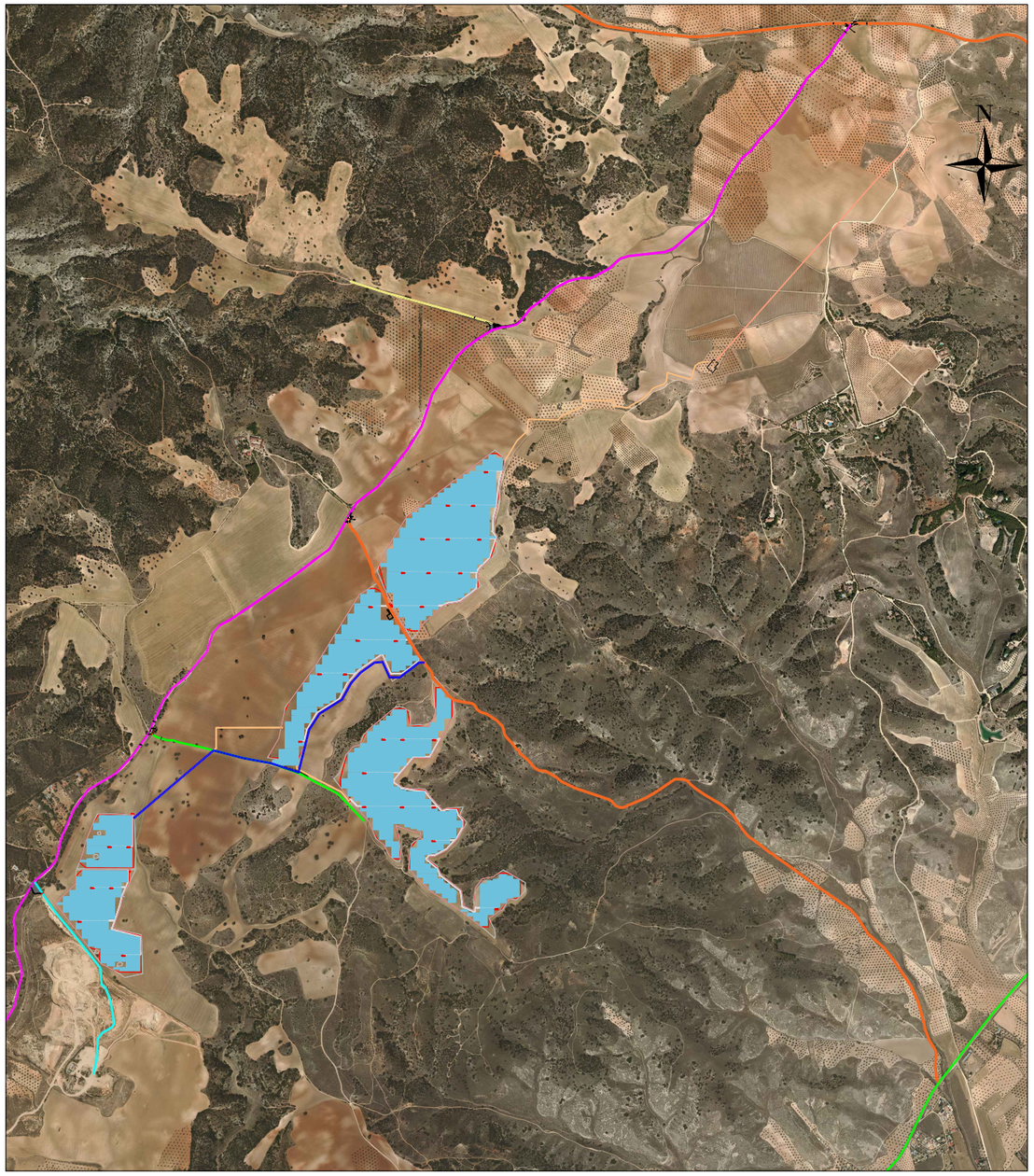
6.4.2.4 Acceso desde Camino de Moscatel a vial privado a través de parcela



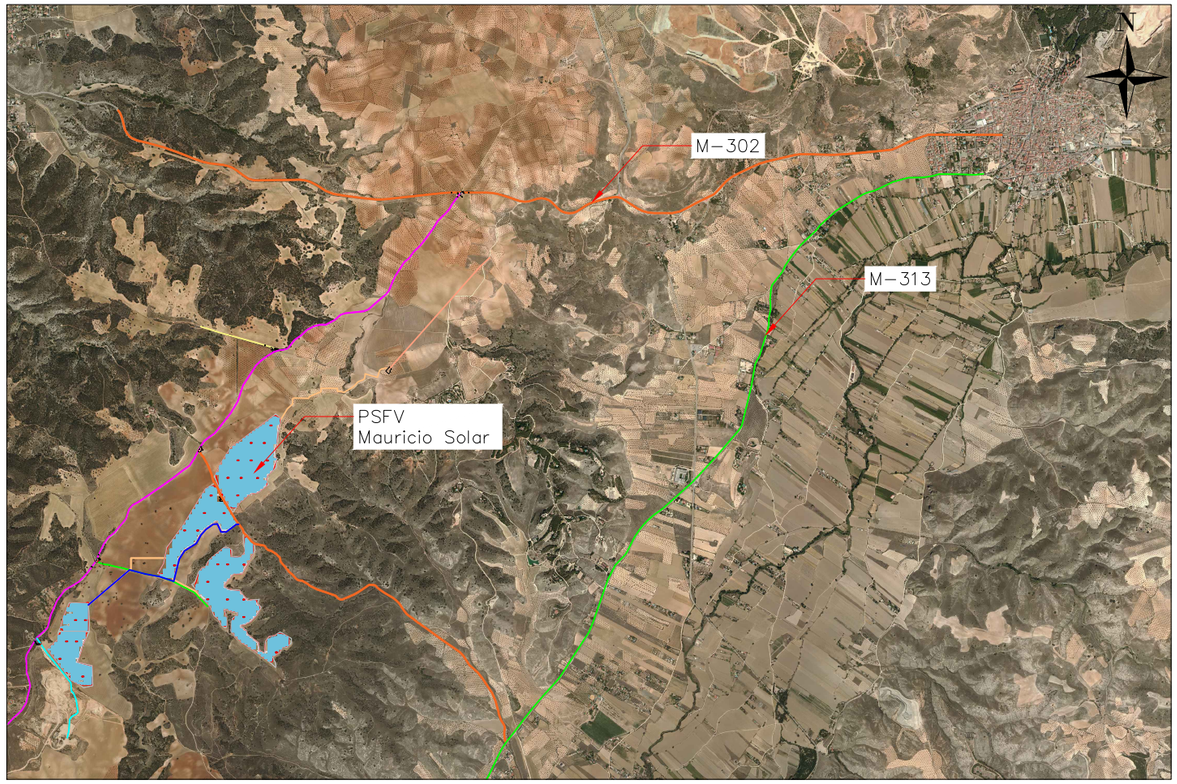
7. PLANOS



SITUACIÓN



PLANTA SOLAR FOTOVOLTAICA MAURICIO SOLAR



EMPLAZAMIENTO

ENGINEERING SYLTEC Making the future

FIRMA:

AUTOR DEL PROYECTO:
Pablo del Olmo Aguado
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº15803 CITOPIC

ESCALA	PLANO	Nº HOJA	FORMATO
S/E	01	Hoja 1 de 5	A3

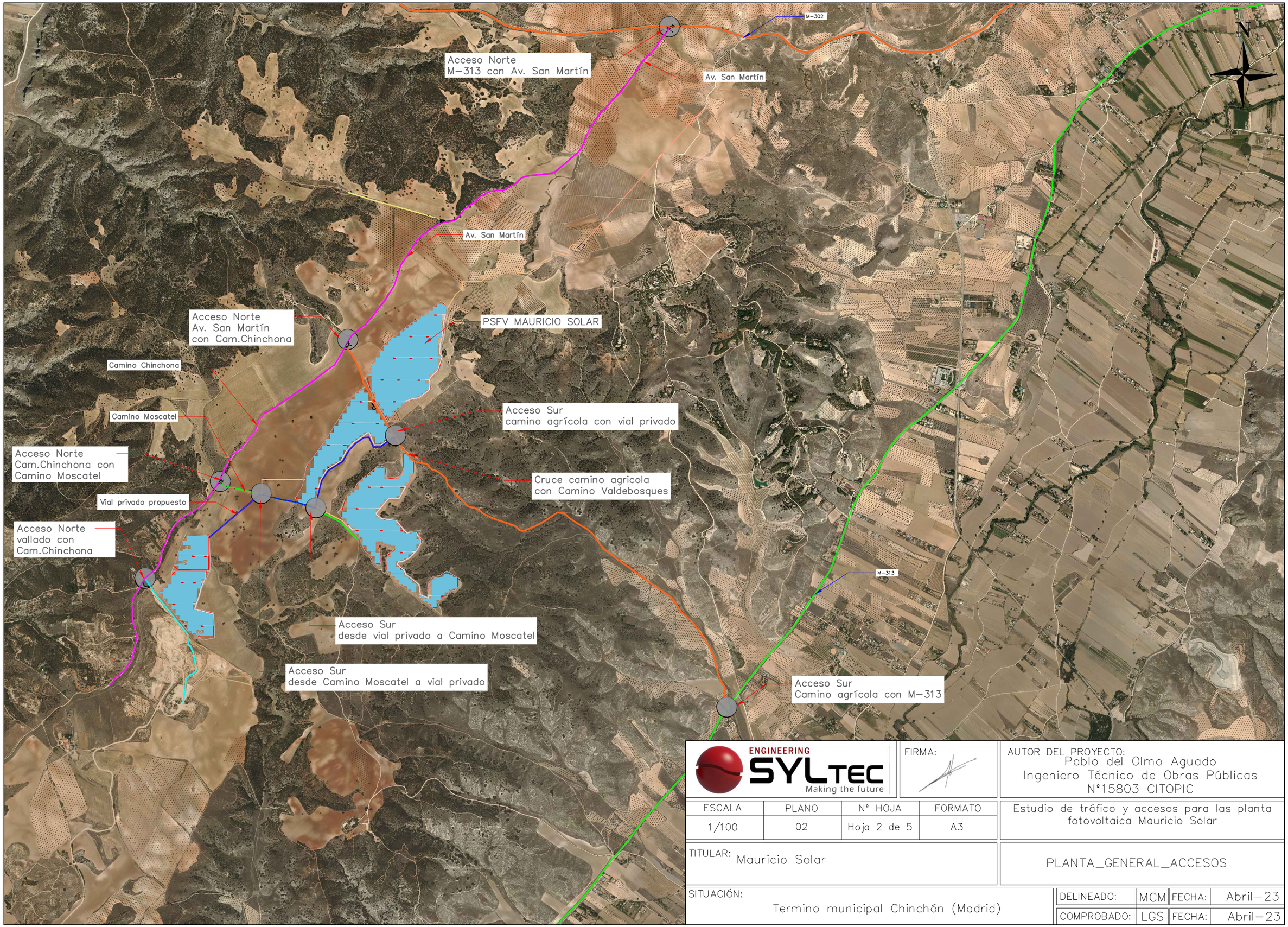
Estudio de tráfico y accesos para la planta fotovoltaica Mauricio Solar

TITULAR: Mauricio Solar S.L

SITUACIÓN_EMPLAZAMIENTO

SITUACIÓN: Término municipal Chinchón (Madrid)

DELINEADO:	MCM	FECHA:	Abril-23
COMPROBADO:	LGS	FECHA:	Abril-23



ENGINEERING SYLTEC Making the future

FIRMA:

AUTOR DEL PROYECTO:
Pablo del Olmo Aguado
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº15803 CITOPIC

ESCALA	PLANO	Nº HOJA	FORMATO
1/100	02	Hoja 2 de 5	A3

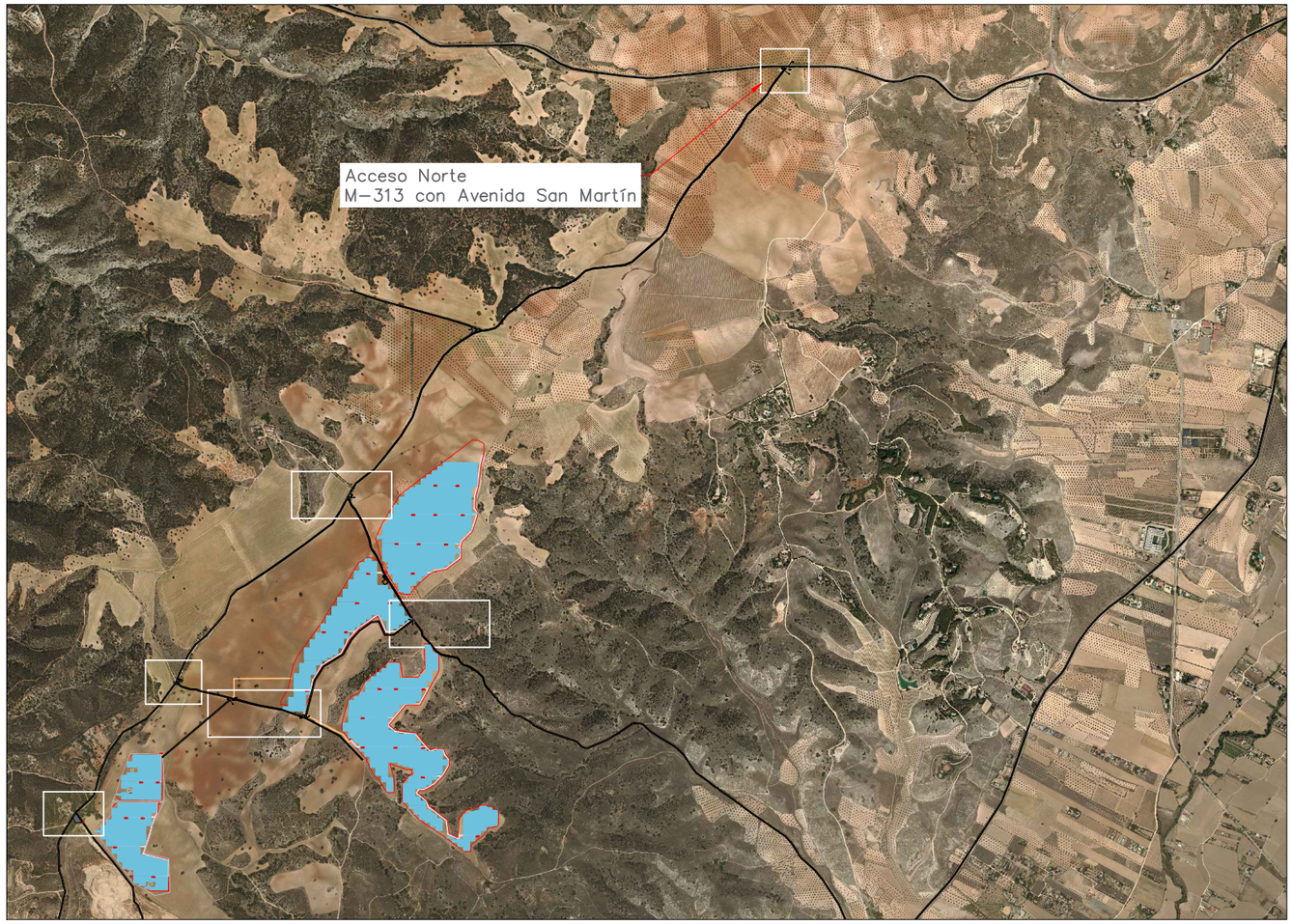
Estudio de tráfico y accesos para las planta fotovoltaica Mauricio Solar

TITULAR: Mauricio Solar

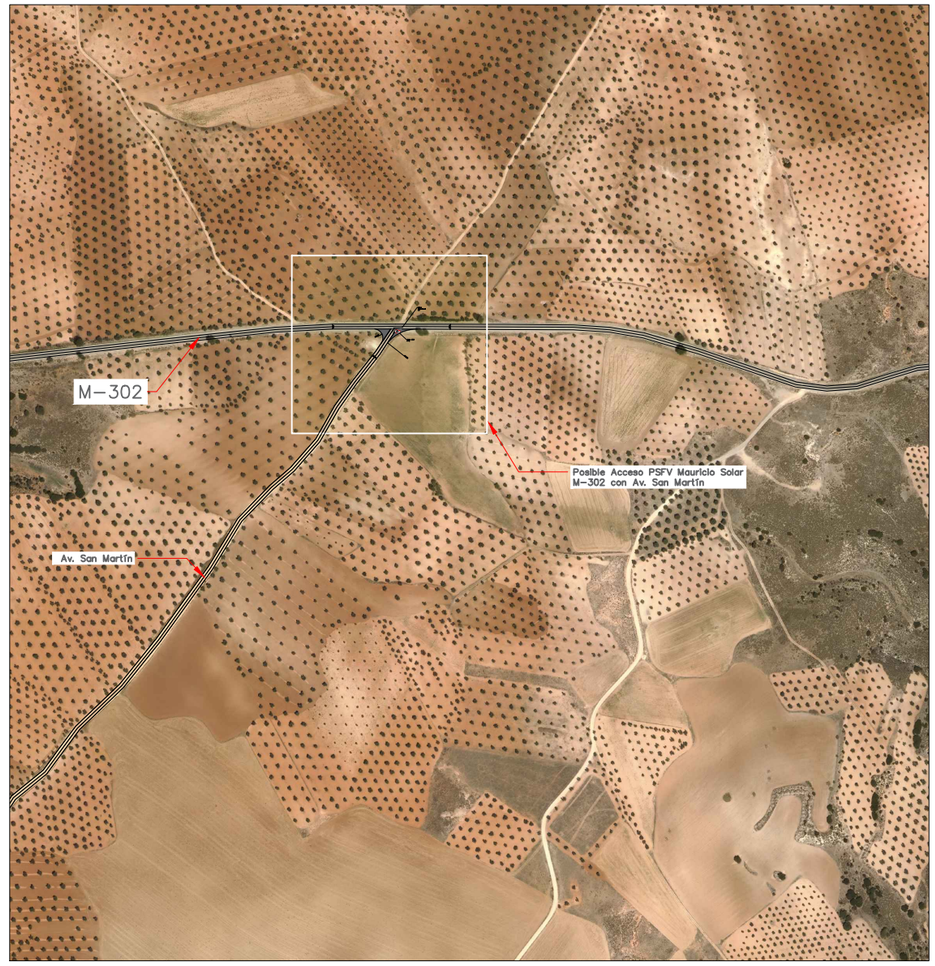
PLANTA_GENERAL_ACCESOS

SITUACIÓN:
Termino municipal Chinchón (Madrid)

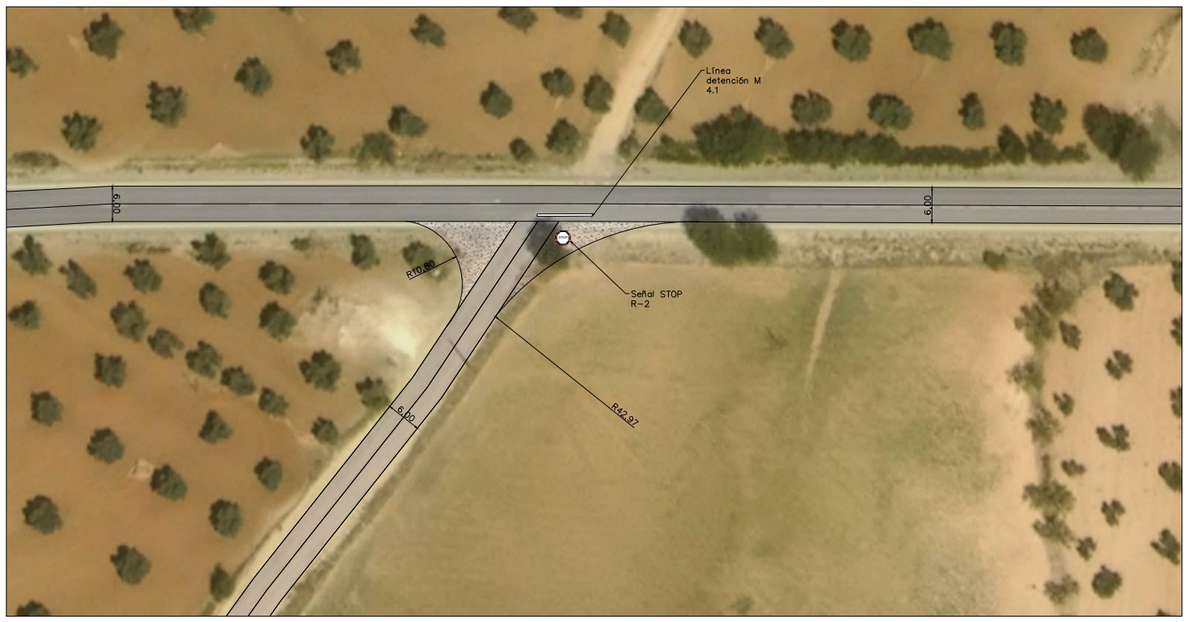
DELINEADO:	MCM	FECHA:	Abril-23
COMPROBADO:	LGS	FECHA:	Abril-23



POSIBLE ACCESO NORTE
M-302 CON AV. SAN MARTÍN



SITUACIÓN
DESVÍO NORTE M-302 CON AVENIDA SAN MARTÍN



POSIBLE ACCESO M-302 CON AVENIDA SAN MARTÍN

ENGINEERING SYLTEC Making the future

FIRMA:

AUTOR DEL PROYECTO:
Pablo del Olmo Aguado
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº15803 CITOPIC

ESCALA	PLANO	Nº HOJA	FORMATO
1/100	03	03_05	A3

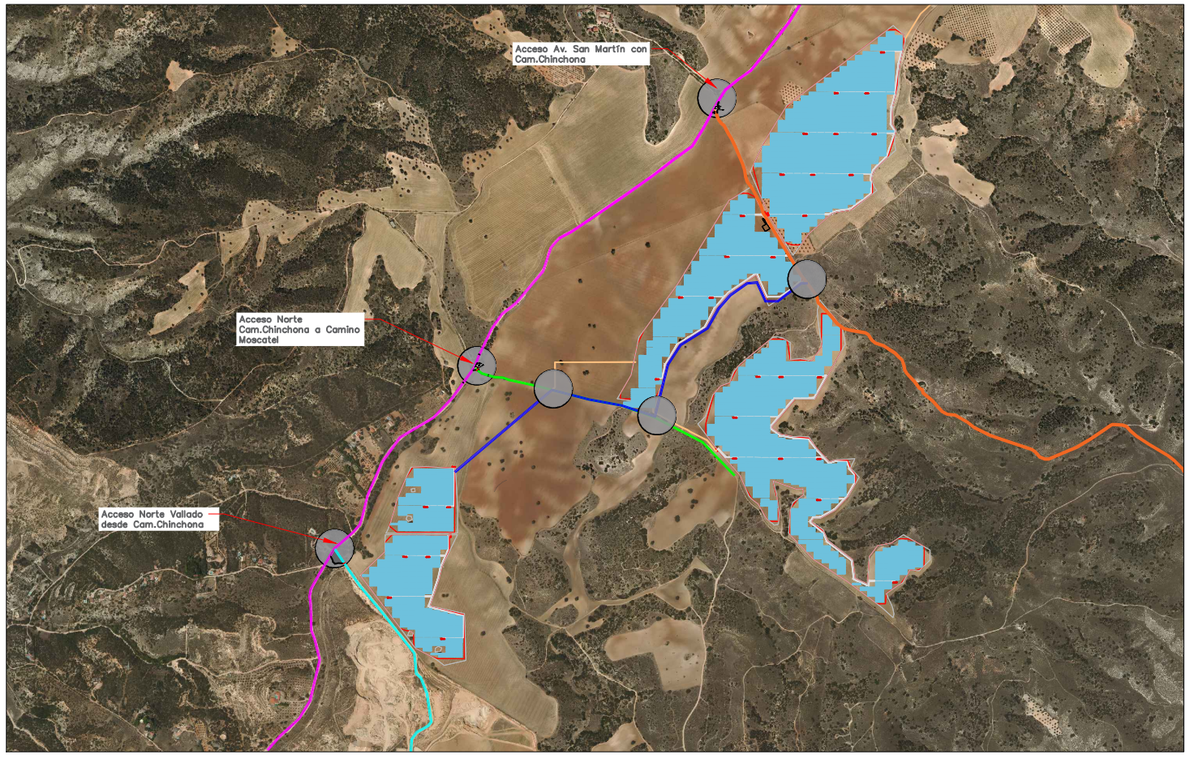
Estudio de trafico y accesos para la planta fotovoltaica Mauricio Solar

TITULAR: Mauricio Solar

ACCESOS_PUNTOS_SIGNIFICATIVOS_1

SITUACIÓN: Término municipal Chinchón (Madrid)

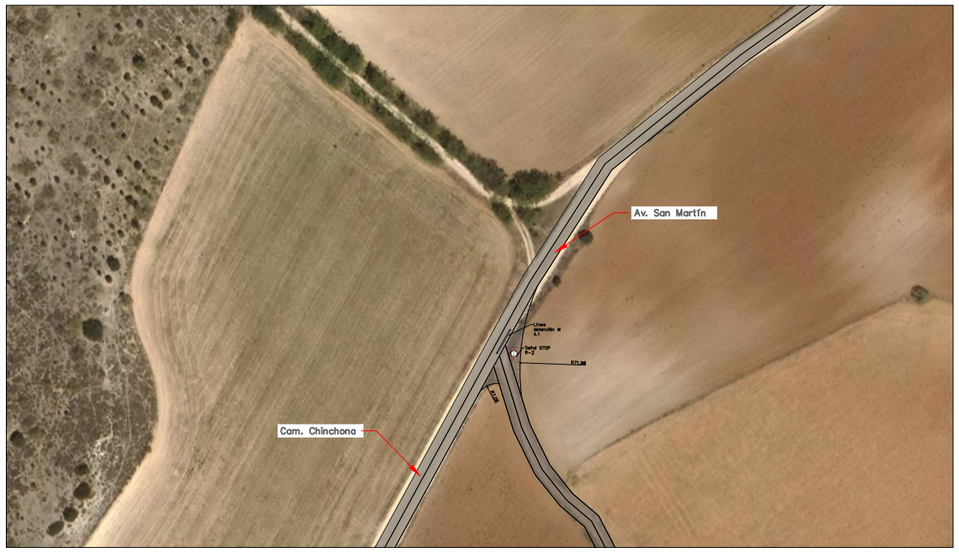
DELINEADO:	MCM	FECHA:	Abril-23
COMPROBADO:	LGS	FECHA:	Abril-23



SITUACIÓN PSFV MAURICIO SOLAR



ACCESO NORTE VALLADO DESDE CAMINO CHINCHONA



ACCESO AVENIDA SAN MARTÍN CON CAMINO CHINCHONA



ACCESO NORTE
DESDE CAMINO CHINCHONA A CAMINO MOSCATEL

ENGINEERING SYLTEC Making the future

FIRMA:

AUTOR DEL PROYECTO:
Pablo del Olmo Aguado
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº15803 CITOPIC

ESCALA	PLANO	Nº HOJA	FORMATO
1/100	04	04_05	A3

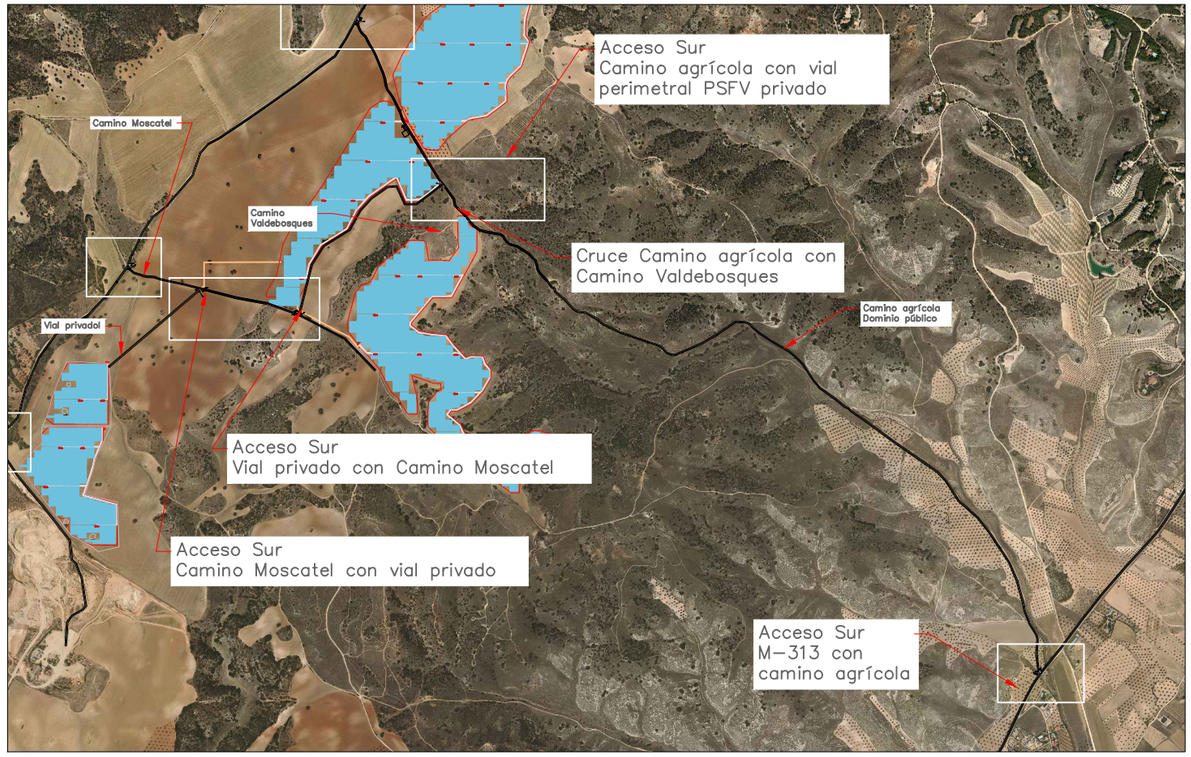
Estudio de trafico y accesos para la planta fotovoltaica Mauricio Solar

TITULAR: Mauricio Solar S.L

ACCESOS_PUNTOS_SIGNIFICATIVOS_2

SITUACIÓN: Término municipal Chinchón (Madrid)

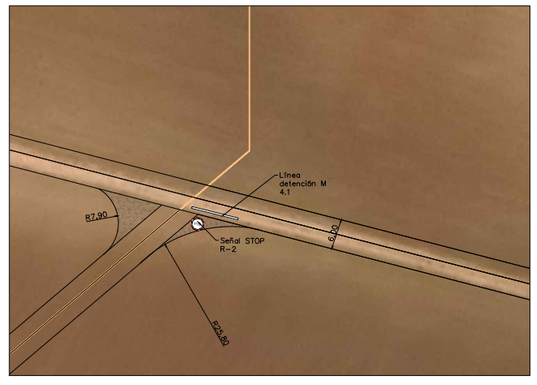
DELINEADO:	MCM	FECHA:	Abril–23
COMPROBADO:	LGS	FECHA:	Abril–23



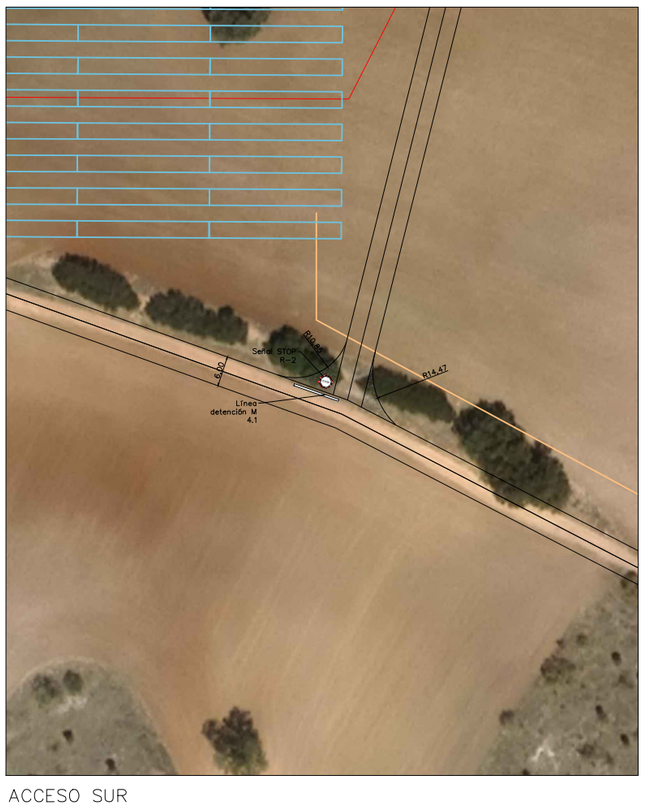
ACCESO SUR DESDE M-313



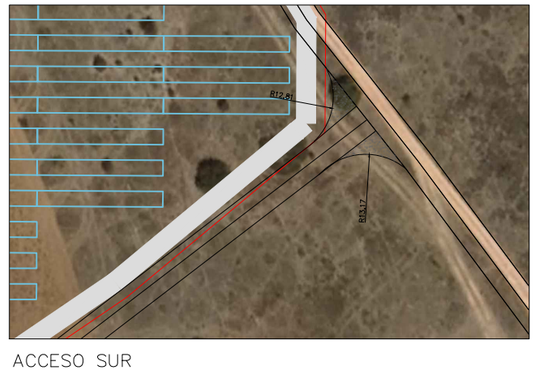
ACCESO SUR M-313 CON CAMINO AGRÍCOLA



ACCESO SUR
DESDE CAMINO MOSCATEL A VIAL PRIVADO



ACCESO SUR
VIAL PRIVADO CON CAMINO MOSCATEL



ACCESO SUR
CAMINO AGRÍCOLA CON VIAL PRIVADO PERIMETRAL



ACCESO SUR
M-313 CON CAMINO AGRÍCOLA

ENGINEERING SYLTEC Making the future

FIRMA:

AUTOR DEL PROYECTO:
Pablo del Olmo Aguado
Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Nº15803 CITOPIC

ESCALA	PLANO	Nº HOJA	FORMATO
1/100	05	05_05	A3

Estudio de trafico y accesos para la planta fotovoltaica Mauricio Solar

TITULAR: Mauricio Solar S.L

ACCESOS_PUNTOS_SIGNIFICATIVOS_3

SITUACIÓN:
Término municipal Chinchón (Madrid)

DELINEADO:	MCM	FECHA:	Abril-23
COMPROBADO:	LGS	FECHA:	Abril-23

8. CONCLUSIONES

En el siguiente punto se expone un resumen de los puntos importantes del presente informe.

8.1. Análisis de tráfico:

Tras estimar y analizar el incremento de tráfico que producirá en la zona la construcción de la planta fotovoltaica PSFV Mauricio Solar, se llega a la conclusión de que este sufrirá un aumento poco significativo en las carreteras afectadas y teniendo en cuenta las características de las diferentes carreteras propuestas y las de los enlaces entre ellas, estas serán capaces de absorber el incremento de tráfico provocado por la obra.

8.2. Análisis de accesos:

Una vez analizados los posibles accesos a la PSFV Mauricio Solar, se determina que el acceso más adecuado a dicha planta, deberá realizarse por el sur a través de los caminos agrícolas indicados.

Para ello, se deberá ejecutar un vial privado atravesando la parcela, tal y como se deja indicado en la planimetría adjunta, para que el tráfico tanto de vehículos ligeros como de pesados, sea posible.

Sin embargo, cabe destacar que el acceso que proviene de la M-302, por la Avenida San Martín -también denominada Camino Chinchona-, se corresponde en parte de su trazado con una vía pecuaria, cuestión que se analiza en el apartado correspondiente del presente informe.

Se concluye que, la ejecución de las obras no afectará de forma significativa el tráfico de la zona, ya que durante el trayecto se recorrerán vías en buen estado, a pesar de que no cuentan con enlaces con carriles de aceleración, desaceleración y espera o rotondas en las cercanías de las plantas, pero se estima que todo el tráfico podrá circular y realizar las maniobras necesarias. Para garantizar que las maniobras de entrada y salida a la obra se realizan de forma cómoda y segura será necesario realizar una adecuación del entronque, ampliando radios de giro y mejorando el firme.
Analizados todos los posibles trayectos y accesos, se concluye que las carreteras afectadas por la construcción de las plantas fotovoltaicas están en buen estado y cumplen con la visibilidad.

Con lo expuesto anteriormente, queda descrito y analizado el incremento de tráfico que generara la construcción de la PSFV objeto de este informe, y su afección a las diferentes carreteras; los posibles trayectos a realizar por los diferentes vehículos y los accesos a dicha instalación solar.



Pablo del Olmo Aguado

Ingeniero Técnico de Obras Públicas

Colegiado Nº15803 CITOPIC-Valladolid

Valladolid

Abril 2023

: