



### **III. ADMINISTRACIÓN LOCAL**

#### **A. DISPOSICIONES Y ACTOS**

##### **AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA**

*ACUERDO de 10 de mayo de 2019, del Pleno del Ayuntamiento de Salamanca, por el que se aprueba definitivamente el estudio de detalle para la modificación de la ordenación detallada «Centro de Transporte» del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, promovido por «Cetramesa, S.A.».*

Mediante Acuerdo de Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Salamanca de 10 de mayo de 2019 ha sido aprobado un Dictamen de la Comisión de Fomento y Patrimonio que literalmente transcrito dice:

«I.– La Comisión de Fomento y Patrimonio en sesión celebrada el día 7 de mayo de 2019 ha conocido del *ESTUDIO DE DETALLE PARA LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA “CENTRO DE TRANSPORTE” DEL PGOU DE SALAMANCA*, presentado para su APROBACIÓN DEFINITIVA por *D. FERNANDO ARCE PINEDO* en representación de *CETRAMESA, S.A.*

II.– El documento presentado para aprobación definitiva está fechado en abril de 2019 y firmado por el Ingeniero de Caminos D. Francisco Ledesma García, siendo el objeto del Estudio de Detalle introducir cambios en la ordenación detallada del ámbito del Sistema General «Centro de Transporte» con el fin de dotar a dicho equipamiento de una mayor funcionalidad.

III.– Por Resolución de Alcaldía de 14 de febrero de 2019, previa la emisión de informes favorables del Arquitecto Municipal, la Técnico de Administración General, y el Secretario General, fue inicialmente aprobado el Estudio de Detalle «Centro de Transporte» del PGOU de Salamanca según documentación fechada en julio de 2018, con indicación de las deficiencias a subsanar en el documento de aprobación definitiva.

El expediente ha sido sometido al preceptivo trámite de información pública por espacio de 1 mes mediante la inserción de anuncios en la página web municipal, prensa local (La Gaceta), y B.O.C. y L. n.º 42 los días 21 y 22 de febrero, y 1 de marzo de 2019 respectivamente. Durante dicho período no consta la presentación de ninguna alegación.

De conformidad con los artículos 52 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, y 153 del Decreto 22/2004, de 29 de enero, Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, así como la Orden FOM/208/2011, de 22 de febrero, por la que se aprueba la ITU 1/2016 sobre emisión de informes previos en el procedimiento de aprobación de los instrumentos de planeamiento urbanístico, han sido recabados los siguientes informes con el contenido que de forma somera se señala:

- *Sección de Conservación y Explotación de Carreteras del Servicio Territorial de Fomento (26-2-2019):* El Jefe de Sección informa favorablemente el documento.

- *Subdelegación del Gobierno, Dependencia de Industria y Energía (27-2-2019)*: El Jefe de la Dependencia informa que no afecta a infraestructuras energéticas básicas competencia de la Administración General del Estado (oleoductos, gasoductos y transporte de energía eléctrica).
- *Servicio Territorial de Medio Ambiente (14-3-2019)*: El Jefe del Servicio informa que no existe coincidencia geográfica con Red Natura 2000, ni afección a figuras con normativa de protección específica.
- *Demarcación de carreteras del Estado en Castilla y León Occidental (19-3-2019)*: El Jefe de la Unidad de Carreteras informa favorablemente en lo que a las carreteras estatales se refiere.
- *Confederación Hidrográfica del Duero (22-3-2019)*: El Comisario de Aguas informa favorablemente «siempre que se cumplan los condicionantes expuestos en el presente informe».
- *Consejería de Cultura y Turismo (22-3-2019)*: Por la Jefa del Servicio de Ordenación y Protección se indica que las actuaciones derivadas del Estudio de Detalle no inciden sobre área afectado por declaración de BIC o Inventariado, ni existen bienes integrantes del patrimonio arqueológico en el ámbito de intervención, por lo que el Estudio de Detalle no tiene que ser informado por la Comisión de Patrimonio Cultural.
- *Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo (5-4-2019)*: El Jefe del Servicio de Urbanismo informa que “*el documento debe justificar la conveniencia de la modificación acreditando su interés público, así como el análisis de la influencia de la modificación sobre el modelo territorial*”, no obstante lo cual concluyen que “*procede seguir con la tramitación del Estudio de Detalle*”. En este sentido, como ya se ha indicado, dentro del Título I Conveniencia y oportunidad se ha añadido un nuevo párrafo para justificar el interés público, y en la Memoria Vinculante se hace mención a la falta de incidencia sobre el modelo territorial y la ordenación general. Del documento definitivamente aprobado se remitirá copia a la DGVAU.
- *Diputación Provincial (26-4-2019)*: Acuerdo de la Junta de Gobierno de 12 de abril de 2019 informando favorablemente la propuesta.

IV.– Obran en el expediente los siguientes informes municipales:

- *Arquitecto Municipal*: Informa favorablemente el documento presentado para aprobación definitiva.
- *Técnico de Administración General*: Concluye con propuesta favorable a la aprobación definitiva, señalando los cambios que introduce el documento presentado respecto del aprobado inicialmente en los siguientes términos:
  - Ha variado la paginación.
  - En la página 11 de la Memoria Vinculante incluye la mención a la falta de incidencia sobre el modelo territorial y la ordenación general; y concluye con la ausencia de afección sobre el despliegue de redes públicas electrónicas,

y áreas sometidas a riesgos naturales o tecnológicos, a la par que hace referencia a lo previsto en el Art. 7 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.

- En la página 7 de la Memoria Vinculante, dentro del Título I Conveniencia y oportunidad, añade un párrafo más para justificar el interés público.
- Además de los anteriores, incluye los cambios precisos para subsanar las deficiencias indicadas en la Resolución de aprobación inicial. En este sentido, todas las prescripciones señaladas han sido corregidas, a excepción de las que a continuación se relacionan:
  - El PGOU vigente fue aprobado el 22 de enero de 2007, no el 23 como erróneamente figura en la pág. 16 de la Memoria Informativa.
  - El Capítulo IV.2 de la Memoria Informativa recoge las Ordenanzas de aplicación, mezclando las determinaciones vigentes con las nuevas propuestas, siendo que tal y como se indicó, en dicho apartado las Ordenanzas debían transcribirse tal cual fueron aprobadas en la Modificación Puntual n.º 3, lo cual se ha corregido sólo en parte. Por ello, en el Capítulo IV.2.– Planeamiento jerárquico superior, deben tenerse en cuenta las siguientes correcciones:
    - Ordenanza 12.<sup>a</sup>: En el apartado Parcela mínima “*No se establece*” debe tenerse por no puesto; en el apartado Edificabilidad “La edificabilidad máxima no superará 0,40 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, esto es 60.300 m<sup>2</sup>. La edificabilidad distribuida en las parcelas será:» debe tenerse por no puesto.
    - Ordenanza 21.<sup>a</sup>: En el apartado Parcela mínima “*5.000 m<sup>2</sup>*” y “*Parcelas establecidas:*” debe tenerse por no puesto; donde dice “Parcela E: 6.600,00 m<sup>2</sup>” debe decir “*Parcela E: 5.000 m<sup>2</sup>*”; y en el apartado Edificabilidad, donde dice “*Edificabilidad máxima será: 1,30 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>*» debe tenerse por no puesto.
  - Se han eliminado las referencias que en el Plan de Etapas se hacían al Proyecto de Actuación como instrumento de gestión y se han sustituido por el Proyecto de Normalización, pero sin embargo en la Estimación de los gastos totales que incluye el Estudio Económico sigue figurando el Proyecto de Actuación y Reparcelación, referencia equivocada que debe entenderse hecha al Proyecto de Normalización.
  - En la introducción del Análisis de riesgos se hace referencia errónea al suelo rústico del municipio.
  - Los índices del documento no incluyen la página de los distintos epígrafes, lo cual contribuiría a dotar de mayor claridad al documento, no obstante lo cual no se trata de una omisión relevante.
- **Secretario General:** Informa que procede continuar con la tramitación del expediente y someterlo a aprobación definitiva, debiendo en el acuerdo requerir al promotor para que subsane las cuestiones puntuales que se señalan en el informe jurídico.

V.– De conformidad con el Art. 22.2 c) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el Pleno es el órgano competente para la aprobación definitiva del Estudio de Detalle.

En virtud de expuesto, y vistos los artículos 61 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, y 174 y 175 del Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, esta Comisión PROPONE a V.E. ACUERDE:

*Primero.*– Aprobar definitivamente el ESTUDIO DE DETALLE PARA LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA «CENTRO DE TRANSPORTE» DEL PGOU DE SALAMANCA, promovido por D. FERNANDO ARCE PINEDO en representación de CETRAMESA, S.A., según documentación fechada en abril de 2019.

*Segundo.*– Requerir al interesado para que subsane las deficiencias señaladas en el expositivo IV anterior.

*Tercero.*– Publicar el acuerdo de aprobación definitiva en el Boletín Oficial de Castilla y León, así como en la página web municipal, en la que se mantendrá un ejemplar del documento definitivamente aprobado.

*Cuarto.*– Notificar el acuerdo de aprobación definitiva a la Administración autonómica, a la Administración del Estado, a la Diputación Provincial y al Registro de la Propiedad, acompañando un ejemplar del instrumento aprobado en soporte digital.

*Quinto.*– La entrada en vigor de la Modificación supone el levantamiento de la suspensión de licencias señalada en la aprobación inicial.»

Lo que se hace público para general conocimiento de conformidad con lo dispuesto en los artículos 61 y 175 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, y el Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, respectivamente.

Contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Valladolid, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio en el B.O.C. y L., de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Todo ello, sin perjuicio de cualesquiera otras acciones que se estimen procedentes.

Salamanca, 24 de mayo de 2019.

*El Concejal Delegado,*  
Fdo.: DANIEL LLANOS GARCÍA



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

INDICE GENERAL

## ÍNDICE GENERAL DEL ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

### DOCUMENTO INFORMATIVO

DI-MI.- MEMORIA INFORMATIVA

ANEXO Nº 1.- ANÁLISIS DE RIESGOS

DI-PI.- PLANOS DE INFORMACIÓN

### DOCUMENTO NORMATIVO

DN-MV.- MEMORIA VINCULANTE

DN-NU.- NORMATIVA URBANÍSTICA

DN-PO.- PLANOS DE ORDENACIÓN

DN-EE.- ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

ANEXO Nº 1.- RESUMEN EJECUTIVO



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DI DOCUMENTO INFORMATIVO

---

## **DOCUMENTO INFORMATIVO**

**DOCUMENTO INFORMATIVO****ÍNDICE**

DI-MI.- MEMORIA INFORMATIVA .....	3
TÍTULO I.- ANTECEDENTES .....	4
TÍTULO II.- OBJETO DEL ESTUDIO DE DETALLE .....	10
TÍTULO III.- CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO .....	11
Capítulo III.1.- Características territoriales .....	11
III.1.1.- Situación y emplazamiento.....	11
III.1.2.- Delimitación .....	11
Capítulo III.2.- Características físicas del terreno .....	12
III.2.1- Morfología .....	12
III.2.2.- Geología .....	12
III.2.3.- Hidrología .....	13
III.2.4.- Vegetación .....	13
III.2.5.- Fauna.....	13
III.2.6.- Paisaje.....	14
III.2.7.- Figuras de protección ambiental .....	14
III.2.8.- Vías pecuarias y Patrimonio Cultural .....	14
Capítulo III.3.- Usos del suelo e infraestructuras existentes .....	15
III.3.1.- Usos .....	15
III.3.2.- Infraestructuras existentes.....	15
Capítulo III.4.- Estructura de la propiedad del suelo .....	19
TÍTULO IV.- DETERMINACIONES VIGENTES .....	20
Capítulo IV.1.- Normativa vigente .....	20
Capítulo IV.2.- Planeamiento jerárquico superior.....	22
ANEXO Nº 1.- ANÁLISIS DE RIESGOS .....	29
DI-PI.- PLANOS DE INFORMACIÓN.....	35



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DI-PI PLANOS DE INFORMACIÓN

---

## **DI-PI.- PLANOS DE INFORMACIÓN**

**DI-PI.- PLANOS DE INFORMACIÓN****ÍNDICE**

P.I.1.- PLANO DE SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

P.I.2.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y CALIFICACIÓN DEL SUELO

P.I.3.- ORDENACIÓN DETALLADA VIGENTE

P.I.4.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

P.I.5.- ZONA DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN

P.I.6.- PLANO TOPOGRÁFICO

P.I.7.- REDES DE DISTRIBUCIÓN DE AGUA POTABLE Y CONTRA INCENDIOS  
EXISTENTES

P.I.8.- REDES DE ALCANTARILLADO DE AGUAS FECALES Y PLUVIALES  
EXISTENTES

P.I.9.- REDES DE ALUMBRADO PÚBLICO, ENERGÍA, TELEFONÍA Y  
TELECOMUNICACIONES EXISTENTES



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN DOCUMENTO NORMATIVO

---

## **DOCUMENTO NORMATIVO**



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN DOCUMENTO NORMATIVO

## DOCUMENTO NORMATIVO

### ÍNDICE

DN-MV MEMORIA VINCULANTE .....	4
TÍTULO I.- CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD .....	5
TÍTULO II.- OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE ORDENACIÓN .....	7
Capítulo II.1.- Objetivo .....	7
Capítulo II.2.- Propuestas de ordenación y sus afecciones .....	8
TÍTULO III.- ORDENACIÓN GENERAL .....	12
TÍTULO IV.- ORDENACIÓN DETALLADA .....	12
Capítulo IV.1.- Zonificación .....	12
IV.1.1.- Aprovechamientos urbanísticos .....	13
TÍTULO V.- DOTACIONES URBANÍSTICAS .....	15
Capítulo V.1.- Red viaria .....	16
Capítulo V.2.- Servicios urbanísticos .....	16
V.2.1.- Red de distribución de agua .....	16
V.2.2.- Red contra incendios .....	17
V.2.3.- Red de alcantarillado de aguas residuales .....	18
V.2.4.- Red de alcantarillado de aguas pluviales .....	18
V.2.5.- Alumbrado público .....	19
V.2.6.- Energía eléctrica .....	19
V.2.7.- Canalizaciones de telecomunicaciones .....	20
TÍTULO VI.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 3/1998 DE 24 DE JUNIO DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS DE CASTILLA Y LEÓN ...	20
TÍTULO VII.- OBLIGACIONES DEL PROMOTOR .....	21
TÍTULO VIII.- PLAN DE ETAPAS .....	21
DN-NU    NORMATIVA URBANÍSTICA .....	23
TÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES .....	24
Artículo 1.- ORDENANZA 12ª- Sistema General de Equipamientos (SG- EQ) .....	24



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN DOCUMENTO NORMATIVO

---

Artículo 2.- ORDENANZA 18ª.- Sistemas Locales de Servicios Urbanos (SU).....	27
Artículo 3.- ORDENANZA 21ª.- Zona terciaria (TO-TH).....	29
DN-PO.- PLANOS DE ORDENACIÓN .....	31
DN-EE ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO .....	33
1.- INTRODUCCIÓN .....	34
2.- PRESUPUESTO DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN .....	36
3.- ESTIMACIÓN DE LOS GASTOS TOTALES .....	50
3.1.- Coste previsto de la ejecución de las obras de urbanización .....	51
3.2.- Gastos de la elaboración de instrumentos de planeamiento y gestión urbanística, financiación y demás gastos complementarios de la ejecución de la actuación .....	51
3.3.- Resumen de costes.....	53
4.- ANÁLISIS DE VIABILIDAD ECONÓMICA.....	54
5.- INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.....	57
5.1.- Actuaciones previstas susceptibles de provocar impacto económico.....	58
5.2.- Valoración económica del impacto.....	59
5.3.- Conclusión.....	59
DN-A1 RESUMEN EJECUTIVO .....	61
1.- Objeto .....	63
2.- Situación, emplazamiento y delimitación del ámbito .....	65
3.- Planos .....	67



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN-MV MEMORIA VINCULANTE

---

## DN-MV MEMORIA VINCULANTE

## **DN-MV MEMORIA VINCULANTE**

### **TÍTULO I.- CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD**

El ámbito de suelo urbano consolidado "Centro de Transporte" cuenta actualmente con una urbanización interior desarrollada y con edificaciones para uso logístico, así como de otras zonas de uso terciario, algunas ya consolidadas por la edificación y otras por desarrollar, todo ello de acuerdo con la Ordenación Detallada que se contemplaba en la Modificación Puntual N° 3 del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca aprobada en diciembre de 2011.

Como puede observarse en el Plano PI.3. **Ordenación Detallada vigente**, se consideraban varias parcelas de SG-EQ "logísticas", de diferentes tamaños, concretamente la A1, A2, A3, A5, A6, D, F y G, diseminadas por el entramado viario del referido Centro de Transporte.

Sin embargo, hoy día el uso logístico se desarrolla de manera mas racional y productiva en superficies de mayor tamaño, lo que facilita las operaciones de carga, descarga y almacenaje con medios mecánicos e incluso robotizadas.

Por ello, para poner en un mejor valor el "Centro de Transporte" de Salamanca es conveniente modificar la Ordenación Detallada del ámbito de suelo urbano consolidado "Centro de Transporte" destinado a Sistema General de Equipamiento SG-EQ, para posibilitar la conformación de una gran parcela que pueda albergar una nave logística de gran capacidad, espacio que demanda la referida actividad en el momento actual; de ahí surge la conveniencia de llevar a cabo la redacción del presente instrumento de planeamiento urbanístico.

Se tramita el presente Estudio de Detalle, que sin modificar ninguna determinación vigente en el conjunto del ámbito referido (edificabilidad, ocupación, superficie...), reordena las parcelas actuales, creando una nueva gran

parcela logística de 183 metros de frente y 140 metros de fondo y que engloba a una nave ya construida, de 50 m de frente por 140 m de fondo y que tiene una superficie de 7.010 m<sup>2</sup>. También se crea, como se ha expuesto en TÍTULO II **Objeto del Estudio de Detalle** de la Memoria Informativa, una parcela de 372 m<sup>2</sup> de Servicios Urbanos "grado1" para contener el construido depósito de agua y grupo hidropresor del sistema contraincendios, que en la Ordenación Detallada vigente estaba previsto en el sótano de una nave a edificar en la parcela A3 de uso SG-EQ logístico, pero que en la actualidad, con la nueva ordenación propuesta, al disminuirse notablemente la superficie de dicha parcela A3, la nave ve reducida igualmente su superficie, por lo cual no se extiende hasta la ubicación del citado depósito. Igualmente se crea otra parcela de Servicios Urbanos "grado 1" de 898 m<sup>2</sup> de superficie para mantener una antena de telefonía móvil que se instaló en su día, dejando un espacio considerable para la posible colocación en el futuro de otros elementos similares. Igualmente se redistribuye parte de la edificabilidad en uso logístico, incrementándose en algunos metros la que ya tenían las parcelas A5 y A6, pero sin alterar la totalidad de 63.000 m<sup>2</sup> de edificabilidad máxima del ámbito del Sistema General.

La tramitación se lleva a cabo al amparo de los artículos del RUCYL nº **131. "Objeto"**, a) *en suelo urbano consolidado completar o **modificar** las determinaciones de ordenación detallada*, así como teniendo presentes los artículo 132 **"Coherencia con el planeamiento general"**, 133. **"Determinaciones en suelo urbano consolidado"** (con hincapié en el punto 2) y 136. **"Documentación"** (punto 1).

La oportunidad de la redacción del presente Estudio de Detalle para modificar parcialmente la Ordenación Detallada vigente del Centro de Transporte se sustenta en posibilitar la edificación de una gran nave logística de 183 m x 140 m, dado que en el momento actual, y como se ha expuesto, el mercado de esta actividad está demandando espacios de gran superficie, y la política de buen

ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN-MV MEMORIA VINCULANTE

gobierno de un Sistema General de Equipamiento, que atiende las necesidades de los ciudadanos, es dar respuesta adecuada a dichas demandas.

Además, el interés público del presente Estudio de Detalle está totalmente justificado, dado que se trata de mejorar la funcionalidad de un Sistema General de Equipamiento, que por su naturaleza es de propiedad pública municipal, con lo cual, si con la modificación de la ordenación detallada que se tramita se racionaliza e incrementa la funcionalidad y potencialidad de un servicio público, de propiedad pública, el interés público está fuera de toda duda.

## **TÍTULO II.- OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE ORDENACIÓN**

### **Capítulo II.1.- Objetivo**

El objeto del presente Estudio de Detalle es el establecimiento de una nueva Ordenación Detallada del ámbito "Centro de Transporte" del PGOU de Salamanca, que está clasificado en el mismo como suelo urbano con categoría de suelo urbano consolidado.

La Ordenación Detallada vigente es la que contemplaba la Modificación Puntual Nº 3 del P.G.O.U. de Salamanca, que como se ha expuesto fue aprobada en fecha 15 de diciembre de 2011.

Es necesario poner de manifiesto, dada su trascendencia, que en la tramitación del presente Estudio de Detalle, **no se modifica** ninguna determinación ni parámetro alguno de los que están en vigor, edificabilidad, ocupación de parcela, etc... en el ámbito del Sistema General, eso sí, redistribuyendo alguno de ellos, manteniéndose idénticos los espacios libres públicos, la superficie de parcelas logísticas, procediéndose a la creación de una nueva parcela de Servicios Urbanos "grado 1" en la que se ha construido un depósito de agua y un sistema de bombeo para el sistema antiincendios del Centro de Transporte. Dicho depósito, cuando se construyó hace años, iba a ir

ubicado bajo una de las naves logísticas a edificar en la parcela A3, pero al disminuirse la superficie en la redacción del presente Estudio de Detalle de dicha parcela A3, es necesario crear dicha parcela de Servicios Urbanos "grado 1", ya que está destinada al sistema antiincendios con ese uso, y su superficie deducirla de la red viaria, aspecto que carece de la mínima trascendencia desde el punto de vista urbanístico. No se dota a la parcela de edificabilidad al estar el depósito semienterrado. Igualmente se crea otra parcela de Servicios Urbanos, también de "grado 1" para servicios de telefonía, televisión, energía eléctrica, donde ya existe una antena de telefonía móvil; tampoco se dota de edificabilidad al estar destinada a uso que no "consume" edificabilidad.

Se reordenan los viales de una parte del ámbito para poder conformar una parcela logística de gran superficie que facilite y racionalice las operaciones de descarga, almacenamiento, control, carga, etc.. También se reordena la edificabilidad de las parcelas A5 y A6 que aumentan algo su edificabilidad, pero sin detener la del cómputo del ámbito del Sistema General. En el Plano P.I-5 **Zona de Modificación de la Ordenación**, queda grafiada la zona del ámbito del "Centro de Transporte" donde se modifica la Ordenación Detallada, permaneciendo inalterada en el resto del ámbito.

## **Capítulo II.2.- Propuestas de ordenación y sus afecciones**

Las características más relevantes adoptadas para establecer la nueva Ordenación Detallada del "Centro de Transporte" han sido las siguientes:

La ordenación del suelo responde a materializar las demandas que la empresa concesionaria de la explotación del "Centro de Transporte" Cetramesa considera más rentables, y por ello, se distribuye la edificabilidad y ocupación disponibles todavía en el ámbito del "Centro de Transporte" en la superficie libre del mismo, que está ubicada en la zona norte del ámbito. El nuevo reparto de edificabilidad se realiza exclusivamente en el uso "logístico", en una nueva

parcela, concretamente en la parcela, que para evitar confusiones se denominará A1-A2, así como en la parcela A3, que ha visto disminuida su superficie y edificabilidad, pero que todas ellas cumplen con los parámetros urbanísticos que aplican en el ámbito, ciñéndose, además, a los requisitos de implantación logística determinados por la concesionaria Cetramesa. También se ha modificado la edificabilidad de las parcelas logísticas A5 y A6 que han visto incrementada su edificabilidad en 750 m<sup>2</sup> cada una, en un reajuste de la misma en todo el ámbito, pero por supuesto sin modificar el total de la misma asignado al Sistema General.

No se ha modificado la superficie de las parcelas logísticas A5, A6, D y H, pero han "desaparecido" la F y la G, disminuyendo, como se ha expuesto, la superficie de la A3. La suma de las superficies que ocupaban las parcelas F y G y la disminución de la A3, es la superficie que se ha sumado a las superficies de las anteriores A1 y A2, que totaliza ahora 25.620 m<sup>2</sup> y que se denominará A1-A2. Igualmente no se han modificado las parcelas de zona terciaria A4.1 y E.

Las modificaciones introducidas en la redistribución de la edificabilidad en las parcelas A5 y A6, es para poder dotar, en su momento, a las edificaciones existentes en ellas de una mayor superficie de oficina y además con ese incremento se compensa la disminución de la edificabilidad producida por la nueva ordenación y configuración de las parcelas.

En su momento fue necesario construir un depósito de agua y un grupo hidropresor de bastante envergadura, por la obligación de contar con un sistema antiincendios adecuado para las necesidades que entraña un Sistema General de Equipamiento de Transportes enfocado a la logística. Se ubicó en una esquina de la parcela logística A3 prevista en la Ordenación Detallada aprobada en diciembre de 2011 dentro de la Modificación Puntual N° 3 del P.G.O.U. de Salamanca, para que en el futuro quedase bajo la solera de la nave a edificar en dicha parcela A3,

aprovechando un cierto desnivel del terreno. Pero al redactar el presente Estudio de Detalle, que disminuye notablemente la superficie de dicha parcela A3 para incrementársela a las parcelas A1 y A2, la ubicación del depósito no puede ir bajo la solera de la nave prevista. Por ello, se hace necesario "crear" una parcela de Servicios Urbanos "grado 1", de 372 m<sup>2</sup> que se denominará "K", uso adecuado para albergar ese servicio, que por otra parte no consume edificabilidad al estar el depósito semienterrado respecto la rasante de los viales. La superficie de dicha parcela se deducirá de la superficie de viario actual, que debido a su gran extensión carece de la mínima trascendencia urbanística. De la misma manera se "crea" otra parcela de Servicios Urbanos "grado 1" de 898 m<sup>2</sup> de superficie que se denominará "L" para albergar una antena de telefonía móvil que se instaló en su día; en prevención de posible instalación de nuevos elementos para la telefonía móvil, televisiones, etc..., a dicha parcela se le ha dado una superficie considerable, deduciéndola de la del viario actual. A esta parcela tampoco se le dota de edificabilidad.

Con ello, las parcelas de Servicios Urbanos serán ahora la A4-2, I, J, K y L.

Los espacios libres públicos, que totalizan 13.250 m<sup>2</sup>, permanecen inalterados, tanto en superficie como en ubicación.

Con estas premisas, el suelo de viario público, que tenía una superficie de 78.609,29 m<sup>2</sup>, en las que se incluían aceras y aparcamientos, disminuye su superficie en los 372 m<sup>2</sup> que ocupa la parcela "K" y en 898 m<sup>2</sup> que ocupa la parcela "L", pasando a ser ahora de 77.339,29 m<sup>2</sup>, aunque se modifica parcialmente su ubicación.

También hay que hacer la consideración de que dentro de la nueva parcela que se ha denominado A1-A2, se establece una zona destinada a oficina de la propia actividad logística, y por ello se considera que su uso debe seguir siendo

calificado de Sistema General de Equipamiento SG-EQ-logística, ya que su uso no tiene por finalidad prestar servicios, sino que prestará un uso privativo, como instalación complementaria necesaria, a la empresa que explote la totalidad de la nave logística que se implantará en la referida parcela A1-A2.

Es preciso poner de manifiesto, aunque del análisis de las propuestas de ordenación llevadas a cabo se desprende, que la redacción y tramitación del presente Estudio de Detalle no tiene incidencia alguna sobre el Modelo Territorial vigente, ni tampoco a la Ordenación General establecida.

Igualmente, del estudio de afecciones que sobre el despliegue de redes públicas electrónicas produce el ámbito del Estudio de Detalle "Centro de Transporte" del PGOU de Salamanca, no se identifica afección alguna al citado despliegue. Atendiendo a este hecho, queda justificada la exoneración del trámite de solicitud de informe previo del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, para esta fase de trámite del documento.

En el Análisis de Riesgos efectuado en el Estudio de Detalle "Centro de Transporte" del PGOU de Salamanca, incorporado como Anexo I a la Memoria Informativa del mismo, no se identifica afección alguna por áreas sometidas a riesgos naturales o tecnológicos en el ámbito del Estudio de Detalle, y por lo tanto resulta justificado el no sometimiento a informe del documento, todo ello conforme al artículo 12 de la Ley 4/2007, de 28 de marzo, de Protección Ciudadana de Castilla y León.

Por último, se pone de manifiesto que de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León, el ámbito donde se desarrolla el presente Estudio de Detalle, considerando los usos previstos y permitidos en el Plan General de Ordenación Urbana corresponde a un **Área Acústica Tipo 3 (Área tolerablemente ruidosa)**, siendo una zona de

moderada sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que requieren de una protección media contra el ruido.

Los objetivos de calidad acústica para ruido ambiental aplicables a estas áreas acústicas exteriores serán la no superación de valores establecidos en las tablas incluidas en el Anexo II de la cita Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León.

### **TÍTULO III.- ORDENACIÓN GENERAL**

Las determinaciones de ordenación general que afectan al presente Estudio de Detalle "Centro de Transporte" son las establecidas en el PGOU de Salamanca y la Modificación Puntual Nº 3 y se han reproducido en la Memoria Informativa de este Estudio de Detalle, Título IV, "**Determinaciones vigentes**", Capítulo IV.2, "**Planeamiento jerárquico superior**" **Ordenanzas 12,18 y 21**, con estricta sujeción a las cuales se ha desarrollado la nueva Ordenación Detallada contemplada en el presente Estudio de Detalle. También se han recogido en el presente Documento Normativo, las citadas Ordenanzas que lógicamente tiene que ser las mismas, pero únicamente se han modificado a las parcelas que afectan cada una de las mismas.

### **TÍTULO IV.- ORDENACIÓN DETALLADA**

#### **Capítulo IV.1.- Zonificación**

La asignación de usos pormenorizados, así como la delimitación de las zonas descritas en el apartado anterior Capítulo II.2. *Propuestas de Ordenación*, en las cuales se aplican los usos mencionados, se define en el Plano *PO-1.- Planos de Información Ordenación Detallada Propuesta*.



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN-MV MEMORIA VINCULANTE

---

#### IV.1.1.- Aprovechamientos urbanísticos

Lógicamente permanecen inalterados y se pueden resumir.

Superficie total del SG de Equipamiento Centro de Transporte 150.750 m<sup>2</sup>

Densidad máxima de edificación: 0,40 m<sup>2</sup><sub>e</sub>/m<sup>2</sup>

Edificabilidad máxima: 150.750 m<sup>2</sup> x 0,40 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> = 60.300 m<sup>2</sup><sub>e</sub>

La edificabilidad lucrativa expresada se distribuye entre las manzanas según se indica a continuación:

ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN-MV MEMORIA VINCULANTE

PARCELA	CALIFICACION	USO	SUELO (m <sup>2</sup> )	EDIFICABILIDAD (m <sup>2</sup> )	INDICE DE EDIFICABILIDAD EJECUTADA PARCELA NETA	EDIFICABILIDAD EJECUTADA (m <sup>2</sup> )
	A1-A2 S.G. Equipamiento	Logística	25.620	27.320	1,07	7.075,00
	A3 S.G. Equipamiento	Logística	2.185	3.465	1,59	-
	A4.1 Zona terciaria	Administrativo-hotelero	5.000	4.186,75	0,84	-
	A4.2 Servicios urbanos "grado 2º"	Estación de servicio	2.347,71	553,13	0,24	-
	A5 S.G. Equipamiento	Logística	4.760	7.216,50	1,52	4.929,40
	A6 S.G. Equipamiento	Logística	4.760	7.216,50	1,52	4.988,00
	D S.G. Equipamiento	Nave polivalente	6.842	4.520	0,66	2.470,00
	E Zona terciaria	Servicios y recinto aduanero	6.690	5.800	0,87	2.546,80
	H S.G. Equipamiento	Control de accesos	22	22	1,00	17,50
	I Servicios urbanos "grado 2º"	SU	184	-	-	-
	J Servicios urbanos "grado 1º"	SU	480	-	-	-
	K Servicios urbanos "grado 1º"	SU	372	-	-	-
	L Servicios urbanos "grado 1º"	SU	898	-	-	-
	EL Espacios libres	EL	13.250	-	-	-
	VI Vías públicas (1)	VI	77.339,29	-	-	-
<b>Totales</b>			<b>150.750</b>	<b>60.300</b>		<b>60.300</b>
<b>Máxima edificabilidad permitida:</b>						<b>60.300</b>

(1) Incluye aparcamientos y aceras

Según se ha indicado anteriormente, los espacios libres público no se han modificado, ni en superficie, ni en ubicación, y totalizan 13.250 m<sup>2</sup>.

Igualmente, como se ha expuesto en el Capítulo II **Propuestas de Ordenación** del presente documento, la superficie de viales de 77.339,29 m<sup>2</sup> se obtiene como diferencia entre la superficie total del ámbito 150.750 m<sup>2</sup> y la superficie ocupada por los diferentes parcelas de usos logísticos, usos terciarios y de servicios urbanos, uso que se ve aumentado en 372 m<sup>2</sup> de la nueva parcela de Servicios Urbanos "K" y en 898 m<sup>2</sup> de la nueva parcela de Servicios Urbanos "L" y la superficie ocupada por el sistema de espacio libres públicos; lo que si se ha modificado, es la ubicación de los viales, ya que se ha reordenado su situación.

En cuanto a las plazas de aparcamiento, las que se ha suprimido por reordenación de los viales, se han reubicado, aumentando de manera generosa el número de las mismas, tal y como puede observarse en los planos que graffan la Ordenación Detallada vigente y la Ordenación Detallada Propuesta. No se considera necesario, a la vista de lo expuesto, y sobre todo porque la red viaria tiene una superficie de 77.339,29 m<sup>2</sup>, lo que supone más del 50% de la totalidad de la superficie del ámbito "Centro de Transporte", 150.750 m<sup>2</sup>, efectuar cálculo alguno sobre las plazas de aparcamiento disponibles, máxime existiendo gran superficie de terreno que se ha denominado viario público de uso restrictivo destinado a aparcamiento de vehículos pesados.

#### **TÍTULO V.- DOTACIONES URBANÍSTICAS**

A continuación se describen y analizan los esquemas de las infraestructuras contempladas en el presente Estudio de Detalle, tanto de la urbanización interior que se ha modificado, como para la conexión exterior de redes de servicios con las instalaciones existentes, que lógicamente son:

**Capítulo V.1.- Red viaria**

Debido al elevado grado de consolidación viaria interior que existe en el ámbito las actuaciones previstas en el presente Estudio de Detalle se ciñen a dos objetivos:

- a) Adaptar la red viaria existente para que sea funcional para la nueva implantación de parcelas del ámbito.
- b) Establecer nuevas zonas de aparcamiento que compensan generosamente a las que se han suprimido al reordenar los viales.

Para viales se dispone una subbase de zahorra natural de 20 cm. de espesor, sobre la que se realiza una losa de hormigón HF-4.0 de 25 cm. de espesor y una capa de aglomerado AC-SURF 16 de 6 cm. El firme de los aparcamientos tiene idéntica sección.

El pavimento de las aceras se ha previsto con terrazo de 5 cm de espesor, colocado sobre una solera de hormigón de 12 cm. y una subbase de zahorra natural de 15 cm. de espesor. Lateralmente las aceras se rematan con los correspondientes bordillos y encintados prefabricados de hormigón de doble capa.

**Capítulo V.2.- Servicios urbanísticos****V.2.1.- Red de distribución de agua**

Como se ha indicado con anterioridad, el suministro de agua al "Centro de Transporte" se realiza desde la red de distribución de agua potable de la ciudad de Salamanca, en concreto desde la estación de bombeo de "El Polvorín", que impulsa el agua hasta el depósito elevado de 80 m<sup>3</sup> de capacidad ubicado junto al Matadero Comarcal, para desde este depósito distribuir al "Centro de Transporte"

En la actualidad, toda la red de distribución de agua potable es de fundición dúctil con diámetros que varían desde 150 mm hasta 250 mm, por lo cual la red que se establece de nuevo cumplirá dicha prescripción.

En el PO.3 **Redes de distribución de agua potable y contraincendios**, se grafía la nueva red a ejecutar, con sus diámetros estimados, que serán calculadas detalladamente en el pertinente Proyecto de Urbanización.

### **V.2.2.- Red contra incendios**

Atendiendo a la particularidad de las edificaciones que se implantan en el Centro de Transporte, naves logísticas para el almacenamiento de mercancías, existe dentro del mismo una importante red de agua contra incendios.

La red contra incendios se alimenta de un depósito regulador de 100 m<sup>3</sup> de capacidad, semienterrado, que impulsa el agua a la red mediante un grupo hidropresor de potencia adecuada.

La red contra incendios está constituida por conducciones de PVC orientado de 250 mm de diámetro. Esta red está equipada con válvulas de seccionamiento, ventosas y desagües que garantizan su operatividad.

Para estar del lado de la seguridad la red contra incendios está conectada a la red contra incendios del colindante "Mercasalamanca", lo que supone una doble garantía de suministro de agua.

En el Plano PO.3 **Redes de distribución de agua potable y contraincendios** se grafían los tramos de la nueva red contraincendio que se diseña, de características iguales a la existente.

**V.2.3.- Red de alcantarillado de aguas residuales**

El ámbito "Centro de Transporte" está dotado de una red de alcantarillado de aguas residuales que presta servicio a todas las parcelas del ámbito. Esta red de alcantarillado vierte las aguas residuales a la red de la ciudad de Salamanca a través de un bombeo.

La red está formada por conducciones de PVC corrugado de 315 mm de diámetro y consta de los elementos funcionales auxiliares que aseguran su explotación y mantenimiento: pozos de registro, pozos de limpia...

Igualmente, los tramos de red que se modifican serán de las mismas características de las actuales, quedando grafiadas en el PO.4 **Redes de alcantarillado**.

**V.2.4.- Red de alcantarillado de aguas pluviales**

Las aguas pluviales que son recogidas en las naves logísticas y en la red viaria del Centro de Transporte son conducidas, mediante sumideros y canaletas, hasta la red de alcantarillado de aguas pluviales que la transporta hasta el punto de vertido en el arroyo Santibáñez.

La red de alcantarillado de aguas pluviales está constituida por conducciones de hormigón vibropresado con diámetros variables desde Ø400 mm hasta Ø800 mm. En esta red se incluyen pozos de registro que facilitan su explotación y mantenimiento.

De igual forma, la red de pluviales que se modifica será de idénticas características a la existente y queda grafiada en el Plano PO.4 **Redes de alcantarillado**.

**V.2.5.- Alumbrado público**

Actualmente existen en el Centro de Transporte dos tipos de puntos de luz para iluminación viaria:

- 1.- Luminarias de vapor de sodio de alta presión de 250 vatios instaladas sobre columna de acero galvanizado de 8 metros de altura.
- 2.- Proyector de 400 vatios instalados en las fachadas de las naves logísticas existentes.

Todos estos puntos de luz se alimentan a través de un circuito eléctrico de conductores de cobre que discurren por canalizaciones subterráneas de polietileno bajo la red viaria del Centro de Transporte.

Para el control, protección y mando de los circuitos eléctricos asociados al alumbrado público existe un cuadro de mando y protección que cumple con las características exigidas por la normativa aplicable.

Se deberán desmontar los puntos de luz y sus conducciones que impidan el desarrollado de la Ordenación Detallada Propuesta, siendo sustituidas por tramos de nueva implantación. En el Plano PO.5 **Alumbrado público** queda grafiada la nueva implantación de los mismos, así como las nuevas canalizaciones, congruentes con la nueva Ordenación Detallada.

**V.2.6.- Energía eléctrica**

Dentro del Centro de Transporte está instalada y en servicio una red subterránea de distribución de energía eléctrica, cuyo diseño y características cumple con lo especificado por la compañía suministradora. Esta red está equipada con arquetas distribuidas por la red viaria del Centro de Transporte desde donde parten las acometidas a cada una de las parcelas.

Existe un centro de transformación en la parcela denominada J de la Ordenación Detallada, tanto vigente como Propuesta.

En el Plano PO.6, **Red de energía eléctrica**, queda grafiada la nueva distribución subterránea de energía eléctrica, que cumplirá con los condicionantes que la normativa exige.

#### **V.2.7.- Canalizaciones de telecomunicaciones**

La red de telecomunicaciones existente está formada por conducciones subterráneas de polietileno equipadas con conductores de cobre o fibra óptica, según el proveedor de telecomunicaciones que preste servicio en cada zona del ámbito. En el Plano PO.7 **Red de Telecomunicaciones** queda detallado su trazado.

### **TÍTULO VI.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 3/1998 DE 24 DE JUNIO DE ACCESI-BILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS DE CASTILLA Y LEÓN**

Con objeto de manifestar la conformidad de la Ordenación Detallada que ahora se presenta con los preceptos de la legislación de supresión de barreras de Castilla y León, así como de la norma estatal, se procede a la justificación del cumplimiento de la legislación, así como del Decreto 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras.

#### **A.- Espacio de Paso Libre**

Todos los recorridos peatonales que se diseñan en el Estudio de Detalle disponen de un ancho superior a 1,80 m. y sin limitación de altura, puesto que el ancho mínimo de acerados se ha fijado en 2,20 m. sin cubierta, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 16.1 del Reglamento de Accesibilidad y del artículo 5.2 de la Orden VIV/561/2010.

**B.- Itinerarios peatonales**

Los itinerarios peatonales dispondrán de una pendiente máxima transversal del 2%, siendo la rasante longitudinal con pendiente inferior a 6%, en aplicación del artículo 18.4.b y c del citado Reglamento.

**TÍTULO VII.- OBLIGACIONES DEL PROMOTOR****Plazos de obras.**

Se estará a lo contenido en los plazos establecidos para las diversas alternativas de Plan de Etapas.

**Conservación de la urbanización.**

Una vez finalizadas las obras de urbanización por la empresa constructora designada al efecto, la empresa concesionaria CETRAMESA, S.A., se hará cargo de su conservación y mantenimiento, sin perjuicio de las obligaciones derivadas del plazo de garantía, conforme se establece en el artículo 208 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

**TÍTULO VIII.- PLAN DE ETAPAS**

En desarrollo de los requisitos contenidos en el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León en relación a la disposición en el Estudio de Detalle de una programación de los objetivos y propuestas, y en especial en cuanto a la ejecución de las dotaciones urbanísticas públicas previstas, se procede a continuación a la justificación del Plan de Etapas del ámbito "Centro de Transporte".

Los plazos propuestos para el cumplimiento de los deberes urbanísticos son los que se indican a continuación:



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN-MV MEMORIA VINCULANTE

- Aprobación definitiva del Proyecto de Normalización de Fincas, 12 meses y del Proyecto de Urbanización, 12 meses desde la aprobación definitiva del Estudio de Detalle.
- Inicio de las obras de urbanización, 12 meses desde la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización.
- La ejecución de las obras de edificación podrá simultanearse con las obras de urbanización interior correspondientes siempre que no ocasionen perturbaciones en el programa de trabajos de éstas.
- El plazo para cumplir el conjunto de los deberes urbanísticos, será de 8 años desde la aprobación definitiva del Estudio de Detalle, según el artículo 49.1 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León así como lo establecido en el PGOU de Salamanca.

Salamanca, abril de 2019

EL INGENIERO DE CAMINOS

Fdo.: Francisco Ledesma García



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA

---

## **DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA**

## **DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA**

### **TÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES**

Las Ordenanzas que son de aplicación en la Ordenación Detallada Propuesta para el ámbito del Sistema General Centro de Transportes CT, se basan en las determinadas en la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Salamanca y se detallan a continuación. Únicamente se ha modificado respecto de las que figuran en el Documento Informativo, las parcelas a las que afecta.

#### **Artículo 1.- ORDENANZA 12ª- Sistema General de Equipamientos (SG-EQ)**

##### **1. Aplicación**

Parcelas A1-A2, A3, A5, A6, D y H

##### **2.- Definición**

Se incluyen en esta calificación el conjunto de dotaciones urbanísticas públicas al servicio de toda la población destinadas a proveer a los ciudadanos de prestaciones sociales que hagan posible su desarrollo integral y su bienestar.

##### **3.- Usos**

- a) Usos predominantes: Asistenciales, deportivo, sanitario, sociocultural, educativo, seguridad y protección civil, servicios de la administración pública, servicios funerarios, defensa y cuerpos de seguridad, abastecimiento alimentario, recintos feriales y transporte.
- b) Usos compatibles: Constituido por los terrenos destinados a la recepción, clasificación, **almacenaje, manipulación, transformación** y distribución de mercancías, así como por sus instalaciones complementarias. Serán compatibles los usos terciarios con un máximo del 30% sobre el total de

la superficie construida, así como la instalación de suministro de combustible para vehículos, con un máximo de 3.000 m<sup>2</sup> de parcela.

Establecida la ordenación, en la que la edificabilidad es de 60.300,00 m<sup>2</sup>, el límite de 30% asciende a 18.090,00 m<sup>2</sup> para usos terciarios e instalaciones de suministro de vehículos.

También se incluye como uso compatible la instalación de sistemas de producción, transformación y distribución de energía solar fotovoltaica con el fin de mejorar el balance energético del Centro de Transporte, de acuerdo con las políticas tendentes a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y contribuir a una mayor sostenibilidad medioambiental.

c) Usos prohibidos: Residencial

#### 4.- Tipología

No se establece tipología.

#### 5.- Parcela mínima

No se establece.

Se establecen las siguientes:

Parcela A1-A2:.....	25.620,00 m <sup>2</sup>
Parcela A3:.....	2.185,00 m <sup>2</sup>
Parcela A5:.....	4.760,00 m <sup>2</sup>
Parcela A6:.....	4.760,00 m <sup>2</sup>
Parcela D:.....	6.842,00 m <sup>2</sup>
Parcela H:.....	22,00 m <sup>2</sup>

## 6.- Retranqueos

No son obligatorios.

## 7.- Ocupación máxima

No se establece. Respecto a los vuelos de las naves logísticas sobre las zonas de aparcamiento que la circundan se limitan a 4,50 m en planta, con una altura mínima sobre rasante de 4,00 m.

Las instalaciones de sistemas de producción, transformación y distribución de energía solar fotovoltaica podrán ocupar el vuelo de las zonas del Sistema General destinadas a aparcamientos de vehículos con un gálibo mínimo de 3,50 m sobre el pavimento, así como las zonas destinadas a viario interior en una superficie máxima del 1 % de la superficie total destinada a viario en el Sistema General Centro de Transporte.

## 8.- Alineaciones y rasantes

Las grafiadas en los Planos PO-2.1 *Red Viaria. Planta* y PO-2.2 *Red Viaria. Perfil longitudinal y secciones tipo*.

## 9.- Altura de la edificación y nº máximo de plantas

La prevista en la *Ordenanza 12ª.- Sistemas Generales de Equipamiento* del vigente Plan General de Ordenación Urbana, en concreto con aplicación del art. 8.13.9.- *Altura de la Edificación y nº máximo de plantas*.

## 10.- Edificabilidad

La edificabilidad máxima no superará 0,40 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Se establecen las siguientes edificabilidades máximas en cada una de las parcelas de este uso de Sistema General de Equipamientos (SG-EQ).

Parcela A1-A2: .....	27.320 m <sup>2</sup>
Parcela A3: .....	3.465 m <sup>2</sup>
Parcela A5: .....	7.216,50 m <sup>2</sup>
Parcela A6: .....	7.216,50 m <sup>2</sup>
Parcela D: .....	4.520,00 m <sup>2</sup>
Parcela H: .....	22,00 m <sup>2</sup>

**Artículo 2.- ORDENANZA 18<sup>a</sup>.- Sistemas Locales de Servicios Urbanos (SU)****1.- Aplicación**

Parcelas A4.2, I, J, K y L.

**2.- Usos****– Parcela A4.2**

Uso predominante: Instalación de suministro de combustible.(Grado 2º)

Usos compatibles: Sistema General de Equipamiento.

Usos prohibidos: De acuerdo con lo establecido en la ordenanza 12<sup>a</sup>

**– Parcela I**

Uso predominante: Instalación de suministro de combustible (Grado 2º)

Usos compatibles: Sistema General de Equipamiento.

Usos prohibidos: De acuerdo con lo establecido en la ordenanza 12<sup>a</sup>

**– Parcela J**

Uso predominante: Servicios urbanos de Infraestructuras de Grado 1º

Usos compatibles: Sistema General de Equipamiento.

Usos prohibidos: De acuerdo con lo establecido en la ordenanza 12<sup>a</sup>

**– Parcela K**

Uso predominante: Servicios urbanos de Infraestructuras de Grado 1º

Usos compatibles: Sistema General de Equipamiento.

Usos prohibidos: De acuerdo con lo establecido en la ordenanza 12ª

– Parcela L

Uso predominante: Servicios urbanos de Infraestructuras de Grado 1º

Usos compatibles: Sistema General de Equipamiento.

Usos prohibidos: De acuerdo con lo establecido en la ordenanza 12ª

### 3.- Superficie

Parcelas A4.2: .....	2.347,71 m <sup>2</sup>
Parcela I: .....	184,00 m <sup>2</sup>
Parcela J: .....	480,00 m <sup>2</sup>
Parcela K: .....	372,00 m <sup>2</sup>
Parcela L: .....	898,00 m <sup>2</sup>

### 4.- Edificabilidad

Parcelas A4.2: .....	553,13 m <sup>2</sup>
Parcela I: .....	---
Parcela J: .....	---
Parcela K: .....	---
Parcela L: .....	---

### 5.- Condiciones especiales de la parcela A4.2

- Usos posibles, además de los asociados a la instalación (aseos, oficinas para el cobro, almacén). Comercial hasta un máximo de 150 m<sup>2</sup> construidos.
- Locales para el consumo de bebidas, con un máximo de 50 m<sup>2</sup> construidos.
- Taller de reparaciones, con un máximo de 50 m<sup>2</sup> construidos

**Artículo 3.- ORDENANZA 21ª.- Zona terciaria (TO-TH)****1.- Aplicación**

Parcelas A4.1 y E

**2.- Usos**

Uso predominante: Comercio, oficinas, terciario recreativo, otros servicios terciarios y hotelero en todas sus categorías y tipos.

Usos compatibles y prohibidos: De acuerdo con la ordenanza 12º Centro de Transportes.

También se incluye como uso compatible la instalación de sistemas de producción, transformación y distribución de energía solar fotovoltaica con el fin de mejorar el balance energético del Centro de Transporte, de acuerdo con las políticas tendentes a reducir las emisiones de CO2 y contribuir a una mayor sostenibilidad medioambiental.

**3.- Tipología**

Libre

**4.- Parcela mínima**

5.000 m<sup>2</sup>.

Se establecen las parcelas:

Parcela A.4.1: .....	5.000 m <sup>2</sup>
Parcela E: .....	6.690 m <sup>2</sup>



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA

5.- Retranqueos

No se establecen

6.- Ocupación máxima

Se podrá ocupar el 100% de la parcela.

7.- Altura de edificación y nº máximo de plantas

Cuatro plantas y 15,00 m

8.- Edificabilidad

Edificabilidad máxima será: 1,30 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta.

Parcela A.4.1: ..... 4.186,75 m<sup>2</sup>

Parcela E:..... 5.800,00 m<sup>2</sup>

9.- Aparcamientos

La reserva para plazas de aparcamientos en función del uso, respetará los estándares señalados en el artículo 7.5.1 de las Normas Urbanísticas del Plan General.

Salamanca, abril de 2019  
EL INGENIERO DE CAMINOS

Fdo: Francisco Ledesma García



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN PO PLANOS DE ORDENACIÓN

---

## **DN-PO.- PLANOS DE ORDENACIÓN**



ESTUDIO DE DETALLE "CENTRO DE TRANSPORTE" DEL PGOU DE SALAMANCA

DN PO PLANOS DE ORDENACIÓN

---

## **DN-PO.- PLANOS DE ORDENACIÓN**

### **ÍNDICE**

P.O.1.- ORDENACIÓN DETALLADA PROPUESTA

P.O.2.- RED VIARIA

P.O.2.1.- Planta

P.O.2.2.- Perfil longitudinal y secciones tipo

P.O.3.- REDES DE DISTRIBUCIÓN DE AGUA POTABLE Y CONTRAINCENDIOS

P.O.4.- REDES DE ALCANTARILLADO

P.O.5.- RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

P.O.6.- RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA

P.O.7.- RED DE TELEFONÍA Y TELECOMUNICACIONES