



RESOLUCIÓN

N/REF.: 1/2024/IGUR
DPTO. EMISOR: PATRONATO MUNICIPAL DE VIVIENDA
ASUNTO: Proyecto de urbanización de la MODIFICACIÓN N°1
DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE
EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL
P.G.O.U. DE SALAMANCA

Analizada la Propuesta de Resolución/Dictamen que propone:

APROBACIÓN DEFINITIVA DE PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA MODIFICACIÓN N° 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA. PROMOTOR: ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE SALAMANCA

1.- ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Salamanca, a través de la sociedad Zona de Actividades Logísticas de Salamanca (ZALDESA), se encuentra en la actualidad desarrollando las actuaciones tendentes a la ejecución del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco, sistema general exterior adscrito a los sectores de suelo urbanizable industrial Las Malotas, Las Lanchas, Peña Alta y Las Rubieras.

Por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de Salamanca de 8 de marzo de 2024 se aprobó definitivamente la "MODIFICACIÓN N°1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA" («BOCyL» n° 75 de 17 de abril de 2024), siendo su objeto modificar la ordenación que había sido establecida por el Plan Especial aprobado por acuerdo de Pleno de 10 de marzo de 2011 («BOCyL» n° 65 de 4 de abril de 2011), con el fin de posibilitar parcelas logísticas de mayor tamaño que favorezcan la implantación de instalaciones de gran envergadura, respondiendo así a las actuales demandas económicas y de mercado.

Consecuente con ello, Zaldesa promovió el Proyecto de Urbanización de la Modificación N° 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca, que fue aprobado inicialmente mediante Resolución de Alcaldía de 7 de junio de 2024.

La Resolución de aprobación inicial se notificó a todos los propietarios y titulares de derechos de acuerdo con el Registro de la Propiedad, y el expediente se sometió a trámite de información pública por espacio de un mes mediante la inserción de anuncio en el Boletín Oficial de Castilla y León núm. 115 de 14 de junio de 2024, periodo que finalizó el 15 de julio de 2024, sin que conste la presentación de alegaciones.

Una vez recibidos todos los informes sectoriales pertinentes, el 3 de enero de 2025 D. Pablo Hoya Serna en representación de Zaldesa presentó el documento del Proyecto de urbanización para aprobación definitiva, fechado en portada en diciembre de 2024, firmado por el Ingeniero de



Caminos D. Francisco Lorenzo Ledesma y dividido en dos partes con Código Seguro de verificación 15705372624654464014 (parte 1) y 15705373537743310226 (parte 2).

El 23 de enero ha emitido informe técnico el arquitecto Gerente de la E.P.E Patronato Municipal de Vivienda y Urbanismo, que previo análisis del documento presentado para aprobación definitiva y de los informes sectoriales emitidos, hace propuesta favorable a la aprobación definitiva del proyecto, recordando la necesidad de cumplir las prescripciones de los informes sectoriales emitidos, y solicitar las autorizaciones pertinentes con carácter previo al inicio de la ejecución de las obras.

Con la misma propuesta concluyen los informes jurídicos de la Técnico de Administración General de la E.P.E Patronato Municipal de Vivienda y Urbanismo de 24 de enero de 2025, y la Secretaria General en funciones del Ayuntamiento, que extiende nota de conformidad con el informe de la técnico jurídico el 28 de enero, realizando una serie de observaciones.

Asimismo, obran en el expediente informes del Área de Medio Ambiente e Ingeniería Civil favorables emitidos los días 8 y 15 de mayo de 2024 respectivamente con ocasión de la aprobación inicial. Si bien el Proyecto presentado para aprobación definitiva incorpora cambios respecto del inicialmente aprobado como consecuencia de los informes sectoriales emitidos, sin embargo, los mismos no afectan a las materias objeto de tales informes.

2. NORMATIVA APLICABLE

Normativa estatal:

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLRDU).
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL).

Normativa autonómica:

- Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León (LUCyL).
- Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (RUCyL).
- Decreto Legislativo 1/2015, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León.

Normativa local:

- Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión/Adaptación 2004, aprobado por ORDEN FOM/59/2007, de 22 de enero (PGOU).
- Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento Destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca.



3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

3.1.- El **objeto** del Proyecto de Urbanización presentado es la programación técnica y económica de las obras de urbanización del sistema general Puerto Seco, definiendo “*las obras necesarias para la ejecución material de las determinaciones del planeamiento urbanístico, incluyendo el detalle de los gastos de urbanización a realizar, de forma que pueda estimarse su coste*” (artículo 242 del RUCyL).

3.2.- **Documentación y contenido.**

El Proyecto se ha presentado dividido en dos documentos denominados “parte 1” (CSV 15251214041374155434) y “parte 2” (15251213214757213336), que incluyen la documentación referida en el artículo 243 c) del RUCyL: Memoria (parte 1), Planos, Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, Presupuesto, Cuadro de Precios y Mediciones (parte 2). Asimismo, el Proyecto se acompaña de Proyecto de Distribución de Energía Eléctrica (parte 2).

El Proyecto de Urbanización presenta un presupuesto final de ejecución material de 7.776.071,76 €, que con gastos generales, beneficio industrial e I.V.A. alcanza la cantidad de 11.196.765,73 €.

El plazo de ejecución previsto son 18 meses, contemplando la posibilidad de ejecución por fases, de acuerdo con la Modificación del Plan Especial que prevé 4 fases de ejecución.

Al tratarse de un sistema general exterior, corresponde al Ayuntamiento de Salamanca sufragar los gastos de urbanización, por lo que no se contempla su distribución entre los propietarios de los sectores a los que está adscrito.

3.3.- **Informes sectoriales obrantes en el expediente.**

- **Subdirección General de Planificación y Explotación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:**
 - 12/07/2024: solicita documentación complementaria.
 - 28/11/2024: informa favorablemente el Proyecto de urbanización en lo referente a la afección a la Red de Carreteras del Estado, con la condición de solicitar autorización expresa a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de todas las obras que se pretendan realizar en la zona de protección e influencia de las carreteras estatales, para lo cual deberá presentarse el correspondiente Proyecto de Urbanización en el que se tengan en cuenta los aspectos que el informe detalla.

Asimismo, concluye que el informe no implica autorización a las actuaciones que afecten o tengan influencia en las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado.

Este informe ha quedado incluido en el Anejo 0.2.1 del Proyecto de Urbanización (parte 1).



- Servicios Oficiales Farmacéuticos del Servicio Territorial de Sanidad (Real Decreto 3/2023, de 10 de enero, por el que se establecen los criterios técnico-sanitarios de la calidad del agua de consumo, su control y suministro):
 - o 21/05/2024: informe “favorable condicionado a la entrega de la siguiente documentación y/o a la realización de las siguientes obras de mejora: colocación de grifos de toma de muestra (puntos de muestreo), antes de la acometida.”

Este informe ha quedado incluido en el Anejo 0.2.2 del Proyecto de Urbanización (parte 1).

- Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en Salamanca (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental):
 - o Resolución de 27 de septiembre de 2024 por la que se dicta el informe de impacto ambiental del proyecto de urbanización (B.O.C y L. núm. 194 de 4 de octubre de 2024). Determina que el Proyecto “no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente (...)” siempre y cuando se lleven a cabo las medidas recogidas en el documento ambiental presentado, y las que el propio informe detalla.

Debe llamarse la atención del promotor en relación con las obligaciones que señalan los apartados 5.4 (programa de vigilancia ambiental), 5.5 (informes anuales sobre el desarrollo del programa de vigilancia ambiental) y 5.7 (modificaciones), así como de la necesidad de llevar a cabo un control arqueológico durante toda la fase de la obra, lo que queda también reflejado en el apartado 3 del anejo nº 19.

El informe de impacto ambiental ha quedado incluido en el Anejo 0.2.3 del Proyecto de Urbanización (parte 1).

3.4 Cambios introducidos en el documento tras la aprobación inicial.

Como consecuencia de los informes sectoriales emitidos, el documento presentado para aprobación definitiva incluye cambios respecto del aprobado inicialmente. Dichos cambios se señalan en el Anejo 0.3 del Proyecto, y de acuerdo con el informe técnico son los estrictamente necesarios para dar cumplimiento a los informes sectoriales:

- Incorporación en los Anejos a la Memoria de un Anejo 0 “Documentación para cumplimiento de los requisitos efectuados por los informes posteriores a la aprobación inicial del Proyecto de Urbanización”, que incluye los informes sectoriales emitidos (apartado 0.2) y la justificación de su cumplimiento y los cambios introducidos como consecuencia de los mismos (apartado 0.3. Existe una errata en el apartado 0.3.3 de forma que donde dice “Actualización del anejo nº 9 (...)” debe decir “Actualización del anejo nº 19 (...)”.

En Anexo a la propuesta se incluyen las páginas del Proyecto que relacionan tales cambios.

- Variaciones puntuales en el texto de la memoria por cuestiones relacionadas con los informes sectoriales, tales como:



- Apartado 1 “Antecedentes” segundo párrafo de la página 2.
 - Apartado 2.1. “Red viaria y jardinería” tercer párrafo de la página 5.
 - Apartado 2.2 “Abastecimiento de agua y redes de distribución y riego” segundo párrafo página 8.
 - Apartado 2.4. “Red de alcantarillado de pluviales” segundo párrafo de la página 13.
- Variación de los precios y costes por capítulos del presupuesto final base de licitación de las obras previstas, pasando de un total inicial de 10.781.988,90 € a 11.196.765,73 €.
 - En anejo nº 1 se ajustan cifras al proyecto y presupuesto final, incorporando un apartado 1.14 de medidas de impacto ambiental.
 - Inclusión de un capítulo 14 “Medidas de impacto ambiental” en el presupuesto de la licitación, valorando tales medidas, con la salvedad de algunas medidas preventivas que se corresponden con actuaciones de buenas prácticas u otras habituales de labores de obra, que no implican coste económico. Asimismo, incluye la valoración del control arqueológico.
 - En anejo nº 5 se incorpora un apartado 5.5 de estudio de incremento de tráfico en la A-62, y anexo 1 de documentación complementaria de niveles de servicio de carreteras estatales. Esta documentación fue requerida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en la tramitación de su informe sectorial.
 - En anejo nº 6 se incorpora en su anexo nº 1 el documento técnico para solicitud de informe sanitario vinculante.
 - En anejo nº 10, apartado 10.7 “Afección a la ODT existente en la A-62”, cambio de redacción en cuanto a la afección a las ODT existentes en A-62, requerida en informe sectorial de carreteras.
 - En anejo nº 13 se han eliminado unos cuadros finales por ubicación errónea, siendo su posición correcta el anejo nº 12.
 - En anejo nº 19, se han sustituido referencias a la tramitación ambiental de la modificación del Plan, debido a la Resolución de 27 de septiembre de 2024 por la que se dicta el informe de impacto ambiental.
 - En anejo nº 22 se han ajustado las cifras de certificaciones previstas de ejecución de obra en el Plan de Obra, al aumentarse el presupuesto previsto de ejecución.
 - Se ha actualizado el coste del proyecto de energía eléctrica, pasado de un PE de 1.044.454 € a 1.058.384 €.

3.5.- Procedimiento de aprobación de los Proyectos de urbanización.

- De conformidad con el artículo 251.3 en relación con el 253.4 a) del RUCyL, el procedimiento de aprobación del Proyecto de Urbanización se sujeta a los siguientes trámites:
 - Aprobación inicial por Resolución de Alcaldía.
 - Publicación de la aprobación inicial en el Boletín Oficial de Castilla y León, y apertura de un periodo de información pública por espacio de un mes.



- Notificación de la Resolución de aprobación inicial a los propietarios y titulares de derechos que consten en el Registro de la Propiedad.
 - Aprobación definitiva por Resolución de Alcaldía y notificación a los propietarios y a quienes hayan presentado alegaciones.
 - Si durante los trámites anteriores no se presentan alegaciones ni se introducen cambios ni se formulan informes contrarios a la aprobación, el Proyecto se entenderá aprobado definitivamente sin necesidad de resolución expresa. En este caso, las notificaciones y publicaciones oficiales deberán referirse a la certificación del secretario acreditativa de la aprobación definitiva sin resolución expresa.
 - Publicación de la aprobación definitiva en el Boletín Oficial de Castilla y León y en la página web municipal.
- De acuerdo con el Real Decreto 128/2018, de 16 de marzo, por el que se regula el régimen jurídico de los funcionarios de Administración Local con habilitación de carácter nacional, el expediente debe someterse a informe previo del Secretario (emitido para aprobación definitiva el 28 de enero de 2025).

3.6.- Competencia.

De conformidad con el art. 21.1 j) de la LBRL, el Alcalde es el órgano competente para la aprobación del Proyecto de Urbanización.

En base a lo expuesto, se **PROPONE**:

PRIMERO. - Aprobar definitivamente el PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA, promovido por Zona de Actividades Logísticas de Salamanca (Zaldesa S.A.U), según documentación fechada en portada en diciembre de 2024 y firmada el 03/01/2025 por D. Francisco Lorenzo Ledesma, con código seguro de verificación 15705372624654464014 (parte 1) y 15705373537743310226 (parte 2).

- Debe considerarse que forman parte del Proyecto de urbanización aprobado las medidas ambientales recogidas en el Documento ambiental de junio de 2024, que como tales han sido valoradas en el presupuesto.
- Como proyecto de obra ordinario debe tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 236 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público en cuanto al replanteo de las obras, de cara al inicio del expediente de contratación.

SEGUNDO. - Publicar el acuerdo de aprobación definitiva en el Boletín Oficial de Castilla y León en el plazo de diez días y en la página web municipal, en la que además se publicarán el Documento ambiental y el informe de impacto ambiental.

TERCERO. - Notificar la Resolución de aprobación definitiva a los propietarios y titulares de derechos que consten en el Registro de la Propiedad.



CUARTO. - Remitir a la Administración de la Comunidad, para su incorporación al registro de urbanismo de Castilla y León, un ejemplar digital del Proyecto de Urbanización definitivamente aprobado.

QUINTO. - Deberán cumplirse las condiciones señaladas en los informes sectoriales obrantes en el expediente, los cuales han quedado incorporados al Proyecto de urbanización:

- Subdirección General de Planificación y Explotación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:
 - o Informa favorablemente el Proyecto de urbanización en lo referente a la afección a la Red de Carreteras del Estado, con la condición de solicitar autorización expresa a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de todas las obras que se pretendan realizar en la zona de protección e influencia de las carreteras estatales, para lo cual deberá presentarse el correspondiente Proyecto de Urbanización en el que se tengan en cuenta los aspectos que el informe detalla.

El informe no implica autorización a las actuaciones que afecten o tengan influencia en las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado.

- Servicio Territorial de Sanidad:
 - o Informe *“favorable condicionado a la entrega de la siguiente documentación y/o a la realización de las siguientes obras de mejora: colocación de grifos de toma de muestra (puntos de muestreo), antes de la acometida.”*

Sin perjuicio de las autorizaciones que sean pertinentes de acuerdo con el Real Decreto 3/2023, de 10 de enero, por el que se establecen los criterios técnico-sanitarios de la calidad del agua de consumo, su control y suministro, y el Programa de Vigilancia Sanitaria del Agua de Consumo Humano en Castilla y León.

- Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en Salamanca:
 - o Resolución de 27 de septiembre de 2024 por la que se dicta el informe de impacto ambiental del proyecto, publicado en el Boletín Oficial de Castilla y León núm. 194 de 4 de octubre de 2024.

Informe de impacto ambiental: el Proyecto *“no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente (...)”* siempre y cuando se lleven a cabo las medidas recogidas en el documento ambiental presentado, y las que el propio informe detalla.

Debe llamarse la atención del promotor en relación con las obligaciones que señalan los apartados 5.4 (programa de vigilancia ambiental), 5.5 (informes anuales sobre el desarrollo del programa de vigilancia ambiental) y 5.7 (modificaciones), así como de la necesidad de llevar a cabo un control arqueológico durante toda la fase de la obra, lo que queda también reflejado en el apartado 3 del anejo nº 19.



SEXTO. - Recordar al promotor que de acuerdo con los informes sectoriales emitidos en el procedimiento de aprobación de la Modificación nº 1 del Plan Especial, previamente al inicio de la ejecución de las obras, se deberán pedir las siguientes autorizaciones:

1. Sección de Conservación y Explotación de Carreteras del Servicio Territorial de Fomento de Salamanca. En informe de fecha 13/4/2022 señala que *“La ejecución del proyecto de urbanización requerirá la previa autorización de este Servicio en lo referente a las obras en terreno con protección de infraestructuras y en los accesos desde la carretera autonómica CL-517”*.
2. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). En su informe de fecha 9/11/2023 indica que, según previene el artículo 28 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, *“los interesados que pretendan ejecutar en la zona de dominio público y de protección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales u otras actividades que hayan de atravesar la vía, o que impliquen alguna servidumbre o limitación sobre el ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, deberán obtener previamente la preceptiva autorización de ADIF”*.
3. Confederación Hidrográfica del Duero. En su informe de fecha 22/4/22 señala la afección a la zona de policía de un arroyo sin denominación, por lo que cualquier obra que se pretenda realizar requerirá la autorización administrativa previa de ese Organismo de cuenca.
4. Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca. En informe de fecha 17/6/2022 recuerda que *“En el caso de cualquier actuación sobre la colada, se deberá obtener la correspondiente autorización de acuerdo con la Ley 3/1995, de 23 de marzo”*.

Vista la propuesta que antecede, el Ilmo. Sr. Alcalde acuerda prestarle su aprobación.

Fecha de firma: 07/02/2025
EL ALCALDE
CARLOS MANUEL GARCÍA
CARBAYO
(firmado digitalmente)

SELLO ELECTRÓNICO DE
SECRETARÍA
(firmado digitalmente)



CSV: 15704543677535602566 (Original)



Verificable en: www.aytosalamanca.gob.es/cotejarcsv

**0.3.- CUMPLIMIENTO DE LAS EXIGENCIAS DERIVADAS DE LOS INFORMES
EMITIDOS**

**0.3.1.- INFORME DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE.**

1. Deberá analizarse si, con el tráfico pesado atraído y generado por la actuación, se produce un cambio de su categoría según la Orden FOM/3460/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.1 IC secciones de firme, de la Instrucción de Carreteras y, de suceder, si la autovía A-62 y sus elementos, enlace de Buenos Aires, entre la autovía A-62 y la autovía A-66, tienen la sección de firme adecuada para soportarlo. En caso de que sea necesario un refuerzo del firme, correrá a cargo del promotor/interesado de la actuación.

A partir de los datos de tráfico de las estaciones de aforo de la zona, se ha incluido el epígrafe 5 en el anejo nº5 "Red viaria" en el cual se justifica y establece que no se produce cambio en la categoría de tráfico atraído y generado por la actuación, por lo que no es necesario un refuerzo de firme.

Este mismo anejo se ve implementado con el documento "Documentación Complementaria. Niveles de Servicio en Carreteras Estatales", redactado en agosto de 2024 en respuesta al requerido de 12 de julio de 2024 de la Subdirección General de Planificación y Explotación de la Dirección General de Carreteras, cuyo contenido también sirve de base al estudio de la categoría de tráfico.



2. No se han grafiado las zonas de protección en el tronco de la autovía A-62 ni en las glorietas y los ramales de enlace según establecen los artículos 29,31,32,33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras referentes a las zonas de dominio público, servidumbre, afección y limitación a la edificabilidad respectivamente.

Para comprobar con precisión las limitaciones que establece la Ley37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en las zonas de protección de la carretera, se deberá incluir un plano con la representación de las zonas de protección. En especial la Línea Límite de Edificación se deberá incluir en todos los planos con actuaciones de urbanización, de acuerdo con el artículo 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, a cincuenta (50) metros medidos en horizontal y perpendicularmente respecto a la arista exterior de la calzada tanto en el tronco de la autovía A-62 como en las glorietas y ramales de enlace.

Se incluyen en todos los planos de urbanización (red viaria y plantas de redes de servicios) las zonas de dominio público, servidumbre, afección y limitación a la edificabilidad.

3. La delimitación del sector se ha grafiado sensiblemente invadiendo terrenos expropiados del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, entendiéndose como un error gráfico por lo que, en todo caso, no se invadirá la zona expropiada la cual coincide con el cerramiento existente en la autovía A-62.

La zona de dominio público legalmente definida en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras, se debe excluir de los ámbitos urbanísticos por encontrarse permanentemente afecta a la explotación de la carretera y preservarse de su transformación mediante la urbanización, de acuerdo al artículo 21 del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre.

En el supuesto de realizar un cerramiento perimetral del sector se deberá tener en cuenta que en la zona de servidumbre sólo se podrán autorizar cerramientos totalmente diáfanos, sobre piquetes sin cimiento de fábrica. Los demás tipos sólo se autorizarán exteriormente a la línea límite de edificación

En ningún caso las obras que contempla el presente proyecto invadirán terrenos expropiados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Además, el



proyecto de urbanización no contempla la disposición de ningún tipo de cerramiento en el ámbito de actuación, en todo caso, durante el desarrollo de las obras se se tendrán en cuenta las actuaciones compatibles a efectuar dentro de la zona de servidumbre.

4. En las superficies de las parcelas del sector que se encuentren dentro de la zona de servidumbre de la autovía A-62 sólo se podrán ejecutar actuaciones compatibles con los fines permitidos en el artículo 74 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras y la colocación de instalaciones fácilmente desmontables, siempre que no resulten menoscabadas la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera y no se comprometa la utilización de la zona de servidumbre para los fines previstos en la ley.

En concreto, las parcelas cuya superficie se encuentra afectada por la zona de servidumbre de la autovía A-62 son las siguientes:

- Parcela situada en la margen derecha de la autovía A-62, al norte de esta y colindante con la glorieta de conexión con CL-517.
- Parcela situada en la margen izquierda de la autovía A-62, al sur de esta y colindante con la carretera N-620.

Además, la parcela, situada en la margen izquierda de la autovía A-62, al sur de la misma y colindante con la carretera N-620, cuenta con una superficie hormigonada por lo que se entiende que será empleada para acopiar contenedores en varias alturas, en consecuencia, el acopio de contenedores en ningún caso podrá invadir la zona de limitación a la edificabilidad de la autovía A-62, cincuenta (50) metros medidos en horizontal y perpendicularmente respecto a la arista exterior de la calzada, tanto en el tronco de la autovía A-62 como en las glorietas y ramales de enlace.

Se grafiá un vial bajo la autovía A-62 a través del paso inferior del p.k. 245+787, conectando los sectores ubicados al norte de la autovía A-62 con la vía pecuaria que discurre a través del paso inferior. Este paso inferior es exclusivo para el paso de la vía pecuaria, no diseñado para otro fin distinto al actual, es por ello por lo que deberá justificarse que solo es posible su utilización como vía pecuaria.

Durante la ejecución de las obras se tendrán cuenta las actuaciones compatibles a efectuar dentro de la zona de servidumbre; una vez entre en servicio también



se considerará la limitación de la edificabilidad en cuanto a la limitación de la zona de acopio de contenedores.

Por otra parte, se disponen señales R-101 "Entrada prohibida", complementadas con placas serigrafiadas con la leyenda "VÍA PECUARIA", tanto a la entrada del tramo de zahorra que conforma el nuevo trazado de la vía pecuaria "Vereda de los Mártires" y que discurre paralelamente al vial de la zona sur paralelo a la línea de ferrocarril, como en el tramo de zahorra que permite el acceso a la citada vía pecuaria al otro lado de la autovía A-62. De esta forma el tramo de vía pecuaria que transcurre bajo el paso inferior del P.K. 245+787 de la A-62 será de uso exclusivo como "vía pecuaria".

La disposición de las señales se observa en el plano nº 4.1 "Red viaria y jardinería. Planta", y el epígrafe nº 2.1 de la memoria se ha complementado con un párrafo en este sentido:

Se ha visto modificado el importe económico del capítulo nº 2.2 del presupuesto "Señalización".

5. Las plantaciones que se pretendan realizar se ejecutarán en terrenos de propiedad del interesado, exteriormente a los terrenos expropiados y a la zona de dominio público de la autovía A-62, cuya distancia, medida en horizontal desde la arista exterior de explanación más próxima, es de 8 metros, y siempre que con dicha ubicación no resulten mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial, en cuyo caso se alejarán de la carretera lo necesario para preservar las mismas.

Concretamente y a tal fin, su ubicación distará, desde la arista exterior de calzada más próxima, una longitud medida en horizontal superior a vez y media la máxima altura a desarrollar por las especies vegetales a plantar, a la vez que no generará en la carretera zonas umbrías durante el invierno.



Por una parte, cabe destacar que no se ha considerado ningún tipo de plantación en la zona de dominio público.

Por otra parte, se ha considerado el porte máximo a futuro de las especies vegetales a implantar, que será de 15,00 metros, y se realizarán las labores de mantenimiento y cuidado necesarias para garantizar este extremo.

En este sentido, se ha grafiado una línea denominada "línea límite de plantaciones arbóreas" a 22,50 metros (1,5 x 15,00 m) que sirve como límite para la implantación de las especies arbóreas. Entre esta línea y la zona de dominio público sí que se han dispuesto plantaciones arbustivas (de porte máximo 3,50 metros) con muy baja densidad de plantación, por lo que no se producen mermas en las condiciones de seguridad y visibilidad de la circulación, no generándose tampoco zonas umbrías durante el invierno.

Las plantaciones dispuestas se han adaptado a este requerimiento (ver plano nº 4.1 "Red viaria y jardinería. Planta", y por lo tanto se ha visto modificado el importe económico de las mismas (capítulo 11 del presupuesto).

6. RED DE DISTRIBUCION DE AGUA Y RIEGO

Se ha grafiado una canalización (TUBERIA PEBD Ø 20 mm para riego) invadiendo la zona de dominio público de la autovía A-62, en torno a la glorieta cercana al paso inferior del p.k. 245+787, situada en la margen derecha de dicha autovía.

Todas las canalizaciones y elementos (conexiones con la red existente, tuberías de riego, arquetas, válvulas, etc.) deberán ejecutarse fuera de la zona de dominio público de la autovía A-62 y de sus terrenos expropiados.



Tal y como se observa en el plano nº 5.1 "Red de distribución de agua. Planta", no existen elementos de riego dentro de la zona de dominio público de la autovía.

7. RED DE ALCANTARILLADO DE RESIDUALES

La perforación que se pretende realizar para cruzar la tubería que conecta la zona de la margen izquierda de la autovía A-62 con la zona de la margen derecha de la misma deberá realizarse perfectamente perpendicular a las calzadas de la autovía A-62, siempre que las condiciones técnicas o reglamentarias lo permitan, y la tubería principal irá alojada, a modo de "pasa tubos", en otra de mayor diámetro en todo el ancho de la explanación prolongándose fuera de la zona de Dominio Público de la autovía y de la zona de expropiación de la misma. La profundidad mínima de la parte superior de la generatriz de la tubería más exterior (camisa pasa tubos) será como mínimo de 2 metros bajo la rasante de la autovía A-62 y/o 2 metros bajo la cota inferior de las cunetas.

Además, la longitud de la perforación incluirá como mínimo la zona de Dominio público y los terrenos expropiados, de tal manera que la excavación de los pozos de "ataque y salida" y las arquetas deberán quedar fuera de la zona de dominio público y de los terrenos expropiados.

Para la solicitud de autorización de obras será necesario aportar el perfil transversal con detalle donde se grafien las calzadas de la autovía A-62 y la perforación proyectada bajo la misma, indicando la profundidad de la canalización bajo las rasantes de la mencionada autovía. Así mismo, se deberán detallar los pozos de ataque y salida indicando las dimensiones reales que tendrán, tanto en el perfil transversal como en los planos de planta.

Tal y como puede observarse en el plano nº 6.1 "Red de alcantarillado de residuales. Planta", los pozos que delimitan el tramo de perforación se encuentran fuera de la zona de dominio público. En el plano nº 6.4 "Red de alcantarillado de residuales. Detalles de hincas" se observa la previsión de un pasatubos en el que va alojada la tubería principal. En el plano nº 6.2.2. "Red de alcantarillado de residuales. Perfiles longitudinales. Ramal R-1-1" se ha implementado el contenido del mismo grafizando los límites de la zona de dominio público y acotando la profundidad entre esta perforación (clave de la camisa pasatubos) y la cota inferior de la cuneta.



Para la solicitud de autorización de las obras, se aportará la documentación solicitada.

8. RED DE ALCANTARILLADO DE PLUVIALES

Se ha optado por la canalización de las aguas pluviales evacuándolas directamente a través de las obras de drenaje transversal (OD1) de la autovía A-62 situadas en el p.k. 245+192 y en el p.k. 245+706.

Dicha solución no se considera adecuada, ya que podrá afectar al funcionamiento óptimo del drenaje superficial de la autovía A-62 ya que, por un lado las ODT existentes fueron diseñadas para la captación y evacuación en régimen libre de la escorrentía superficial proveniente tanto de la propia autovía como del terreno natural colindante con la misma y, por otro lado, la canalización, tanto aguas arriba como aguas abajo de las aguas recogidas por la red de alcantarillado de pluviales proyectada, se realiza mediante elementos de drenaje con sección inferior a las secciones de las ODT de la autovía A-62.

Lo anteriormente indicado supone que los elementos de drenaje de la autovía A-62 se vean condicionados por el funcionamiento y el mantenimiento de la red de alcantarillado de una urbanización ajena a la carretera estatal y que es totalmente independiente de la conservación y mantenimiento de las carreteras de titularidad estatal.

En consecuencia, se entiende que no es adecuado combinar el drenaje superficial de la autovía con el de la red de pluviales de la urbanización, debiendo canalizarse de forma totalmente independiente las aguas bajo la autovía A-62 mediante la ejecución de una perforación dirigida (Topo), separándose como mínimo 10 metros respecto a los elementos estructurales de las referidas obras de drenaje de la autovía A-62.

Se ha incluido un nuevo diseño de la red de pluviales, evitando la canalización de las aguas pluviales de la urbanización a través de las obras de drenaje transversal de la autovía A-62.

La canalización de estas aguas se realiza a través de perforaciones dirigidas separadas al menos 10,00 metros de los elementos estructurales de las ODT existentes. Al igual que en el caso del tramo de perforación ya previsto en la red de residuales, los tramos de perforación de la red de pluviales tienen sus pozos



de ataque y salida fuera de zona de dominio público, utilizan pasatubos en los que van alojadas las tuberías principales, y no incumplen con la profundidad mínima entre clave del pasatubos y cota mínima de las cunetas de la autovía.

En los planos nº 7.1 "Red de alcantarillado de pluviales. Planta", nº 7.2.2 "Red de alcantarillado de pluviales. Perfiles longitudinales. Alcantarilla P-1", nº 7.2.4 "Red de alcantarillado de pluviales. Perfiles longitudinales. Alcantarilla P-2" y nº 6.4 "Red de alcantarillado de residuales. Detalles de hincas" (este último plano es válido tanto para las perforaciones de la red de residuales como para las perforaciones de la red de pluviales) se observa en detalle los aspectos comentados.

Para la solicitud de autorización de las obras, se aportará la documentación solicitada en el apartado correspondiente a la red de residuales respecto al detalle de los perfiles transversales y planos de planta.

A consecuencia de este nuevo diseño, se ha visto modificado el importe económico de la ejecución de esta red (capítulo 5 del presupuesto).



9. RED DE ENERGIA ELECTRICA

El apoyo que se pretende ejecutar en la margen derecha de la autovía A-62 para el cruzamiento aéreo de 13,2 kV se sitúa dentro de la zona de limitación a la edificabilidad, en consecuencia, el mencionado apoyo deberá ubicarse a más de vez y media su altura con respecto a la arista exterior de la calzada y fuera de la línea límite de edificación de la autovía A-62.

El gálibo del cruce aéreo sobre la rasante de la calzada de las vías afectadas, en las condiciones de flecha más desfavorable de los conductores eléctricos, cumplirá con lo estipulado en la ITC-LAT07 (Instrucción Técnica, Líneas aéreas con conductores desnudos) del Reglamento Sobre Condiciones Técnicas y Garantías de Seguridad en Líneas Eléctricas de Alta Tensión (Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero), la cual establece en su punto 5 que, la distancia mínima de los conductores sobre la rasante de la carretera vendrá dada por la fórmula (Dadd+ Del), con una distancia mínima de SIETE (7) metros.

Los centros de transformación proyectados se sitúan todos ellos fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, es decir, a más de cincuenta (50) metros medidos en horizontal y perpendicularmente a la arista exterior de la calzada a lo largo del tronco de la autovía A-62.

Se ha retranqueado el apoyo que se encontraba dentro de la zona de limitación a la edificabilidad, como se observa en el plano nº 8.1 "Energía eléctrica. Planta", así como en los planos correspondientes de la separata eléctrica. La altura de este poste es menor de 33 metros, altura que asegura que su ubicación diste más de vez y media su altura respecto a la arista exterior de la calzada.

En el epígrafe nº 7 de la memoria de la "Separata Eléctrica" (anexo nº 24) y en el plano nº 2.3 de la citada separata se encuentra justificado y grafiado el gálibo del cruce aéreo de este tramo sobre la autovía A-62.

A consecuencia de este nuevo diseño, se ha visto modificado el importe económico de las obras contempladas en la separata eléctrica (capítulo 17 del presupuesto).



10. RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

El cuadro de mando CM-1 dentro de la zona de limitación a la edificabilidad de la autovía A-62, por lo que se deberá ejecutar este cuadro fuera de la zona de limitación a la edificabilidad de la autovía A-62, pudiendo ubicarse en la margen contraria del vial donde se ha grafiado.

Además, en vista del alumbrado proyectado, en concreto de la iluminación de las glorietas más cercanas a la autovía A-62, deberá tenerse en cuenta que dicha iluminación no produzca deslumbramientos sobre los usuarios de la vía.

Se ha trasladado el CM-1 de la red de alumbrado fuera de la zona de limitación de la edificabilidad (ver plano nº 9.1 "Alumbrado público. Planta). Este traslado no supone cambios en el presupuesto del capítulo correspondiente.

Por otra parte, en el estudio lumínico del proyecto se comprueba que el valor del deslumbramiento calculado es menor que el nominal, por lo que no se producirán deslumbramientos sobre los usuarios de la A-62.

11. RED PÚBLICA DE COMUNICACIONES ELECTRÓNICAS

Las canalizaciones y las arquetas de la que se pretendan realizar deberán quedar siempre fuera de la zona de dominio público y fuera de los terrenos expropiados de la autovía A-62.

Tal y como se observa en el plano nº 10.1 "Red pública de comunicaciones electrónicas. Planta", no existen elementos de telecomunicaciones dentro de la zona de dominio público de la autovía.

12. VIDEOVIGILANCIA

El cuadro de mando CM-1, se deberá ejecutar el fuera de la Línea Límite de Edificación de la autovía A-62, pudiendo ubicarse en la margen contraria del vial donde se ha grafiado.



Se ha trasladado el CM-1 de la red de alumbrado, y al que conectan los equipos de videovigilancia, fuera de la zona de limitación de la edificabilidad (ver plano nº 12 "Videovigilancia"). Este traslado no supone cambios en el presupuesto del capítulo correspondiente.

13. RED DE GAS

Las canalizaciones y las arquetas de la que se pretenden realizar deberán quedar siempre fuera de la zona de dominio público y fuera de los terrenos expropiados de la autovía A-62.

Tal y como se observa en el plano nº 11.1 "Red pública de comunicaciones electrónicas. Planta", no existen elementos de gas dentro de la zona de dominio público de la autovía.

0.3.2.- INFORME DEL SERVICIO TERRITORIAL DE SANIDAD

Se han incluido 4 grifos de toma de muestras (puntos de muestreo) antes de las acometidas desde la red existente a la red proyectada.

Su implantación y detalle se refleja en los planos nº 5.1 "Red de distribución de agua y riego. Planta" y nº 5.2. "Red de distribución de agua y riego. Secciones tipo de zanja, obras de fábrica y detalles" respectivamente.

Se incluye esta partida en el capítulo 3 "Red de distribución de agua" del presupuesto.

En el anejo nº 6 "Red de Distribución" se ha incluido como anexo la



“Documentación Técnica para solicitud de Informe Sanitario Vinculante”.

0.3.3.- RESOLUCIÓN DEL SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE DE SALAMANCA

Con motivo de la resolución de 27 de septiembre de 2024, de la Delegación Territorial de Salamanca, por la que se dicta el informe de impacto ambiental del “Proyecto de Urbanización de la Modificación nº 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca” se ha incluido en el proyecto la siguiente documentación:

- Actualización del anejo nº 9 “Protección Ambiental” de forma que se refleje el contenido de la resolución.
- Incorporación en el presupuesto del capítulo nº 14 “Medidas de impacto ambiental”, en el cual se incluye la valoración económica de las medidas del condicionado ambiental. Existen algunas medidas preventivas que en la mayoría de los casos se corresponden con actuaciones de buenas prácticas y otras dentro de las habituales labores de la obra, por lo que no presentan un coste económico adicional. El coste de las plantaciones se ha incluido en el capítulo nº 11 “Mobiliario y Jardinería”.
- Se ha incluido el epígrafe 6.10. en el documento nº3 “Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares” en el que se establece que las medidas referenciadas forman parte de la documentación contractual del proyecto, y que su incumplimiento conlleva el incumplimiento de los pliegos técnicos y de las cláusulas administrativas del proyecto.



0.3.4.- INCORPORACIÓN AL PROYECTO DE LOS REQUERIMIENTOS EFECTUADOS

Se han incorporado al proyecto de fecha abril 2024 y aprobado inicialmente, todos los requerimientos efectuados en los informes referidos en los epígrafes anteriores, en los términos detallados.

Como consecuencia de ello, además de todos los documentos referidos en los epígrafes anteriores del presente anejo, se han visto también modificados una serie de documentos cuyo contenido ha habido que adaptar como consecuencia de las modificaciones relacionadas, entre otros, documento nº 1 "Memoria", anejo nº 1 "Características Generales", anejo nº 22 "Plan de Obra", anejo nº 23 "Clasificación del Contratista", documento nº 4 "Presupuesto"; fechándose el presente documento, que es el que se presenta para Aprobación Definitiva, en diciembre de 2024.

