

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL

**MODIFICACIÓN N°1 DEL PLAN ESPECIAL
DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO
DESTINADO A PUERTO SECO
DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA**

CONSULTOR:

INGENIERO DE CAMINOS:



Francisco Ledesma García

OCTUBRE 2021

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE GENERAL

DOCUMENTO INFORMATIVO

DI-MI.- MEMORIA INFORMATIVA

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

DI – DOCUMENTO INFORMATIVO

DI-MI MEMORIA INFORMATIVA

DI-MI.- MEMORIA INFORMATIVA

ÍNDICE

TÍTULO I.- ANTECEDENTES	1
TÍTULO II.- OBJETO DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL	2
TÍTULO III.- INFORMACIÓN URBANÍSTICA	3
Capítulo III.1.- Introducción	3
Capítulo III.2.- Nueva estructura de la propiedad del suelo	4
Capítulo III.3.- Afecciones legales y determinaciones del planeamiento	5
III.3.1.- Normativa vigente	5
III.3.2.- Planeamiento jerárquico superior	8

ANEXOS

- ANEXO Nº 1.- APROBACIÓN DEFINITIVA PLAN ESPECIAL PUERTO SECO
- ANEXO Nº 2.- INFORMES SECTORIALES EMITIDOS PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN ESPECIAL
- ANEXO Nº 3.- DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EMITIDA PARA EL ESTUDIO DE VIABILIDAD Y ANTEPROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO SECO

MEMORIA INFORMATIVA

TÍTULO I.- ANTECEDENTES

El Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004, aprobado definitivamente por la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León mediante Orden FOM/59/2007, de 22 de enero (BOCYL de 23 de enero de 2007), y la Modificación Puntual nº 1 (Puerto Seco) del Plan General de Ordenación Urbana, aprobada definitivamente mediante Orden FOM/1270/2009, de 4 de mayo (BOCYL de 15 de junio de 2009), clasifica los terrenos correspondientes al Sistema General de Equipamiento destinado a “Puerto Seco” como suelo urbanizable delimitado, calificándolos con uso clase transporte.

Como se ha indicado en el párrafo anterior, al tratarse de un Sistema General de Equipamiento destinado a “Puerto Seco”, el Excmo. Ayuntamiento de Salamanca, mediante anuncio publicado en el D.O.U.E. de 19 de agosto de 2009, licitó la Construcción y Explotación del Puerto Seco de Salamanca, adjudicándola definitivamente mediante sesión extraordinaria del Pleno celebrado el día 26 de noviembre de 2009, a la empresa “Zona de Actividades Logísticas de Salamanca S.A., ZALDESA”.

En cumplimiento de la ordenación general aprobada y en uso de las atribuciones que le confiere el artículo 149 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, ZALDESA como empresa adjudicataria de la citada licitación, acometió el desarrollo urbanístico del mismo, a cuyos efectos contrató a CASTINSA, S.L. la redacción del “Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca”.

Dicho Plan Especial fue aprobado definitivamente por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Salamanca de 10 de marzo de 2011, publicándose dicha aprobación en el Boletín Oficial de Castilla y León de fecha 4 de abril de 2011 (BOCYL nº 65). En el Anexo nº 1 se recoge la publicación referida.

Posteriormente fueron redactados el Proyecto de Urbanización del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco en enero de 2013 y el Proyecto de Reparcelación del referido Plan Especial en febrero de 2013 pero dichos documentos no fueron tramitados para su aprobación.

Debido a la desastrosa economía de los años siguientes a dicha aprobación, tanto la iniciativa privada como la pública vieron mermada de manera drástica la inversión para promocionar actividades logísticas y de transporte, quedando sin desarrollar la actuación planificada, máxime teniendo en cuenta que la mayoría de los terrenos del ámbito del Sistema General Puerto Seco son de propiedad privada y sus propietarios tenían que ver compensados sus aprovechamientos en sectores industriales (Malotas, Lanchas,...) que no han llegado a desarrollarse por falta de iniciativa, ni de los propios titulares de dichos terrenos, ni por ningún otro agente.

Transcurridos más de diez años desde la fecha de aprobación mencionada, la referida empresa Zona de Actividades Logísticas de Salamanca S.A. “Zaldesa”, cuyo accionado ha sido modificado y a día de hoy es una empresa perteneciente en su totalidad al Ayuntamiento de Salamanca (y por tanto 100% pública), con

el ánimo de desarrollar el citado Sistema General para poner a disposición de operadores logísticos y de transporte suelos que alberguen actividades de este tipo, de los que tan necesitada está la capital y provincia salmantina, ha decidido modificar el planeamiento aprobado para adaptarlo a las necesidades logísticas actuales.

TÍTULO II.- OBJETO DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL

La Modificación nº 1 que se plantea en el presente documento tiene como fin primordial el interés público de lanzar la iniciativa del Sistema General Puerto Seco adaptándolo a las necesidades logísticas actuales que el mercado demanda.

Además, la presente Modificación nº 1 tiene por objeto:

- Supresión de alguno de los viales verticales de la zona situada al norte de la A-62, incrementándose la superficie de las parcelas destinadas a actividades logísticas y de transporte, en la forma que demandan en la actualidad los agentes y operadores de este mercado, obligando ello a modificar la edificabilidad de las parcelas resultantes, redistribuyéndola en función de las previsiones de demanda, pero lógicamente sin incremento alguno de la prevista en el Plan Especial vigente. La asignación de la edificabilidad de cada parcela queda de definida en el Capítulo IV.4 Zonificación. La supresión de esos viales conlleva la ampliación de la superficie de las parcelas resultantes y por tanto, es lógico aumentar la superficie de la parcela mínima; por ello se incrementa la parcela mínima en el uso clase transporte de 5.000 m² a 10.000 m², modificándose por coherencia también el frente mínimo de parcela de 10 metros vigente a 30 metros en el presente Modificado nº 1.
- Eliminación del uso para actividades de formación de centro de conducción segura y enseñanza de seguridad vial por desaparecer su demanda ante los cambios de tendencias logísticas, destinando las zonas donde se pensaba implantar esta actividad en zonas destinadas a usos logísticos y de almacenaje, aumentando de esta manera la capacidad de oferta del Puerto Seco.
- Eliminación de la zona de uso terciario destinada a edificio administrativo y ampliando la zona destinada a área de almacenamiento de la Plataforma Intermodal para acopio de contenedores, silos de grano, etc..., pero manteniendo el uso terciario como uso compatible con el resto de usos permitidos y compatibles dentro de la Modificación nº 1 del Plan Especial Puerto Seco.

La demanda de este uso terciario puede satisfacerse en los sectores colindantes, también de titularidad pública municipal, como son el Centro de Transporte (Cetramesa) y el sector de MercaSalamanca. Además dicha demanda también puede ser asumida en los sectores colindantes de uso industrial y logístico de Peña Alta, Lanchas y Malotas que están ya en desarrollo o lo estarán en un plazo de tiempo breve y entre sus determinaciones está el uso terciario.

- La supresión del paso elevado sobre la Autovía A-62 Salamanca-Fuentes de Oñoro, dejando sin comunicación directa las zonas situadas a ambos lados de dicha infraestructura viaria; la supresión

de dicho paso elevado está justificada por varios motivos, uno de ellos y principal, es que no se considera necesaria la conexión de las zonas indicadas mediante esa infraestructura, ya que realmente las dos zonas pueden tener un funcionamiento totalmente operativo aunque estén independizadas físicamente, ya que la zona situada al norte de la A-62 está perfectamente conectada con la carretera autonómica CL-517 por sendas glorietas existentes en la referida carretera y la zona ubicada al sur de dicha autovía está conectada con la carretera estatal N-620, igualmente por tres glorietas existentes en dicha vía. Por otra parte, la eliminación del paso elevado supone un ahorro económico importante en el desarrollo del Puerto Seco, facilitándose por tanto su ejecución, al tener que aportarse menos recursos financieros a dicho desarrollo.

Con independencia de lo expuesto la eliminación del paso elevado produce un impacto muy positivo sobre la rasante de los viales de ambas zonas, ya que no es preciso elevar la rasante de los viales denominados en el documento de planeamiento aprobado H-3 y H-4 para permitir la conexión de las dos glorietas que estaban previstas en dichos viales por encima de la autovía A-62, lo que suponía elevar los viales hasta alcanzar una cota de la obra de fábrica sobre la autovía que permitiera la circulación por ella de los vehículos de mayor gálibo, tal y como establece la normativa en dicha materia.

Finalmente se modifican algunos parámetros de las edificaciones que estaban determinadas en el Plan Especial vigente, tales como altura de edificación, que estando limitada a 10,50 m pasa a 15,00 m, número de plantas que estando vigente 3 plantas, pasa a 4 plantas, y retranqueos a fachada, que estando fijados en el Plan Especial vigente en 10m, se establece libre en el presente Modificado nº 1. Hay que poner de manifiesto que estas modificaciones introducidas son determinaciones que están contempladas en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, en su Ordenanza 12ª de Sistemas Generales de Equipamiento y por tanto no suponen modificación alguna del citado Plan General.

El ámbito y la delimitación, así como el resto de determinaciones contempladas en el vigente Plan Especial Sistema General Puerto Seco permanecen inalteradas, alguna como la edificabilidad máxima limitada a 0,20 m²/m² por el Plan General de Ordenación Urbana (ya que la presente Modificación nº 1 no podría alterarla), manteniéndose otras determinaciones de ordenación detallada, tales como reserva para ampliación de la CL-517 (aunque no esté prevista a día de hoy), accesos, espacios libres públicos, plazas de aparcamiento...

De acuerdo con lo contemplado en el artículo 169 **Modificaciones** del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, en el presente documento de Modificación nº 1 del Plan Especial "Puerto Seco" solo se expondrán los aspectos que sufran modificaciones o sean afectados por ellas. En el Título XI. *Documentación de la Modificación. Tramitación*, queda detallado y justificado este aspecto.

TÍTULO III.- INFORMACIÓN URBANÍSTICA

Capítulo III.1.- Introducción

Es preciso poner de manifiesto que las condiciones naturales de los terrenos del Plan Especial Puerto Seco, así como los usos y las construcciones y edificaciones implantados en el ámbito del mismo, se mantienen

en la actualidad tal y como venían recogidas en el Plan Especial aprobado en su día, debido a la falta de todo tipo de actividad durante los años transcurridos desde su aprobación.

Capítulo III.2.- Nueva estructura de la propiedad del suelo

Desde la aprobación del Plan Especial del Sistema General Puerto Seco se ha producido algún cambio de titularidad de las parcelas, cambios que se recogen a continuación.

El Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004, y la Modificación Puntual nº 1 (Puerto Seco), clasifica los terrenos objeto del presente plan como sistemas generales adscritos a diferentes sectores de suelo urbanizable delimitado ("Las Malotas, Las Lanchas, Peña Alta y Las Rubieras").

La obtención de la titularidad de estos terrenos por el Excmo. Ayuntamiento de Salamanca se producirá con el desarrollo de los sectores anteriores, o bien, mediante alguna de las figuras contempladas en la normativa urbanística como expropiación u ocupación directa, o también mediante la firma de convenios urbanísticos con los propietarios de suelo que permitan la ocupación de estos terrenos, reconociéndoles su aprovechamiento en los sectores que le asigna la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Salamanca A día de hoy solamente se encuentra formalizada la obtención de los terrenos cuyo aprovechamiento lucrativo esta materializado en el Sector Peña Alta, dado que su Proyecto de Actuación con determinaciones completas de reparcelación está aprobado definitivamente e inscrito en el Registro de la Propiedad.

Aun manteniendo la delimitación del sector los datos sobre propiedades y superficies aportadas son indicativos, siendo vinculantes los que determine el correspondiente Proyecto de Reparcelación.

Para la redacción del Plan Especial vigente se realizó un levantamiento topográfico exhaustivo de los límites del sector, con cuyos datos se obtuvo la superficie total del ámbito de 418.078,52 m².

PARCELA Nº	REF. CATASTRAL POLIG/PARC	PROPIETARIO	SUPERFICIE m²
1	4/20006	Los Llanos de Valdelobos S.L.	56.812,52
2	4/10006	Asocarsa S.A.	39.081
3	4/6	Los Llanos de Valdelobos S.L.	44.590
4	4/5	Ayuntamiento de Salamanca	76.594
5	4/7	Los Llanos de Valdelobos S.L.	19.331
6	4/30006	Los Llanos de Valdelobos S.L.	4.493
7	4/10007	Asocarsa S.A.	5.428

PARCELA Nº	REF. CATASTRAL POLIG/PARC	PROPIETARIO	SUPERFICIE m ²
8	4/40006	Asocarsa S.A.	27.549
9	4/50006	Los Llanos de Valdelobos S.L.	36.394
10	4/147	Ministerio de Fomento	6.460
11	4/10085	Sociedad de Gestión de Activos de la Reestructuración Bancaria SAREB	9.341
12	4/8	Eustaquio Andrés Sánchez	15.521
13	4/9	Alfonsa Hernández Mateos	23.966
14	4/10	Carburantes y Servicios Arévalo, S.L.	23.889
15	501/67	Antolín González Bernardo (Herederos de)	9.748
16	501/5096	Raúl Barrado Sánchez y Otros	3.598
17	501/5094	María Manuela Soria Sánchez y Otros	1.799
18	501/5097	Diputación de Salamanca	1.799
19	501/5098	Desconocido	2.652
20	501/5099	Diputación de Salamanca	821
TOTAL ZONAS CON APROVECHAMIENTO.....			409.866,52
VEREDA DE LOS MÁRTIRES			7.022
DESAGÜE OBRA DE FÁBRICA.....			1.190
TOTAL ZONAS SIN APROVECHAMIENTO.....			8.212
TOTAL ÁMBITO SISTEMA GENERAL PUERTO SECO			418.078,52

Capítulo III.3.- Afecciones legales y determinaciones del planeamiento

III.3.1.- Normativa vigente

Las disposiciones legales que son de aplicación para la redacción, tramitación y desarrollo de la presente Modificación Nº 1 del Plan Especial Puerto Seco son las siguientes:

Normativa Estatal:

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación urbana
- Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo.
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Ley 7/1985, de 2 de abril Reguladora de las Bases del Régimen Local.
- Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local.
- Por la particular ubicación del conjunto de instalaciones antiguamente relacionadas con diferentes aprovechamientos hidráulicos, también le serán de aplicación:
 - Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
 - Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminares, I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.

Normativa Autonómica:

- Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
- 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).
- Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de medidas sobre urbanismo y suelo.
- ORDEN FYM/238/2016, de 4 de abril, por la que se aprueba la Instrucción Técnica Urbanística 1/2016, sobre emisión de informes previos en el procedimiento de aprobación de los instrumentos de planeamiento urbanístico.
- Ley 7/2014, de 12 de septiembre, de medidas sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana, y sobre sostenibilidad, coordinación y simplificación en materia de urbanismo.

- Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.
- Ley 4/2007, de 28 de marzo, de Protección Ciudadana de Castilla y León.

Igualmente le serán de aplicación las disposiciones legales en materia medioambiental que se indican a continuación:

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental
- 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

Con respecto a la protección del patrimonio cultural regirán las siguientes disposiciones legales:

- Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León.
- Decreto 37/2007, de 19 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para la protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León.

Por la posible afección del Plan Especial a carreteras autonómicas, estatales e infraestructuras ferroviarias le serán de aplicación las siguientes disposiciones legales:

- Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de carreteras de Castilla y León y Decreto 45/2011, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Así mismo le serán de aplicación las siguientes disposiciones legales:

- Ley 3/1998, de 24 de junio, de accesibilidad y supresión de barreras.
- Decreto 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras de Castilla y León.
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones, así como la Orden TMA/851/2021 de 23 de julio por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados (que entrará en vigor el 2 de enero de 2022).

- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

III.3.2.- Planeamiento jerárquico superior

El “Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca. Revisión-Adaptación 2004”, la Modificación nº 1 (Puerto Seco) del PGOU y el resto de Modificaciones aprobadas del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca constituyen el planeamiento jerárquico superior del presente Plan Especial.

Salamanca, octubre de 2021

Por ZALDESA

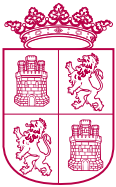
Fdo: Pablo Hoya Serna

EL INGENIERO DE CAMINOS



Fdo. Francisco Ledesma García

ANEXO Nº 1
APROBACIÓN DEFINITIVA PLAN ESPECIAL PUERTO SECO



III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

C. OTRAS DISPOSICIONES

AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA

ACUERDO de 10 de marzo de 2011, del Pleno del Ayuntamiento de Salamanca, relativo a la aprobación definitiva del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco de Salamanca.

El Excmo. Ayuntamiento Pleno de Salamanca, en sesión ordinaria celebrada el día 10 de marzo de 2011, en relación al Plan Especial del Puerto Seco del PGOU de Salamanca, adoptó los siguientes acuerdos:

PRIMERO: Aprobar definitivamente el Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco de Salamanca, con los cambios y correcciones señaladas en el Expositivo III de este Acuerdo.

- a) Se corrige la terminología utilizada en la memoria, referida a la «ordenación detallada» del Puerto Seco y a la «titularidad privada» de las parcelas.
- b) Se incluye un análisis de riesgos naturales y tecnológicos.
- c) Se adapta la delimitación del Plan Especial a la realidad física de los terrenos.
- d) Se matiza la definición de los usos de transporte incluyendo «*la manipulación, transformación y almacenaje de mercancías*», para adaptarse a los objetivos y criterios de ordenación.
- e) Las dimensiones mínimas de las parcelas se adaptan a la ordenación prevista, pasando de 600 m² a 500 m² de superficie mínima y de 15 a 10 metros de ancho de fachada.
- f) Se incluyen planos justificativos de no ocupación de la zona de dominio público de la Autovía A-62.
- g) Se incluyen los ámbitos de protección a las líneas de ferrocarril existentes, de acuerdo a la legislación ferroviaria.

SEGUNDO: Desestimar totalmente la alegación presentada por el Excmo. Ayuntamiento de Doñinos de Salamanca.

TERCERO: Notificar el acuerdo de aprobación definitiva a la Comisión Territorial de Urbanismo, acompañando un ejemplar completo y diligenciado del instrumento aprobado junto con su soporte informático; a la Administración General del Estado, a la Excmo. Diputación Provincial de Salamanca, al Registro de la Propiedad, al Promotor del Plan Especial y al Excmo. Ayuntamiento de Doñinos de Salamanca.



Lo que comunico a Ud. para su conocimiento, indicándole que contra esta Resolución que es definitiva y pone fin a la vía administrativa, podrá formular Recurso Contencioso-Administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, sede de Valladolid, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de esta notificación (Art. 46 de la Ley 28/98 de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa).

Salamanca, 16 de marzo de 2011.

El Alcalde,
PD. El Tte. Alcalde
Fdo.: SALVADOR CRUZ GARCÍA

ANEXO Nº 2

**INFORMES SECTORIALES EMITIDOS PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN
ESPECIAL**

ANEXO 2.- INFORMES EMITIDOS PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN ESPECIAL

Para la tramitación de la Aprobación Definitiva fueron emitidos, en su día, los siguientes informes sectoriales. El Plan Especial Puerto Seco fue aprobado definitivamente en fecha 10 de marzo de 2011 (BOCYL 4 de abril de 2011) como se recoge en el Anexo nº 1.

Es preciso poner de manifiesto que antes de la tramitación del documento de planeamiento “Plan Especial del Sistema de Equipamiento destinado a Puerto Seco” del P.G.O.U. de Salamanca fue tramitado, a efectos medioambientales, concretamente a Evaluación de Impacto Ambiental un “Estudio de viabilidad y Anteproyecto de Puerto Seco”, publicándose en el BOCYL de 5 de junio de 2009 la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental del documento referido. En el Anexo nº 3 se recoge dicha Declaración de Impacto Ambiental.

Posteriormente, en fecha 21 de mayo de 2010 el Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en Salamanca emite un Informe, considerando que el trámite ambiental efectuado para el “Estudio de Viabilidad del Puerto Seco” antes citado, del cual se publicó la pertinente D.I.A. el 5 de junio de 2009, era suficiente para que el documento de planeamiento “Plan Especial Puerto Seco”, no requiriese ningún nuevo trámite ambiental. Dicho informe se recoge en este Anexo nº 2.

Con independencia de lo expuesto, para la tramitación del “Plan Especial Puerto Seco” se emitieron los siguientes informes sectoriales.

- *Agencia de Protección civil y Consumo. Consejería de Interior y Justicia. Junta de Castilla y León. Fecha 28 de junio de 2010.*

Informe solicitando que el Plan Especial contenga un Análisis de Riesgos.

En el documento de Aprobación Definitiva fue incluido, como Anexo nº 3 del Documento Normativo un Análisis de Riesgos.

- *Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Dirección General de Urbanismo y Política de Suelo. Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León. Fecha 21 de julio de 2010.*

La citada Ponencia Técnica efectúa una serie de Observaciones Técnicas, que fueron cumplimentadas en el documento de planeamiento para la Aprobación Definitiva.

- *Unidad de Carreteras de Salamanca. Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento. Fecha 19 de noviembre de 2010.*

La citada Unidad de Carreteras emite un Informe Favorable al Plan Especial, después de haber cumplimentado una serie de observaciones contenidas en un Informe de fecha 12 de julio de 2010.

- *Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Fecha 12 de enero de 2011.*

La Confederación Hidrográfica emite un informe, que se entiende favorable para el documento de planeamiento Plan Especial, pero en el cual se incluyen una serie de obligaciones al promotor para el desarrollo del citado Puerto Seco.

Se recogen los informes mencionados.

053



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial de Salamanca
Servicio Territorial de Medio Ambiente

Salamanca, 21 de mayo de 2010

S. T. DE MEDIO AMBIENTE

14494

N.Refª: RRB

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
DELEGACIÓN T. EN SALAMANCA
SERVICIO T. MEDIO AMBIENTE

Salda Nº 20100010007372
22/06/2010 10:24:05

**AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA
PATRONATO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA Y
URBANISMO**

-----EPE-FMU-----
Iscar Peyra 24-26 Patronato Municipal de
37002 - SALAMANCA de Urbanismo

* ENTRADA *

ASUNTO: Informe sectorial PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS "PUERTO SECO" DEL P.G.O.U. de Salamanca.

Núm: 335
Fecha: 20/06/2010 12:06

En referencia con su solicitud de informe según lo dispuesto en el 52.4 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, el 52. bis de la Ley 4/2008 de 15 de septiembre de Medidas sobre Urbanismo y Suelo, desarrollados en los art. 153 y 157 de la última modificación del Reglamento de Urbanismo, aprobado por Decreto 45/2009, y en relación con el Plan Especial del Sistema General de Equipamientos "Puerto Seco" del PGOU de Salamanca, este Servicio, una vez vistos los Informes Técnicos efectuados por las Secciones competentes en la materia, comunica lo siguiente:

- **Tramite ambiental:** Tal y como se especifica en el Capitulo 1.2 de la "Memoria Informativa" la zona afectada por este Plan Especial, ya fue sometida a al tramite de Evaluación de Impacto Ambiental mediante el "Estudio de Viabilidad y Anteproyecto de Puerto Seco", resolviéndose en una Declaración de Impacto Ambiental de 5 de julio de 2009. Posteriormente la sociedad ZALDESA S.A. propone una modificación sobre dicho proyecto, sobre la que es de nuevo consultado este Servicio e informa favorablemente, llegando a una Resolución de 25 de enero de 2010 del Delegado Territorial de la Junta de Castilla y León en Salamanca por la que se acuerda dar conformidad a la modificación del proyecto de "Estudio de Viabilidad y Anteproyecto de Puerto Seco (Plataforma Intermodal)" en el t.m. de Salamanca. Por todo ello se considera que **este Plan Especial presentado ya no requiere ningún nuevo trámite ambiental**, pero si deberá cumplir con aquellas medidas correctoras establecidas en la D.I.A. de 5 de julio de 2009, que le puedan se de aplicación.

Lo que se informa para los efectos oportunos.

EL JEFE DEL SERVICIO TERRITORIAL



Fdo: Javier GALÁN SERRANO

AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA
REGISTRO GENERAL DE ENTRADA
Núm: 2010020567
25/06/10 09:11

Patronato Municipal de Vivienda

Fecha Remisión : 25-jun-10

REGISTRO GENERAL DE ENTRADA

29

Número Referencia Extracto	Fecha y Hora	Remitente / Usuario	Fecha Doc
----------------------------	--------------	---------------------	-----------

Destinatario/Usuario Patronato Municipal de Vivienda

2010020587	25/06/2010 9:11:42	SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE	22/06/2010
------------	--------------------	--	------------

REMI. COMUNICACION REF. INFORME SECTORIAL PLAN ESPECIAL SISTEMA GENERAL EQUIPAMIENTOS PUERTO SECO

Tema :

RECIBI EL DUPLICADO
Salamanca, 28 JUN 2010



Junta de Castilla y León

Consejería de Interior y Justicia
Agencia de Protección Civil y Consumo

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.
AGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE 2010080000683 28/06/2010
SALAMANCA 11:53:57

Patronato Municipal de Vivienda y Urbanismo
C/ Pozo Amarillo, 2 Patronato Municipal de Vivienda y Urbanismo
37001-SALAMANCA

* ENTRADA ******

ASUNTO: Observaciones a la documentación relativa a la aprobación inicial del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento "Puerto Seco" del PGOU de Salamanca

Num: 364
Fecha: 01/07/2010 13:13

En relación a la documentación remitida, relativa a la aprobación inicial del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento "Puerto Seco" del PGOU de Salamanca, por parte de esta Agencia de Protección Civil y Consumo, se informa que dicho municipio se encuentra dentro de la Zona de Alerta e Intervención del establecimiento CÍA. LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS, S.A., afectado por el RD 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. Así mismo y conforme al Plan de Inundaciones de Castilla y León (INUNCYL) publicado en BOCYL de fecha 3 de marzo de 2010, conviene señalar que Salamanca capital a los efectos de riesgo poblacional de inundaciones, tiene un **riesgo medio**.

Debido a estas circunstancias, debe indicarse que dicho Plan, en lo relativo a Protección Civil debe contener un análisis de riesgos, que comprenda tanto los riesgos naturales como los tecnológicos. Entre los tecnológicos, deben incluirse como mínimo los nucleares, el transporte de mercancías peligrosas tanto por carretera como por ferrocarril y los derivados del almacenamiento de sustancias peligrosas, bien en establecimientos SEVESO o en otro tipo de establecimientos. Asimismo de entre los riesgos naturales que debe contemplar dicho análisis, están el de inundaciones, incendios forestales, sismos, desprendimientos y movimientos de tierras, además de otros derivados de las condiciones climatológicas tales como heladas, nieblas y nevadas.

El análisis anteriormente citado, debe tenerse en cuenta a la hora de asignar los diferentes usos del suelo, para evitar situaciones de riesgo para la población. Si de dicho análisis se detectasen situaciones de riesgo, deberán plantearse las modificaciones oportunas para la reducción y el control de los riesgos, y en todo caso, si los riesgos desaconsejan completamente el aprovechamiento urbanístico, no deberá permitirse ninguna construcción, instalación o uso del suelo incompatible con dichos riesgos.

Valladolid, 28 de junio de 2010

El Jefe de Sección de Protección y Asistencia Ciudadana



Carlos Marcos Sánchez

ANÁLISIS DE RIESGOS RECOGIDO EN EL PLAN ESPECIAL
APROBADO DEFINITIVAMENTE

ANÁLISIS DE RIESGOS

Se ha realizado un análisis de los riesgos naturales y tecnológicos en el ámbito del Sistema General "Puerto Seco" del P.G.O.U. de Salamanca.

En primer lugar, respecto a los **riesgos naturales potenciales**, conviene señalar los siguientes:

1.- Peligros meteorológicos

El municipio de Salamanca tiene un clima mediterráneo sometido a la influencia de vientos y frentes nubosos atlánticos, inviernos fríos -secos y extremados-, y veranos calurosos. La temperatura del municipio apenas difiere de la del resto de la meseta norte en la que localiza, situándose la media en torno a 12,1°C, con unas fuertes oscilaciones térmicas llegando a alcanzar unas temperaturas medias de 4,0 °C en enero y 21,6°C en julio, así como mínimas de -6,3 °C y máximas y 36,2°C en enero y julio respectivamente. La precipitación media es escasa, con 437 mm anuales, repartidos de manera relativamente uniforme a lo largo del año, descendiendo únicamente en el período estival.

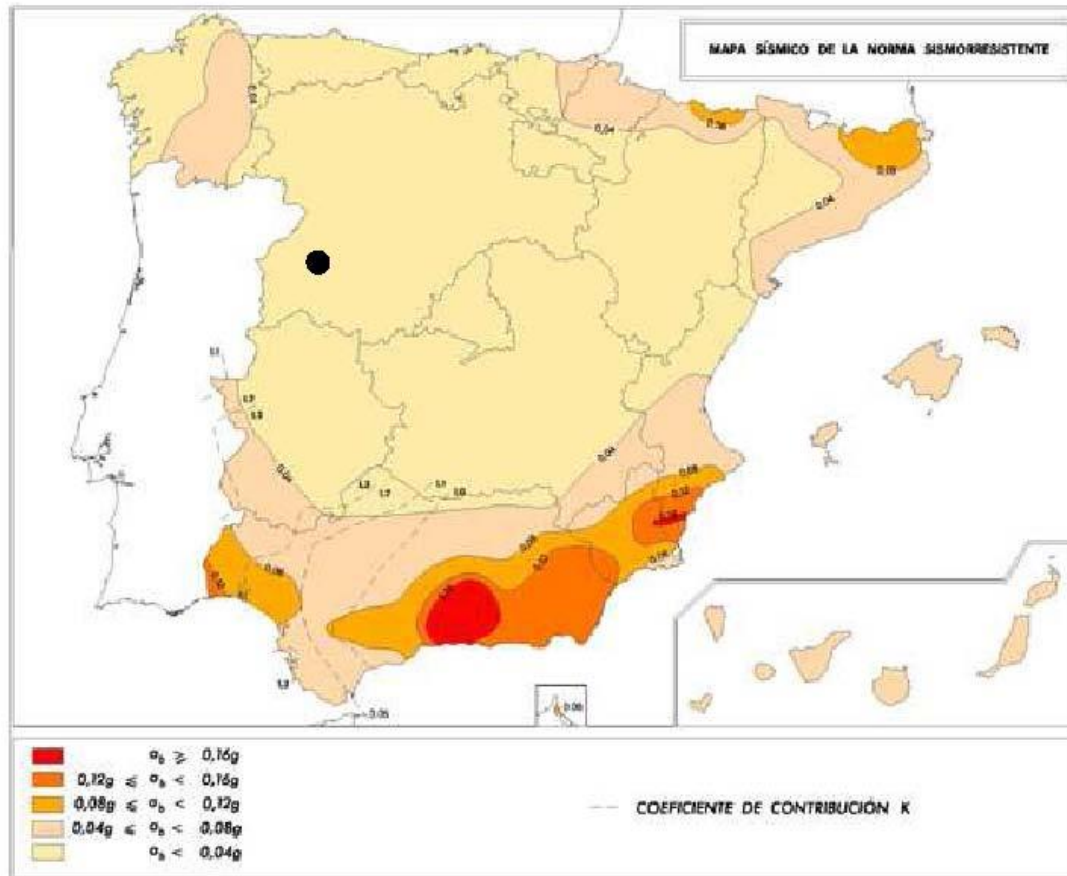
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
Tª media	4,0	5,1	8,1	10,4	13,9	18,4	21,6	21,2	18,0	12,6	7,5	4,2	12,1
Tª media máxima	8,2	10,3	13,9	16,8	20,5	25,7	29,8	29,4	25,1	18,7	12,5	8,3	19,7
Tª media mínima	0,2	0,0	2,3	4,1	7,4	11,1	13,4	13,1	11,0	6,6	2,5	0,1	6,0
Tª máxima absoluta	14,2	17,0	21,0	24,1	28,6	33,6	36,2	35,6	32,8	25,8	18,7	13,9	36,2
Tª mínima absoluta	-6,3	-5,4	-2,7	0,8	1,7	5,6	8,5	8,4	5,5	0,8	-2,9	-5,5	-6,3

El municipio no presenta potencialmente peligros meteorológicos ligado a precipitaciones al quedar sus umbrales por debajo de los apuntados a continuación: granizo (mayor de 10 días anuales), tormentas (mayor de 20 días anuales), precipitaciones máximas en 24 horas (>150 litros/m²) o heladas (mayor de 80 días anuales) que pueden dificultar o impedir la circulación vial. Análogamente el peligro meteorológico ligado a fuertes vientos también es bajo.

2.- Peligros geológicos ligados a la geodinámica interna. Terremotos

Analizando el mapa de peligrosidad sísmica que se puede observar en el proyecto de la Norma Sismorresistente y que define la peligrosidad sísmica del territorio nacional, donde se recoge las distintas líneas de aceleración horizontal sísmica básica, se observa que la comunidad de Castilla y León presenta un mínimo índice de riesgo sísmico. En el presente caso, el territorio municipal de Salamanca presenta unos valores de aceleración sísmica

inferiores a 0,04 g, para los que la Norma anteriormente epigrafiada no estima conveniente la adopción de medidas preventivas.



Mapa sísmico de la Norma Sismorresistente.

3.- Peligros geológicos ligados a la geodinámica externa

3.1.- Movimiento de tierras

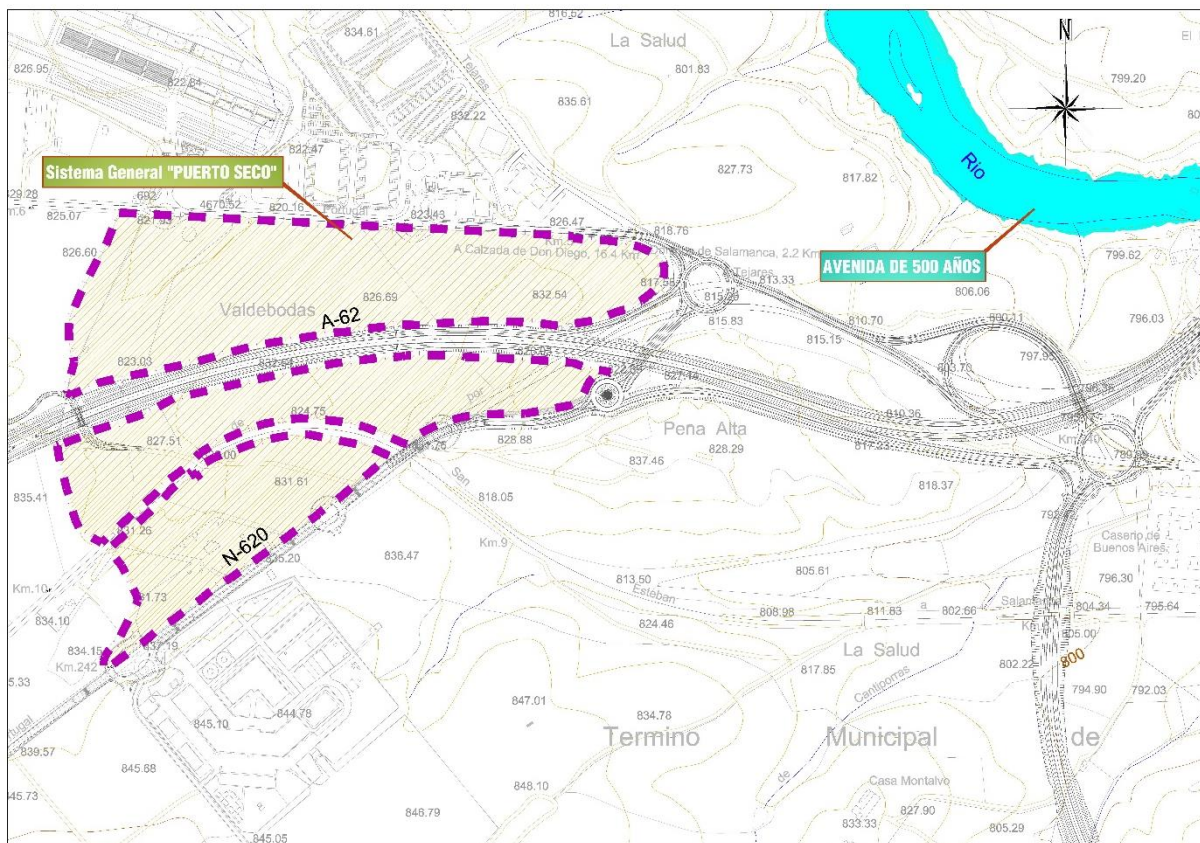
Del análisis conjunto realizado de los tipos de suelos presentes en el municipio, su topografía, geomorfología, pendientes y los tipos de movimiento del terreno que se pueden producir (desprendimientos, vuelcos, deslizamientos rotacionales o deslizamientos trasnacionales), no es de esperar en el ámbito de actuación un riesgo potencial por deslizamiento o desprendimientos.

3.2.- Inundaciones

Dada la presencia en el interior del ámbito del Plan del arroyo de Los Martires se ha analizado la solución más adecuada para garantizar la permeabilidad de este cauce y que al mismo tiempo evite posibles episodios de avenidas sobre el sector. Se ha optado por realizar una entubación del mismo para garantizar el desarrollo de

la ordenación propuesta. El dimensionamiento de la entubación se realizará con el caudal correspondiente a la avenida de 100 años de periodo de retorno, con un resguardo mínimo del 20% de la sección hidráulica.

Respecto al riesgo de inundaciones provocadas por el río Tormes, se aporta una imagen del proyecto LINDE, promovido por la Confederación Hidrográfica del Duero para delimitar las avenidas de 100 y 500 años del río Tormes a su paso por la ciudad de Salamanca, donde se puede observar que la avenida de 500 años (la más desfavorable) se localiza a más de 450 metros del ámbito de actuación, existiendo una diferencia en cota entre el río y el sector de más de 45 m.



3.3.- Peligros kársticos y asociados a arcillas expansivas

Analizando el Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León editado por el Instituto Tecnológico Geominero de España, el término municipal de Salamanca presenta una peligrosidad potencial con un rango que oscila entre bajo y nulo por hundimientos kársticos, y bajo o moderado por arcillas expansivas.

4.- Incendios forestales

La ausencia de masas forestales en el interior del ámbito del Plan Especial o su entorno inmediato determinan un riesgo potencial nulo por incendios forestales.

5.- Erosión

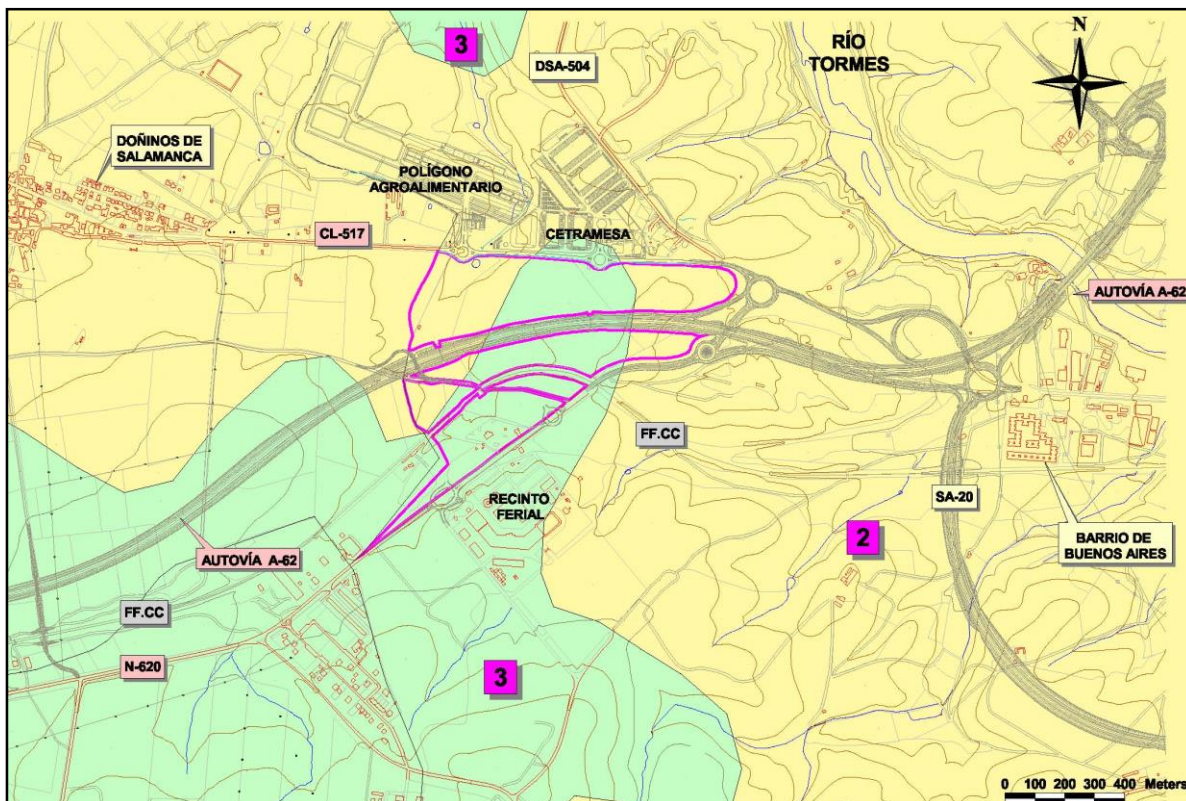
Para el estudio de los niveles erosivos que actualmente registra la zona de estudio, se ha recurrido a las 12 publicaciones de los Mapas de Estados Erosivos para la Península Ibérica y los dos archipiélagos españoles, reunidos en el Resumen Nacional de los Mapas de Estados Erosivos, elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente.

Los datos aportados se reflejan en t/ha/año de pérdidas medias y en t/año de pérdidas totales, aplicándose una equivalencia en mm de espesor o profundidad, para el supuesto de una densidad aparente de suelo de 1,3 t/m³.

Se considerará como pérdida de suelo a la remoción de éste, sin que ello suponga su total eliminación de la cuenca o su sedimentación en el mar, ya que gran parte de este suelo removido queda retenido en lindes, depresiones, pies de ladera, cauces, etc. Se han establecido siete niveles de erosión, clasificados con los siguientes grados de importancia:

NIVELES	LÍMITES (t/ha/año)	GRADO
1	0-5	Muy bajo
2	5-12	Bajo
3	12-25	Moderado
4	25-50	Medio
5	50-100	Alto
6	100-200	Muy alto
7	>200	Extremo

A continuación, se incluye un plano representativo que recoge el ámbito del Plan Especial y las inmediaciones del mismo, donde queda reflejada la extensión de los distintos niveles erosivos identificados.



Niveles de erosión presentes en el ámbito territorial de estudio. Elaboración propia. Escala aprox 1:25.000.

Según la publicación apuntada anteriormente y tal y como refleja el plano anterior, los terrenos de estudio afrontan un grado de erosión entre BAJO y MODERADO (nivel 2-3), cifrándose sus pérdidas entre 5 y 25 t/ha/año.

Por último, en cuanto a los **potenciales riesgos tecnológicos** conviene apuntar que el ámbito donde se promueve el presente desarrollo se localiza alejado de centrales nucleares. Respecto al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril y por carreteras, el sector delimita con la línea de ferrocarril Salamanca a Fuentes de Oñoro, con la autovía A-62, de Burgos a Portugal, y con las carreteras N-620 y CL-517. La zonificación de este sistema general se ha realizado conforme a la legislación sectorial de ferrocarriles y de carreteras, por lo que se han tenido en cuenta las distintas protecciones establecidas en esta legislación.

Tras el análisis de todas estas situaciones de riesgos **no se ha estimado necesario proceder a modificar la zonificación o diferentes usos del suelo programados en el Plan Especial del Sistema General "Puerto Seco"**.



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento
Dirección General de Urbanismo y Política de Suelo

INFORME DE LA PONENCIA TÉCNICA DEL CONSEJO DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO SOBRE EL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO "PUERTO SECO" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE SALAMANCA.

VISTO el proyecto técnico relativo al Plan Especial del Sistema General de Equipamiento "Puerto Seco" del PGOU de Salamanca, promovido por la Sociedad ZALDESA S.A:

La Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio en su sesión de fecha 20 de julio de 2010, en contestación a la solicitud de informe remitida por el Ayuntamiento de Palencia, con fecha de entrada en el Registro único de Agricultura y Ganadería, Fomento y Medio Ambiente de 24 de mayo de 2010, emite el presente informe, en aplicación del artículo 52.4 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, conforme su redacción por la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, en relación con el artículo 153.1.b) del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, según la redacción dada por el Decreto 45/2009, de 9 de julio.

1. CARACTERÍSTICAS DEL PLAN ESPECIAL :

El Plan Especial desarrolla unos terrenos destinados a sistema general de equipamientos "Puerto Seco" en el municipio de Salamanca, cuya delimitación fue alterada respecto del PGOU vigente por la modificación nº 1 del PGOU, aprobada por Orden FOM/1270/2009 de 4 de Mayo (BOCyL 15-06-2009).

El objeto del Plan Especial es planificar y programar la ejecución del sistema general de equipamiento destinado a Puerto Seco, del PGOU de Salamanca y su modificación nº 1.

Se justifica el Plan Especial en su integración dentro del proyecto global de Plataforma Logística en Salamanca; en su influencia positiva en el incremento del tráfico de mercancías por Salamanca; su repercusión en el crecimiento empresarial, económico y social para la provincia; y en su reclamo para nuevas empresas y puestos de trabajo.

En cuanto a la zonificación y su intensidad, se prevé una edificabilidad total de 83.500 m² edificables, destinando 78.500 m²e al Uso Transporte, 3.000 m²e al uso Terciario (edificio administrativo), y 2.000 m²e al uso Centro de Conducción Segura y Seguridad Vial. Asimismo se prevén 37.364 m² de superficie destinados al uso de Ampliación de la plataforma intermodal (Área de Almacenamiento y Vía Mango) sin edificabilidad prevista, 51.035 m² de superficie destinados a espacios libres, y 678 plazas de aparcamiento públicas en viario, más la exigencia de una plaza por cada 100 m²e en los usos especificados.

La gestión urbanística se prevé por Actuación Aislada de Obras Públicas Ordinarias. Y en cuanto al Plan de Etapas se proponen 5 fases de urbanización en un plazo total de 7 años desde la aprobación del plan especial.



En cuanto a la construcción y explotación del complejo, se propone el sistema de concesión administrativa a una empresa adjudicataria, habiendo sido adjudicada por el Ayuntamiento de Salamanca a la empresa Zona de Actividades Logísticas de Salamanca -ZALDESA S.A

2. OBSERVACIONES TÉCNICAS:

La Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio, en su sesión de 20 de julio de 2010, ratifica las siguientes observaciones indicadas en el informe técnico previo del Servicio de Urbanismo de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación el Territorio:

YD→

1 Justificación del Plan Especial.

En cuanto a la justificación del Plan Especial, se contiene en la memoria Vinculante un apartado denominado "*Título V Justificación de la Necesidad y Conveniencia de la Urbanización*", donde se contiene cuatro párrafos que concretan la justificación del interés general, así como la utilidad pública y el interés social del Sistema General de Equipamientos del Puerto Seco.

Sin embargo, esa justificación en cuanto al carácter de sistema general de la actividad y su destino ya se incluía en el instrumento de planeamiento habilitante, que fue la Modificación nº 1 del PGOU, lugar donde correspondía tal justificación.

En cuanto al Plan Especial que ahora se presenta, la justificación debería ir orientada no a la actividad general "*Puerto Seco*" desarrollada en el sistema general, sino a justificar de acuerdo con el interés general los aspectos concretos de la actividad y de la ordenación del ámbito tales como: la forma de materializar y desarrollar ese servicio público de "*Puerto Seco*"; el tipo de gestión y explotación (en materia urbanística) que se propone para estos suelos de dominio público; la ordenación elegida incluyendo sus usos, tipologías e intensidades; los parámetros de los usos e infraestructuras que se concretan, etc.

YA



2. Referencias a la ordenación detallada.

Las referencias hechas en el documento a la "*ordenación detallada*", debería sustituirse por el término "*ordenación*", puesto que un sistema general, debido a su carácter, no contiene ordenación detallada como tal concepto.

La normativa urbanística define la "*ordenación detallada*" como "*el conjunto de las determinaciones de planeamiento urbanístico que no forman parte de la ordenación general*", y las dota de un estatus y de un procedimiento específico para su establecimiento y modificación.

Así pues, la ordenación de un sistema general, se constituye al margen de la ordenación detallada por defecto, y su ordenación puede realizarse directamente desde el PGOU o mediante un planeamiento especial, (art. 143.2.c del RUCyL), como es el caso.



Por tanto, deberían sustituirse todas las alusiones al término "*ordenación detallada*", por el término "*ordenación*", tanto en el apartado relativo a "*Objeto del Plan Especial*", como en el documento de memoria.

YA →

3. Adecuación de las determinaciones del Plan Especial a la Normativa Urbanística

El Capítulo II.5 del Título II de la Memoria Vinculante se dedica a comprobar la adecuación de las determinaciones del Plan Especial a la normativa urbanística. Incluso en el apartado citado se invocan artículos de la ley de Urbanismo y su Reglamento a los efectos de justificar el cumplimiento de la ordenación propuesta, respecto de los estándares de ordenación detallada.

Pero como se argumenta en el presente informe, la ordenación propuesta del sistema general no tiene carácter de ordenación detallada, y no desarrolla ningún sector, sino un ámbito de sistemas generales de equipamientos vinculados a varios sectores. Por tanto, y de acuerdo con la legalidad urbanística, el Plan Especial debería tan solo justificar el cumplimiento del artículo 147.3 del RUCyL, que dice que "*Los Planes Especiales... deben contener las determinaciones y documentación más adecuadas a su finalidad específica*", mediante la justificación de la adecuación de la ordenación prevista a su objeto o finalidad pormenorizada.

Por tanto, no existiría la exigencia legal de cumplir los estándares legales ni reglamentarios reservados para el planeamiento de desarrollo de los sectores, sino que la ordenación propuesta lo que debe justificarse es en cuanto a las necesidades propias de la actividad de sistema general de equipamiento a la que se destinan los terrenos.

Eso no quita que se pudieran tomar los estándares mínimos que el reglamento establece para los sectores de uso industrial o terciario como referencia, pero en ningún caso suponen una exigencia, ni por sí mismos justifican la adecuación de su dimensionamiento a la actividad, sino que será la propia actividad la que establezca y justifique sus propias necesidades.

YA →

4. Titularidad "privada" del suelo

En determinadas definiciones o artículos referentes al régimen urbanístico del suelo de la documentación escrita se hace referencia a términos como "*propiedad privada*", "*zonas privadas*", "*titularidad privada*", "*parcelas privadas*" o conceptos similares, en incluso se utilizan los términos "*propiedades*" para denominar parcelas o ámbitos independientes.

Puesto que estamos en un sistema general, y por tanto todo el suelo pertenece o debería pertenecer al dominio público, tal y como ordena el artículo 41.c y los artículos que lo desarrollan del RUCyL, no tiene sentido la referencia a los suelos o propiedades privadas como tales, o a las diferentes propiedades.

Por tanto, debería revisarse todo el texto de memoria y Normativa a los efectos de suprimir tal apreciación, y sustituir en su caso el término "*privado*" por el término "*de uso privativo*". También debería sustituirse el concepto "*propiedades*", por "*parcelas o ámbitos de uso privativo*".



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento
Dirección General de Urbanismo y Política de Suelo

3. TRAMITACIÓN:

Al tratarse de un Plan Especial que se ajusta a las previsiones del planeamiento general, la tramitación deberá seguir lo establecido en el artículo 52 y siguientes de la Ley de Urbanismo, en relación con el artículo 154 y siguientes del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, que puede sintetizarse en las siguientes fases:

-Aprobación inicial: Por el Alcalde del Ayuntamiento, de conformidad con lo señalado en el art. 21.1.j) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local. Dicha competencia puede ser delegada en la Junta de Gobierno Local.

-Información pública: de uno a tres meses, conforme el artículo 52.2.b) de la Ley de Urbanismo y el 155.2.b) del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

-Aprobación definitiva: Por el Pleno del Ayuntamiento al tratarse de un municipio de más de 20.000 habitantes que además cuenta con PGOU, de conformidad con lo señalado en los artículos 55.2.a) de la Ley de Urbanismo, y art. 163.b) del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, en relación con los artículo 22.2.c), y por mayoría simple, de acuerdo con el art. 47.1, ambos de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

Asimismo se recuerda que, una vez aprobado definitivamente en su caso, el Ayuntamiento deberá remitir a la Comisión Territorial de Urbanismo la documentación del Plan Especial, en soporte digital, para su archivo en el Registro de Urbanismo de Castilla y León, de acuerdo con el art. 402 del RUCyL.

Valladolid, a 21 de julio de 2010.

EL SECRETARIO DEL CONSEJO DE URBANISMO Y
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE CASTILLA Y LEÓN

Luis Gonzaga de la Hoz Sánchez

Vº Bº

EL PRESIDENTE DE LA PONENCIA TÉCNICA DEL
CONSEJO DE URBANISMO Y ORDENACIÓN
DEL TERRITORIO DE CASTILLA Y LEÓN.

Ángel Mº





MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

Demarcación de Carreteras del Estado
en Castilla y León Occidental

Pº Dr. Torres Villarroel, 21-25, 5º PIt.
37071 SALAMANCA
Tfno. 923-226412 Fax: 923-244702

UNIDAD DE CARRETERAS DE SALAMANCA

FECHA

19 de noviembre de 2010

DESTINATARIO

AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA
PLAZA MAYOR 1
37002 SALAMANCA

AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA
REGISTRO GENERAL DE ENTRADA
Núm: 2010036542

25/11/10 12:33

PAUH

~~Dirección de Urbanismo y Vivienda~~

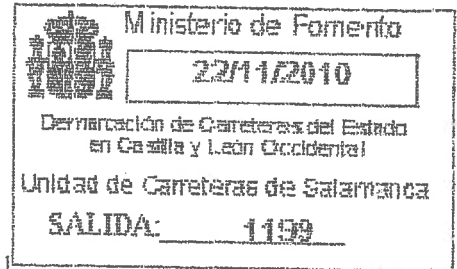
ASUNTO

INFORME: PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO "PUERTO SECO" DEL PGOU DE SALAMANCA.

En fecha, 12 de julio de 2010, esta Unidad de Carreteras emitió informe desfavorable al "Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco del PGOU de Salamanca". En este informe se recogían varias observaciones al Proyecto presentado.

Con fecha de entrada, 18 de octubre de 2010, se ha recibido escrito del Ayuntamiento de Salamanca en el que se adjunta los siguientes documentos:

- 1.- Informe previo firmado por el Teniente de Alcalde.
- 2.- Planos de Ordenación.
 - PO-1.1.0. Calificación y Usos. Planta General.
 - PO-1.1.1. Calificación y Usos. Planta 1.
 - PO-1.1.0. Calificación y Usos. Planta 2.
 - PO-2.1.5.1. Red Viaria. Perfiles Transversales. Planta 1.
 - PO-2.1.5.2. Red Viaria. Perfiles Transversales. Planta 2.
 - PO-2.1.5.3. Red Viaria. Perfiles Transversales. Secciones.



Vista la documentación presentada, esta Unidad de Carreteras informa **favorablemente** al "Plan Especial del Sistema General de Equipamiento Destinado al Puerto Seco del PGOU de Salamanca".

Se recuerda que el Proyecto de Urbanización debe ser informado por esta Unidad de Carreteras.

EL JEFE DE LA UNIDAD DE CARRETERAS



[Handwritten signature]

RECEIVED
Patronato Municipal de
Vivienda y Urbanismo
* ENTRADA *

Núm: 581
Fecha: 26/11/2010 12:29

Pd. Alberto Buitrago Pérez.



MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

Demarcación de Carreteras del Estado
en Castilla y León Occidental

UNIDAD DE CARRETERAS DE SALAMANCA

Plano V ✓

Pº Dr. Torres Villarroel, 21-25, 5º Pl.

37001 SALAMANCA

Teléfono 3-27011001 Fax 3-27011002

12/07/2010

Demarcación de Carreteras del Estado
en Castilla y León Occidental

Unidad de Carreteras de Salamanca

SALIDA: 852

FECHA

DESTINATARIO

12 de julio de 2010

AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA
PLAZA MAYOR 1
37002 SALAMANCA

AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA
REGISTRO GENERAL DE ENTRADA
Nº: 2010022778
14/07/10 10:29

ASUNTO

INFORME: PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DE PUERTO SECO DEL PGOU DE SALAMANCA.

En fecha, julio de 2009, esta Unidad de Carreteras emitió informe desfavorable al "Anteproyecto del Puerto Seco de Salamanca".

Con fecha de entrada, 21 de mayo de 2010, se ha recibido escrito del Ayuntamiento de Salamanca en el que se adjunta en soporte informático Proyecto de "Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco de Salamanca, de fecha marzo de 2010 y firmado por el ingeniero de caminos Francisco Ledesma García.

Vista la documentación presentada, esta Unidad de Carreteras hace las siguientes observaciones.

1.- De acuerdo con el artículo 94.h del "Reglamento General de Carreteras", aprobado por Real Decreto 1812/94, de 2 de septiembre, las edificaciones deberán quedar siempre detrás de la línea límite de edificación y delante de esta línea "no se autorizará más obras que las necesarias para viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas". En la zona de servidumbre se podrán autorizar excepcionalmente zonas pavimentadas para viales o aparcamientos.

Por lo tanto, la zona de servidumbre no se puede utilizar para área de almacenamiento. Según los planos PO.1.1.1. y PO 1.1.2. "Calificaciones y usos" se utiliza parte de la zona de servidumbre, al sur de la autovía A-62, para área de almacenamiento. Se debe delimitar dicha área de almacenamiento sin ocupar la zona de servidumbre de la autovía.

2.- Los viales denominados "Calle H-3", "Calle H-4" y las glorietas existentes entre ellas, que se sitúan a ambos márgenes de la autovía A-62, en paralelo y próximos a ella, no pueden ocupar la zona de dominio público, ni los terrenos expropiados por la autovía A-62, por lo que la arista exterior de la explanación de todas calles del Sector deben quedar fuera de los terrenos expropiados por el Ministerio de Fomento y de la zona de dominio público de la autovía.

Al no haber incluido perfiles transversales de los viales del Sector, no se puede comprobar el cumplimiento de esta condición. Se debe justificar la no ocupación de los suelos referidos mediante la aportación de perfiles transversales, en los que figure tanto las calles del Sector, como la autovía A-62 y las líneas de protección de esta que figuran en la Ley de Carreteras.

foal
insign
red
dona
justificar
viales

di



MINISTERIO
DE MEDIO AMBIENTE
Y MEDIO RURAL Y MARINO

CONFEDERACION
HIDROGRAFICA
DEL DUERO

COMISARIA DE AGUAS

Valladolid, 12 de enero de 2011.

N./R. PE-17127-10-SA

Destinatario:

AYUNTAMIENTO DE
SALAMANCA
PLAZA MAYOR, 1
37002 SALAMANCA

CONFEDERACION
HIDROGRAFICA DEL DUERO
SALIDA 001 Nº 001/000/2011
20-01-2011 10:19:23

ASUNTO: INFORME SOBRE EL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO "PUERTO SECO", PERTENECIENTE AL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE SALAMANCA.

ANTECEDENTES

D. Salvador Cruz García, en calidad de teniente alcalde del Ayuntamiento de Salamanca, con fecha 21 de mayo de 2010, solicita que por parte de esta Confederación Hidrográfica del Duero se emita el correspondiente informe preceptivo, respecto a la aprobación del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento "Puerto Seco", perteneciente al Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca.

MARCO JURÍDICO:

La emisión del citado informe se fundamenta en la siguiente normativa:

- Artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, según la redacción dada en la disposición final primera de la Ley 11/2005, de 22 de junio.
- Artículo 52.4 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, según la redacción dada por la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo.
- Artículos 153 y 104.5 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, aprobado por Decreto 22/2004, de 29 de enero, según la redacción dada por el Decreto 45/2009, de 9 de julio, de modificación del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, desarrollados por la Orden FOM/404/2005, de la Consejería de Fomento, de 11 de marzo, por la que se aprueba la Instrucción Técnica Urbanística 1/2005.

EL MUNDO, S
47001 VALLADOLID
TEL. 983 215 400
FAX. 983 215 410

NOTA: Del contenido de este escrito se da traslado a la Comisión Territorial de Urbanismo.



ASPECTOS A INFORMAR POR LA CHD:

El informe a emitir por esta Confederación hidrográfica deberá versar, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, sobre los siguientes aspectos:

1. Afección de la actuación sobre el dominio público hidráulico, y sus zonas de servidumbre y de policía. Incluyendo afección a la calidad de las aguas por vertidos de aguas o productos residuales.
2. Disponibilidad de recursos hídricos suficientes para atender el incremento de la demanda de agua que implique la actuación propuesta.
3. Incidencia de la actuación en el régimen de corrientes, y afección a zonas o terrenos inundables.
4. Afección del planeamiento a proyectos, obras e infraestructuras hidráulicas del Organismo de cuenca.

OBJETO DE LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA:

La documentación presentada ante este Organismo de cuenca, de título "*Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca*", redactada por el ingeniero de caminos, canales y puertos D. Francisco Ledesma García con fecha marzo de 2010, tiene por objeto planificar y programar la ejecución del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco, estableciendo la ordenación detallada del mismo, a fin de permitir su desarrollo, en base a lo dispuesto en la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca y en la Modificación Nº 1 (Puerto Seco).

En este sentido, se señala que el ámbito de estudio, con una superficie total de 413.949 m², se ubica al oeste del término municipal de Salamanca, lindando al norte con la carretera CL-517, al sur con la carretera N-620, al este con el enlace formado por las carreteras CL-517, N-620 y la autovía A-62, y al oeste con el término municipal de Doñinos de Salamanca.

Asimismo, se indica que el ámbito queda dividido en zonas independientes, debido a la presencia de la autovía A-62, la línea de ferrocarril Salamanca-Fuentes de Oñoro y la Vereda de los Mártires. Esta circunstancia se ha tenido en cuenta a efectos de la distribución de usos, diferenciándose cuatro ámbitos: la "Zona de clase transporte", la "Zona terciaria. Edificio Administrativo", la "Zona para centro de conducción segura y seguridad vial" y la "Zona de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango)".

De igual modo, se señala que se ha modificado ligeramente el ámbito definido en la Modificación nº1 (Puerto Seco), del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, incorporando a esta zona la denominada "Vereda de los Mártires". Este cambio tiene por objeto modificar su trazado y permitir su integración en la ordenación final, mejorando la continuidad de la misma.



VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA

1. AFECCIÓN AL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO O A SUS ZONAS DE SERVIDUMBRE Y POLICÍA. INCLUYENDO AFECCIÓN A LA CALIDAD DE LAS AGUAS POR AGUAS O PRODUCTOS RESIDUALES.

Comprobados los datos obrantes en este Organismo de cuenca y la cartografía digital de la zona, se observa que, tal y como se señala en la documentación aportada, por el interior del ámbito de actuación recorriendo su mitad occidental, discurre de forma lineal una pequeña corriente de agua en dirección sur-norte, denominada arroyo de Los Mártires.

A este respecto se informa, que forman parte del dominio público hidráulico, tal y como se recoge en el artículo 2 de Texto Refundido de la Ley de Aguas, *los cauces de corrientes naturales, ya sean continuas o discontinúas, así como los lechos de lagos, lagunas y los de los embalses superficiales en cauces públicos*. Dichos elementos del dominio público hidráulico se encuentran protegidos por una faja lateral, que constituye la zona de servidumbre de 5 metros de anchura para uso público, y por una zona de policía de 100 metros de anchura, donde se condicionan los usos del suelo y las actividades que en ella se desarrollen.

Entendiéndose como cauce natural de una corriente de agua, *el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias, y como máxima crecida ordinaria (mco), la media de los máximos caudales anuales, en su régimen natural producidos durante diez años consecutivos, que sean representativos del comportamiento hidráulico de la corriente* (artículo 4 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico).

Por tanto, y puesto que el área de actuación se encuentra atravesada por el cauce del arroyo de los Mártires, parte de la zona de actuación se encuentra en la zona de policía de dicho arroyo, por lo que se recuerda que para la realización de cualquier obra que pueda afectar al cauce o que esté situada dentro de su zona de policía, se deberá solicitar autorización administrativa previa de este Organismo de cuenca, atendiendo a los artículos 6 y 77 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, y a los artículos 9, 70, 78 y siguientes del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico. A estos efectos, se indica que se deberán respetar los 5 metros de zona de servidumbre o, en su caso, tramitar la correspondiente modificación de servidumbre.

→ A este respecto se debe reseñar que la ordenación detallada del sector no contempla la presencia del arroyo de Los Mártires (cuya superficie de cuenca a su paso por el sector se estima en 2 km², aproximadamente una cuarta parte de la cuenca total de aportación), por lo que se desconoce cuál va a ser el estado final del cauce una vez realizada la actuación propuesta.

Por tanto, se deberá aclarar el modo en que se va a integrar el cauce en el conjunto del Puerto Seco, indicando si se va a preservar el cauce en su estado actual, disponiendo sendas bandas destinadas a zonas verdes en las márgenes del mismo o bien si se va a optar por entubar o encauzar el arroyo a su paso por el sector.



En este sentido, se recomienda mantener el cauce en sección a cielo abierto. No obstante, si se justifica la inviabilidad de esta solución, se deberá realizar un estudio hidrológico-hidráulico, suscrito por técnico competente y visado por el colegio profesional correspondiente, de forma que defina una sección de paso para la avenida del periodo de recurrencia de los cien años, con un resguardo mínimo del 20 % de la sección hidráulica.

1. a. AFECCIÓN A LA CALIDAD DE LAS AGUAS POR VERTIDOS DE AGUAS O PRODUCTOS RESIDUALES. RED DE SANEAMIENTO Y EVACUACIÓN DE AGUAS RESIDUALES Y AGUAS PLUVIALES

Desde el punto de vista del saneamiento y depuración de las aguas residuales, se expone que las aguas residuales generadas en el Sistema General "Puerto Seco", se conducirán a la red de alcantarillado municipal mediante una tubería existente, situada a la entrada del "Mercasalamanca". Dicha red desagua al denominado "Colector de Doñinos de Salamanca", que finalmente conduce los caudales generados a la E.D.A.R. de Salamanca.

En cuanto a la red interior del sector, cabe destacar que presenta una cuenca vertiente única, con desagüe natural hacia el punto de conexión indicado anteriormente.

Asimismo, se indica que la red de alcantarillado se ha previsto separativa. En este sentido, se indica que se ha dispuesto una red específica de alcantarillado de aguas pluviales, que recoge las aguas de escorrentía incidentes en los viales y en las parcelas, conduciéndolas en el ámbito del sector hasta el punto más bajo de la cuenca vertiente, situado junto a la obra de fábrica de drenaje superficial de la carretera CL-517. Finalmente, la red se conecta con la tubería de entubado del arroyo de "Los Mártires", que discurre bajo la zona de "Mercasalamanca".

A este respecto, este Organismo de cuenca informa que la ciudad de Salamanca posee estación depuradora de aguas residuales cuyo tratamiento de depuración consiste en desbaste, tamizado, desarenado-desengrasado, decantación primaria y tratamiento biológico mediante fangos activos con decantación secundaria y desinfección. Una vez depurado, se realiza el vertido al cauce del río Tormes. Según el seguimiento realizado por este Organismo, el funcionamiento de la depuradora es correcto, teniendo actualmente una línea en desuso, que en caso de necesidad por razones de capacidad se podría poner en funcionamiento.

Sin embargo, de acuerdo con la Resolución de 10 de julio de 2006 (B.O.E. de 28/07/2006) de la Secretaria de Estado para el Territorio y la Biodiversidad, Salamanca vierte a una zona sensible, por lo que las instalaciones de depuración deberían contar con un sistema de tratamiento de eliminación de nutrientes.

A este respecto, se tiene constancia en este Organismo de cuenca, a través del protocolo de colaboración firmado entre el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (M.A.R.M.) y la Junta de Castilla y León para la ejecución del Plan Nacional de Calidad de las Aguas, que una de las actuaciones previstas en el Anexo I, con cargo a la Administración General del Estado, prevé implantar mejoras en el



tratamiento de dicha instalación de depuración, concretamente la implantación de un tratamiento terciario.

Por lo anteriormente expuesto, este Organismo de cuenca no encuentra inconveniente en la aprobación del presente Plan Especial, y la conexión de sus aguas residuales a la EDAR de Salamanca.

No obstante, tratándose de un sector industrial, se deberá realizar un pretratamiento de depuración a la totalidad de los vertidos industriales generados en el sector antes del punto de conexión con la red general, y se deberá cumplir con la Ordenanza de Vertido de Salamanca, en cumplimiento con lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, de desarrollo del Real Decreto-Ley 11/1995, de 28 de diciembre, sobre tratamiento de aguas residuales urbanas, y demás normativa de desarrollo.

Asimismo, el Ayuntamiento de Salamanca deberá pronunciarse sobre la capacidad de las instalaciones de depuración para asimilar el aumento de caudal y de carga contaminante que supondrá la conexión de este nuevo desarrollo urbanístico, sobre todo si se considera que este instrumento de planeamiento no es el único que prevé la conexión de sus aguas residuales a la EDAR de Salamanca.

Respecto a la evacuación de la red de aguas pluviales al arroyo de los Mártires, se considera necesario contar al menos con un sistema de contención y separador de aceites e hidrocarburos a la salida del punto de vertido, que permita predepurar las primeras aguas de lluvia o evitar posibles vertidos accidentales, o contar con un tanque de tormentas con conexión a la red de aguas fecales. Asimismo, se deberá solicitar a este Organismo, autorización para efectuar el vertido de aguas pluviales al citado arroyo.

De igual modo, se observa que, actualmente, la cuenca del arroyo de los Mártires presenta un grado de urbanización importante, que se verá incrementado tras la aprobación del presente Plan Especial, cuya superficie (41 Ha) representa aproximadamente el 6% del área total de la citada cuenca de aportación. En este sentido, se considera que el presente instrumento de planeamiento supondrá un aumento significativo de la superficie impermeable de la cuenca, que conllevará un incremento del caudal punta en el punto de salida de la misma. Por lo tanto, deberá estudiarse la capacidad del arroyo de los Mártires aguas abajo del área objeto de planeamiento, adoptando, en caso de ser necesario, las medidas más adecuadas para disminuir el caudal punta de vertido de aguas pluviales durante los episodios de tormenta.

Finalmente en relación a la red de saneamiento y aguas residuales, se deberá tener en cuenta que, con carácter general:

- El control y autorización de los vertidos a la red de saneamiento municipal, corresponde al Ayuntamiento, según dispone el artículo 101 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas. Para ello, el Ayuntamiento de Salamanca deberá elaborar y aprobar una Ordenanza Municipal de Vertidos, en caso de no disponer de la



- misma, para una correcta regulación y control de los vertidos de origen industrial que se realicen a la red de saneamiento municipal.
- Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 20.c de la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo de Castilla y León, que modifica la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León, en el desarrollo de Suelo Urbano y Urbanizable, las redes de servicios urbanos, entre ellas el saneamiento, deberán conectarse a los sistemas generales municipales, que en caso de necesidad, deberán ser ampliadas o reforzadas para asegurar su funcionamiento.
 - Asimismo, se recuerda al Ayuntamiento de Salamanca, que corresponde a las entidades locales la competencia sobre alcantarillado y tratamiento de aguas residuales, según lo establecido en la letra l del artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

2.-DISPONIBILIDAD DE RECURSOS HÍDRICOS

En relación al abastecimiento de agua al sector, en la documentación aportada se expone que la conexión a la red municipal de distribución de Salamanca, para el Sistema General "Puerto Seco", se realizará a través de la tubería de 200 mm de diámetro que discurre paralela a la carretera CL-517, y cuyo objeto es el abastecimiento conjunto al Centro de Transportes, al "Mercasalamanca" y al Puerto Seco.

No obstante, también se indica que la red diseñada es compatible con un posible Sistema General de Abastecimiento, que suministre agua potable conjuntamente a todos los sectores establecidos en el entorno del recinto ferial, pertenecientes al Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, incluyendo: "Las Malotas", "Las Lanchas", "Peña Alta", "Puerto Seco", Centro de Transporte de Mercancías de Salamanca, Unidad Agroalimentaria de Salamanca, matadero de Salamanca y Mercado de Ganados.

En cuanto a la dotación empleada en el dimensionamiento de la red, se expone que se han tomado como valores de referencia los consumos del Centro de Transportes, que tiene unos usos similares a los previstos para el Puerto Seco. Por otro lado, el "Centro de conducción segura y seguridad vial", dispondrá de una red de captación del agua de lluvia, que permitirá el uso de la misma, por lo que el consumo de agua en esta zona será muy bajo. Por todo ello, se ha establecido una dotación de 0,06 l/s por hectárea, valor que resulta adecuado para el consumo de este tipo zonas. En total, dado que la superficie del Sistema General es de 413.949 m², el caudal medio equivalente estimado es de 2,48 l/s.

A este respecto este Organismo de cuenca informa que el abastecimiento de Salamanca se realiza actualmente desde la captación de aguas existente en el río Tormes, desde el azud de Villagonzalo. Tras la captación, y una vez tratadas las aguas en la potabilizadora de la Aldehuela, situada en el término municipal de Salamanca, se efectúa el abastecimiento de las poblaciones de los términos municipales de Salamanca, Aldeatejada, Arapiles-Las Torres, Carbajosa de la Sagrada, Miranda de Azán, Villamayor y Villares de la Reina. Dicha concesión está autorizada para derivar agua temporalmente.



No obstante la concesión definitiva se encuentra actualmente en tramitación, pendiente de que, con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en los art. 81 y 89 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, los Ayuntamientos abastecidos de la citada toma del azud, se constituyeran en Comunidad de Usuarios, Mancomunidad o figura asociativa semejante. Recientemente, se ha presentado el borrador de Convenio para la creación de una comunidad de usuarios al amparo de lo establecido en el art. 203 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, por lo que es de prever la resolución favorable de la concesión a favor de la comunidad de usuarios, siempre con estricta observancia por parte del Ayuntamiento de Salamanca de los términos del Convenio suscrito con la sociedad estatal Aguas del Duero S.A. quien tiene encomendada la explotación de dicha toma.

Por otro lado la ciudad de Salamanca tiene otra concesión de aguas procedente del río Tormes en el paraje de "La Aldehuela", en término municipal de Salamanca. Dicha toma, con destino al abastecimiento de Salamanca, se encuentra inscrita en el Registro de Aprovechamientos de Aguas Públicas de este Organismo de cuenca con número 12.675 (Concesión con referencia SA-75). Dicho aprovechamiento fue concedido por Orden Ministerial de 20 de noviembre de 1953 y otorga un caudal de 600 l/s. Es de prever que una vez resuelto el abastecimiento a través del azud de Villagonzalo, esta toma quede como reserva para situaciones excepcionales o de emergencia.

De acuerdo con la información facilitada por el Instituto Nacional de Estadística, la ciudad de Salamanca, más el conjunto de localidades por ella abastecida, tenían una población en 2009 de 175.287 habitantes.

Según se establece en el borrador del nuevo Plan Hidrológico de la cuenca del Duero, la dotación fijada para dicha población asciende a 330 l/hab/d, por lo que el consumo estimado de la ciudad de Salamanca, más las localidades por ella suministradas, asciende a 669,5 l/s.

Asimismo, y de acuerdo con el borrador del nuevo Plan Hidrológico de Cuenca, al área urbana de la ciudad de Salamanca, ubicada en el Sistema de Explotación "Bajo Duero" se la asigna un caudal de 24,46 hm³/año (775,6 l/s) para el horizonte 2015 y de 24,62 hm³/año (780,69 l/s) para el horizonte 2027.

Por todo lo anteriormente expuesto, y a pesar de que, a fecha de redacción de este informe, no existe disponibilidad administrativa de agua (con la concesión existente no se puede hacer frente a los desarrollos previstos), este Organismo de cuenca no tiene inconveniente en la aprobación del presente instrumento de planeamiento, pues se considera que sí que existe disponibilidad física de agua y se están dando pasos firmes para transformarla en disponibilidad administrativa.

No obstante, se recuerda que la efectiva derivación o extracción de aguas sólo podrá realizarse una vez otorgada la correspondiente concesión, y con las características y condiciones en ella señaladas.

Respecto a la acumulación de las aguas de lluvia para su posterior reutilización, este Organismo considera adecuada la propuesta presentada, no obstante recomienda vigilar que la composición de las aguas cumple con los criterios de calidad de las



aguas correspondientes al uso al que vayan a destinarse. En este sentido, puede tomarse como referencia lo dispuesto por el Real Decreto 1620/2007, de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de las aguas depuradas, Anexo I.A.

En cualquier circunstancia, se informa que la obligación del suministro de agua para el abastecimiento de la población es del Ayuntamiento de Salamanca (artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local). Por lo tanto, en el caso de que el Ayuntamiento no pueda atender las necesidades del municipio con los derechos de agua que posea en la actualidad, deberá solicitar una ampliación de concesión u otra nueva, en el caso de que el abastecimiento se fuera a suministrar de manera independiente del actual.

3.-INCIDENCIA EN EL RÉGIMEN DE CORRIENTES

Respecto a la posible incidencia en el régimen de corrientes derivada del presente instrumento de planeamiento, como ya se ha indicado con anterioridad, deberá analizarse la capacidad del arroyo de los Mártires aguas abajo del área objeto de planeamiento, a fin de justificar que el aumento de los caudales punta, a consecuencia de la intensificación del grado de urbanización de la cuenca, no causará eventuales perjuicios a terrenos situados aguas abajo del Puerto Seco.

No obstante, en lo que respecta a la posible inundabilidad de los terrenos donde se pretende ubicar el Puerto Seco, a consecuencia de las crecidas del arroyo de los Mártires, se considera que la afección será de poca entidad, dado el escaso tamaño de la cuenca vertiente (aproximadamente 2 km²).

Finalmente, si la integración del arroyo de los Mártires en la ordenación detallada contempla realizar algún tipo de actuación sobre su cauce (entubamiento o canalización, o encauzamiento), se deberá presentar el estudio hidrológico-hidráulico suscrito por técnico competente y visado por el colegio profesional correspondiente.

Por último, en cuanto a obras que afecten al cauce y/o zona de policía de 100 metros en la margen, se recuerda de nuevo, que previamente al inicio de las mismas, debe haber sido otorgada la preceptiva autorización de este Organismo de cuenca, la cual deberá ser solicitada por el promotor.

4.-AFECCIÓN A PROYECTOS OBRAS E INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS DEL ORGANISMO DE CUENCA

De acuerdo con la documentación aportada y comprobados los datos obrantes en este Organismo, el presente instrumento de planeamiento no supone afección a obras, proyectos e infraestructuras de este Organismo de cuenca.

CONCLUSIONES

Por todo lo anteriormente expuesto, y a los efectos previstos en el artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, esta Confederación Hidrográfica del Duero emite el presente informe respecto a la aprobación del presente instrumento de



planeamiento, en el término municipal de Salamanca, sin perjuicio de las determinaciones que, como consecuencia de estudios más detallados o nueva documentación, se puedan establecer en las autorizaciones que, preceptivamente al desarrollo del mismo, se deban obtener de este Organismo de cuenca.

No obstante, se informa que, se debe continuar con la tramitación reglamentaria del aprovechamiento de aguas solicitado con destino al abastecimiento de la población a partir de la toma del Azud de Villagonzalo, recordándose que la efectiva derivación o extracción de aguas sólo podrá realizarse una vez otorgada la correspondiente concesión, y con las características y condiciones en ella señaladas.

Asimismo, se recuerda que se deberá aclarar el modo en que se va a integrar el cauce en el conjunto del Puerto Seco, indicando si se va a preservar el cauce en su estado actual, disponiendo sendas bandas destinadas a zonas verdes en las márgenes del mismo o bien si se va a optar por entubar o encauzar el arroyo a su paso por el sector, en cuyo caso deberá presentarse el estudio hidrológico-hidráulico correspondiente.

Por último, se recuerda que deberá estudiarse la capacidad del arroyo de los Mártires aguas abajo del área objeto de planeamiento, adoptando, en caso de ser necesario, las medidas más adecuadas para disminuir el caudal punta de vertido de aguas pluviales durante los episodios de tormenta.

El presente informe no exime de cualquier autorización o concesión que competa otorgar a esta Confederación Hidrográfica en aplicación de la legislación vigente en materia de su competencia. Cualquier obra en cauce o zona de policía requerirá de la correspondiente autorización de esta Confederación Hidrográfica, así como de autorización de vertido en caso de que éste se realice al dominio público hidráulico.



Fdo.: Ignacio Rodríguez Muñoz.

ANEXO Nº 3

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EMITIDA PARA EL ESTUDIO DE VIABILIDAD Y ANTEPROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO SECO

ANEXO QUE SE CITA

DECISIÓN MOTIVADA DE SOMETIMIENTO
AL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
DEL PROYECTO DE «LÍNEA AÉREA DE ALTA TENSIÓN 132 KV,
ST. CIUDAD RODRIGO A COLECTOR COMÚN»,
PROMOVIDA POR VIENTOS DE GATA, S.L.
EN T.M. DE CIUDAD RODRIGO

El titular de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en Salamanca, en virtud de las atribuciones conferidas por la Orden MAM/1271/2006, de 26 de julio, por la que se delegan competencias en materia de Evaluación de Impacto Ambiental en los Delegados Territoriales de la Junta de Castilla y León, es el órgano administrativo competente, por delegación, para dictar la Resolución prevista en el artículo 4.2, para los proyectos del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, Texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

El artículo 3.2 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, establece que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso. La decisión que debe ser motivada y pública se ajustará a los criterios establecidos en el Anexo III.

El proyecto está contemplado en el Anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, en el grupo 4 «Industria energética», a) Instalaciones para el transporte de gas, vapor y agua caliente, transporte de energía eléctrica mediante líneas aéreas (proyectos no incluidos en el Anexo I) que tengan una longitud superior a 3 Km.

Recibida la documentación, se han evacuado consultas a las administraciones e instituciones siguientes:

- Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo.
- Subdelegación del Gobierno en Salamanca.
- Confederación Hidrográfica del Duero.
- Diputación Provincial de Salamanca.
- Ecologistas en Acción de Salamanca.
- Dirección General del Medio Natural.
- Servicio Territorial de Cultura de la J.C. y L. en Salamanca.
- Servicio Territorial de Fomento de la J.C. y L. en Salamanca.
- Servicio Territorial de Agricultura y G. de la J.C. y L. en Salamanca.
- Servicio Territorial de Sanidad de la J.C. y L. en Salamanca.
- Servicio Territorial Industria, C. y T. de la J.C. y L. en Salamanca.
- Servicio Territorial de Medio Ambiente:
 - Unidad de Ordenación y Mejora.
 - Sección de Espacios Naturales y EE.PP.
 - Sección de Protección Ambiental.
 - Sección de Vida Silvestre.

Se han recibido las siguientes contestaciones:

- a) Proponen el sometimiento a Evaluación de Impacto Ambiental:
 - Ecologistas en Acción de Salamanca.
 - Servicio Territorial de Medio Ambiente:
 - Unidad de Ordenación y Mejora
 - Sección de Espacios Naturales y EE.PP.
- b) No se manifiestan o proponen diversas medidas a tener en cuenta en el proyecto:
 - Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo.
 - Subdelegación del Gobierno en Salamanca.
 - Servicio Territorial de Cultura de la J.C. y L. en Salamanca.
 - Servicio Territorial de Sanidad de la J.C. y L. en Salamanca.
 - Servicio Territorial de Medio Ambiente:
 - Sección de Protección Ambiental.
 - Sección de Vida Silvestre.

El Documento Ambiental presentado plantea la construcción de una línea eléctrica que permitirá la evacuación de la energía producida por el futuro parque eólico «La Jabalina», será de alta tensión, de primera categoría, aérea, trifásica, y de doble circuito. La tensión nominal será de 132 Kv., dúplex, con conductor desnudo LA 280, sobre apoyos metálicos y cadenas de aisladores de vidrio. Tendrá una longitud aproximada de 7.700 m., desde la subestación elevadora de Ciudad Rodrigo hasta la ST del parque eólico.

Forma parte de una iniciativa común de distintas empresas promotoras, denominada «Colector Común de Ciudad Rodrigo» que en total presenta una longitud de 37 Km. y afecta a espacios de Red Natura, que posibilitará de forma conjunta la evacuación de la energía producida por una serie de parques eólicos proyectados en las cercanías.

No tiene coincidencia territorial con espacios protegidos de Red Natura 2000, si bien se encuentra relativamente cerca de LIC y ZEPA, «Campo de Argañán». Se encuentra dentro de la Zona de Importancia para la Cigüeña Negra, establecida por el D. 83/1995.

La Delegación Territorial, vista la propuesta de la Comisión de Prevención Ambiental de Salamanca de fecha 26 de mayo de 2009, de sometimiento al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental correspondiente a este Proyecto, resuelve la NECESIDAD DE SOMETIMIENTO al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del mismo, por los motivos que se expresan a continuación, sin perjuicio del cumplimiento de otras normas vigentes de tipo ambiental o sectorial que sean de aplicación.

• *Características del Proyecto:*

En cuanto a las características del proyecto, indicar, que respecto al tamaño y acumulación con otros proyectos, utilización de recursos naturales, generación de residuos, contaminación y riesgos de accidente, en especial para la avifauna, se pueden detectar afecciones particulares que motivan el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Conviene resaltar que este proyecto se puede considerar la continuación de otros tramos que, en conjunto, forman el Colector Común de Ciudad Rodrigo, aspecto fundamental que deberá tenerse en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental, considerando conjuntamente las afecciones producidas.

• *Ubicación del proyecto.*

La zona de concentración no tiene coincidencia territorial con zonas especialmente sensibles incluidas en la Red Natura 2000, designadas en aplicación de las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE, pero si se encuentra dentro de la Zona de Importancia para la Cigüeña Negra, establecida por el D. 83/1995. Puede tener afección sobre la población faunística de zonas protegidas cercanas, y presentar efectos sinérgicos con los otros tramos de línea, de los que es continuación, y por otra parte afecta a espacios de gran valor natural.

• *Características del potencial impacto.*

Desde el punto de vista del potencial impacto, y de acuerdo con las características y ubicación del proyecto y aún a pesar de las medidas correctoras previstas, se considera que la principal afección producida por el proyecto, será el riesgo de colisión y electrocución de la avifauna y la afección a otros valores naturales señalados en los informes sectoriales, que deberán ser estudiados conjuntamente con los otros tramos de Colector común.

Salamanca, 26 de mayo de 2009.

El Delegado Territorial,
P.D. Orden MAM/1271/2006, de 26 de julio
(«B.O.C. y L.» 03-08-06)
Fdo.: AGUSTÍN S. DE VEGA

RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 2009, de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en Salamanca, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto «EIA-SA-08-49. Estudio de viabilidad y anteproyecto de construcción del Puerto Seco (plataforma intermodal) de Salamanca, promovido por Zaldesa, S.A.».

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 54.1 de la Ley 11/2003, de 8 de abril, de Prevención Ambiental de Castilla y León, se

hace pública para general conocimiento, la Declaración de Impacto Ambiental, sobre el proyecto «EIA-SA-08-49. Estudio de viabilidad y anteproyecto de construcción del PUERTO SECO (plataforma intermodal) de SALAMANCA, promovido por ZALDESA, S.A.».

Salamanca, 26 de mayo de 2009.

El Delegado Territorial,
Fdo.: AGUSTÍN S. DE VEGA

**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
SOBRE EL PROYECTO «EIA-SA-08-49. ESTUDIO DE VIABILIDAD
Y ANTEPROYECTO DE CONSTRUCCIÓN
DEL PUERTO SECO (PLATAFORMA INTERMODAL) DE SALAMANCA,
PROMOVIDO POR ZALDESA, S.A.»**

El artículo 46 de la Ley 11/2003 de Prevención Ambiental de Castilla y León, establece que el órgano competente para la tramitación y formulación de la Declaración de Impacto Ambiental de las Evaluaciones de su Anexo IV, es la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León de la Provincia afectada por el proyecto.

La citada Ley 11/2003, incluye en el Anexo IV (De obras, instalaciones o actividades sometidas a Evaluación de Impacto Ambiental), en su apartado 3.4.c. los «Instrumentos de planeamiento que establezcan la ordenación detallada de proyectos de infraestructuras de polígonos industriales».

Por otra parte el Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, establece en el Art. 157 -b.3) la necesidad de recabar del órgano ambiental la Declaración de Impacto Ambiental, conforme al Anexo IV de la citada Ley 11/2003, a «Los Planes Parciales y demás instrumentos de planeamiento urbanístico que establezcan la ordenación detallada de sectores de suelo urbanizable con uso predominantemente industrial».

El proyecto consiste en la ordenación detallada del sector calificado en la Modificación Puntual n.º 1 (Puerto Seco) del PGOU de Salamanca como suelo urbanizable industrial. Está situado al oeste del término municipal de Salamanca y de su casco urbano junto al límite del término municipal de Doñinos de Salamanca. El ámbito de actuación presenta una superficie total de 402.470 m², con lo que se obtiene una edificabilidad de 79.408 m², y las correspondientes cesiones para espacios libres públicos y equipamientos. Se integra dentro del proyecto global de la Plataforma Logística en Salamanca, siendo el elemento vertebrador del conjunto del enclave y convirtiendo a Salamanca en el referente logístico del oeste peninsular, quedando encuadrado entre una encrucijada de infraestructuras viarias y ferroviarias que confieren a este ámbito una localización estratégica ideal para el desarrollo planteado. Por el Norte limita con la carretera CL-517, al Este y Sur con la carretera N-620, y al Oeste con el límite administrativo entre Doñinos de Salamanca y Salamanca.

Dispone de proximidad para enganchar con infraestructura general como accesos, abastecimiento de agua, alumbrado y saneamiento. Todo ello está contemplado en los informes sectoriales necesarios para la aprobación del Plan Parcial.

Se dispone la construcción de una red viaria, ramal de ferrocarril, pasos a distinto nivel por autovía y ferrocarril, red de distribución de agua, red de alcantarillado de tipo separativo.

Igualmente prevé la construcción de canalizaciones para electricidad, alumbrado público y telecomunicaciones.

Todas ellas serán definidas y detalladas en el proyecto de urbanización tras la aprobación del Plan.

En el Estudio de Impacto Ambiental presentado, habiendo contemplado las contestaciones recibidas en la fase de consultas previas, se realiza una descripción de la actuación prevista para determinar las acciones susceptibles de generar impactos, estudiando especialmente la generación de residuos y vertidos, teniendo muy en cuenta la necesidad de dotación de accesos y las previsiones de conexión para toma de aguas y saneamiento; en el estudio del medio se contemplan la climatología, geología, hidrología, edafología, caracterización del nivel sonoro ambiental, estudio de tráfico previsible, espacios protegidos, destacando en este punto que no se encuentran dentro de la Red Natura 2000.

Continua estudiando la vegetación, la fauna, el paisaje, y el medio social; con la metodología establecida en la legislación ambiental, realiza la identificación y valoración de impactos, obteniendo una calificación de los impactos de compatible o moderado, clasificando globalmente el impacto provocado como compatible, siendo las afecciones más significativas las que se producen sobre el paisaje, la generación de vertidos y el cambio de uso del suelo, si bien no se pueden considerar especialmente importantes, a pesar de que sobresalgan respecto a las demás, considerando, finalmente la actuación como beneficiosa.

El Estudio de Impacto Ambiental presentado, contiene una relación de medidas con carácter pormenorizado, no incluidas en el proyecto, contemplando fase de obras y fase de funcionamiento, que se considera suficiente, concreto y definido. Dichas medidas se aplicarán para la calidad del aire, suelo, agua, medio biótico, paisaje, vías pecuarias, medio socioeconómico, y arqueológico, considerando el impacto ambiental, después de su aplicación, como «compatible» al tratarse de un proyecto con una incidencia BAJA, sobre la calidad ambiental. Desarrolla un Plan de Vigilancia Ambiental pormenorizado en el que establece diversos controles tanto en al fase de obras como en la de funcionamiento.

De conformidad con el Art. 6 de R.D.Lvo. 1/2008, de 11 de enero, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos, se solicitó al órgano ambiental, enviado por el órgano sustantivo, la amplitud y el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental a redactar por el promotor para el proyecto de referencia, acompañando a la solicitud un documento comprensivo del proyecto.

El Documento Comprensivo del proyecto citado fue enviado para su consulta a las siguientes administraciones e instituciones:

- Ayuntamiento de Salamanca.
- Ayuntamiento de Doñinos de Salamanca.
- Ayuntamiento de Carrascal de Barregas.
- Subdelegación del Gobierno de Salamanca.
- Diputación Provincial de Salamanca.
- Ecologistas en Acción de Salamanca.
- Confederación Hidrográfica del Duero.
- Servicio Territorial de Cultura de la J.C. y L. en Salamanca.
- Servicio Territorial de Fomento de la J.C. y L. en Salamanca.
- Servicio Territorial de Agricultura y G. de la J.C. y L. en Salamanca.
- S.T. Medio Ambiente:
 - Unidad de Ordenación y Mejora.
 - Sección de Espacios Naturales y EE.PP.
 - Sección de Protección Ambiental.
 - Sección de Vida Silvestre.

De las cuales se ha recibido los siguientes informes:

- Ayuntamiento de Salamanca.
- Ayuntamiento de Doñinos de Salamanca.
- Subdelegación del Gobierno en Salamanca.
- Servicio Territorial de Cultura de la J.C. y L. en Salamanca.
- Servicio T. de Medio Ambiente:
 - Sección de Protección Ambiental.
 - Sección de Vida Silvestre.
 - Unidad de Ordenación y Mejora.

Que fueron tenidas en cuenta en la preparación de la documentación tramitada.

Tras las consultas pertinentes, conforme dispone el Art. 8 del citado R.D.Lvo., fue remitido al promotor y al órgano sustantivo el resultado de las consultas efectuadas.

Fue presentada la documentación necesaria para la autorización, incluyendo el estudio de impacto ambiental, ante el órgano sustantivo, tras diversos trámites administrativos, el proyecto junto con el estudio de impacto ambiental, son sometidos por el órgano autorizante a información pública, cuyo anuncio fue publicado en el «B.O.C. y L.» de 5 de marzo de 2009. Se han presentado diversas alegaciones de contenido téc-

nico sobre el proyecto y una alegación del ayuntamiento de Doñinos de Salamanca de contenido ambiental. Dichas alegaciones fueron enviadas al promotor y contestadas por el mismo. Tanto las alegaciones como la contestación han sido tenidas en cuenta y contempladas en el procedimiento.

La información fue puesta a disposición de las administraciones y entidades consultas en la fase previa, se recibieron informes y sugerencias del Servicio Territorial de Cultura y del Servicio Territorial de Medio Ambiente, de la JCYL en Salamanca. Dichos informes son tenidos en cuenta en el Documento de Contestación a las Alegaciones, presentado por el promotor, de fecha 12 de mayo de 2009, asumiendo en el mismo las reformas planteadas, especialmente en lo que se refiere al nuevo trazado de la vía pecuaria «Vereda de Los Mártires», conteniendo, el citado Documento, un nuevo Plano titulado «Nueva Propuesta de Zonificación y Distribución de Usos Funcionales», de escala 1:2000, de fecha mayo de 2009.

La Delegación Territorial considerando adecuadamente tramitado el expediente de Evaluación de Impacto Ambiental referenciado, vista la Propuesta de la Comisión de Prevención Ambiental de Salamanca de 26 de mayo de 2009, de DIA favorable al proyecto examinado, en el ejercicio de las atribuciones conferidas en el citado artículo 46 de la Ley 11/2003, formula la preceptiva

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

1.- Se determina, a los solos efectos ambientales, informar favorablemente el desarrollo del proyecto referenciado siempre y cuando se cumplan las condiciones que se establecen en esta Declaración.

2.-Las medidas protectoras y correctoras y/o compensatorias, a efectos ambientales, a las que queda sujeta la ejecución de dicho proyecto son las que están contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental presentado de fecha «OCTUBRE de 2008», en el apartado 5, «Medidas Preventivas y Correctoras» paginas 260 a 285 de dicho Estudio, así como las contenidas en el «Documento de Contestación a las Alegaciones, presentado por el promotor, de fecha 12 de mayo de 2009», dado que la concreción, definición y amplitud de las mismas, hace innecesario añadir o matizar otros aspectos que los contemplados en ellas.

3.- Las medidas correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental presentado, serán recogidas y presupuestadas en el Proyecto de ejecución de las obras.

4.- Se establecerá un tanque de tormentas, de acuerdo con las características que imponga la C.H.D. en la autorización de vertidos, a fin de laminar las escorrentías generadas en la zona, de tal manera que los caudales que se incorporen al cauce público no superen las que se producen en las condiciones naturales del terreno.

5.- El promotor se hará cargo del Programa de Vigilancia Ambiental en los términos del apartado 6 del Estudio de Impacto Ambiental presentado, contemplando las prescripciones de esta Declaración, debiendo remitir un informe a la finalización de las obras, y un informe cada dos años, a partir de la fecha de entrada en funcionamiento, sobre los objetivos señalados en dicho Programa de Vigilancia Ambiental, al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca.

6.- Con anterioridad a la aprobación del Proyecto de Urbanización se remitirá, por el Ayuntamiento de Salamanca, al Servicio Territorial de Medio Ambiente informe justificativo de la efectiva consideración y tratamiento de los criterios establecidos en esta Declaración, así como de la real inclusión de las partidas presupuestarias destinadas a las Medidas Correctoras y Plan de Vigilancia Ambiental.

7.- Cualquier variación en los parámetros o definición de las actuaciones proyectadas que pudieran producirse con posterioridad a esta Declaración de Impacto Ambiental, deberá ser notificada previamente a la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en Salamanca, que prestará su conformidad, si procede, sin perjuicio de la tramitación de las autorizaciones que en su caso procedan.

Se consideran exentas de esta obligación, a efectos ambientales, las modificaciones que se deriven de la aplicación de las medidas protectoras de esta Declaración.

8.- El seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en esta Declaración de Impacto Ambiental corresponde a los órganos competentes por razón de la materia, facultados para el otorgamiento de la autorización del proyecto, sin perjuicio de la alta inspección que se atribuye a la Consejería de Medio Ambiente como órgano ambiental, quien podrá recabar información de aquellos al respecto, así como efectuar las comprobaciones necesarias en orden a verificar el cumplimiento del condicionado ambiental.

9.- *Caducidad de la DIA.*— Conforme se establece en el artículo 14 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, esta Declaración de Impacto Ambiental caducará en el plazo de 5 años si no hubiera comenzado su ejecución.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el órgano ambiental podrá resolver, a solicitud del promotor, que dicha Declaración sigue vigente si no se hubieran producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la Evaluación de Impacto Ambiental.

Salamanca, 26 de mayo de 2009.

El Delegado Territorial,
Fdo.: AGUSTÍN S. DE VEGA

RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 2009, de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en Salamanca, por la que se hace pública la Decisión Motivada de no sometimiento al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del Estudio Técnico Previo de concentración parcelaria en la zona de Coca y Coquilla de Huebra. T.M.: Berrocal de Huebra (Salamanca), promovida por la Consejería de Agricultura y Ganadería. Expte.: EIA-SA-09-19 (CLTA).

En cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 17.2 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, se hace pública para general conocimiento, la Decisión Motivada de no sometimiento al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, que figura como Anexo a esta Resolución.

Salamanca, 26 de mayo de 2009.

El Delegado Territorial,
P.D. Orden MAM/1271/2006, de 26 de julio
(«B.O.C. y L.» 03-08-06)
Fdo.: AGUSTÍN S. DE VEGA

ANEXO QUE SE CITA

DECISIÓN MOTIVADA DE NO SOMETIMIENTO
AL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
DEL ESTUDIO TÉCNICO PREVIO DE CONCENTRACIÓN PARCELARIA
EN LA ZONA DE COCA Y COQUILLA DE HUEBRA,
T.M. BERROCAL DE HUEBRA (SALAMANCA),
PROMOVIDA POR LA CONSEJERÍA DE AGRICULTURA
Y GANADERÍA

El titular de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en Salamanca, en virtud de las atribuciones conferidas por la Orden MAM/1271/2006, de 26 de julio, por la que se delegan competencias en materia de Evaluación de Impacto Ambiental en los Delegados Territoriales de la Junta de Castilla y León, es el órgano administrativo competente, por delegación, para dictar la Resolución prevista en el artículo 4.2,

053



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial de Salamanca
Servicio Territorial de Medio Ambiente

Salamanca, 21 de mayo de 2010

S. T. DE MEDIO AMBIENTE

14494

N.Refª: RRB

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
DELEGACIÓN T. EN SALAMANCA
SERVICIO T. MEDIO AMBIENTE

Saida Nº 20100910007372
22/05/2010 10:24:08

**AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA
PATRONATO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA Y
URBANISMO**

Iscar Peyra 24-26

37002 - SALAMANCA

-----EPE-PMU-----
Patronato Municipal de
Vivienda y Urbanismo

ENTRADA

**ASUNTO: Informe sectorial PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS
"PUERTO SECO" DEL P.G.O.U. de Salamanca.**

Núm: 305

Fecha: 20/06/2010 12:00

En referencia con su solicitud de informe según lo dispuesto en el 52.4 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, el 52. bis de la Ley 4/2008 de 15 de septiembre de Medidas sobre Urbanismo y Suelo, desarrollados en los art. 153 y 157 de la última modificación del Reglamento de Urbanismo, aprobado por Decreto 45/2009, y en relación con el Plan Especial del Sistema General de Equipamientos "Puerto Seco" del PGOU de Salamanca, este Servicio, una vez vistos los Informes Técnicos efectuados por las Secciones competentes en la materia, comunica lo siguiente:

- **Tramite ambiental:** Tal y como se especifica en el Capitulo 1.2 de la "Memoria Informativa" la zona afectada por este Plan Especial, ya fue sometida a al tramite de Evaluación de Impacto Ambiental mediante el "Estudio de Viabilidad y Anteproyecto de Puerto Seco", resolviéndose en una Declaración de Impacto Ambiental de 5 de julio de 2009. Posteriormente la sociedad ZALDESA S.A. propone una modificación sobre dicho proyecto, sobre la que es de nuevo consultado este Servicio e informa favorablemente, llegando a una Resolución de 25 de enero de 2010 del Delegado Territorial de la Junta de Castilla y León en Salamanca por la que se acuerda dar conformidad a la modificación del proyecto de "Estudio de Viabilidad y Anteproyecto de Puerto Seco (Plataforma Intermodal)" en el t.m. de Salamanca. Por todo ello se considera que **este Plan Especial presentado ya no requiere ningún nuevo trámite ambiental**, pero si deberá cumplir con aquellas medidas correctoras establecidas en la D.I.A. de 5 de julio de 2009, que le puedan se de aplicación.

Lo que se informa para los efectos oportunos.

EL JEFE DEL SERVICIO TERRITORIAL

Fdo.: Javier GALÁN SERRANO.



AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA
REGISTRO GENERAL DE ENTRADA

Núm: 2010023567

25/06/10 09:11

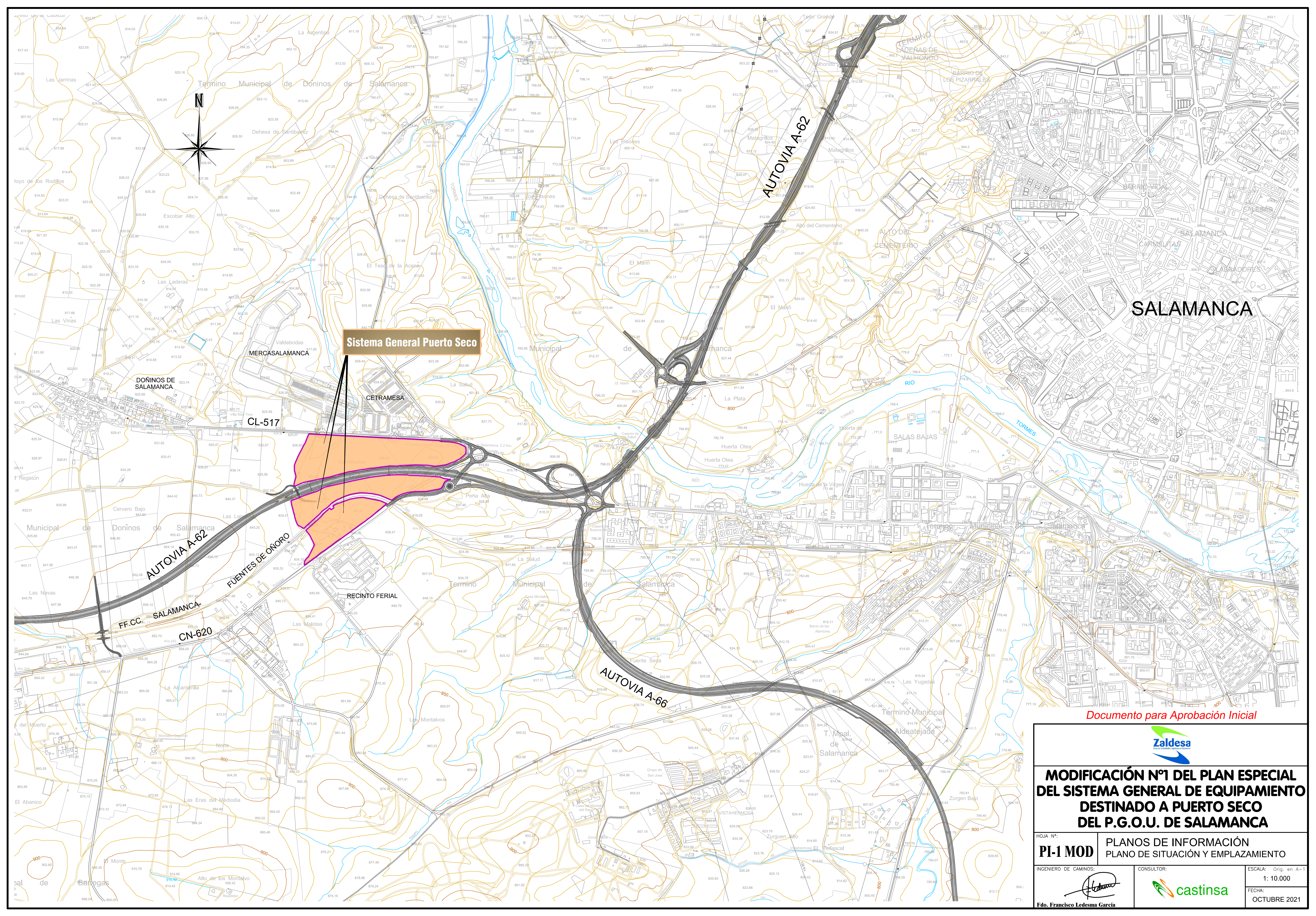
Patronato Municipal de Vivienda

DI – PI PLANOS DE INFORMACIÓN

DI-PI.- PLANOS DE INFORMACIÓN

ÍNDICE

- PI-1 MOD.- PLANO DE SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- PI-2 MOD.- PLANEAMIENTO JERÁRQUICO SUPERIOR
 - PI-2.1 MOD.- Plano de clasificación del suelo
 - PI-2.2 MOD.- Asignación del Sistema General Puerto Seco a los distintos Sectores de suelo industrial.
- PI-3 MOD.- PLANO TOPOGRÁFICO Y ESTADO ACTUAL
- PI-4 MOD.- INFORMACIÓN CATASTRAL
 - PI-4.1 MOD.- Parcelario del Catastro
 - PI-4.2 MOD.- Estructura de la propiedad
- PI-5 MOD.- DELIMITACIÓN DEL SISTEMA GENERAL
- PI-6 MOD.- CALIFICACIÓN Y USOS VIGENTE



SALAMANCA

Sistema General Puerto Seco

Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PI-1 MOD** PLANOS DE INFORMACIÓN PLANO DE SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

INGENIERO DE CAMINOS:

Fdo. Francisco Ledesma Garcia



ESCALA: Orig. en A-1
1: 10.000
 FECHA:
OCTUBRE 2021

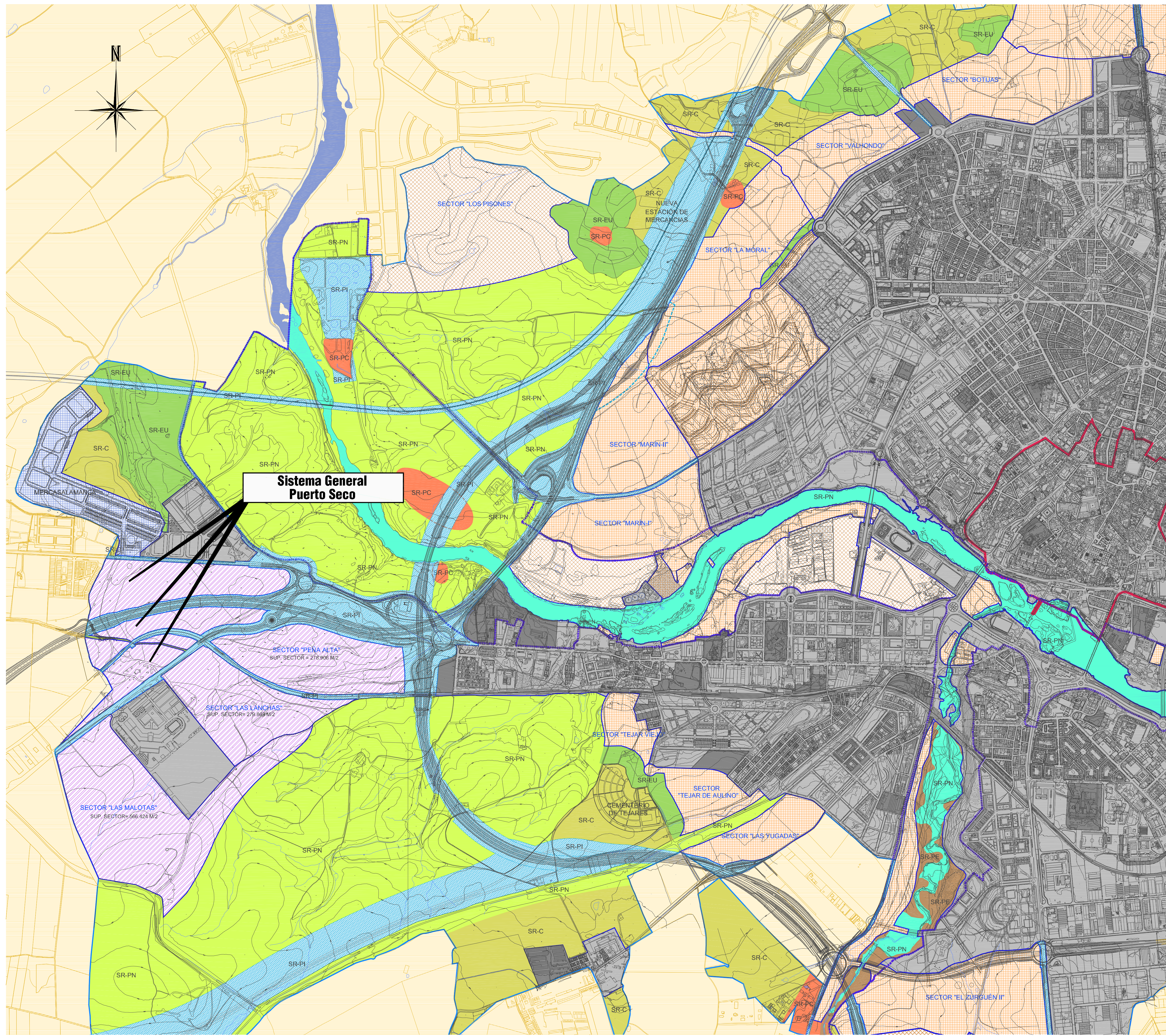
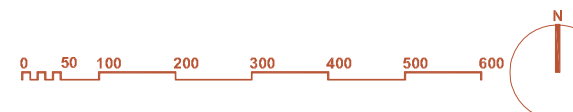


SALAMANCA

MODIFICACIÓN Nº 1 (PUERTO SECO)

Documento: Ordenación General
Plano: Clasificación del Suelo

Escala: 1:10.000
Julio 2007



	SU-C Suelo Urbano Consolidado:	1.474,16 Ha
	SU-NC Suelo Urbano No Consolidado:	119,26 Ha
	SUR-D Suelo Urbanizable Delimitado Residencial:	630,34 Ha
	SUR-D Suelo Urbanizable Delimitado Industrial:	177,66 Ha
	SUR-D Suelo Urbanizable Delimitado Terciario:	25,44 Ha
	SUR-N Suelo Urbanizable No Delimitado Residencial:	279,86 Ha
	SR-C Suelo Rústico Común:	142,52 Ha
	SR-EU Suelo Rústico de Entorno Urbano:	108,95 Ha
	SR-PI Suelo Rústico con Protección de Infraestructuras:	269,94 Ha
	SR-PN Suelo Rústico con Protección Natural:	642,17 Ha
	SR-PA Suelo Rústico con Protección Agropecuaria:	100,24 Ha
	SR-PC Suelo Rústico con Protección Cultural:	15,55 Ha
	SR-PE Suelo Rústico con Protección Especial:	12,25 Ha
	Delimitación del Plan Especial de Protección de las Riberas del Tormes:	593,18 Ha
	Delimitación del Plan Especial de Protección del C.H.:	86,23 Ha
	Delimitación del término municipal:	3.998,04 Ha

Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PI-2.1 MOD** PLANOS DE INFORMACIÓN PLANEAMIENTO JERÁRQUICO SUPERIOR Plano de Clasificación del Suelo

INGENIERO DE CAMINOS:

CONSULTOR:

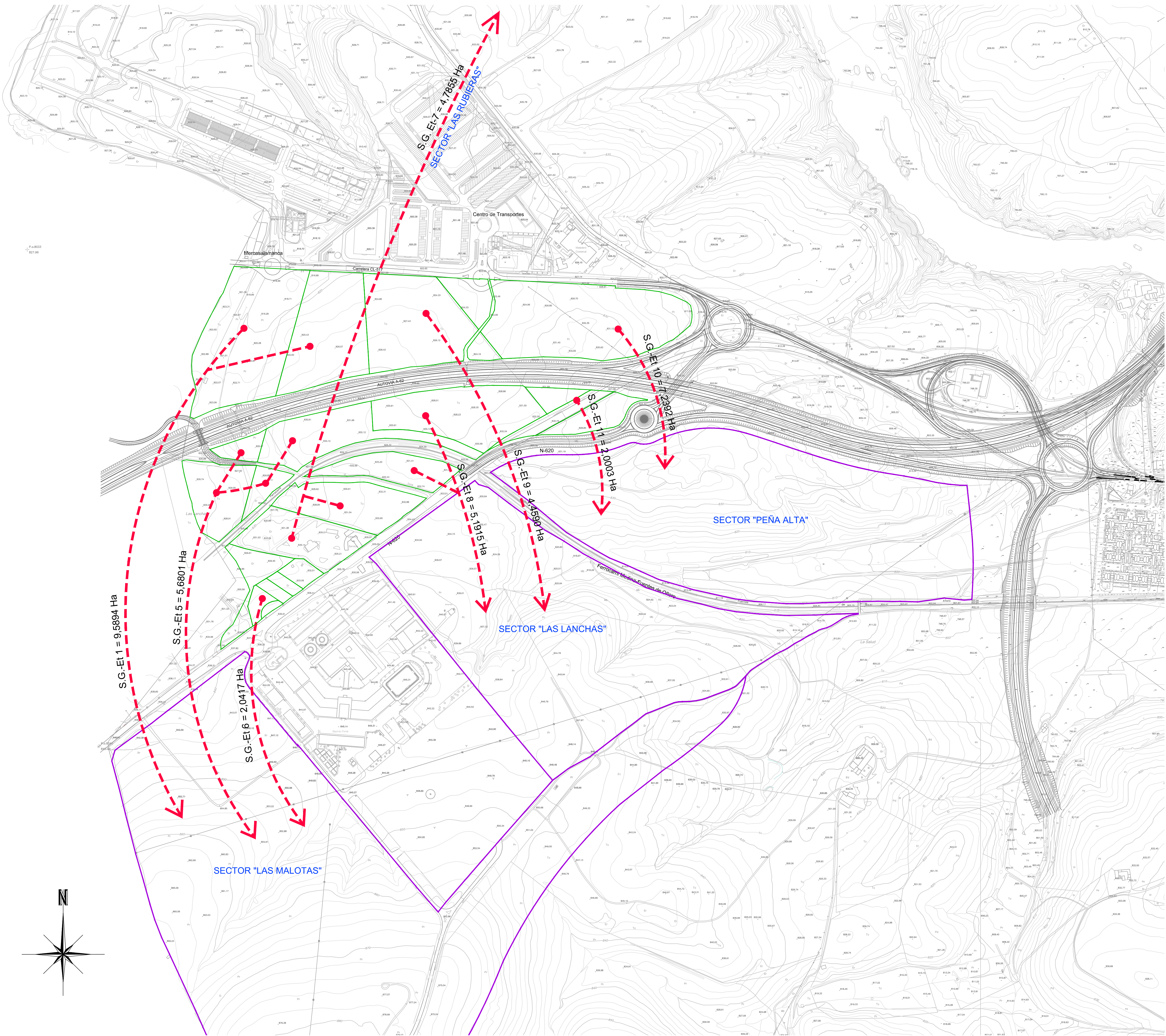
ESCALA: Orig. en A-1



1: 10.000

Fdo. Francisco Ledesma García

FECHA: OCTUBRE 2021



Documento para Aprobación Inicial



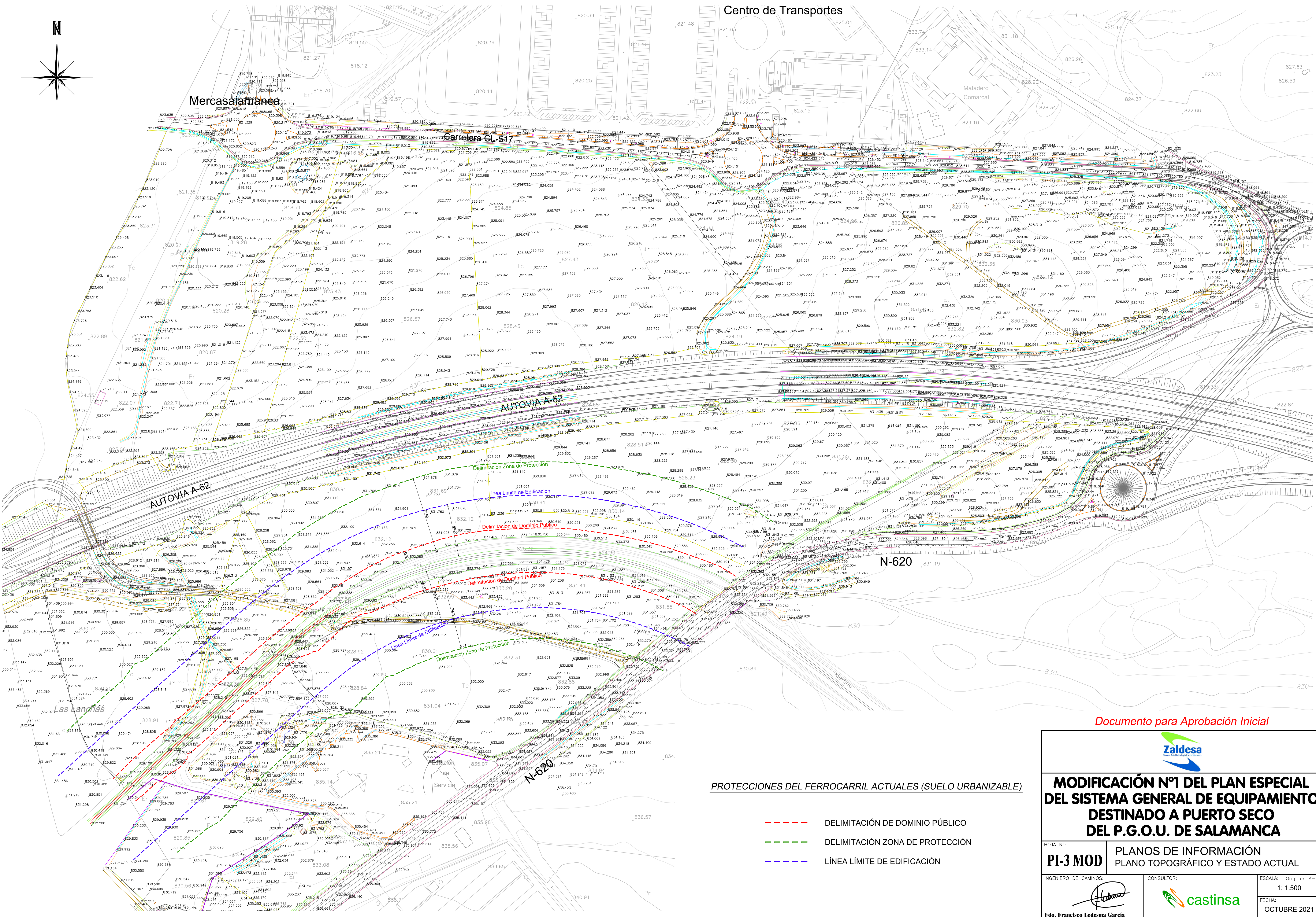
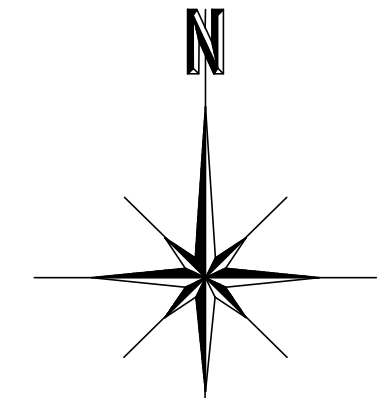
MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PI-2.2 MOD** PLANOS DE INFORMACIÓN PLANEAMIENTO JERARQUICO SUPERIOR Asignación del Sistema General Puerto Seco a los distintos Sectores de suelo Industrial

INGENIERO DE CAMINOS:



ESCALA: Orig. en A-1
1: 10.000
FECHA: OCTUBRE 2021



Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PI-3 MOD** PLANOS DE INFORMACIÓN PLANO TOPOGRÁFICO Y ESTADO ACTUAL

INGENIERO DE CAMINOS:
[Signature]
Fdo. Francisco Ledesma García

CONSULTOR:


ESCALA: Orig. en A-1
1: 1.500
FECHA:
OCTUBRE 2021

PROTECCIONES DEL FERROCARRIL ACTUALES (SUELO URBANIZABLE)

- DELIMITACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO
- DELIMITACIÓN ZONA DE PROTECCIÓN
- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN



Documento para Aprobación Inicial



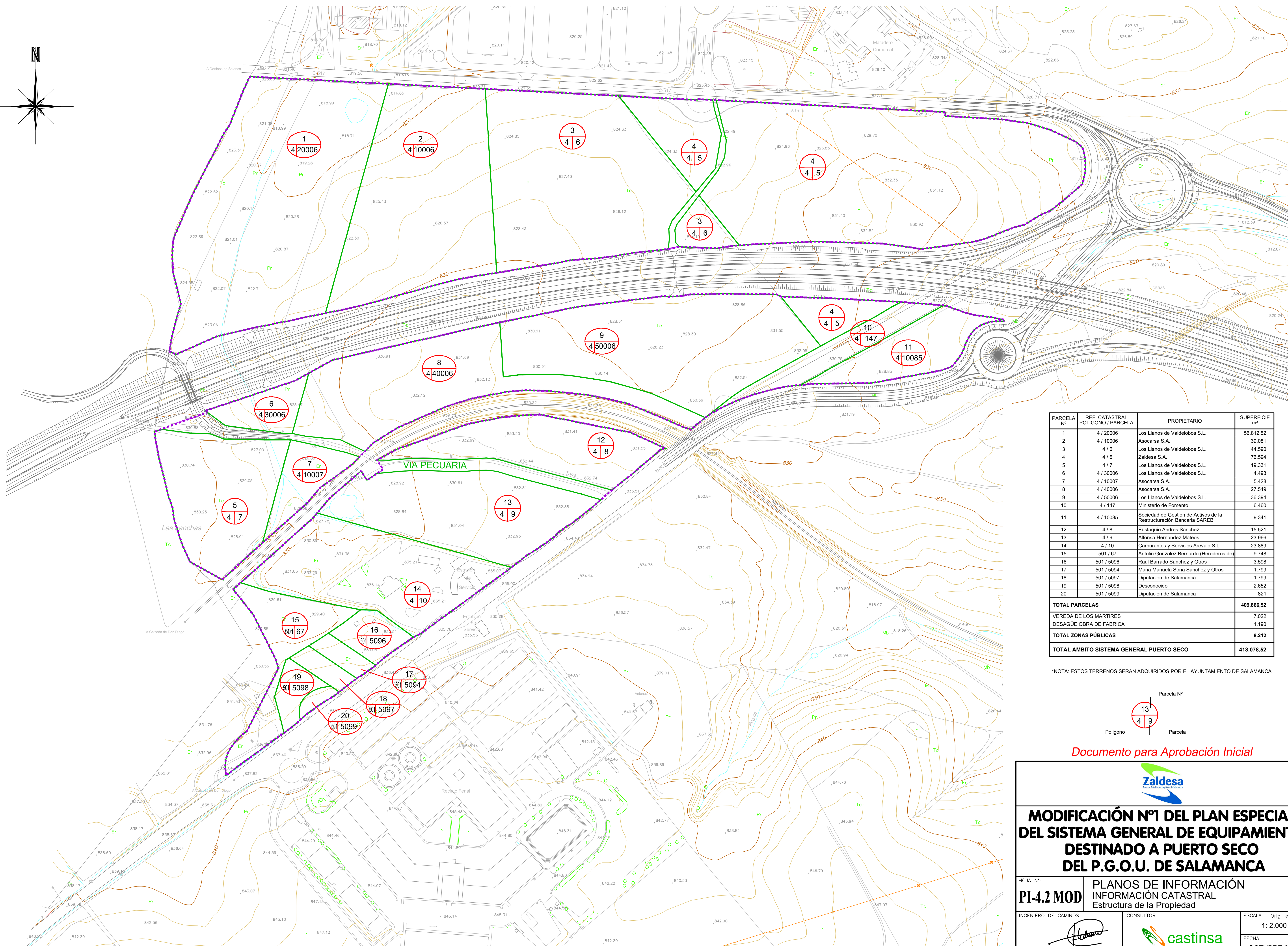
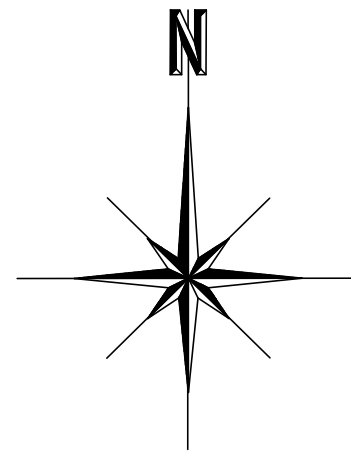
MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PI-4.1 MOD** PLANOS DE INFORMACIÓN INFORMACIÓN CATASTRAL Parcelario del Catastro

INGENIERO DE CAMINOS:

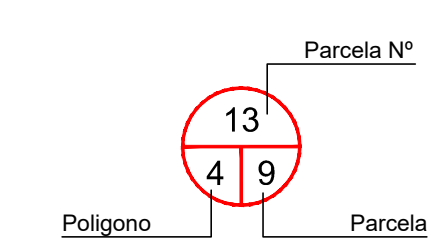


ESCALA: Orig. en A-1
1: 2.500
FECHA: OCTUBRE 2021



PARCELA Nº	REF. CATASTRAL POLIGONO / PARCELA	PROPIETARIO	SUPERFICIE m ²
1	4 / 20006	Los Llanos de Valdelobos S.L.	56.812,52
2	4 / 10006	Asocarsa S.A.	39.081
3	4 / 6	Los Llanos de Valdelobos S.L.	44.590
4	4 / 5	Zaldesa S.A.	76.594
5	4 / 7	Los Llanos de Valdelobos S.L.	19.331
6	4 / 30006	Los Llanos de Valdelobos S.L.	4.493
7	4 / 10007	Asocarsa S.A.	5.428
8	4 / 40006	Asocarsa S.A.	27.549
9	4 / 50006	Los Llanos de Valdelobos S.L.	36.394
10	4 / 147	Ministerio de Fomento	6.460
11	4 / 10085	Sociedad de Gestión de Activos de la Reestructuración Bancaria SAREB	9.341
12	4 / 8	Eustaquio Andres Sanchez	15.521
13	4 / 9	Alfonsa Hernandez Mateos	23.966
14	4 / 10	Carburantes y Servicios Arealvo S.L.	23.889
15	501 / 67	Antolin Gonzalez Bernardo (Herederos de)	9.748
16	501 / 5096	Raul Barrado Sanchez y Otros	3.598
17	501 / 5094	Maria Manuela Soria Sanchez y Otros	1.799
18	501 / 5097	Diputacion de Salamanca	1.799
19	501 / 5098	Desconocido	2.652
20	501 / 5099	Diputacion de Salamanca	8.21
TOTAL PARCELAS			409.866,52
VEREDA DE LOS MARTIRES			7.022
DESAGÜE OBRA DE FABRICA			1.190
TOTAL ZONAS PÚBLICAS			8.212
TOTAL AMBITO SISTEMA GENERAL PUERTO SECO			418.078,52

*NOTA: ESTOS TERRENOS SERAN ADQUIRIDOS POR EL AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA



Documento para Aprobación Inicial

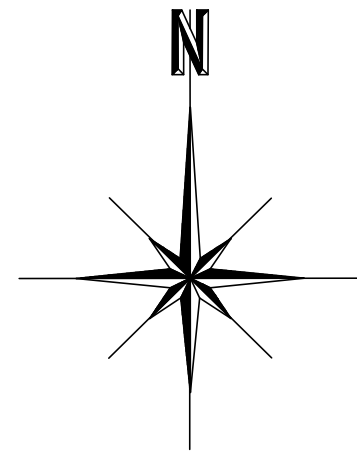


MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PI-4.2 MOD** PLANOS DE INFORMACIÓN
INFORMACIÓN CATASTRAL
Estructura de la Propiedad

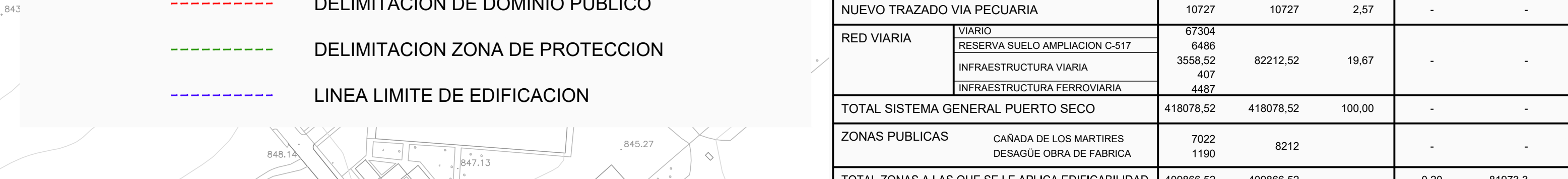
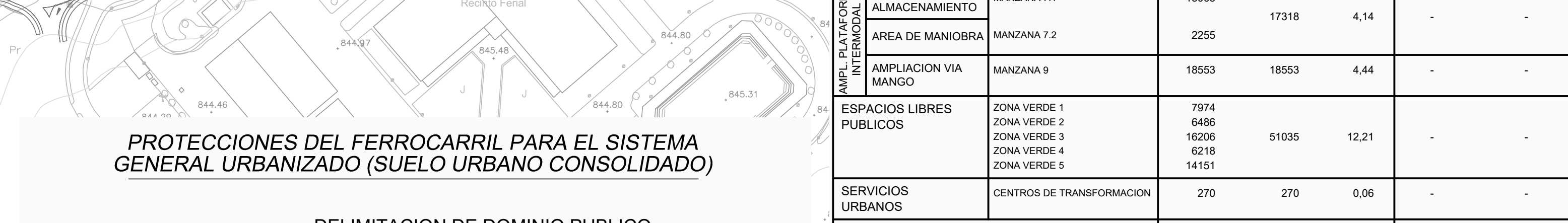
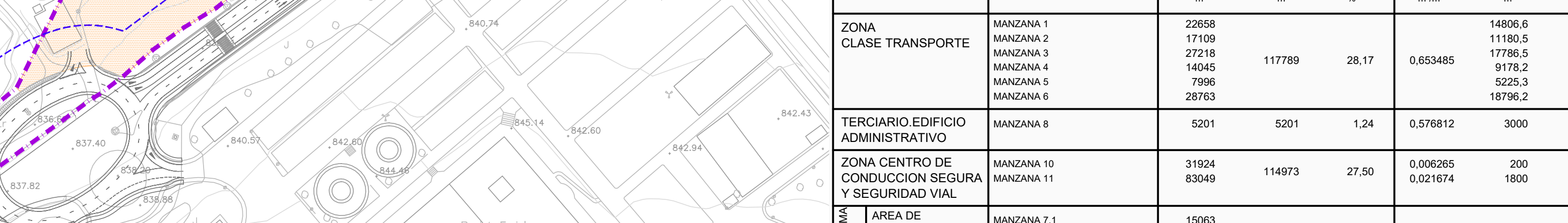
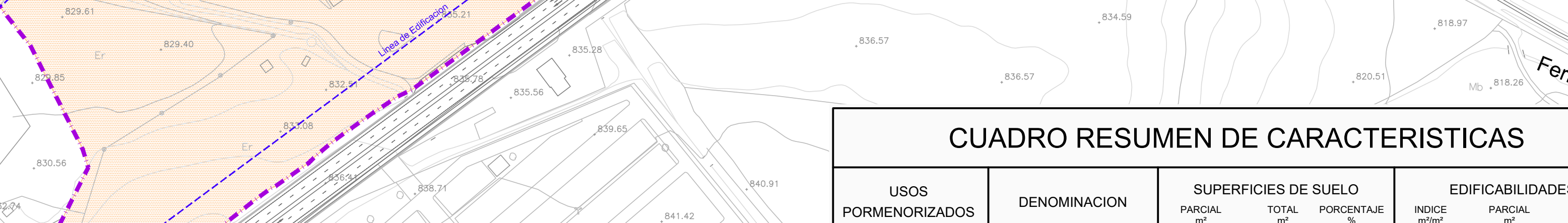
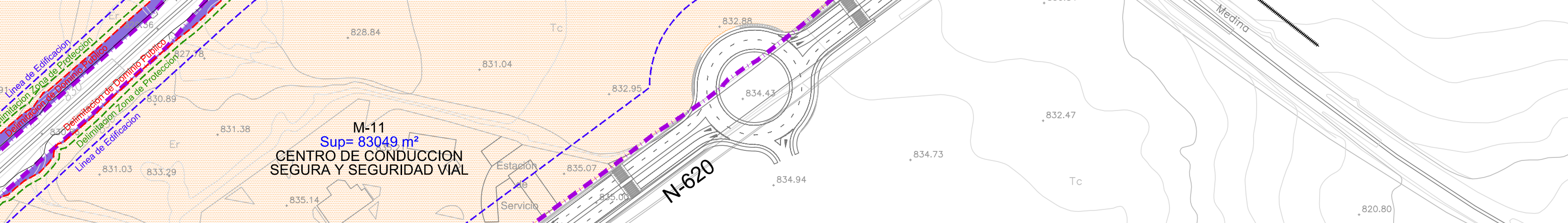
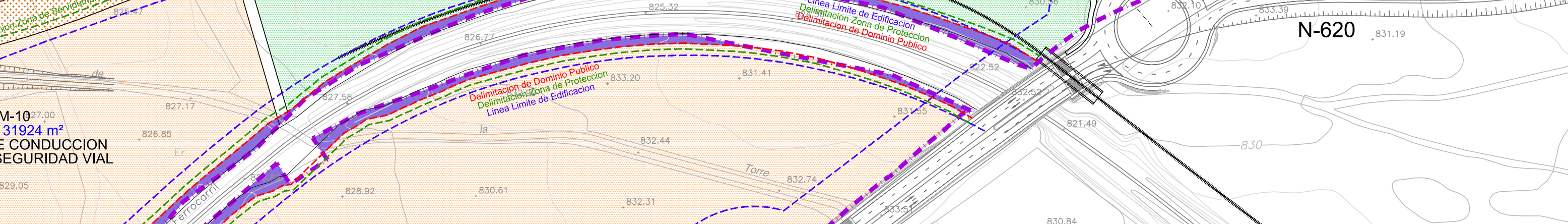
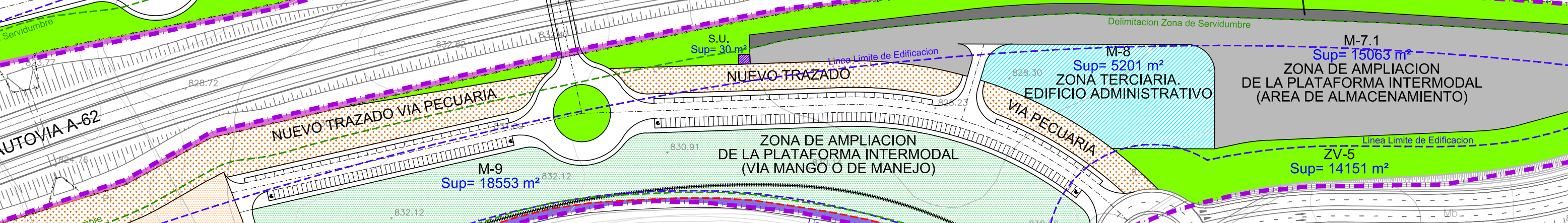
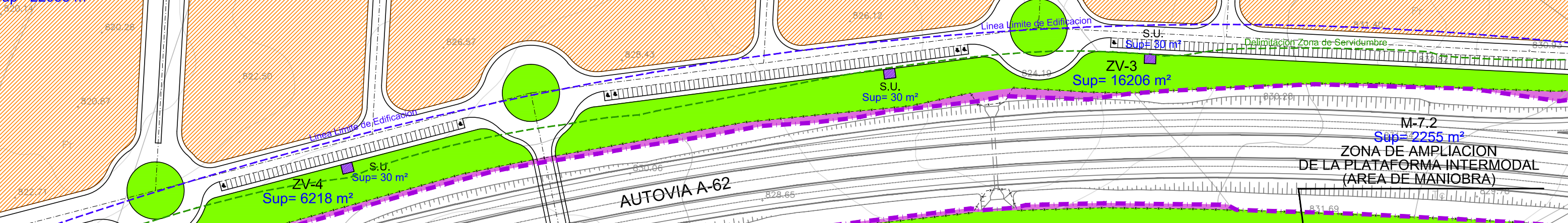
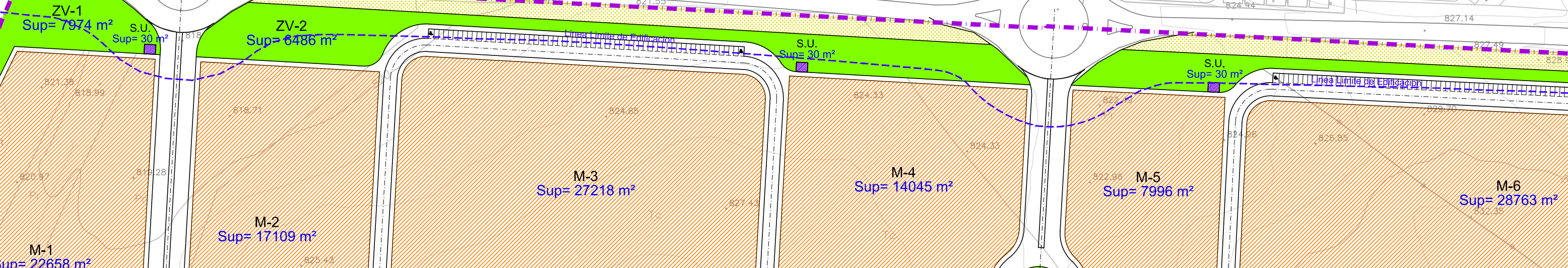
INGENIERO DE CAMINOS: 	CONSULTOR: 	ESCALA: Orig. en A-1 1: 2.000
Fdo. Francisco Ledesma Garcia		FECHA: OCTUBRE 2021

ZONA 1			ZONA 2			ZONA 3		
PUNTO	COORDENADA "X"	COORDENADA "Y"	PUNTO	COORDENADA "X"	COORDENADA "Y"	PUNTO	COORDENADA "X"	COORDENADA "Y"
LP.1	27048.6050	453752.7826	LP.1	27048.6870	453766.6914	LP.1	27085.1132	453786.8711
LP.2	27048.5562	4537514.7303	LP.2	270313.2449	4537601.6439	LP.2	270822.8990	4537790.2518
LP.3	27046.5330	4537500.9942	LP.3	270311.6608	4537601.0611	LP.3	270839.5125	4537791.9515
LP.4	27046.09387	4537496.1624	LP.4	270314.0710	4537599.2840	LP.4	270866.4619	4537795.0236
LP.5	27044.9657	4537478.2645	LP.5	270254.0255	4537577.1941	LP.5	270880.7590	4537797.7980
LP.6	27044.1004	4537472.4488	LP.6	270250.8754	4537575.7380	LP.6	270924.6477	4537796.0513
LP.7	27041.8682	4537446.3278	LP.7	270252.3200	4537564.2500	LP.7	270946.2810	4537799.0530
LP.8	270392.7162	4537428.8369	LP.8	270255.6100	4537546.6600	LP.8	270952.7229	4537799.5410
LP.9	270377.6464	4537415.5645	LP.9	270262.9700	4537517.9600	LP.9	270966.0820	4537800.5530
LP.10	270353.9831	4537394.7005	LP.10	270267.9800	4537497.1100	LP.10	271043.5820	4537804.0530
LP.11	270345.1399	4537386.9035	LP.11	270272.7400	4537483.8800	LP.11	271125.6810	4537801.6530
LP.12	270369.3182	4537356.3387	LP.12	270273.3700	4537476.1300	LP.12	271171.8298	4537795.1609
LP.13	270396.7762	4537301.8679	LP.13	270275.1000	4537468.2200	LP.13	271205.9221	4537799.7399
LP.14	270399.6901	4537292.3019	LP.14	270279.3100	4537455.0800	LP.14	271229.7283	4537803.2880
LP.15	27041.9587	4537217.1381	LP.15	270284.1800	4537439.8200	LP.15	271240.2627	4537805.2946
LP.16	270353.5067	4537210.2398	LP.16	270293.5000	4537419.7200	LP.16	271251.8390	4537809.1083
LP.17	270345.7731	4537201.4565	LP.17	270332.1411	4537398.3717	LP.17	271265.3729	4537814.4549
LP.18	270341.6849	4537195.7470	LP.18	270367.2946	4537430.9108	LP.18	271279.1602	4537819.7848
LP.19	270338.2491	4537189.3227	LP.19	270380.2843	4537442.5078	LP.19	271284.1067	4537821.4680
LP.20	270336.0613	4537181.4420	LP.20	270404.4582	4537464.0897	LP.20	271289.2064	4537822.8641
LP.21	270335.6724	4537172.8352	LP.21	270429.1705	4537485.8598	LP.21	271294.2021	4537824.0159
LP.22	270336.2425	4537167.8669	LP.22	270433.4344	4537489.6803	LP.22	271295.3498	4537824.2799
LP.23	270336.2301	4537163.5533	LP.23	270449.5262	4537508.6715	LP.23	271300.3560	4537827.5635
LP.24	270339.2353	4537165.3604	LP.24	270474.4383	4537526.6183	LP.24	271304.6222	4537830.2202
LP.25	270353.4430	4537176.3320	LP.25	270487.8825	4537536.5842	LP.25	271308.9228	4537832.8645
LP.26	270366.6550	4537185.9080	LP.26	270496.9103	4537545.7492	LP.26	271313.4419	4537835.4836
LP.27	270379.7850	4537195.3960	LP.27	270503.3161	4537552.2524	LP.27	271318.2665	4537837.9729
LP.28	270391.4870	4537204.0370	LP.28	270513.4767	4537562.5674	LP.28	271323.3114	4537840.0995
LP.29	270402.0580	4537211.6910	LP.29	270542.4071	4537580.6119	LP.29	271325.6800	4537840.9440
LP.30	270402.5590	4537212.0460	LP.30	270583.7879	4537598.7526	LP.30	271336.3642	4537849.0747
LP.31	270402.9040	4537212.2910	LP.31	270599.6921	4537605.4342	LP.31	271340.4647	4537852.3499
LP.32	270406.3085	4537214.3619	LP.32	270603.5149	4537606.9526	LP.32	271347.7802	4537858.4483
LP.33	270418.1690	4537223.4610	LP.33	270630.4312	4537615.5326	LP.33	271354.6029	4537864.5088
LP.34	270425.7486	4537230.2101	LP.34	270673.7764	4537623.8673	LP.34	271363.9660	4537872.6667
LP.35	270433.4460	4537237.0640	LP.35	270696.0538	4537625.6860	LP.35	271367.6810	4537903.0530
LP.36	270450.0760	4537249.0370	LP.36	270723.6640	4537624.9016	LP.36	271365.0032	4537916.4416
LP.37	270466.8750	4537259.1980	LP.37	270772.5989	4537619.8483	LP.37	271356.9810	4537923.7530
LP.38	270472.4895	4537263.6202	LP.38	270816.9318	4537610.4850	LP.38	271324.3810	4537938.8530
LP.39	270486.8800	4537274.9550	LP.39	270836.0655	4537594.3132	LP.39	271297.0820	4537946.5530
LP.40	270493.5566	4537279.9075	LP.40	270886.8179	4537580.8600	LP.40	271265.4810	4537950.9530
LP.41	270495.5380	4537280.7980	LP.41	270894.8000	4537578.4430	LP.41	271199.9810	4537954.7530
LP.42	270497.6790	4537282.2330	LP.42	270902.3947	4537585.2723	LP.42	271200.3202	4537959.4355
LP.43	270515.2820	4537294.5500	LP.43	270911.8655	4537592.7845	LP.43	270924.8783	4537973.8167
LP.44	270516.4602	4537295.7073	LP.44	270919.5533	4537598.2881	LP.44	270920.8808	4537974.0254
LP.45	270519.6350	4537298.8260	LP.45	270930.7229	4537604.3186	LP.45	270902.7768	4537974.9706
LP.46	270528.2360	4537305.9540	LP.46	270941.4121	4537609.4873	LP.46	270902.7247	4537973.9720
LP.47	270536.4440	4537311.8990	LP.47	270952.3215	4537614.1722	LP.47	270807.7269	4537978.9319
LP.48	270549.5030	4537321.1760	LP.48	270963.4294	4537618.3646	LP.48	270647.8035	4537987.2817
LP.49	270556.7630	4537325.9460	LP.49	270974.7124	4537622.0565	LP.49	270531.5153	4537993.3533
LP.50	270561.6850	4537329.4331	LP.50	270986.1504	4537625.2404	LP.50	270364.9257	4538002.0511
LP.51	270569.6882	4537333.1794	LP.51	270997.7196	4537627.9101	LP.51	270355.1221	4537980.1204
LP.52	270575.7976	4537337.6481	LP.52	271009.3965	4537630.0593	LP.52	270340.9009	4537943.7632
LP.53	270591.9444	4537349.3834	LP.53	271021.0543	4537631.6706	LP.53	270333.9070	4537933.7417
LP.54	270611.7055	4537363.7921	LP.54	271025.5142	4537631.7916	LP.54	270319.2196	4537904.8424
LP.55	270625.8750	4537374.1373	LP.55	271040.0820	4537633.3480	LP.55	270311.4366	4537889.9838
LP.56	270644.7355	4537388.0278	LP.56	271111.5820	4537634.3480	LP.56	270295.3504	4537858.2878
LP.57	270674.1252	4537409.2074	LP.57	271196.5820	4537649.7480	LP.57	270273.4359	4537807.2479
LP.58	270676.3202	4537410.8025	LP.58	271208.5784	4537654.8008	LP.58	270272.0371	4537787.6709
LP.59	270679.2540	4537413.0978	LP.59	271215.2887	4537663.2086	LP.59	270272.9696	4537766.2295
LP.60	270697.1410	4537427.0920	LP.60	271217.6177	4537666.5045	LP.60	270279.0311	4537744.0889
LP.61	270709.7320	4537435.0340	LP.61	271219.6548	4537669.8567	LP.61	270282.2500	4537729.3900
LP.62	270723.3470	4537444.2980	LP.62	271221.3442	4537673.3298	LP.62	270274.7100	4537702.3800
LP.63	270732.6350	4537451.5140	LP.63	271222.8501	4537677.2698	LP.63	270272.8500	4537696.1370
LP.64	270732.6800	4537452.1340	LP.64	271224.8459	4537682.7846	LP.64	270268.3919	4537672.2389
LP.65	270735.2980	4537454.9770	LP.65	271227.7972	4537688.4352	LP.65	270276.8287	4537668.7153
LP.66	270744.7700	4537461.8350	LP.66	271231.2479	4537693.9651	LP.66	270325.3377	4537690.3082
LP.67	270750.8280	4537465.2360	LP.67	271236.1067	4537699.4601	LP.67	270335.1669	4537692.6819
LP.68	270766.1520	4537477.2130	LP.68	271242.3023	4537703.5275	LP.68	270350.9727	4537696.5044
LP.69	270778.2670	4537486.9400	LP.69	271248.5596	4537706.1631	LP.69	270371.8553	4537700.9052
LP.70	270786.5833	4537494.3755	LP.70	271254.9537	4537707.9646	LP.70	270391.1733	4537704.8576
LP.71	270800.2607	4537506.2737	LP.71	271261.6302	4537708.7595	LP.71	270416.3188	4537709.8784
LP.72	270801.4430	4537507.2950	LP.72	271269.0010	4537708.5652	LP.72	270424.1236	4537711.5714
LP.73	270815.9430	4537518.9080	LP.73	271269.0933	4537708.5293	LP.73	270447.7318	4537716.4633
LP.74	270819.8010	4537521.7260	LP.74	271269.9804	4537710.2985	LP.74	270457.1615	4537718.3894
LP.75	270820.4450	4537521.7700	LP.75	271269.7654	4537710.4121	LP.75	270473.8129	4537721.7905
LP.76	270836.2540	4537535.8710	LP.76	271269.5904	4537710.4611	LP.76	270499.3069	4537727.2068
LP.77	270849.3990	4537546.5870	LP.77	271264.6823	4537711.3646	LP.77	270541.7761	4537739.0407
LP.78	270858.7350	4537554.8800	LP.78	271255.1451	4537713.1600	LP.78	270570.0738	4537746.9563
LP.79	270863.8160	4537556.0840	LP.79	271245.6712	4537714.6238	LP.79	270611.8319	4537758.0919
LP.80	270840.8067	4537566.5622	LP.80	271235.7766	4537715.8546	LP.80	270619.4592	4537759.6455
LP.81	270821.8860	4537575.0689	LP.81	271230.3421	4537716.9134	LP.81	270641.6723	4537763.5474
LP.82	270757.5548	4537587.5727	LP.82	271224.9761	4537718.4511	LP.82	270666.8994	4537767.4648
LP.83	270712.9740	4537596.6318	LP.83	271200.2361	4537727.3563	LP.83	270691.4972	4537771.6691
LP.84	270696.3710	4537595.7931	LP.84	271197.9127	4537727.5510	LP.84	270726.3564	4537777.0942
LP.85	270669.1593	4537593.4463	LP.85	271147.0138	4537731.5670	LP.85	270752.6803	4537782.0702
LP.86	270627.9703	4537585.4239	LP.86	271119.0820	4537733.1480	LP.86	270779.0784	4537783.7216
LP.87	270600.1089	4537575.8250	LP.87	271064.5820	4537735.9480	LP.87	270800.6708	4537786.2030
LP.88	270568.1940	4537568.3567	LP.88	271002.4723	4537737.9905			
LP.89	270556.4355	4537560.0737	LP.89	270997.7387	4537740.6475			
LP.90	270541.1030	4537554.7587	LP.90	270932.9337	4537741.4563			
LP.91	270511.6671	4537541.8974	LP.91	270900.7373	4537740.7692			
LP.92	270525.1369	4537530.7475	LP.92	270891.7757	4537740.4891			
LP.93	270505.7187	4537517.7385	LP.93	270885.7777	4537739.0661			
			LP.94	270868.8075	4537737.8419			
			LP.95	270862.9986	4537738.7183			
			LP.96	270761.8067	4537726.4403			
			LP.9					



Mercasalamanca

Carretera CL-517



LEYENDA

- ZONA CLASE TRANSPORTE
- ZONA TERCIARIA. EDIFICIO ADMINISTRATIVO
- ZONA CENTRO DE CONDUCCION SEGURA Y SEGURIDAD VIAL
- ZONA DE AMPLIACION DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (AREA DE ALMACENAMIENTO)
- ZONA DE AMPLIACION DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (AREA DE MANIOBRA)
- ZONA DE AMPLIACION DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (VIA MANGO O DE MANEJO)
- ZONAS VERDES PUBLICAS
- SERVICIOS URBANOS
- NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA
- RESERVA SUELO AMPLIACION C-517
- INFRAESTRUCTURA VIARIA
- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

*NOTA: DENTRO DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE NO SE ALMACENARAN CONTENEDORES

Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PI-6 MOD** PLANOS DE INFORMACIÓN CALIFICACIÓN Y USOS VIGENTE

INGENIERO DE CAMINOS: CONSULTOR: ESCALA: Orig. en A-1
1: 2.000
FECHA: OCTUBRE 2021

Documento para Aprobación Definitiva



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-1.1.0** PLANOS DE ORDENACION PLANOS DE ORDENACION Y GESTION Calificación y Usos. Planta General

INGENIERO DE CAMINOS: CONSULTOR: ESCALA: 1: 2.000
FECHA: FEBRERO 2011

PROTECCIONES DEL FERROCARRIL PARA EL SISTEMA GENERAL URBANIZADO (SUELO URBANO CONSOLIDADO)

- DELIMITACION DE DOMINIO PUBLICO
- DELIMITACION ZONA DE PROTECCION
- LINEA LIMITE DE EDIFICACION

CUADRO RESUMEN DE CARACTERISTICAS

USOS PORMENORIZADOS	DENOMINACION	SUPERFICIES DE SUELO			EDIFICABILIDADES		
		PARCIAL m²	TOTAL m²	PORCENTAJE %	INDICE m²/m²	PARCIAL m²	TOTAL m²
ZONA CLASE TRANSPORTE	MANZANA 1	22658				14806.6	
	MANZANA 2	17109				11180.5	
	MANZANA 3	27218	117789	28,17	0,653485	17796.5	76973,3
	MANZANA 4	14045				9178,2	
	MANZANA 5	7996				5225,3	
	MANZANA 6	28763				18796,2	
TERCIARIO EDIFICIO ADMINISTRATIVO	MANZANA 8	5201	5201	1,24	0,576812	3000	3000
ZONA CENTRO DE CONDUCCION SEGURA Y SEGURIDAD VIAL	MANZANA 10	31924	114973	27,50	0,006265	200	2000
	MANZANA 11	83049			0,021674	1800	
AMPLI. PLATAFORMA INTERMODAL	AREA DE ALMACENAMIENTO	MANZANA 7.1	15063				
	AREA DE MANIOBRA	MANZANA 7.2	2255	17318	4,14		
	AMPLIACION VIA MANGO	MANZANA 9	18553	18553	4,44		
ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	ZONA VERDE 1	7974					
	ZONA VERDE 2	6486					
	ZONA VERDE 3	16206	51035	12,21			
	ZONA VERDE 4	6218					
	ZONA VERDE 5	14151					
SERVICIOS URBANOS	CENTROS DE TRANSFORMACION	270	270	0,06			
NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA		10727	10727	2,57			
RED VIARIA	VIARIO	67304					
	RESERVA SUELO AMPLIACION C-517	6486					
	INFRAESTRUCTURA VIARIA	3558,52	82212,52	19,67			
	INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	4487					
TOTAL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO		418078,52	418078,52	100,00			
ZONAS PUBLICAS		7022	8212				
CARADA DE LOS MARTIRES		1190					
DESAGUE OBRA DE FABRICA							
TOTAL ZONAS A LAS QUE SE LE APLICA EDIFICABILIDAD		409866,52	409866,52		0,20	81973,3	81973,3

DN – DOCUMENTO NORMATIVO

DOCUMENTO NORMATIVO

ÍNDICE

DN-MV.- MEMORIA VINCULANTE

DN-NU.- NORMATIVA URBANÍSTICA

DN-PO.- PLANOS DE ORDENACIÓN

DN-EE.- ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

ANEXO Nº 1.- RESUMEN EJECUTIVO

DN-MV MEMORIA VINCULANTE

DN-MV.- MEMORIA VINCULANTE**ÍNDICE**

TÍTULO I.- OBJETO DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL	1
TÍTULO II.- CUMPLIMIENTO DE LOS ARTÍCULOS 172 Y 173 DEL RUCYL.....	2
TÍTULO III.- JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN Nº 1. ACREDITACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO	3
TÍTULO IV.- ORDENACIÓN PROPUESTA	5
Capítulo IV.1.- Condicionantes de la ordenación	5
Capítulo IV.2.- Análisis de las alternativas	6
Capítulo IV.3.- Descripción de la ordenación propuesta.....	6
Capítulo IV.4.- Zonificación	11
Capítulo IV.5.- Adecuación al planeamiento superior y a la normativa urbanística vigente.....	18
Capítulo IV.6.- Gestión urbanística y unidades de Actuación	19
TÍTULO V.- RED VIARIA Y SERVICIOS	19
Capítulo V.1.- Red viaria	19
Capítulo V.2.- Servicios urbanísticos.....	22
Capítulo V.3.- Entubación del arroyo de Los Mártires a su paso por el ámbito del Puerto Seco.....	26
TÍTULO VI.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 3/1998 DE 24 DE JUNIO DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS DE CASTILLA Y LEÓN	28
Capítulo VI.1.- Condiciones de diseño	28
TÍTULO VII.- JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y CONVENIENCIA DE LA URBANIZACIÓN.....	29
TÍTULO VIII.- OBLIGACIONES DEL PROMOTOR.....	30
TÍTULO IX.- PLAN DE ETAPAS	31
TÍTULO X.- CUMPLIMIENTO DE NORMATIVAS SECTORIALES.....	32
TÍTULO XI.- DOCUMENTACIÓN DE LA MODIFICACIÓN. TRAMITACIÓN	34
TÍTULO XII.- COHERENCIA DEL MODIFICADO Nº1 SOBRE EL MODELO TERRITORIAL Y SOBRE EL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTES.....	35
Capítulo XII.1.- Modelo territorial.....	35
Capítulo XII.2.- Ordenación general	35

TÍTULO XIII.- AFECCIÓN DEL MODIFICADO Nº1 SOBRE REDES PÚBLICAS EXISTENTES DE COMUNICACIONES ELECTRÓNICAS.....	35
TÍTULO XIV.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 4/2007 DE PROTECCIÓN CIUDADANA DE CASTILLA Y LEÓN (art. 12.1)	35
TÍTULO XV.- NORMATIVA EN RELACIÓN A LA PROTECCIÓN FRENTE AL RUIDO	37

DN-MV MEMORIA VINCULANTE

TÍTULO I.- OBJETO DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL

La Modificación nº 1 que se plantea en el presente documento tiene como fin primordial el interés público de lanzar la iniciativa del Sistema General Puerto Seco adaptándolo a las necesidades logísticas actuales que el mercado demanda.

Además, la presente Modificación nº 1 tiene por objeto:

- Supresión de alguno de los viales verticales de la zona situada al norte de la A-62, incrementándose la superficie de las parcelas destinadas a actividades logísticas y de transporte, en la forma que demandan en la actualidad los agentes y operadores de este mercado, obligando ello a modificar la edificabilidad de las parcelas resultantes, redistribuyéndola en función de las previsiones de demanda, pero lógicamente sin incremento alguno de la prevista en el Plan Especial vigente. La asignación de la edificabilidad de cada parcela queda de definida en el Capítulo IV.4 Zonificación. La supresión de esos viales conlleva la ampliación de la superficie de las parcelas resultantes y por tanto, es lógico aumentar la superficie de la parcela mínima; por ello se incrementa la parcela mínima en el uso clase transporte de 5.000 m² a 10.000 m², modificándose por coherencia también el frente mínimo de parcela de 10 metros vigente a 30 metros en el presente Modificado nº 1.
- Eliminación del uso para actividades de formación de centro de conducción segura y enseñanza de seguridad vial por desaparecer su demanda ante los cambios de tendencias logísticas, destinando las zonas donde se pensaba implantar esta actividad en zonas destinadas a usos logísticos y de almacenaje, aumentando de esta manera la capacidad de oferta del Puerto Seco.
- Eliminación de la zona de uso terciario destinada a edificio administrativo y ampliando la zona destinada a área de almacenamiento de la Plataforma Intermodal para acopio de contenedores, silos de grano, etc..., pero manteniendo el uso terciario como uso compatible con el resto de usos permitidos y compatibles dentro de la Modificación nº 1 del Plan Especial Puerto Seco.

La demanda de este uso terciario puede satisfacerse en los sectores colindantes, también de titularidad pública municipal, como son el Centro de Transporte (Cetramesa) y el sector de MercaSalamanca. Además dicha demanda también puede ser asumida en los sectores colindantes de uso industrial y logístico de Peña Alta, Lanchas y Malotas que están ya en desarrollo o lo estarán en un plazo de tiempo breve y entre sus determinaciones está el uso terciario.

- La supresión del paso elevado sobre la Autovía A-62 Salamanca-Fuentes de Oñoro, dejando sin comunicación directa las zonas situadas a ambos lados de dicha infraestructura viaria; la supresión de dicho paso elevado está justificada por varios motivos, uno de ellos y principal, es que no se considera necesaria la conexión de las zonas indicadas mediante esa infraestructura, ya que realmente las dos zonas pueden tener un funcionamiento totalmente operativo aunque estén independizadas físicamente, ya que la zona situada al norte de la A-62 está perfectamente conectada con la carretera autonómica CL-517 por sendas glorietas existentes en la referida carretera y la zona

ubicada al sur de dicha autovía está conectada con la carretera estatal N-620, igualmente por tres glorietas existentes en dicha vía. Por otra parte, la eliminación del paso elevado supone un ahorro económico importante en el desarrollo del Puerto Seco, facilitándose por tanto su ejecución, al tener que aportarse menos recursos financieros a dicho desarrollo.

Con independencia de lo expuesto la eliminación del paso elevado produce un impacto muy positivo sobre la rasante de los viales de ambas zonas, ya que no es preciso elevar la rasante de los viales denominados en el documento de planeamiento aprobado H-3 y H-4 para permitir la conexión de las dos glorietas que estaban previstas en dichos viales por encima de la autovía A-62, lo que suponía elevar los viales hasta alcanzar una cota de la obra de fábrica sobre la autovía que permitiera la circulación por ella de los vehículos de mayor gálibo, tal y como establece la normativa en dicha materia.

Finalmente se modifican algunos parámetros de las edificaciones que estaban determinadas en el Plan Especial vigente, tales como altura de edificación, que estando limitada a 10,50 m pasa a 15,00 m, número de plantas que estando vigente 3 plantas, pasa a 4 plantas, y retranqueos a fachada, que estando fijados en el Plan Especial vigente en 10m, se establece libre en el presente Modificado nº 1. Hay que poner de manifiesto que estas modificaciones introducidas son determinaciones que están contempladas en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, en su Ordenanza 12ª de Sistemas Generales de Equipamiento y por tanto no suponen modificación alguna del citado Plan General.

El ámbito y la delimitación, así como el resto de determinaciones contempladas en el vigente Plan Especial Sistema General Puerto Seco permanecen inalteradas, alguna como la edificabilidad máxima limitada a 0,20 m²/m² por el Plan General de Ordenación Urbana (ya que la presente Modificación nº 1 no podría alterarla), manteniéndose otras determinaciones de ordenación detallada, tales como reserva para ampliación de la CL-517 (aunque no esté prevista a día de hoy), accesos, espacios libres públicos, plazas de aparcamiento...

De acuerdo con lo contemplado en el artículo 169 **Modificaciones** del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, en el presente documento de Modificación nº 1 del Plan Especial "Puerto Seco" solo se expondrán los aspectos que sufran modificaciones o sean afectados por ellas. En el Título XI. *Documentación de la Modificación. Tramitación*, queda detallado y justificado este aspecto.

TÍTULO II.- CUMPLIMIENTO DE LOS ARTÍCULOS 172 Y 173 DEL RUCYL

Cuando se modifique un instrumento de planeamiento urbanístico es preceptivo el cumplimiento del artículo 172 **Modificaciones de espacios libres y equipamientos** del RUCYL

"La aprobación de las modificaciones de cualquier instrumento de planeamiento urbanístico que alteren los espacios libres públicos o los equipamientos públicos, tanto existentes como previstos en el planeamiento, requiere que la superficie de espacio libre o equipamiento que se destine a otro uso sea sustituida por una nueva superficie con la misma calificación y equivalente superficie y funcionalidad".

En la presente Modificación se han variado las superficies de las diferentes zonas de uso libre público por razones de la mejora de la configuración que se ha establecido, pero la superficie del conjunto de todas ellas,

supera en más de 700 m² la superficie establecida en el planeamiento vigente y por tanto se cumple con lo estipulado en el citado artículo 172; en el Título IV ORDENACIÓN PROPUESTA se detalla el citado cumplimiento. Además por ser el propio Plan Especial un Equipamiento Público no tiene asignada superficie específica a tal uso.

En cuanto al artículo 173 **Modificaciones que aumenten el volumen edificable o la intensidad de edificación**, al no alterarse el parámetro de edificabilidad, que de acuerdo a la Ordenanza 12 de Sistemas Generales de Equipamiento del P.G.O.U., Art. 8.13.10, la edificabilidad máxima para el Puerto Seco no superará 0,20 m²/m². La edificabilidad es de 409.866,52 m² x 0,2 m x 0,2 m²/m² = 81.973,3 m²_c, por tanto se mantiene, aunque se redistribuye entre las parcelas de la zona de Uso Transporte y la zona de uso de Ampliación de Plataforma Intermodal, en la manera que queda detallada en el Título IV. *Ordenación Propuesta*.

TÍTULO III.- JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN Nº 1. ACREDITACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO

Aunque se podría interpretar que la acreditación del interés público de la Modificación nº1 que se propone es intrínseca a la naturaleza de un Plan Especial de Equipamiento, ya que se trata de un Sistema General y por tanto es una dotación urbanística pública que está al servicio de toda la población del término municipal de Salamanca, además del carácter público de la misma (y por tanto servir al interés general), sería suficiente para la obligada acreditación. No obstante, también se argumentará en base a que con la modificación que se pretende en el presente documento se mejorará y potenciará el desarrollo que el Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca previó para esa zona de Salamanca. Además también se afectará de manera directa a la ciudadanía, al bienestar social, a los ingresos económico del erario público (en sus diversos estamentos), etc...

Efectivamente, el Plan Especial Puerto Seco está enclavado en una zona donde el Plan General de Ordenación Urbana estableció un conjunto de infraestructuras que forman un conglomerado para actividades productivas en el que se encuentra también la Plataforma Intermodal Ferroviaria, enclavada en el Sector Peña Alta como Sistema de Equipamiento Local, el Sistema General Centro de Transporte de Salamanca (ya a pleno rendimiento con actividades varias, entre ellas la logística), el Mercado de Mayoristas Mercasalamanca, así como varios Sectores Industriales (Malotas y Lanchas). El Plan General así lo dispuso pensando en la complementación de las actividades económicas implantadas en una u otra zona del citado conglomerado.

Por lo expuesto, es obligado que cada uno de los sectores descritos puedan desarrollar su cometido, ya que si alguno de ellos no “cumple su función” puede acarrear graves perjuicios al resto.

La intermodalidad prevista en la Plataforma y en el Puerto Seco, con el impulso que todas las instituciones (Comunidad Europea, organismos internacionales, estatales, autonómicos...) quieren dar un fuerte impulso al transporte de mercancías por ferrocarril, para evitar en lo posible el tránsito de vehículos pesados por las carreteras, tránsito que produce una elevada contaminación atmosférica por el uso de combustibles fósiles frente a la posibilidad de que el transporte ferroviario utilice energías limpias; dicha intermodalidad conlleva

que en su entorno se implanten operadores que completen la distribución de las mercancías hasta el lugar de consumo. Por ello, es necesario crear espacios en el entorno del conglomerado o “nodo” citado puedan dar cabida de manera adecuada a los fines para los que se han programado. De hecho, en la actualidad están proliferando en un elevado número, iniciativas de este tipo, con parcelas de grandes dimensiones para acoger las actividades que se han reseñado; las ayudas para la implantación de estas infraestructuras son elevadas y están propiciadas tanto por organismos internacionales como estatales o autonómicos.

Igualmente se ha constatado que algunas empresas de transformación de productos que se transportan también requieren de instalaciones de gran envergadura, fundamentalmente por razones de economía de producción y mantenimiento.

Por ello, para dar respuesta a esta demanda, se promueve la presente Modificación nº 1 también con el fin de eliminar el uso para actividades de conducción segura y de seguridad vial y el uso terciario como tal uso en una zona concreta, aunque permitiendo dicho uso como compatible con los usos permitidos establecidos en su momento y modificar la ordenación viaria con la supresión del paso superior previsto sobre la A-62, y suprimiendo también algún vial de los previstos.

En la Modificación nº 1 que se plantea, con la supresión de algún vial de los previstos en el vigente Plan Especial, se consigue, aparte de una mayor superficie para actividades de transporte y de plataforma intermodal (del orden de 6.000 m²), la conformación de parcelas de mayor tamaño de las contempladas en la ordenación vigente, dando con ello una mejor respuesta a la demanda actual del sector logístico, uso que ya planificó en su día el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca. La edificabilidad total se redistribuye en las parcelas de la manera que se ha considerado en función de las demandas previstas.

El interés público o interés general que tiene que acreditar cualquier modificación de planeamiento aprobado que se lleve a cabo, de acuerdo con el artículo 169 Modificaciones del RUYCL, en este caso viene sustentado en que la actuación prevista en el Plan General, con el Puerto Seco, un Centro de Transporte, una Plataforma Intermodal, un Mercado de Mayoristas, todos de titularidad municipal, incluso uno de los sectores industriales, (Peña Alta a través de una sociedad de capital 100% municipal, Zaldesa) al crear un conglomerado realmente importante de actividad logística, hace necesario en la actualidad, para cumplir las expectativas que se previeron en su día, modificar las determinaciones y por ello su planeamiento, dado que obligatoriamente deben adaptarse a las nuevas tendencias del mercado. En eso radica su interés público.

Como consecuencia de la modificación que se propone y como otro aditamento para acreditar el interés general, la modificación propiciará la implantación de empresas en el oeste de Salamanca capital, evitando que algunos promotores u operadores del mercado desistan de su ubicación en la zona, al no existir parcelas que satisfagan sus necesidades. Es claro que su establecimiento conllevará la creación de un número importante de puestos de trabajo, eliminando parte del elevado paro que hay en la comunidad, con el consiguiente aumento de la afiliación a la Seguridad Social; igualmente, los nuevos puestos de trabajo permitirán que esas familias entren a formar parte de la “rueda de consumo” saliendo del entramado de ayudas públicas y de la marginación social que ello conlleva, que a su vez creará y potenciará otro tipo de actividades lucrativas en el entorno de Salamanca.

Además, conllevará un incremento de los ingresos de las arcas municipales por impuestos de construcción, de impuestos de bienes inmuebles, de actividades económicas, así como un incremento de ingresos estatales como IRPF, IVA, etc...

Realmente, con la modificación que se pretende se “actualizará” de gran manera la zona de actividades que previó el Plan General en la zona oeste de Salamanca, lo que potenciará la atracción de nuevas iniciativas industriales y logísticas evitando que se localicen en otros territorios, incluso en otro país (Portugal), lo que lógicamente redundará en mejorar el nivel de empleo, con las ventajas de todo tipo, alguna de las cuales se ha particularizado. Estas empresas como se ha expuesto demandan parcelas de mayor superficie y por tanto mayor frente de parcela, más altura de las edificaciones para logística, y un número de plantas mayor, así como a veces eliminación de retranqueos a frente de parcela para mejorar la manipulación de productos (entrada de vehículos al interior de las edificaciones). Esto justifica la modificación de algunos parámetros que se lleva a cabo en la presente Modificación nº 1, que como se ha expuesto, está dentro de las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana vigente.

TÍTULO IV.- ORDENACIÓN PROPUESTA

Capítulo IV.1.- Condicionantes de la ordenación

El primer condicionante que se presentó para establecer la ordenación aprobada en su día del Sistema General Puerto Seco es la ubicación del mismo, ya que el ámbito es atravesado por la autovía A-62 y por la línea de ferrocarril Salamanca a Fuentes de Oñoro, por lo que queda dividido en tres zonas independientes. Para permitir la comunicación entre la carretera N-620 y la CL-517 y permeabilizar por tanto la autovía A-62, se consideró necesario proyectar un paso sobre la misma. Este paso condicionó el diseño en planta de todos los viales, así como sus rasantes, ya que se tuvo que respetar un gálibo mínimo sobre la autovía de 5,30 m., lo que obligó a realizar terraplenes importantes en amplias zonas del sector. En la propuesta que se realiza en la presente Modificación nº 1 se elimina esa conexión, ya que se ha analizado la alternativa del funcionamiento de manera independiente, pero relacionada, de las tres zonas y se ha considerado que no es necesaria esa conexión, ya que si alguna de las actividades que se implante necesita conectarse con alguna de las implantadas en otra de las zonas, pueden hacerlo de manera rápida y cómoda por la N-620 y las dos glorietas existentes en la CL-517, siendo más perjudicial para todo el sector elevar las rasantes de los viales para conseguir el gálibo sobre la A-62.

Como se ha expuesto anteriormente, la eliminación del paso elevado sobre la A-62 supone un ahorro económico importante dentro del montante necesario para el desarrollo del Puerto Seco, que como todo sistema general es de titularidad pública y los recursos económicos para la ejecución de las obras los tiene que soportar, lógicamente, las arcas públicas; por tanto, cualquier ahorro económico se considera beneficioso para el erario público.

Además la eliminación del paso elevado sobre la A-62, como también se ha expuesto, mejora las condiciones de las parcelas resultantes, no solo en superficie, sino también en su planimetría.

Estos dos aspectos redundarán en una mejor consecución de los objetivos de implantación de actividades económicas, de las que tan necesitado está el municipio salmantino.

Se considera, por tanto, que el acceso a las tres zonas está muy bien resuelto desde las dos glorietas existentes en la CL-517, y por las tres glorietas situadas en la N-630.

Capítulo IV.2.- Análisis de las alternativas

Las alternativas que se analizaron para la redacción de la ordenación detallada que se aprobó en su día, se referían a la configuración geométrica, a la distribución de los distintos usos establecidos y al tamaño idóneo de las parcelas, estando muy condicionada la configuración por la necesidad de construir un paso sobre la A-62 para permeabilizar las dos zonas situadas o ambos pasos de la misma. En esta Modificación nº 1 que se pretende, el condicionamiento de la pasarela mencionada ha desaparecido al haberse tomado la decisión de que las tres zonas tengan funcionamiento de manera independiente, sin conexión directa entre ellas, sino a través de las carreteras N-620 y CL-517.

Asimismo, la decisión de no ubicar dentro del Sistema General Puerto Seco el centro de conducción segura y seguridad vial, dado el nulo interés que ha suscitado dicha actividad y asignar a esas parcelas también uso de transporte y logístico, elimina el condicionante que ello suponía.

Por tanto, a la zona situada al norte, a la que se accede desde las dos glorietas existentes en la carretera autonómica CL-517 próxima a "Mercasalamanca" y al Centro de Transportes, se le mantiene el uso de clase transporte que tenía asignado en el Plan Especial vigente, no habiéndose modificado, por tanto, el uso de esa zona.

En las zonas del ámbito que tienen acceso desde las tres glorietas existentes en la carretera estatal N-620 se mantendrá el uso de Plataforma Intermodal con zonas para ampliación de la vía mango o de manejo de la propia Plataforma Intermodal, así como la superficie para ampliación del almacenamiento (contenedores, silos....) de la propia Plataforma. Al resto de las parcelas se le asignará un uso de clase transporte.

En relación con el tamaño de las parcelas se ha intentado que, en principio, sean de grandes dimensiones, ya que el mercado es lo que demanda en la actualidad.

Capítulo IV.3.- Descripción de la ordenación propuesta

A continuación se describe la ordenación propuesta en las zonas destinadas a usos de actividad industrial, logística de almacenamiento.

Como se ha expuesto en el TÍTULO I.- OBJETO DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL de la presente Memoria Vinculante, alguna de las modificaciones propuestas está encaminada a suprimir alguno de los viales verticales en la zona situada al norte de la A-62, con el fin de aumentar la superficie de las parcelas resultantes, que conformaran el Sistema General; también como se expuso en el TÍTULO III.- JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN Nº 1. ACREDITACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO, la razón o motivo de dicha supresión es con objeto de mejorar los espacios destinados a la intermodalidad en el conjunto o

“nodo” que forman además del Puerto Seco, la Plataforma Intermodal y los Sistemas Generales del Centro de Transportes y Mercasalamanca, así como los sectores industriales y logísticos de las inmediaciones.

La eliminación de la obra de paso sobre la Autovía A-62, obedece fundamentalmente a que no aporta ninguna ventaja para la conectividad de las zonas situadas a ambos márgenes de dicha vía, ya que están perfectamente conectadas por la CL-517 y por la N-620 que las circunvalan.

En el ámbito del Sistema General “Puerto Seco” se pueden diferenciar tres zonas destinadas a uso de clase transporte y a ampliación de plataforma intermodal, siendo estas las siguientes:

En el espacio comprendido entre la autovía A-62 y la carretera CL-517 la ordenación propuesta se estructura a partir de dos viales principales de acceso que parten de las glorietas existentes en la carretera CL-517 y que finalizan en dos nuevas glorietas, unidas ambas por un vial que permite que los usuarios de las cuatro parcelas que se van a crear en dicha zona puedan utilizar, de manera indistinta, ambas glorietas de acceso a la CL-517, con la ventaja que ello pueda representar en momentos de gran afluencia o salida de vehículos. Se han creado cuatro parcelas, de las cuales dos de ellas la M-1 y M-4 tienen condicionada su superficie por los viales de acceso; la zona situada entre ambos viales se ha dividido en dos parcelas, denominadas M-2 y M-3, ya que en una de ellas, la M-3 próxima al del Centro de Transportes, se pretende crear un aparcamiento de vehículos pesados que complementa al Centro de Transportes, ya que el desarrollo de ese otro sistema general de transporte ha tenido en los últimos años un importante incremento de actividad, construyéndose nuevas naves logísticas y habiéndose visto totalmente desbordada la demanda de aparcamiento de vehículos pesados en la zona reservada para ello dentro del Centro de Transporte; esta fuerte demanda está motivada por la seguridad que proporciona el estacionamiento en áreas vigiadas las 24 horas, siendo muy escasas a lo largo de la A-62 y de la A-66. Como este servicio al transporte nacional e internacional se considera prioritario dentro de los fines que deben de cubrir las instalaciones públicas, es necesario incrementar, de manera importante, las plazas para aparcamiento vigilado y seguro de los vehículos de transporte que efectúan las rutas A-62 y A-66. Por ello, una de las parcelas se destinará a un aparcamiento vigilado de vehículos pesados a gestionar por el Centro de Transporte con el fin de ampliar un servicio esencial a los transportistas, tanto locales como foráneos.

Se ha mantenido un vial de pequeña entidad, ya previsto en la ordenación vigente, que comunique de manera limitada estas zonas con la parcela situada al sur de la A-62, denominada M-5, por el paso existente bajo la autovía. Esta zona se destina uso clase transporte.

Respecto a la zona comprendida entre la autovía A-62 y la línea de ferrocarril Salamanca-Fuentes de Oñoro, la ordenación se estructura en torno a un vial que discurre sensiblemente paralelo a la citada línea de ferrocarril y que comunica la glorieta situada en la carretera N-620, en las proximidades del paso sobre la citada línea de ferrocarril, con la parcela M-5 de uso clase transporte. Paralelo a este vial y al norte del mismo, discurre el nuevo trazado de la “Vereda de los Mártires”. En esta zona se mantienen las zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal, tanto para la vía de mango o maniobra, como para el área de almacenamiento. Se elimina la parcela destinada a usos terciarios, que se incorpora al área de ampliación de almacenamiento; las posibles necesidades de uso terciarios (oficinas, servicios...) quedarían satisfechos por la compatibilidad de ese uso con el de la clase transporte.

El uso terciario que se compatibiliza en esta zona, así como en el resto del sector, es un uso terciario vinculado a las actividades de transporte y logística que se ubiquen aquí y no tendrá mucha entidad, pero posibilitará que dichas empresas tengan sus propios servicios dentro de sus parcelas. Pero ese uso terciario, como uso exclusivo en parcela y de gran entidad, en principio no está previsto en este sector, ya que en los alrededores existen terrenos que pueden albergar esas grandes instalaciones de uso terciario, ya que cuando se redactó el Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca se diseñó un conglomerado que comprendía Sistemas Generales (Centro de Transportes, Mercado Mayorista y Puerto Seco) y sectores industriales y logísticos que conformaban un conjunto que diese respuesta a la demanda de actividades comerciales, industriales y logísticas, para que todo el conjunto se complementase, y formase un polo o “hubo” de uso industrial, logístico, administrativo, de servicios, etc...

Finalmente, toda la zona situada al sur de la línea de ferrocarril, que en el Plan Especial vigente tenía uso de centro de conducción segura y seguridad vial, en el presente Modificado nº 1 se destina a uso transporte y será una gran parcela denominada M-6, accediendo a ella desde la glorieta situada en la carretera N-620, desde la que también se accede al sector “Las Lanchas”, pudiendo acceder también desde la glorieta que conecta con la Feria Ganadera.

Lógicamente las modificaciones que se han introducido tienen que tener su reflejo en las Ordenanzas contenidas en la Normativa Urbanística. Concretamente, y como se ha expuesto en el párrafo anterior, desaparece en Ordenanzas el *uso de centro de conducción segura y seguridad vial* (artículo 28); también se suprime el uso terciario como tal, quedando limitado como uso compatible para el resto de usos permitidos, modificándose el artículo 25 y el artículo 26.

También se modifican, aunque se trata de extremos generalistas, los artículos 1 y 3, que tratan de la denominación del documento (se denomina en el presente como Modificación nº 1) y de la Interpretación de los mismos (por las modificaciones que ha sufrido el P.G.O.U. de Salamanca posteriormente a la aprobación del vigente Plan Especial del Sistema General Puerto Seco) respectivamente.

Igualmente se modifica, por temas formales, el artículo 38 *Instrumento de gestión*, que por normativa se denominará *Desarrollo de la actuación*; también por causa de normativa se modifica el artículo 73 *Prohibición de publicidad*, pero solo para indicar que se ha aprobado una nueva Ley de Carreteras, y en la nueva legislación los temas relacionados con la publicidad se encuadran en el artículo 37 de dicha ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras.

Los artículos que se alteran y pueden tener más transcendencia en el desarrollo de la actuación, son los correspondientes a los artículos 67 *Ordenanza de zonas de clase transporte*, 68 *Ordenanza de zonas de uso terciario* y 70 *Ordenanza de zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal* (Área de almacenamiento y vía mango).

En el primero de ellos, 67, se modifica el ámbito de las parcelas destinadas a uso clase transporte, así como la parcela mínima que pasa de 500 m² a 10.000 (en consecuencia con el objeto principal de la presente Modificación nº 1), el frente nuevo, que pasa de 10 m a 30 (por el mismo motivo), los retranqueos mínimos (por idénticos motivos). Se modifica la edificabilidad máxima, que pasa de ser la misma en todas las parcelas,

a variar en las 6 parcelas destinadas a este uso, en base a las previsiones que se tienen de potenciales ocupadores de los mismos. Por último, se aumenta la altura máxima 10,50 m a 15,00 m y el número de plantas de 3 a 4, todo ello en base al futuro destino (logístico) que van a tener algunas de las parcelas destinadas al uso clase transporte. Es preciso poner de manifiesto que la altura máxima de 15,00 está contemplada en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca para los Sistemas Generales de Equipamiento Transporte.

El artículo 68 *Ordenación de Zonas de Uso Terciario* se modifica con el fin de eliminarlo de la actual parcela denominada M-8 y solo permitirse, como uso compatible con el resto de usos; se anula la determinación de parcela mínima de 5.000 m² y la edificabilidad máxima que se le asignaba a dicha parcela M-8.

En el artículo 70 *Ordenanza de zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal* queda modificado el ámbito de las mismas, pasando de ser las parcelas denominadas en el vigente documento de planeamiento M-7 y M-9 a las denominadas M-7 y M-8, habiendo englobado la presente parcela M-7 a la vigente M-8 (de uso terciario, que desaparece).

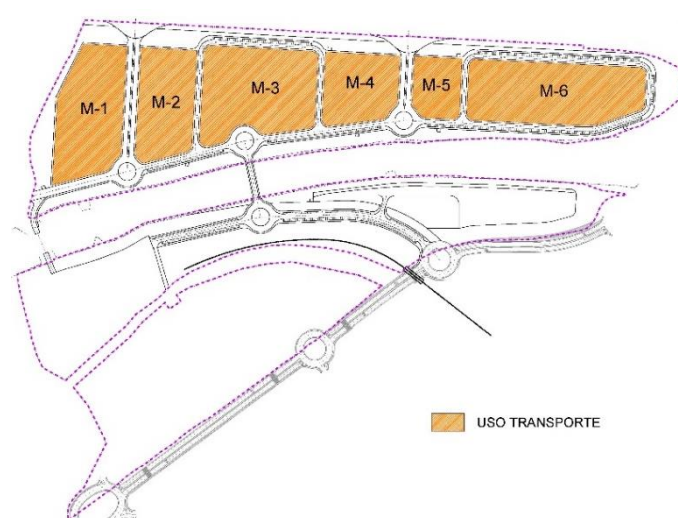
Además, las parcelas vigentes de este uso de Ampliación de la Plataforma Intermodal no están dotadas en el documento urbanístico vigente de edificabilidad y en la presente Modificación nº 1 si se les asigna una edificabilidad de pequeña magnitud, acorde con el destino “a priori” previsto.

Para todas las zonas anteriores las limitaciones de la propiedad respecto del ferrocarril y de las distintas carreteras se han establecido según la legislación sectorial vigente.

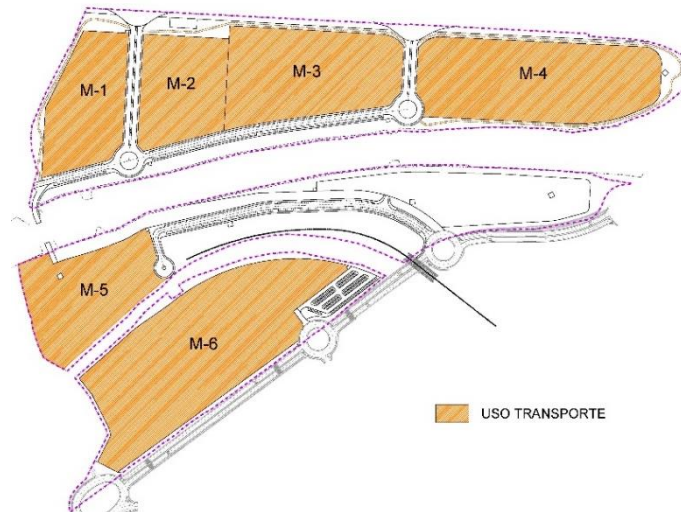
En cuanto a la distribución de usos, se ha establecido una ordenación dividida en zonas diferenciadas que se describen a continuación:

– **Zonas de clase transporte**

Estado vigente:



Estado modificado:



Zonas concebidas para la implantación de actividades de recepción, clasificación y distribución de mercancías, así como sus instalaciones complementarias, permitiéndose como usos compatibles los de manipulación, transformación y almacenaje de mercancías. Se destina a estas zonas prácticamente el 100 % de la superficie construable total. Se sitúan en el espacio comprendido entre la autovía A-62 y la carretera CL-517, y en la parte sur del sector, con acceso desde la N-620. Las situadas al norte del ámbito como se ha expuesto, se denominan M-1, M-2, M-3 y M-4 y las situadas al sur de la A-62, M-5 y M-6.

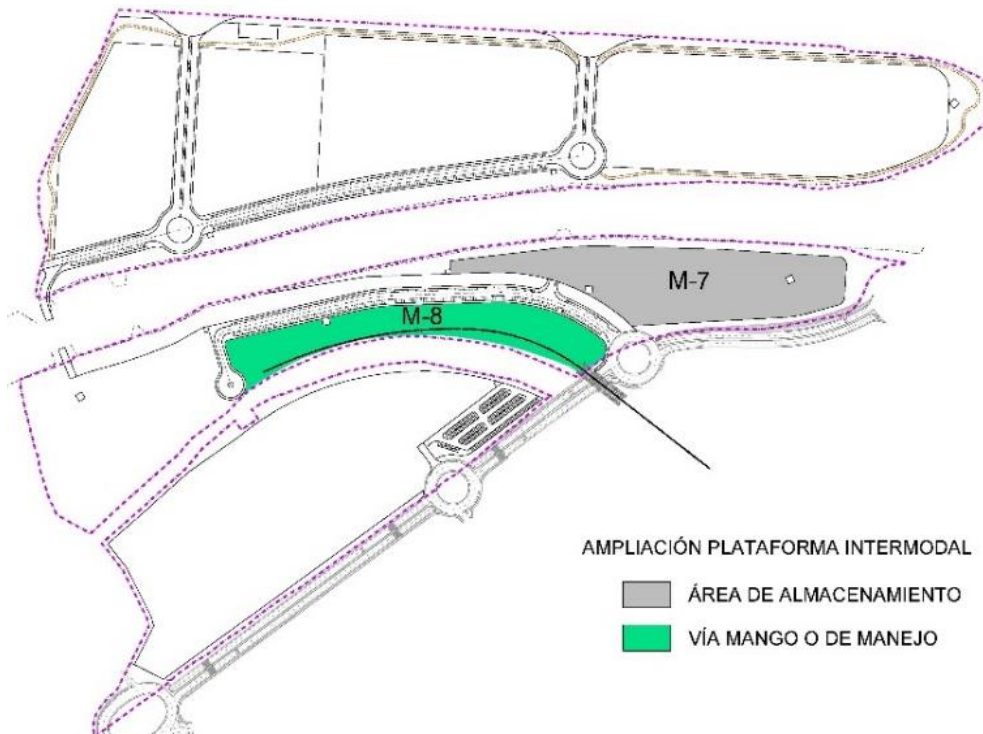
Estas zonas se han diseñado con manzanas de gran tamaño. Todas ellas cuentan con una edificabilidad variable sobre parcela neta según los posibles destinos a futuro, estableciéndose edificación exenta o adosada hasta en cuatro alturas.

- **Zona de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango)**

Estado vigente:



Estado modificado:



Zona destinada a la ampliación de la Plataforma Intermodal Ferroviaria situada en el sector “Peña Alta”, está compuesta de dos áreas, una destinada al almacenamiento de contenedores y de graneles, denominada M-7 y la otra a la ampliación de la vía mango o de manejo, con el objeto de permitir una mejor maniobra de los trenes que accedan a la Plataforma Intermodal, denominada M-8.

La superficie total de las dos zonas es de 45.659 m² teniendo una superficie construible de 700 m².

Capítulo IV.4.- Zonificación

La asignación de usos pormenorizados, así como la delimitación de las zonas descritas en el apartado anterior, en las cuales se aplican los usos mencionados, se define en el plano P0-1.1 MOD, Calificación y usos, indicándose a continuación sus determinaciones.

IV.4.1.- Aprovechamientos urbanísticos

Según establece el Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, en la Ordenanza 12^a de Sistemas Generales de Equipamientos, Art. 8.13.10, la edificabilidad máxima para el Puerto Seco no superará 0,20 m²/m².

La superficie de las zonas del Sistema General “Puerto Seco” a las que se le aplica esta edificabilidad es 409.866,52 m², después de haber deducido de la superficie total del Sistema General las zonas públicas que no generan aprovechamiento, coincidente con la señalada en el Plan Especial vigente, como no podía ser de otra manera, no estando por tanto en los supuestos previstos en el artículo 173 del RUCYL.

Edificabilidad: $409.866,52 \times 0,20 \text{ m}^2\text{c}/\text{m}^2 = 81.973,3 \text{ m}^2\text{c}$

Esta edificabilidad se distribuye entre las manzanas según se indica en lo que sigue.

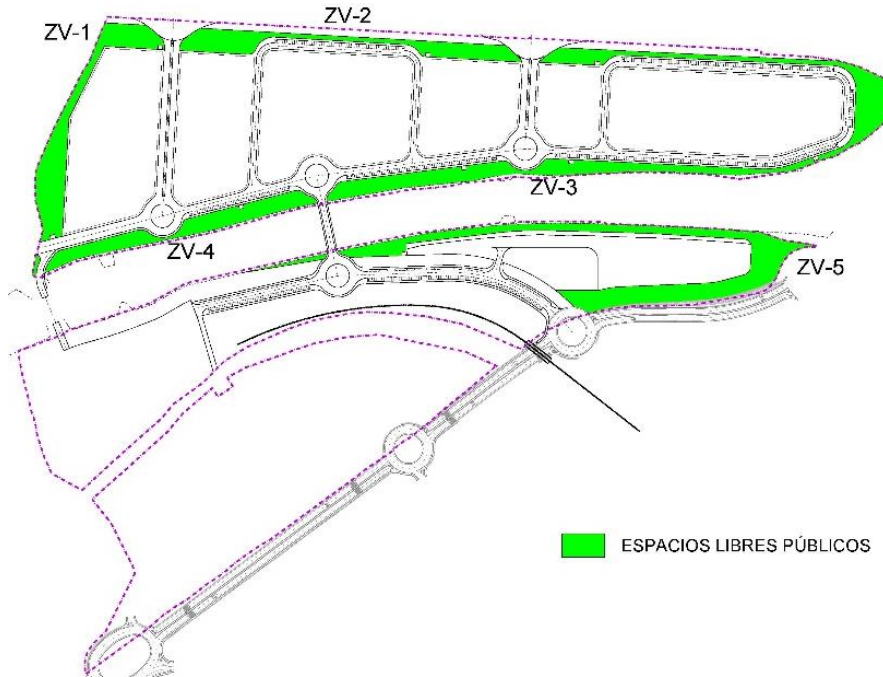
USO CLASE TRANSPORTE				
ZONA	SUPERFICIE m²	%	Coefficiente de edificabilidad m²_c/m²	Superficie edificable m²_c
MANZANA 1	25.981	6,21	0,789038	20.500,0
MANZANA 2	25.000	5,98	0,800000	20.000,0
MANZANA 3	41.229	9,86	0,008489	350,0
MANZANA 4	51.257	12,26	0,204850	10.500,0
MANZANA 5	30.951	7,40	0,094449	2.923,3
MANZANA 6	69.674	16,67	0,387519	27.000,0
TOTALES	244.092	58,38		81.273,3

RESUMEN DE SUPERFICIES EDIFICABLES				
USO PORMENORIZADO		SUPERFICIE m²	%	Superficie edificable m²_c
CLASE TRANSPORTE		244.092	58,38	81.273,3
AMPLIACIÓN PLATAFORMA INTERMODAL	AREA DE ALMACENAMIENTO	27.092	6,48	500,0
	AMPLIACIÓN VIA MANGO	18.567	4,44	200,0
TOTALES		289.751	69,31	81.973,3

IV.4.2.- Sistemas locales de espacios libres, vías públicas y servicios urbanos

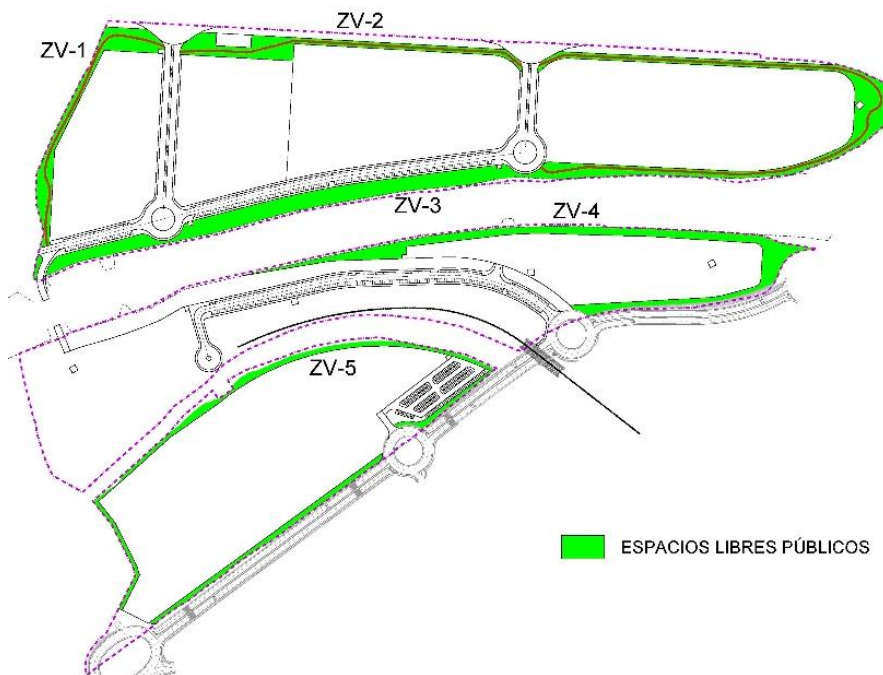
a) Espacios libres públicos

Estado vigente:



La superficie total de espacios libres públicos en la ordenación vigente es de 51.035 m²

Estado modificado:



Los espacios libres públicos también se han dispuesto en franjas periféricas, como estaban contemplados en el Plan Especial vigente.

Las superficies de estas zonas destinadas a espacios libres públicos son las siguientes:

ESPACIOS LIBRES	SUPERFICIE m ²	%
ZONA VERDE 1	5.531	1,32
ZONA VERDE 2	5.800	1,39
ZONA VERDE 3	23.160	5,54
ZONA VERDE 4	10.160	2,43
ZONA VERDE 5	7.131	1,71
TOTAL	51.782	12,39

La superficie destinada a espacios libres públicos se incrementa en 748 m² respecto a la que se determinaba en el Plan Especial vigente, por lo cual se da cumplimiento a los artículos 172 del RUCYL .

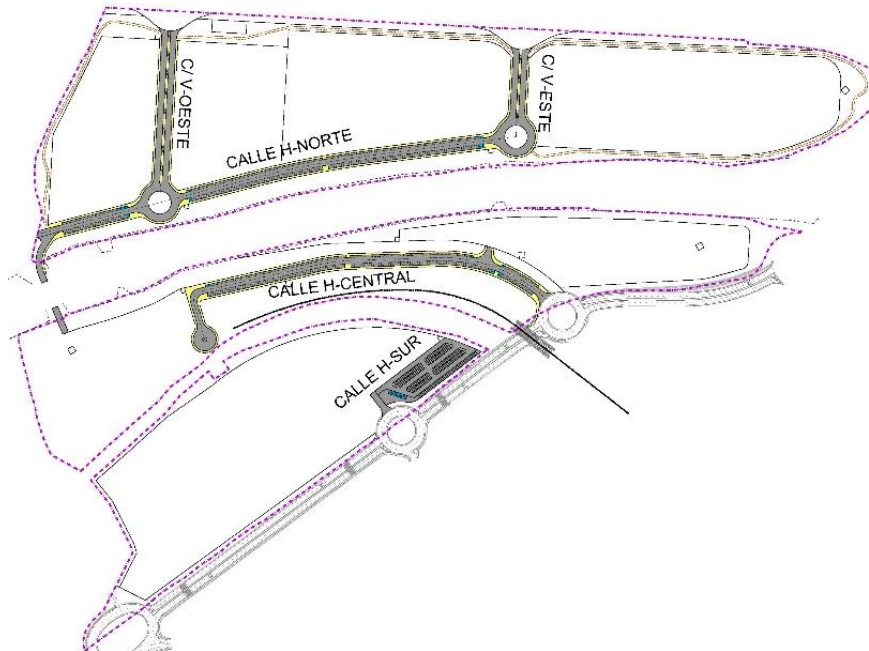
b) Vías públicas y aparcamientos

Estado vigente:



La superficie destinada en el Plan Especial vigente a vías públicas y aparcamientos es de 67.304 m², a la que hay que sumar una reserva de suelo de 6.456 m² para ampliación de la CL-517, otra zona de dominio público de 3.965,52 m² de la infraestructura viaria de la A-62, así como otra zona de dominio público ferroviario de 4.487 m², lo que totaliza 82.212,52 m².

Estado modificado:



La red viaria interior tiene una superficie de 48.944,00 m², mucho menor que la aprobada en el Plan Especial vigente, al eliminar algunos viales verticales, a la que hay que sumar la reserva de suelo para una posible ampliación de la carretera CL-517 de 6.456 m², además de una zona de dominio público de la infraestructura viaria correspondiente a la autovía A-62 de 3.965,52 m² y otra zona también de dominio público de la infraestructura ferroviaria correspondiente a la línea de ferrocarril Salamanca -Fuentes de Oñoro de 4.487 m² no habiendo variado estas tres superficies de las que contenía el Plan Especial vigente, con lo que la superficie total es de 63.852,52 m², que representa un 15,27 % del Sistema General.

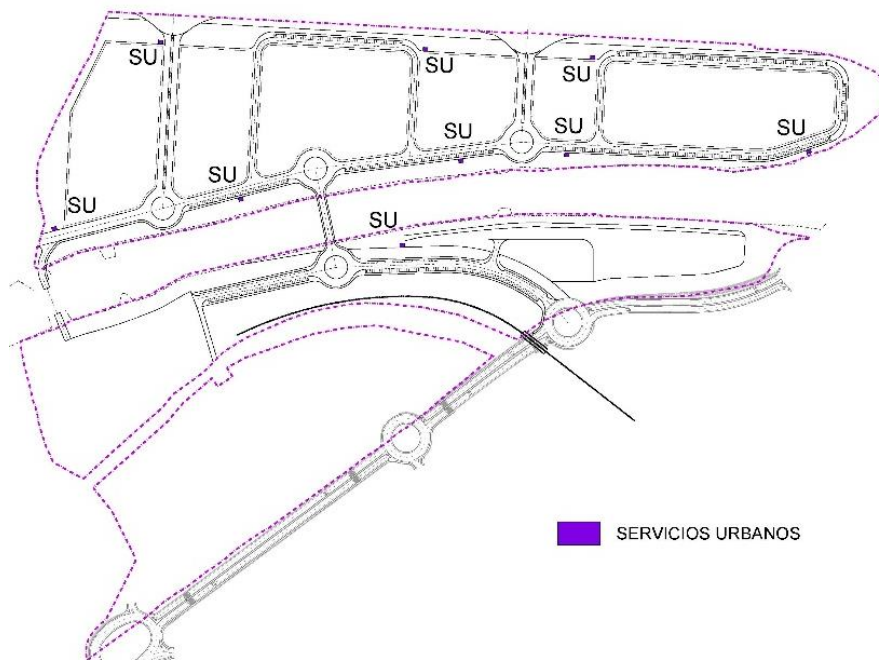
En esta superficie están incluidas 690 plazas de aparcamiento, con unas dimensiones unitarias de 5,00x2,50 m², tanto si son en línea como en batería, con excepción de las plazas reservadas para personas con movilidad reducida, a cuyo fin se destinan 19 plazas de las indicadas anteriormente; con este número de plazas de aparcamiento se superan en 12 plazas el total de las plazas previstas en el Plan Especial vigente, que contaba con un total de 678 plazas, de las cuales 18 estaban destinadas a vehículos de personas con movilidad reducida.

La distribución de las plazas de aparcamiento mencionadas en las distintas calles y áreas específicas es la siguiente:

CALLES	Nº PLAZAS DE APARCAMIENTO	RESEVARDAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA
HORIZONTAL NORTE	273	8
HORIZONTAL CENTRAL	244	5
HORIZONTAL SUR	154	6
VERTICAL OESTE	0	0
VERTICAL ESTE	0	0
TOTAL	671	19
	690	

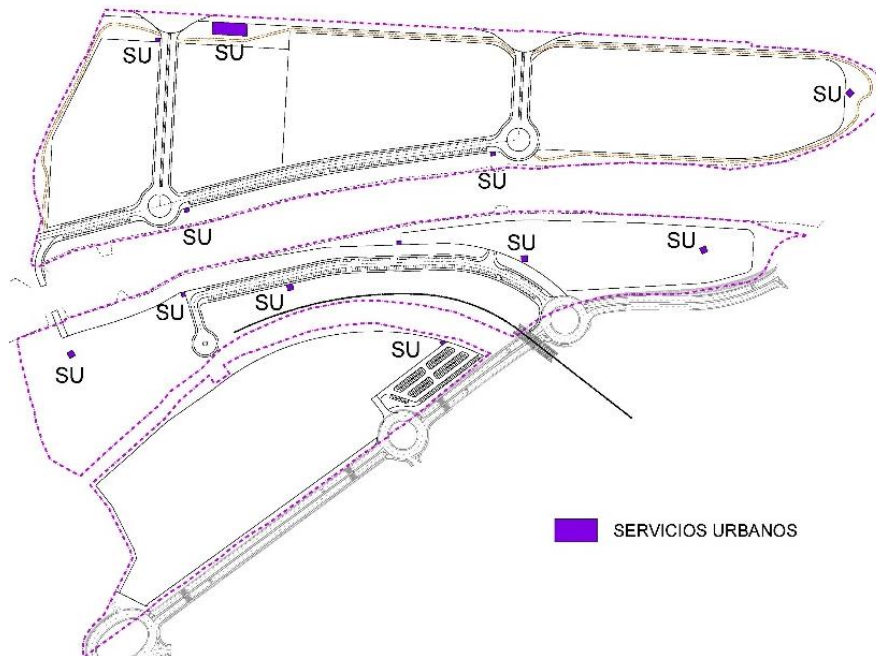
c) Servicios urbanos

Estado vigente:



Superficie de servicios urbanos 270 m² del Plan Especial vigente, consistentes en 9 zonas de 30 metros cuadrados de superficie cada uno para albergar 9 centros de transformación para la red de energía eléctrica.

Estado modificado:



Ha sido necesario ampliar las zonas destinadas a Servicios Urbanos tal y como se expone a continuación. Se han destinado una serie de superficies para albergar los servicios urbanos, y concretamente se han dispuesto 720 m² para la instalación de un tanque de tormentas con el fin de laminar las avenidas generadas por aguaceros importantes. También se han dispuesto 180 m² para ubicar 6 centros de transformación, ya que según indicaciones de la compañía suministradora y de los técnicos especialistas, para esta nueva configuración del Sistema General no son necesarios más centros de transformación. Ha sido obligado calificar otras 5 zonas para Servicios Urbanos para albergar 5 postes de energía eléctrica de Alta Tensión (220 Kv) que ha instalado el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF para alimentar la electrificación del ferrocarril Salamanca-Fuentes de Oñoro.

Como resumen de toda la Zonificación se adjunta el cuadro siguiente:

CUADRO RESUMEN DE CARACTERISTICAS										
USOS PORMENORIZADOS	DENOMINACION	SUPERFICIES DE SUELO			EDIFICABILIDADES					
		PARCIAL m ²	TOTAL m ²	PORCENTAJE %	INDICE m ² /m ²	PARCIAL m ²	TOTAL m ²			
ZONA CLASE TRANSPORTE	MANZANA 1	25981			0,789038	20500,0				
	MANZANA 2	25000			0,800000	20000,0				
	MANZANA 3	41229	244092	58,38	0,008489	350,0				
	MANZANA 4	51257			0,204850	10500,0				
	MANZANA 5	30951			0,094449	2923,3				
	MANZANA 6	69674			0,387519	27000,0				
AMPL. PLATAFORMA INTERMODAL	AREA DE ALMACENAMIENTO	MANZANA 7			27092	27092	6,48	0,018456	500,0	81973,3
	AMPLIACION VIA MANGO	MANZANA 8			18567	18567	4,44	0,010772	200,0	
ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	ZONA VERDE 1	5531								
	ZONA VERDE 2	5800								
	ZONA VERDE 3	23160	51782	12,39	-	-	-			
	ZONA VERDE 4	10160								
	ZONA VERDE 5	7131								
SERVICIOS URBANOS	CENTROS DE TRANSFORMACION	180					-	-	-	
	TANQUE DE TORMENTAS	720			1220	0,29	-	-	-	
	TORRES AT ELÉCTRICAS	320			-	-	-			
NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA		11473	11473	2,74	-	-	-			
RED VIARIA	VIARIO	48944								
	RESERVA SUELO AMPLIACION C-517	6456	55400	13,25	-	-	-			
INFRAESTRUCTURAS	INFRAESTRUCTURA VIARIA	3965,52	8452,52	2,02						
	INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	4487								
TOTAL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO		418078,52	418078,52	100,00	-	-	-			
ZONAS PUBLICAS	CAÑADA DE LOS MARTIRES	7022								
	DESAGÜE OBRA DE FABRICA	1190	8212		-	-	-			
TOTAL ZONAS A LAS QUE SE LE APLICA EDIFICABILIDAD		409866,52	409866,52		0,20	81973,3	81973,3			

Capítulo IV.5.- Adecuación al planeamiento superior y a la normativa urbanística vigente

Se han respetado escrupulosamente en la presente Modificación nº 1 del Plan Especial todos los condicionantes y prescripciones vinculantes establecidas en la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, en su Modificación Puntual nº 1 (Puerto Seco), y en el resto de Modificaciones sufridas por el Plan General, tanto los usos como la tipología y las restantes determinaciones contenidas en la citada Revisión-Adaptación.

Respecto al cumplimiento de las especificaciones y determinaciones requeridas en la normativa urbanística vigente, especialmente en la Ley 4/2008 de Medidas Sobre Urbanismo y Suelo, así como en el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, el artículo 147.3 de este último dice que "Los Planes Especiales regulados en este artículo deben contener las determinaciones y documentación más adecuadas a su finalidad específica", por lo que esta nueva ordenación prevista para el Sistema General "Puerto Seco" se justifica en función de su adecuación al objeto del mismo tal y como ya lo estaba en el Plan Especial vigente.

En el Título VII.- *Justificación de la necesidad y conveniencia de la urbanización* de la presente Memoria Vinculante se justifica la ordenación adoptada.

Capítulo IV.6.- Gestión urbanística y unidades de Actuación

Se trata de una actuación urbanística de iniciativa pública, dado que es un Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana vigente.

Se establecen en el Plan de Etapas incluido en el presente documento, 4 Fases de Ejecución.

TÍTULO V.- RED VIARIA Y SERVICIOS

A continuación, se describen y analizan los esquemas de las infraestructuras urbanas contempladas en el presente Plan Especial, tanto para la urbanización interior del mismo, como para la conexión exterior del viario y redes de servicios con las instalaciones existentes.

Capítulo V.1.- Red viaria

La red viaria interior del ámbito del Plan Especial conecta con las vías de comunicación exteriores mediante los accesos que pasan a describirse a continuación:

V.1.1.- Accesos

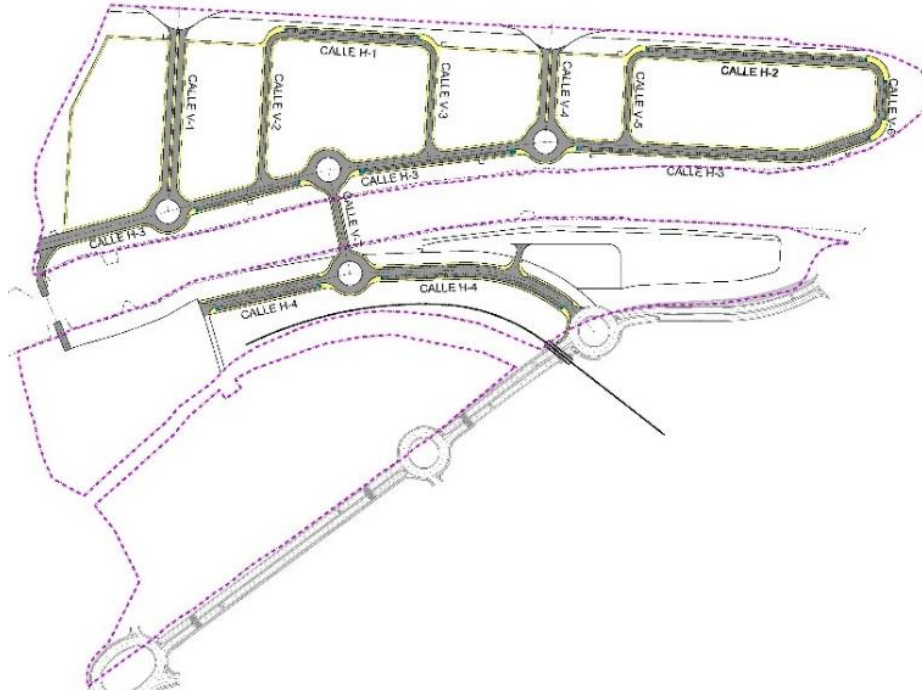
En el presente Modificado nº 1 se mantienen los accesos previstos en el Plan Especial vigente y que se describe brevemente a continuación:

Para acceder a las tres zonas en las que está dividido el sistema general "Puerto Seco" existen dos ejes viarios claramente diferenciadas. Desde la carretera CL-517 se accede mediante las dos glorietas existentes que a su vez proporcionan acceso al Centro de Transportes y al Mercasalamanca, y desde la carretera N-620 se accede desde las tres glorietas existentes que también permiten el acceso a los sectores de "Las Malotas", "Las Lanchas" y "Peña Alta".

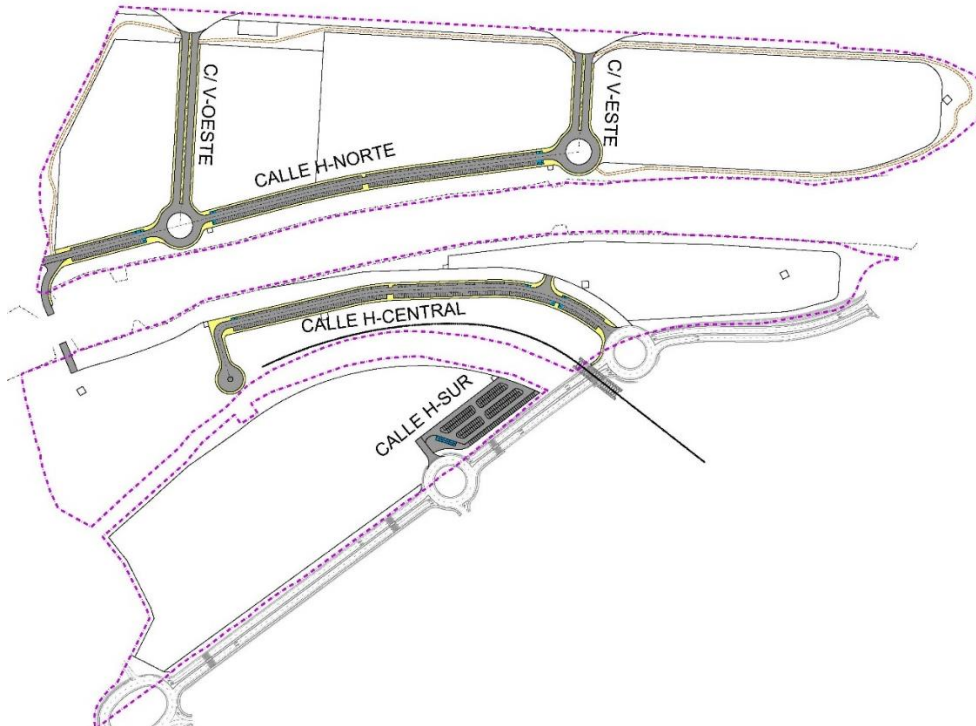
El Plan Especial vigente contemplaba una reserva de 6.456 m² establecida por la Junta de Castilla y León para una posible ampliación de la carretera autonómica C-517, como se ha expuesto en el Capítulo IV, apartado IV.2.b). Esta reserva, lógicamente, es obligado mantenerla, aunque la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, todavía no ha iniciado ninguna actuación concreta al respecto.

V.1.2.- Viario interior

Estado vigente:



Estado modificado:



El viario interior básicamente es el mismo que contemplaba el Plan Especial vigente, del cual se han suprimido varios viales, concretamente el Vial Calle V-2, Vial Calle V-3, Vial Calle V-5, la totalidad de los viales horizontales calles H-1 y H-2 y un tramo del vial calle H-3, creándose un nuevo vial horizontal denominado calle H-Sur. Además, lógicamente se han suprimido las glorietas de los viales calle H3 y vial calle H-4 al eliminarse el paso sobre la A-62 que conformaba el eliminado vial calle H-7.

También se ha suprimido la glorieta del Vial Calle H-4 y se ha creado un pequeño vial para dar acceso a la Parcela M-6 desde la N-620. A continuación, se hace una descripción del nuevo entramado viario.

El viario interior de la zona comprendida entre la autovía A-62 y la carretera CL-517 está estructurado a partir de dos viales principales que parten de las glorietas existentes en la carretera CL-517 y que finalizan en dos glorietas previstas en el Plan Especial vigente unidas por el vial Calle H-NORTE. La longitud total de estos viales es de 338,00 metros lineales, disponiendo de doble calzada de 8,00 m. Se denominarán Vertical Oeste (V-OESTE) y Vertical Este (V-ESTE) y figuran reflejados, como el resto de viales en el Plano PO-2.1.1 MOD, separadas por una mediana de 3,00 m., y aceras en ambos laterales de 2,50 m.

Las dos glorietas previstas tienen acceso a las parcelas M-1, M-2, M-3 y M-4, y tienen 30,00 m. de diámetro en su isleta central y calzada de 10,00 m. de anchura, igual que se preveía en el Plan Especial vigente. Se han modificado algunas secciones tipo de los viales del Plan Especial vigente para acomodarlos a las plazas de aparcamiento planteadas en esta Modificación, permaneciendo invariables las anchuras de aceras y de viales.

Los dos viales anteriores están unidos mediante un vial que permite una mejor conectividad viaria entre las parcelas, así como con la carretera C-517. Este vial tiene una anchura de 20,50 m, con calzada de 8,00 m, aceras de 2,50 m y aparcamiento en batería de 5,00 m. en uno de los laterales y en otro aparcamiento en línea de 2,50 m de anchura. Se denominará Horizontal Norte (H-NORTE). Este vial continuará hasta el paso inferior existente en la autovía A-62 y que de alguna manera da continuidad a la Vía Pecuaria Cañada de los Mártires con su nuevo trazado, aprobado ya en su día.

El vial para acceso a las parcelas M-5, M-7 y M-8, que se denominará Horizontal Central (H-CENTRAL), parte desde la glorieta en la N-620 que da acceso al sector Peña Alta y tiene una anchura de 20,50 m, con una calzada de 8 m de anchura, un aparcamiento en batería de 5,00 m de anchura en uno de sus lados y de 2,50 m en el otro y aceras de 2,50 m de anchura a ambos lados. Llegando al final de esta calle se estrecha la sección tipo para configurar una calle y una glorieta de dimensiones suficientes para permitir el giro de vehículos; esta nueva sección de calle será de 8 m de calzada y aceras a ambos lados de 2,50 m de anchura.

Se establece un vial, que no estaba previsto en el Plan Especial vigente, de 8 m de anchura total, que se denominará Horizontal Sur (H-SUR) y que dará acceso a la parcela M-6 desde la glorieta existente en la N-620 situada entre las que dan acceso al sector Peña Alta y la que da entrada al Recinto Feria Ganadera. Dicho vial se ha conformado con el objeto de ubicar una serie de plazas de aparcamiento de uso y dominio público en una plataforma de 130x43 m para la citada parcela M-6.

Para las calzadas y aparcamientos del viario interior se adopta un firme constituido por una capa de subbase de zahorra artificial de 20 cm. de espesor sobre la que se dispone una losa de hormigón HM-20 de 23 cm. de espesor, coronado por una capa de 5 cm. de mezcla bituminosa en caliente tipo S-12.

El pavimento de las aceras, dada la envergadura y nivel de la actuación industrial se ha previsto con terrazo de 5 cm de espesor, colocado sobre una solera de hormigón de 20 cm. y subbase de zahorra artificial de 15 cm. de espesor. Lateralmente las aceras se rematan con los correspondientes bordillos de granito y encintados prefabricados de hormigón de doble capa.

La disposición general de las rasantes de los viales se ha trazado bajo el condicionante de la mejor evacuación de las aguas pluviales hacia la vaguada natural existente en el extremo noroccidental del sector, mejorando la pendiente natural del terreno en la medida en que ha sido posible.

Capítulo V.2.- Servicios urbanísticos

V.2.1.- Abastecimiento y Red de distribución de agua

La solución para dotar de agua al sistema general Puerto Seco estaba prevista en el Plan Especial vigente, se mantiene para el presente Modificado nº 1, aunque en el Plan Especial vigente se hacía mención a la posible conexión a un “Proyecto de mejora de la red de distribución de agua a la Margen Izquierda para el suministro a los sectores urbanizables desde los depósitos de La Pinilla” redactado por Castinsa en septiembre de 2011. Finalmente esta infraestructura, a fecha actual, no tiene previsto su desarrollo.

Por ello, la solución de abastecimiento es la prevista en el Plan Especial vigente y básicamente consiste en realizar las siguientes conexiones:

- La conexión a la red municipal de distribución de Salamanca para el abastecimiento de agua a la zona norte del sistema general “Puerto Seco” se efectúa en la tubería de 200 mm de diámetro que discurre paralela a la carretera CL-517 y cuyo objeto es el abastecimiento conjunto al “Centro de Transportes”, a “Mercasalamanca” y “Puerto Seco”.
- La conexión a la red municipal de distribución de Salamanca para el abastecimiento de agua a la zona Sur del sistema general “Puerto Seco” se efectúa en la tubería de 150 mm que discurre paralela a la N-620, y que, partiendo del depósito del El Polvorín, desemboca en el depósito del Recinto Ferial. Se realizarán 2 conexiones, cada una de ellas próxima a las glorietas existentes en la N-620 a ambos lados del cruce de esta carretera con la línea de FFCC Salamanca-Fuentes de Oñoro.

Los caudales para los que deben diseñarse los distintos elementos de la red de distribución son los siguientes:

- Dotación: Para establecer la dotación de agua se han tomado como valores de referencia los consumos del Centro de Transportes, que tiene unos usos similares a los previstos para el Puerto Seco.

- Caudal continuo de abastecimiento: Se realizan las estimaciones de caudal para cada una de las 3 zonas servidas en las que se incluyen varias zonas verdes (que estarán conformadas por especies autóctonas con el fin de disminuir los consumos de agua)..

- Zona al Norte de A-62: $Q_c = 0,06 \times 21,4067 = 1,284$ l/seg.
- Zona entre A-62 y línea de FFCC: $Q_c = 0,06 \times 11,6203 = 0,697$ l/seg
- Zona al Sur línea de FFCC: $Q_c = 0,06 \times 8,7808 = 0,527$ l/seg
- Total: $Q_c = 1,284 + 0,697 + 0,527 = 2,508$ l/seg

- Caudal punta.

La red de distribución se dimensiona para un coeficiente de punta igual a 3, que representa efectuar el consumo del volumen total diario en 8 horas, resultando un caudal punta:

$$Q_p = 3 \times 2,508 = 7,524 \text{ l/seg.}$$

La red de distribución de agua del sector se dispone con tuberías de 200 mm y 150 mm. de diámetro. Debido a la importante intensidad de circulación de vehículos pesados que generará la actividad industrial del sector, se disponen tuberías de fundición dúctil con junta automática flexible fundamentalmente por razones de durabilidad frente a las cargas del tráfico pesado.

Se incluyen las correspondientes válvulas de corte, desagües, ventosas, bocas de riego, hidrantes contra incendios y acometidas a todas las parcelas.

V.2.2.- Red de alcantarillado de aguas residuales

La conexión a la red de alcantarillado municipal de las aguas residuales generadas en el sistema general Puerto Seco está planteada en el presente Modificado nº 1 de la misma forma que en el Plan Especial vigente y se realiza en la tubería existente situada a la entrada del "Mercasalamanca", red que desagua al denominado "Colector de Doñinos de Salamanca", que finalmente conduce los caudales generados a la EDAR de Salamanca.

En cuanto a la red interior del sector, cabe destacar que presenta una cuenca vertiente única con desagüe natural hacia el punto de conexión indicado anteriormente. Para conectar las zonas Norte y Sur se ejecuta una hinca bajo la autovía A-62.

La red de residuales se ha previsto separativa, con tuberías de PVC para saneamiento de doble pared, corrugado exteriormente y liso interior, con rigidez circunferencial SN-8, conforme está establecido por los Servicios Técnicos municipales para diámetros hasta 600 mm. Se incluyen los correspondientes pozos de registro, pozos de limpia en las cabeceras de los conductos, así como las acometidas a todas las parcelas del sector, habiéndose realizado el dimensionamiento de la red mediante los mismos caudales adoptados para el abastecimiento de agua, afectados por un coeficiente de pérdidas de 0,85, por lo que resulta:

$$\text{Caudal continuo de abastecimiento} = 2,508 \text{ l/seg.}$$

Coefficiente por pérdidas = 0,85

Caudal continuo alcantarillado = $0,85 \times 2,508 = 2,132$ l/seg.

Caudal punta = $3 \times 2,132 = 6,396$ l/seg.

V.2.3.- Red de alcantarillado de aguas pluviales

Conforme a lo indicado en el epígrafe anterior, se ha dispuesto una red específica de alcantarillado de aguas pluviales, la cual recoge las aguas de escorrentía incidentes en los viales y en las parcelas, conduciéndolas en el ámbito del sector hasta el punto más bajo de la cuenca vertiente, situado al noroeste del sector, adyacente a la obra de fábrica de drenaje superficial de la carretera CL-517, conectando finalmente con la tubería de entubado del arroyo de “Los Mártires”, que discurre bajo la zona del “Mercasalamanca”. La conexión de las zonas Norte y Sur del sector está garantizada por las obras de drenaje que existen actualmente bajo la autovía A-62. Lógicamente se han dimensionado las tuberías para evacuar los caudales procedentes de todas las parcelas. Concretamente de la parcela M-4 se ha previsto la posibilidad de evacuar sus aguas pluviales a través de conducciones que discurrirán por las zonas verdes adyacentes o por la propia parcela, habiéndose estudiado las cotas de las conducciones generales de forma que permitan dicha evacuación. Igualmente se ha estudiado para el resto de parcelas.

La extensión de la cuenca vertiente correspondiente al sistema general “Puerto Seco” es sensiblemente coincidente con la delimitación de su ámbito, que representa una superficie de 41,4 ha. El caudal total correspondiente a la cuenca citada es de 4,15 m³/seg. Así mismo se ha previsto la evacuación de las cuencas naturales exteriores, con un caudal total de escorrentía de 7 m³/seg, por lo que el caudal de cálculo total del sector es de 11,15 m³/seg. Se dispone un conducto general de 180 cm de diámetro para desaguar este caudal.

En cuanto a la capacidad de la tubería a la que se conecta, que es de 180 cm de diámetro y tiene una pendiente de un 2 %, el caudal a sección llena es de 15,58 m³/seg, por lo tanto valor superior a los 11,15 m³/seg generados.

De forma análoga a la red de residuales, se han previsto en principio tuberías corrugadas de PVC para saneamiento SN-8, si bien para diámetros a partir de 80 cm. y hasta el máximo requerido de 180 cm del colector general se precisa del empleo de tuberías de hormigón armado igualmente con junta de enchufe y anillo elástico.

El dimensionamiento de la red de pluviales del polígono se ha realizado para la intensidad de lluvia del aguacero de duración igual al tiempo de concentración con un periodo de retorno de 10 años, que se incrementa a 100 años para el cálculo de avenidas de las cuencas exteriores. A efectos orientativos se indica que el caudal total determinado para el predimensionamiento efectuado en el presente Plan Especial es el citado valor de 11,15 m³/seg.

En la Declaración de Impacto ambiental sobre el Estudio de Viabilidad y Anteproyecto de Construcción del Puerto Seco (Plataforma Intermodal) de Salamanca promovido por Zaldesa, germen del actual “Puerto Seco”, de fecha de Resolución 26 de mayo de 2009 de la Delegación Territorial de Salamanca de la Junta de Castilla y León (BOCYL 5 de junio de 2009) que se recoge en el Anexo nº 3 de la presente Memoria Informativa, en

su apartado 4, decía “Se establecerá un tanque de tormentas, de acuerdo con las características que imponga la CHD en la autorización de vertidos, a fin de laminar las escorrentías generadas en la zona, de tal manera que los caudales que se incorporen al cauce público no superen las que se producen en las condiciones naturales del terreno”.

Sin embargo, en el Plan Especial Puerto Seco aprobado en fecha 10 de marzo de 2011, no se recogió la ejecución del tanque de tormentas citado, aunque en la descripción de la *Red de alcantarillado de pluviales*. Título III.2.de de la Memoria Vinculante del Texto aprobado definitivamente se consideraba la posibilidad de realizar un tanque de tormentas ya que se recogía “respecto a la afección de la actuación en el régimen de corrientes derivada de la presente actuación, previamente a la ejecución de las obras se realizará un análisis de la capacidad del arroyo de Los Mártires aguas abajo del punto de vertido, adoptándose en caso de ser necesario las medidas más adecuadas para disminuir el caudal punta de vertido de aguas pluviales durante los episodios de tormenta”.

Finalmente, cuando se redactó en enero de 2013 el Proyecto de Urbanización del Plan Especial del Sistema General Puerto Seco, al hacer cálculos precisos de los caudales a verter al arroyo de Los Mártires, se puso de relieve la necesidad de realizar un tanque de tormentas de un volumen de 445 m³ previo al vertido de Arroyo de los Mártires.

Las funciones de dicho tanque son:

- Laminar las escorrentías generadas en la zona de tal forma que los caudales que se incorporen al cauce público no superen los que se producen en las condiciones naturales del terreno.
- Hacer que las aguas producidas al principio de la lluvia (que contienen sustancias en suspensión como consecuencia del “lavado” de viales, aparcamientos, etc), se dirijan hacia la red de alcantarillado de aguas residuales, y sólo conducir hacia el cauce natural las aguas más limpias.

Por lo expuesto, se ha incluido en el presente Modificado nº 1, reservando a tal fin una superficie de servicios urbanos adicional a las previstas en el Plan Especial vigente.

V.2.4.- Energía eléctrica

Con respecto al suministro de energía, serán de aplicación las determinaciones establecidas por la empresa distribuidora IBERDROLA, en aplicación del Real Decreto 1955/2000 por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, a tenor del cual será la citada empresa distribuidora quien fijará el punto de conexión exterior. En principio está previsto el reforzamiento de la línea que suministra energía a Mercasalamanca desde la nueva subestación promovida por Iberdrola y situada al norte de la citada Mercasalamanca.

En cuanto a las instalaciones interiores al sector, se incluyen la red subterránea de distribución en alta tensión a 13,2 KV con doble circuito, cable seco y conductores de aluminio, cuatro centros de transformación en cabina subterránea prefabricada para seis transformadores de 630 KVA así como la red subterránea de distribución en baja tensión hasta todas las parcelas, disponiéndose todas las canalizaciones, tanto en alta

como en baja tensión, con tuberías de polietileno corrugado exteriormente y liso en su interior, tendidas bajo aceras

V.2.5.- Alumbrado público

El alumbrado que estaba contemplado en el Plan Especial vigente se ha modificado en el presente documento, para sustituir las luminarias por otras LED, aunque el resto de determinaciones se mantienen. A continuación se efectúa una breve descripción del mismo.

El alumbrado público del viario del sector se ha diseñado conforme a los requisitos del Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior, R.D. 1890/2008, de 14 de noviembre, disponiéndose al efecto luminarias LED de 76 W de potencia instaladas sobre báculos de 10 y 12 m, utilizándose luminarias dobles para las vías con mediana y simples para el resto de vías. También se colocan proyectores LED de 280 W en las glorietas, en columnas de 12 metros.

V.2.6.- Canalizaciones para redes públicas de comunicaciones digitales

Debido a que en las inmediaciones del sector ya existen redes públicas de comunicaciones en un número suficiente para que puedan ser utilizadas por los diferentes operadores del mercado, no presentando afección alguna al despliegue de redes públicas de comunicaciones electrónicas. Igualmente las redes públicas que se ejecutarán en el interior del sector, tampoco afectarán al despliegue de redes públicas de comunicaciones eléctricas.

V.2.7.- Red de gas

Se incluye la red de conductos necesarios para la distribución de gas en el sector, conectada a las conducciones existente en la margen de la carretera CL-517 y la margen de la carretera N-620; la red ha sufrido alguna modificación respecto la que se había considerado en el Plan Especial vigente, ya que al suprimir una serie de viales en el presente Modificado nº 1, no hay que colocar conducciones de gas en esas zonas.

En el Plano PO-2.8 MOD queda grafiada la red de gas.

Capítulo V.3.- Entubación del arroyo de Los Mártires a su paso por el ámbito del Puerto Seco

En el Plan Especial Puerto Seco vigente se estableció la necesidad de entubar el arroyo de pequeña entidad denominado de Los Mártires y que lógicamente se mantiene en el presente Modificado nº 1.

Se describen a continuación las características y justificación de dicha entubación:

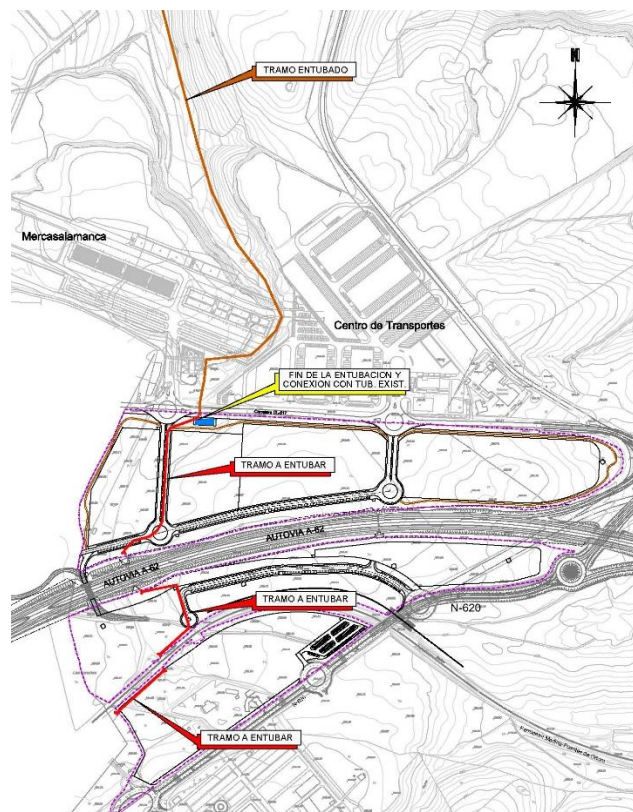
Por el interior del ámbito de actuación, recorriendo su mitad occidental discurre de forma lineal una pequeña corriente de agua en dirección sur-norte, denominada arroyo de los Mártires; se trata de un regato de escasa entidad, que drena una pequeña superficie de 2,3 Km², siendo su régimen hídrico marcadamente estacional.

Dado que la zonificación y distribución de usos funcionales planteada en su momento, cuando se redactó el vigente Plan Especial Puerto Seco era incompatible con la presencia en superficie del citado arroyo, se consideró como mejor solución técnica la entubación del mismo a su paso por esta zona logística, al igual que presenta en su tramo aguas abajo, a su paso por Mercasalamanca y el Polígono Agroalimentario y vertedero municipal de residuos inertes, incorporándose por tanto a la red de alcantarillado de pluviales conformada por tuberías de hormigón armado vibropresado.

En el mencionado Estudio de Impacto Ambiental del Estudio de Viabilidad y Anteproyecto Puerto Seco de Salamanca ya se recogía específicamente un análisis de las características naturales del terreno donde se programa desarrollar la actuación, entre las que se analiza la afección sobre el dominio público hidráulico, señalándose únicamente la presencia del arroyo de Los Mártires.

Este curso de agua se caracteriza por su escasa entidad, el bajo valor ecológico de los espacios atravesados y que, dada su estacionalidad, permanece seco la mayor parte del año.

A continuación, se aporta un plano esquemático en el que se indica el tramo entubado y el tramo que está previsto entubar.



Esquema de la entubación existente y prevista para el arroyo de Los Mártires

Otros condicionantes ambientales relevantes, que ya recoge el propio estudio de impacto ambiental citado del sector, elaborado por un equipo multidisciplinar, es que el arroyo de Los Mártires no dispone de

vegetación riparia característica que conforme una orla de vegetación continua, por lo que no se verá afectada por la entubación.

Continuando con el medio biótico, dada la irregularidad hidrológica del curso de agua no cuenta con fauna piscícola, mientras que en el caso de los anfibios debido a esta irregularidad presentan una escasa distribución a lo largo del año.

Por otro lado, con la entubación prevista se mejorará la capacidad hidráulica del cauce, ya que para el dimensionamiento de la tubería se realizará un estudio hidrológico-hidráulico en el que se definirá una sección de paso para la avenida del periodo de recurrencia de los 100 años, con un resguardo mínimo del 20% de la sección hidráulica.

En virtud de todos estos argumentos, así como de prevenir otros posibles problemas que podría ocasionar dejar un arroyo en sección libre a su paso por el sector que permanece seco la mayor parte del año, como suele suceder con los depósitos de residuos, se estimó y se continua considerando en el presente Modificado nº 1 como mejor solución técnica y ambiental la entubación del arroyo a su paso por el sector.

En síntesis, se puede afirmar que la entubación de este cauce no supondrá una alteración en el funcionamiento del sistema fluvial, al carecer de unas óptimas relaciones con el resto de elementos territoriales de interés (fuerte antropización en su entorno inmediato), mejorándose con la actuación la capacidad hidráulica del mismo.

TÍTULO VI.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 3/1998 DE 24 DE JUNIO DE ACCESIBILIDAD 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 y de accesibilidad universal del Estado, 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 e igualmente de la orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Igualmente se cumple con lo previsto en la Orden TMA/851/2021 de 23 de julio del documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados que entrará en vigor el 2/01/2022.

Capítulo VI.1.- Condiciones de diseño

A.- Espacio de Paso Libre

Todos los recorridos peatonales que se diseñan en la presente Modificación nº 1 del Plan Especial 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 2,50 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 y del artículo 5.2 de la Orden VIV/561/2010. Igualmente tendrán una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m y una altura libre no inferior a 2,20 m y su pavimento será duro, estable y cumplirá con la exigencia de resbaladividad del RD 314/2006 y no tendrá resaltes de altura superior a 4 mm siendo su textura diferente de los pavimentos táctiles. También tendrán unos niveles de iluminación especificados en el RD 1890/2008.

C.- Proyectos de urbanización

Los proyectos de urbanización de las diferentes fases de ejecución tendrán en consideración lo expuesto en el capítulo V, **elementos de urbanización** de la orden TMA/815/2021, así como las determinaciones contenidas en el capítulo VI, **cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares** y capítulo VII, **urbanización de frente de parcela**.

TÍTULO VII.- JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y CONVENIENCIA DE LA URBANIZACIÓN

El objeto principal del Sistema General “Puerto Seco” es la creación de una gran plataforma logística en Salamanca que además permita la intermodalidad entre el transporte de mercancías por ferrocarril y por carretera, permitiendo su recepción, la clasificación, almacenamiento, manipulación, transformación y distribución de las mismas.

En los apartados anteriores de la presente Memoria Vinculante se analiza y describe la ordenación propuesta, justificándose en los párrafos siguientes que la misma se adecua al objeto previsto para el Sistema General “Puerto Seco”.

A.- Intermodalidad entre distintos modos de transporte

La infraestructura ferroviaria y la plataforma intermodal destinadas a la carga y descarga de mercancías se ubicará en el Sector “Peña Alta”, según el compromiso adquirido por Zaldesa S.A., empresa adjudicataria de la explotación del futuro “Puerto Seco”, garantizándose de este modo la intermodalidad entre los distintos modos de transporte y liberándose por lo tanto espacio en el Sistema General que posibilitará la implantación de usos a los que se destina el mismo, estando relacionados con el transporte, almacenamiento y transformación de mercancías.

Dentro del ámbito del Sistema General se reserva el espacio más próximo a la plataforma intermodal para una futura ampliación de la misma, con un espacio destinado a área de almacenamiento y otro para la ampliación de la vía mango o de manejo.

B.- Transporte, clasificación, almacenamiento, manipulación, transformación y distribución de mercancías

La zona comprendida entre la carretera CL-517 y la autovía A-62, al tratarse del espacio más próximo al “Centro de Transportes” y al “Mercasalamanca”, se destina al uso clase transporte. Para su desarrollo se han diseñado manzanas de gran tamaño concebidas para naves logísticas con amplias playas de maniobra de

vehículos pesados, de manera que se facilite la implantación de empresas que desarrollen una actividad relacionada con la recepción, clasificación y distribución de mercancías, así como el resto de instalaciones complementarias y de manipulación, transformación y almacenaje de mercancías. También se ha considerado la creación de una parcela de gran tamaño, prácticamente sin edificabilidad, para la implantación de un gran aparcamiento de vehículos de grandes dimensiones que complemente al saturado en la actualidad en el Centro de Transportes. A las zonas situadas al sur de la A-62, en esta Modificación nº 1, también se les ha asignado uso clase transporte, al considerar que es el uso que tiene demanda actualmente y que sin duda se acrecentará en el futuro.

C.- Funcionalidad de la red viaria

Los accesos al Sistema General "Puerto Seco" están garantizados mediante las glorietas existentes, tanto en la carretera CL-517 como las ubicadas en la carretera N-620.

Respecto al diseño de la red viaria se ha realizado con viales amplios que permiten el fácil acceso a las parcelas así como la circulación fluida. Para el estacionamiento de los vehículos se han previsto 678 plazas de aparcamiento de 2,50 x 5,00 m., valor que se considera suficiente para el correcto funcionamiento del área logística y de transporte. De las 690 plazas, se han reservado 19 para personas con movilidad reducida, cumpliéndose con el mínimo exigido por la normativa vigente.

D.- Espacios libres

En general se han dispuesto franjas de espacios libres en la periferia del ámbito como barrera vegetal de protección entre la actividad del Sistema General y las zonas e infraestructuras colindantes, favoreciendo así la transición. La superficie total de espacios libres es de 51.782 m².

TÍTULO VIII.- OBLIGACIONES DEL PROMOTOR

Condiciones generales

La mercantil ZALDESA, Zona de Actividades Logísticas de Salamanca SAU, Sociedad Mercantil Local, ente dependiente del Ayuntamiento de Salamanca, será la empresa que desarrollará el Sistema General Puerto Seco.

Plazos de obras

Los plazos establecidos para las diversas alternativas son las contempladas en el TÍTULO IX Plan de Etapas.

Conservación de la urbanización

Una vez finalizadas la totalidad de las obras de urbanización por la empresa constructora contratada por Zaldesa al efecto, se entrega al Ayuntamiento de Salamanca de la urbanización para su conservación y mantenimiento.

TÍTULO IX.- PLAN DE ETAPAS

El desarrollo del Sistema General “Puerto Seco” contemplado en el presente Modificado nº1 se llevará a cabo mediante 4 Fases de Ejecución.

Por ello, la ejecución de las obras de urbanización se realizará en cuatro etapas, una para cada una de las Fases de Ejecución en que se ha dividido el ámbito del Sistema General de Equipamiento “Puerto Seco”.

En el plano PO-4 MOD PLAN DE ETAPAS. Fases de ejecución quedan reflejados los ámbitos de cada una de las cuatro fases de ejecución.

Se detalla a continuación los plazos propuestos para la ejecución de la urbanización de cada una de las etapas, referidas a la fecha de Aprobación Definitiva del presente Modificado nº 1 del Plan Especial.

Fase de Ejecución 1

Aprobación Definitiva del Proyecto de Urbanización de la Fase de Ejecución 1 por el Ayuntamiento 4 meses

Inicio de la Ejecución de las Obras de Urbanización desde la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización. En este Proyecto es preciso ejecutar un colector de aguas residuales y otro de pluviales del ámbito de la Fase de Ejecución 2 (Plazo de obra 8 meses). 4 meses

Fase de Ejecución 2

Aprobación Definitiva del Proyecto de Urbanización de la Fase de Ejecución 2 por el Ayuntamiento 4 meses

Inicio Ejecución de las Obras de Urbanización desde la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización (Plazo de obra 8 meses)..... 8 meses

Fase de Ejecución 3

Aprobación Definitiva del Proyecto de Urbanización de la Fase de Ejecución 3 por el Ayuntamiento 4 meses

Inicio Ejecución de las Obras de Urbanización desde la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización (Plazo de obra 10 meses)..... 14 meses

Fase de Ejecución 4

Aprobación Definitiva del Proyecto de Urbanización de la Fase de Ejecución 4 por el Ayuntamiento 18 meses

Inicio de la Ejecución de las Obras de Urbanización desde la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización (Plazo de obra 8 meses)..... 24 meses

TÍTULO X.- CUMPLIMIENTO DE NORMATIVAS SECTORIALES

A la vista de los informes emitidos por los diferentes estamentos para la aprobación definitiva del Plan Especial Puerto Seco en marzo de 2011 y que se recogen en el Anexo nº 2 de la Memoria Informativa del presente documento, se efectúan las siguientes consideraciones:

– Agencia de Protección Civil

Como consecuencia del informe solicitado por ese organismo se elaboró un Análisis de Riesgos, que se incluyó en el Documento para Aprobación Definitiva de 2011 cumplimentando lo pedido. Dicho Análisis concluía que no era necesario modificar la ordenación a la vista de los riesgos contemplados en el mismo.

Hay que poner de manifiesto que no han cambiado en la presente Modificación nº 1 las determinaciones que se expusieron en el citado Análisis, ya que las alteraciones de zonificación introducidas en el presente documento no tienen incidencia sobre los riesgos allí contenidos.

– Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo

En el informe emitido por dicha Ponencia Técnica se señalaban una serie de pautas, no exigidas, que fueron recogidas en el documento para la Aprobación Definitiva de marzo de 2011. Igualmente se pone de manifiesto que las alteraciones introducidas en la presente Modificación nº 1 no han cambiado las condiciones establecidas en el Plan Especial vigente.

– Unidad de Carreteras del Estado

Las observaciones efectuadas en el informe emitido en fecha 12 de julio de 2010, de carácter desfavorable, fueron recogidas en el Documento para Aprobación Definitiva de marzo de 2011, al haberse emitido un nuevo informe en fecha 19 de noviembre de 2010, esta vez favorable.

Los cambios en la zonificación introducidos en el presente Modificado nº 1 no modifican las condiciones que dieron lugar al informe favorable emitido en su día, a pesar del cambio normativo sufrido en la ley 37/2015 de Carreteras.

– Confederación Hidrográfica del Duero

El informe favorable emitido en fecha 12 de enero de 2011 por el Organismo de cuenca, que se entiende favorable para la Aprobación Definitiva del documento de planeamiento, se considera que mantiene su vigor, dado que el contenido de los asuntos sobre los que en el mismo informa, se mantienen en el documento que se formula en la tramitación de la Modificación nº 1 Plan Especial “Puerto Seco”, ni han sufrido variación alguna por la modificación que se propone.

– Trámite Ambiental

La Declaración de Impacto Ambiental efectuada en su día y publicada en el BOCYL de 5 de junio de 2009 (recogida en el Anexo nº 3 de la Memoria Informativa), lo fue para un documento denominado “Estudio de Viabilidad y Anteproyecto de Puerto Seco”, aunque posteriormente el Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Delegación Territorial de Salamanca de la Junta de Castilla y León consideró, cuando se tramitó el Plan Especial del Sistema General Puerto Seco, que la D.I.A. efectuada en su día afectaba a la misma zona del ámbito del Plan Especial y por tanto que no era necesario ningún nuevo trámite ambiental para el documento presentado.

Sin embargo, la D.I.A. publicada el 5 de junio de 2009 tenía una caducidad (apartado 9 de la misma) de 5 años, por lo cual está caducada.

Por tanto, la necesidad y obligatoriedad de someter la presente *Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca* al procedimiento de **Evaluación Ambiental Estratégica** viene determinada para dar cumplimiento a la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*. En concreto, el artículo 6.2 de la citada Ley prevé los Planes y Programas que deben ser sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada por el órgano ambiental, a los efectos de determinar que el Plan no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico, o bien que el Plan debe someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria porque pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Dicho artículo 6.2 especifica que, entre otros supuestos, las **modificaciones menores de los planes y programas** mencionados en el artículo 6.1, los que establezcan el uso a nivel municipal de zonas de reducida extensión, así como los que establezcan un marco para la autorización en el futuro de proyectos y no cumplan los demás requisitos establecidos en el artículo 6.1, serán objeto de una **evaluación estratégica simplificada**, cuyo procedimiento se regula en los artículos 29 a 32, y de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo V.

A su vez, el artículo 5.2.f) de la Ley de Evaluación Ambiental define como **modificaciones menores los cambios en las características de los planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología, pero que producen diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia**.

El órgano administrativo competente para la tramitación y formular la preceptiva Resolución de **Informe Ambiental Estratégico**, resultante del **procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada**, es la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 de la disposición adicional segunda del *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*.

En virtud de los argumentos expuestos anteriormente se ha elaborado un Documento Ambiental Estratégico, el cual se adjunta a este documento, cuyo contenido se ha ajustado al que establece el artículo 29.1 de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental*.

TÍTULO XI.- DOCUMENTACIÓN DE LA MODIFICACIÓN. TRAMITACIÓN

La documentación que debe contener la presente Modificación nº 1 del Plan Especial Puerto Seco, se deberá ajustar a lo contenido en el artículo 169. **Modificaciones del RUCYL**, que dice:

1. *Los cambios que se introduzcan en los instrumentos de planeamiento de desarrollo se consideran como modificación de dichos instrumentos, salvo cuando se realicen por otros instrumentos habilitados para ello.*
2. *Las modificaciones de cualesquiera instrumentos de planeamiento urbanísticos deben:*
 - a) *Limitarse a contener las determinaciones adecuadas a su específica finalidad, de entre las previstas en este Reglamento para el instrumento modificado*
 - b) *Contener los documentos necesarios para reflejar adecuadamente sus determinaciones y en especial los cambios que se introduzcan en las determinaciones vigentes, incluyendo al menos un documento independiente denominado Memoria vinculante donde se expresen y justifiquen dichos cambios, y que haga referencia a los siguientes aspectos:*
 - 1) *La justificación de la conveniencia de la modificación, acreditando su interés público.*
 - 2) *La identificación y justificación pormenorizada de las determinaciones del instrumento modificado que se alteran, reflejando el estado actual y el propuesto.*
 - 3) *El análisis de la influencia de la modificación sobre el modelo territorial definido en los instrumentos de ordenación del territorio vigentes y sobre la ordenación general vigente.*
3. *La aprobación de las modificaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico debe ajustarse al procedimiento establecido para la aprobación de los instrumentos que se modifican, con las excepciones señaladas en los artículos siguientes.*

La tramitación de la presente Modificación nº 1 según lo contenido en el apartado 1 del artículo 170 **Modificaciones de la ordenación detallada** del citado RUCYL.

1. *En los Municipios que cuenten con Plan General de Ordenación Urbana adaptado a la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, corresponde al Ayuntamiento la aprobación definitiva de las modificaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico que no afecten a la ordenación general definida en el planeamiento general vigente, conforme a los artículos 153 a 158 y 165.*

TÍTULO XII.- COHERENCIA DEL MODIFICADO Nº1 SOBRE EL MODELO TERRITORIAL Y SOBRE EL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTES

Capítulo XII.1.- Modelo territorial

La presente Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca no presenta ninguna influencia sobre el modelo territorial definido en los instrumentos de ordenación del territorio vigentes, ya que la Modificación nº1 que se plantea solo afecta a la ordenación interior del sector por la eliminación o variación de algunas calles, así como de algunos de los usos previstos. Es claro que dicha alteración no puede afectar a ningún instrumento de ordenación del territorio, documento que, obviamente, no puede alcanzar ese nivel de detalle reservado a instrumentos urbanísticos.

Capítulo XII.2.- Ordenación general

La presente Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca cumple con las determinaciones que para dicho sector contempla el Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca aprobado el 22 enero de 2007 (BCYL de 23 de enero de 2007) así como sus Modificaciones posteriores, especialmente la Modificación nº1 y que al asumir sus determinaciones no puede tener o presentar influencia alguna sobre la Ordenación General vigente en el municipio de Salamanca.

TÍTULO XIII.- AFECCIÓN DEL MODIFICADO Nº1 SOBRE REDES PÚBLICAS EXISTENTES DE COMUNICACIONES ELECTRÓNICAS

La presente Modificación nº 1 no presenta afección alguna sobre el despliegue de redes públicas existentes de comunicaciones electrónicas de acuerdo a estipulado en el artículo 5c de la ORDEN FYM/238/2016 de 4 de abril.

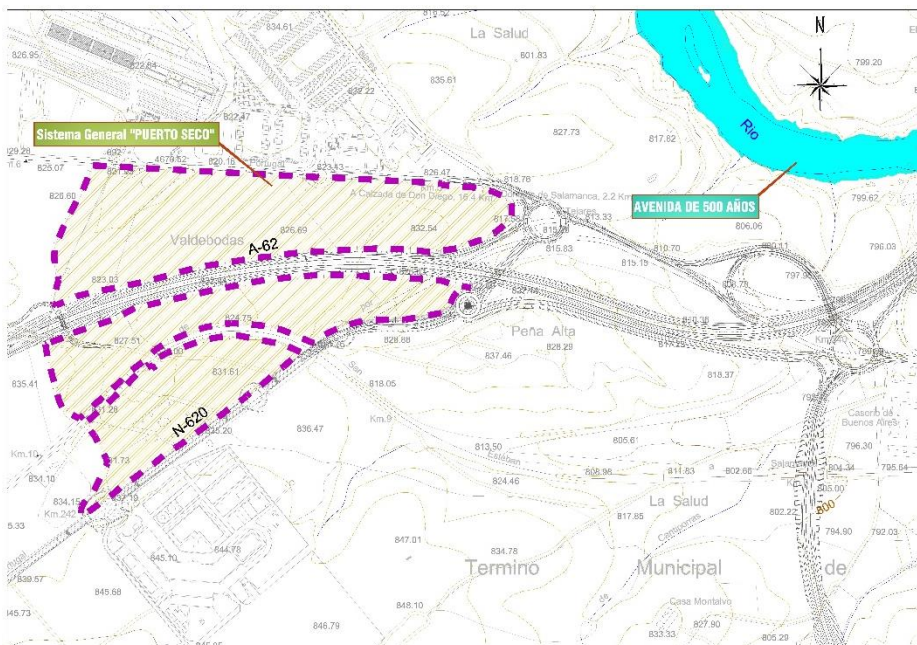
TÍTULO XIV.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 4/2007 DE PROTECCIÓN CIUDADANA DE CASTILLA Y LEÓN (art. 12.1)

Según se establece en el artículo 12.1 de la *Ley 4/2007, de 28 de marzo, de Protección Ciudadana de Castilla y León*, los instrumentos de ordenación del territorio y de planeamiento urbanístico en general, así como sus revisiones y modificaciones, serán sometidos a informe preceptivo del órgano competente en materia de protección ciudadana. Para ello, se debe reflejar un análisis de la posible afección de riesgos naturales y tecnológicos en el ámbito de actuación.

Con motivo de la redacción del Plan Especial fue elaborado un análisis de riesgos naturales y tecnológicos, no habiendo variado la situación de los mismos a fecha de hoy. Se presenta a continuación de manera sintética las conclusiones del citado análisis:

• **Riesgos Naturales:**

- Condiciones meteorológicas: El municipio de Salamanca no presenta potencialmente peligros meteorológicos ligado a precipitaciones al quedar sus umbrales por debajo de los apuntados a continuación: granizo (mayor de 10 días anuales), tormentas (mayor de 20 días anuales), precipitaciones máximas en 24 horas (>150 litros/m²) o heladas (mayor de 80 días anuales) que pueden dificultar o impedir la circulación vial. Análogamente el peligro meteorológico ligado a fuertes vientos también es bajo.
- Sismicidad: El territorio municipal de Salamanca presenta unos valores de aceleración sísmica inferiores a 0,04 g, para los que la Norma anteriormente epigrafiada no estima conveniente la adopción de medidas preventivas.
- Desprendimientos y movimiento de tierras: Del análisis conjunto realizado de los tipos de suelos presentes en el ámbito de actuación, su topografía, geomorfología, pendientes y los tipos de movimiento del terreno que se pueden producir (desprendimientos, vuelcos, deslizamientos rotacionales o deslizamientos trasnacionales), no es de esperar un riesgo potencial por deslizamiento o desprendimientos.
- Inundaciones: Respecto al riesgo de inundaciones provocadas por el río Tormes, se aporta una imagen del proyecto LINDE, promovido por la Confederación Hidrográfica del Duero para delimitar las avenidas de 100 y 500 años del río Tormes a su paso por la ciudad de Salamanca, donde se puede observar que la avenida de 500 años (la más desfavorable) se localiza a más de 450 metros del ámbito de actuación, existiendo una diferencia en cota entre el río y el sector de más de 45 m.



- Peligros kársticos y asociados a arcillas expansivas: Analizando el Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León editado por el Instituto Tecnológico Geominero de España, el término municipal de Salamanca presenta una peligrosidad potencial con un rango que oscila ente bajo y nulo por hundimientos kársticos, y bajo o moderado por arcillas expansivas

- Incendios forestales: La ausencia de masas forestales en el interior del ámbito del Plan Especial o su entorno inmediato determinan un riesgo potencial nulo por incendios forestales.

- **Riesgos Tecnológicos:**

- Nucleares: ámbito donde se promueve el presente desarrollo se localiza alejado de centrales nucleares
- Transporte de mercancías: el ámbito del Plan delimita con la línea de ferrocarril Salamanca a Fuentes de Oñoro, con la autovía A-62, de Burgos a Portugal, y con las carreteras N-620 y CL-517. La zonificación de este sistema general de equipamiento se ha realizado conforme a la legislación sectorial de ferrocarriles y de carreteras, por lo que se han tenido en cuenta las distintas protecciones establecidas en esta legislación.
- Almacenamiento de sustancias peligrosas: Tampoco existe riesgo de almacenamiento de sustancias peligrosas en las proximidades.

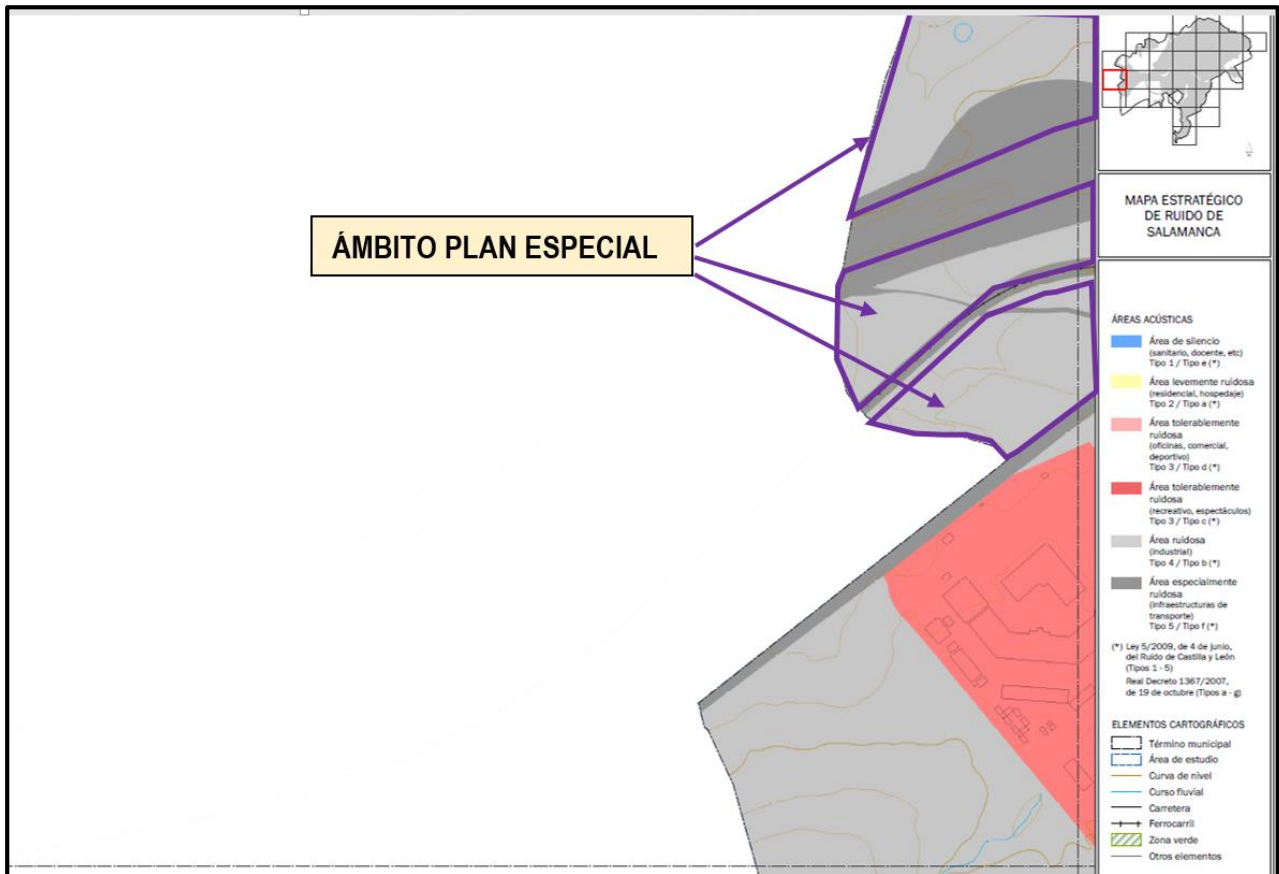
En virtud del análisis de riesgos efectuado en el Plan Especial, cuyos riesgos no han cambiado desde su aprobación en este ámbito, se puede concluir la **ausencia de afección de riesgos naturales o tecnológicos** por el desarrollo de la presente Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca.

TÍTULO XV.- NORMATIVA EN RELACIÓN A LA PROTECCIÓN FRENTE AL RUIDO

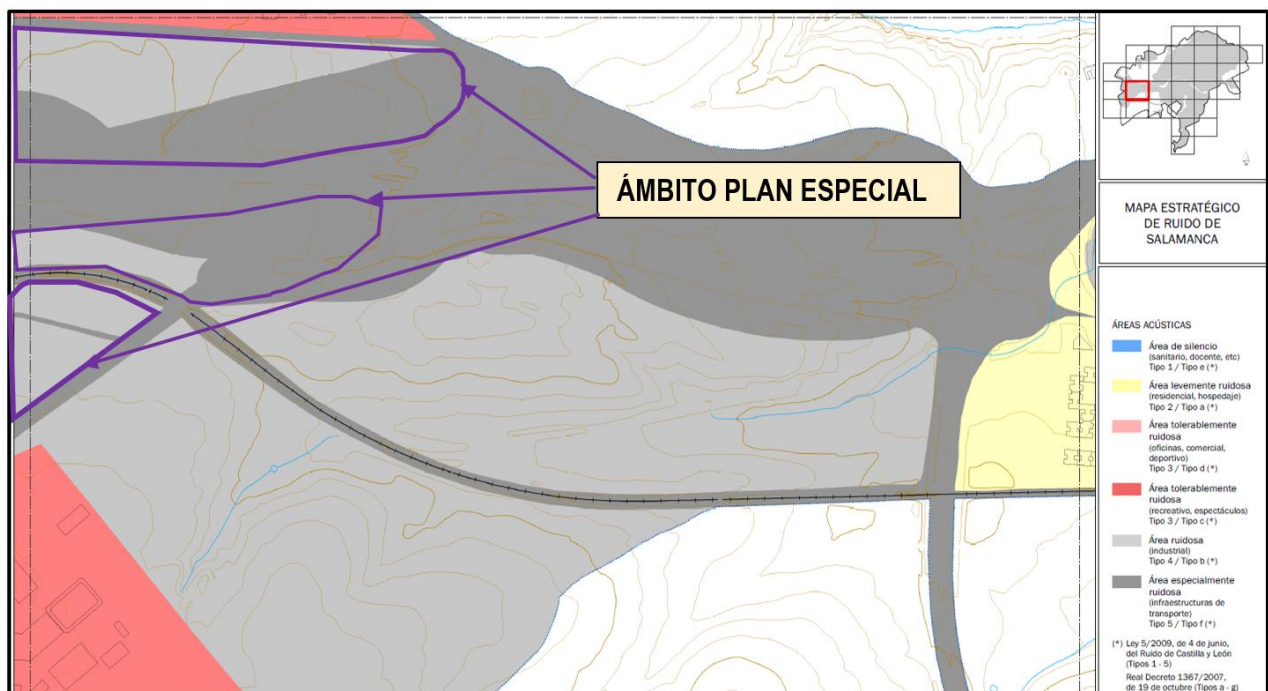
El control del ruido en el ambiente exterior e interior es un ámbito claramente sectorial dentro de la gestión pública del medio ambiente. El artículo 7 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León establece que todo instrumento de planeamiento urbanístico de incluir una zonificación acústica del territorio, con las zonas de servidumbre acústica y de reserva de sonido de origen natural.

Por otro lado, la Ley 5/2009 establece la necesidad de realizar mapas de ruido en los municipios con una población superior a los 20.000 habitantes, con la finalidad principal de permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica y de permitir la realización de predicciones globales. En la actualidad el municipio de Salamanca cuenta con un **Mapa Estratégico de Ruidos**, aprobado por Orden 23 de septiembre de 2020 de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

La Ley 37/2003, del Ruido define área acústica como “el ámbito territorial delimitado por la administración competente que presenta el mismo objetivo de calidad acústica”; entendiéndose por calidad acústica “el grado de adecuación de las características acústicas de un espacio a las actividades que se realizan en su ámbito”. La Ley 5/2009, del Ruido de Castilla y León toma las definiciones de área acústica y calidad acústica de la ley estatal. Es decir, las áreas acústicas son el resultado de una delimitación territorial teniendo en cuenta las actividades y usos predominantes que se desarrollan en el suelo. Pretenden adecuar un nivel permisivo teórico acorde al tipo de actividad, para poder evaluar más eficazmente la contaminación acústica. Tomando como referencia el Mapa Estratégico de Ruidos del municipio de Salamanca aprobado, el ámbito del Plan Especial se inserta dentro del **Área Ruidosa (Tipo 4) y Área Especialmente Ruidosa (Tipo 5)**, tal y como se puede observar en las imágenes adjuntas.



Hoja nº16 del Mapa de Zonificación acústica del Mapa Estratégico de Ruido de Salamanca



Hoja nº17 del Mapa de Zonificación acústica del Mapa Estratégico de Ruido de Salamanca

La Ley 5/2009, del Ruido de Castilla y León, establece en su anexo II, sobre valores límite de niveles sonoros ambientales, los objetivos de calidad acústica para ruido ambiental aplicables a áreas acústicas exteriores, tal como se detalla a continuación:

ÁREA RECEPTORA	Índices de ruido dB(A)			
	Ld 7h-19h	Le 19h-23h	Ln 23h-7h	Lden
Tipo 1. Área de silencio	55	55	55	56
Tipo 2. Área levemente ruidosa	60	60	50	61
Tipo 3. Área tolerablemente ruidosa	65	65	55	66
Tipo 4. Área ruidosa	70	70	60	71
Tipo 5. Área especialmente ruidosa	Sin determinar			

Valores límite de niveles sonoros ambientales. Ley 5/2009, del Ruido de Castilla y León.

Como se ha manifestado anteriormente las parcelas afectadas por la modificación se consideran incluidas en un Área Acústica de Tipo 4 o Tipo 5, definidas como “zona de baja sensibilidad acústica y áreas sensiblemente ruidosas, que comprende los sectores del territorio que no requieren de una especial protección contra el ruido o se encuentran afectados por servidumbres acústicas..

En virtud de los argumentos expuestos anteriormente, no se considera necesaria la adopción de medidas específicas de protección frente al ruido. Tampoco se establecen nuevas zonas de servidumbre acústica y de reserva de sonido de origen natural.

Salamanca, octubre de 2021

Por ZALDESA

EL INGENIERO DE CAMINOS



Fdo: Pablo Hoya Serna

Fdo. Francisco Ledesma García

DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA

DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA

ÍNDICE

TÍTULO I.- GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS	8
TÍTULO II.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO.....	11
TÍTULO IV.- NORMAS PARTICULARES DE CADA ZONA.....	15
TÍTULO V.- NORMAS ESTABLECIDAS POR LOS DIFERENTES ORGANISMOS EN LOS PRECEPTIVOS INFORMES SECTORIALES EMITIDOS	21
TÍTULO VI.- APLICACIÓN GENERAL DE ESTAS NORMAS	23

DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 169. *Modificaciones* del RUCYL, el presente documento solo contendrá las determinaciones de la Normativa Urbanística que se modifiquen, identificando las que se alteran, reflejando estado actual y estado propuesto.

La Normativa Urbanística del Plan Especial Puerto Seco aprobado en su día mantiene su vigor, prácticamente en su TÍTULO I. **Generalidades, terminología de conceptos**, con excepción del artículo 1 y del artículo 3; se modifica algún artículo del TÍTULO II. **Régimen urbanístico del suelo** por haberse suprimido el uso de centro de conducción segura y seguridad vial, manteniéndose en pleno vigor el TÍTULO III. **Normas de edificación**, alterándose alguna de las Ordenanzas del TÍTULO IV. **Normas particulares en cada zona**. Se modifican por cambio de normativa un artículo del TÍTULO V. **Normas establecidas por los diferentes organismos en los preceptivos informes sectoriales emitidos**; el TÍTULO VI. **Aplicación general de Normas** se mantiene, pero aplicado al ámbito la nueva denominación de Modificación nº 1 del Plan Especial Puerto Seco.

En el índice que se adjunta se reflejan las modificaciones citadas y para los artículos que se alteran se recoge el artículo en vigor y el que se propone.

DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA

ÍNDICE

TÍTULO I.- GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS

Capítulo I.1.- Generalidades

- Art. 1.- **Objeto y Ámbito de aplicación** (MODIFICADO)
- Art. 2.- Obligatoriedad
- Art. 3.- **Interpretación de las Ordenanzas** (MODIFICADO)

Capítulo I.2.- Terminología de conceptos

- Art. 4.- Unidad de actuación
- Art. 5.- Etapa
- Art. 6.- Fase
- Art. 7.- Linderos
- Art. 8.- Frente de parcela
- Art. 9.- Frente mínimo de parcela
- Art. 10.- Fondo de parcela
- Art. 11.- Rasante oficial
- Art. 12.- Fachada de la construcción. Línea de fachada
- Art. 13.- Alineación interior

- Art. 14.- Retranqueo de fachada
- Art. 15.- Retranqueo a lindero
- Art. 16.- Coeficiente de ocupación máxima
- Art. 17.- Superficie ocupada
- Art. 18.- Coeficiente de edificabilidad neta
- Art. 19.- Edificación
- Art. 20.- Edificación aislada o exenta
- Art. 21.- Edificación pareada
- Art. 22.- Edificación adosada
- Art. 23.- Paredes medianera y contigua. Medianería
- Art. 24.- Local

TÍTULO II.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

Capítulo II.1.- Calificación del suelo

- Art. 25.- **Zonas y usos** (MODIFICADO)
- Art. 26.- **Uso clase transporte** (MODIFICADO)
- Art. 27.- Uso terciario
- Art. 28.- Uso de centro de conducción segura y seguridad vial (ANULADO)
- Art. 29.- Uso de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango)
- Art. 30.- Uso de espacios libres y zonas verdes
- Art. 31.- Uso de aparcamiento
- Art. 32.- Servicios urbanos e infraestructuras

Capítulo II.2.- Estudios de detalle

- Art. 33.- Generalidades

Capítulo II.3.- Parcelaciones

- Art. 34.- Relación entre edificación o actividad y parcelas
- Art. 35.- Plano Parcelario
- Art. 36.- Agrupación de Parcelas
- Art. 37.- Segregación de Parcelas

Capítulo II.4.- Gestión y ejecución del planeamiento

- Art. 38.- **Desarrollo de la actuación** (MODIFICADO)
- Art. 39.- Proyectos de urbanización
- Art. 40.- Red Viaria
- Art. 41.- Red de Agua
- Art. 42.- Alcantarillado

- Art. 43.- Redes de Energía Eléctrica
- Art. 44.- Alumbrado Público
- Art. 45.- Proyectos de reparcelación (ANULADO)

TÍTULO III.- NORMAS DE LA EDIFICACIÓN

Capítulo III.1.- Normas generales

- Art. 46.- Marco de Aplicación
- Art. 47.- Licencias
- Art. 48.- Proyectos

Capítulo III.2.- Condiciones de las obras en relación con la vía pública

- Art. 49.- Accesos a Parcelas
- Art. 50.- Rampas
- Art. 51.- Obras en las Parcelas
- Art. 52.- Aparcamientos

Capítulo III.3.- Condiciones de la edificación

- Art. 53.- Retranqueos
- Art. 54.- Regulación de los patios
- Art. 55.- Cerramientos de Parcela
- Art. 56.- Sótanos y Semisótanos
- Art. 57.- Cuerpos Volados

Capítulo III.4.- Condiciones de ocupación y edificabilidad

- Art. 58.- Ocupación sobre parcela
- Art. 59.- Superficie edificable
- Art. 60.- Condiciones de los Espacios Libres de Uso Privado

Capítulo III.5.- Condiciones higiénicas y de seguridad

- Art. 61.- Generalidades
- Art. 62.- Protección contra incendios

Capítulo III.6.- Condiciones estéticas

- Art. 63.- Generalidades

TÍTULO IV.- NORMAS PARTICULARES DE CADA ZONA

- Art. 64.- Ordenanza Red Viaria
- Art. 65.- Ordenanza Espacios Libres Públicos
- Art. 66.- Ordenanza Servicios Urbanos
- Art. 67.- **Ordenanza de Zonas de clase transporte (MODIFICADO)**

- Art. 68.- **Ordenanza de Zonas de uso terciario (MODIFICADO)**
- Art. 69.- Ordenanza de Zonas de centro de conducción segura y seguridad vial (ANULADO)
- Art. 70.- **Ordenanza de Zonas de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango) (MODIFICADO)**
- Art. 71.- Aplicación General de las Normas de cada Zona

TÍTULO V.- NORMAS ESTABLECIDAS POR LOS DIFERENTES ORGANISMO EN LOS PRECEPTIVOS INFORMES SECTORIALES EMITIDOS

Capítulo V.1.- Órgano Titular de la Carretera N-620.

- Art. 72.- Niveles sonoros
- Art. 73.- Prohibición de publicidad

Capítulo V.2.- Confederación Hidrográfica del Duero

- Art. 74.- Pretratamiento de depuración.
- Art. 75.- Separador de aceites e hidrocarburos
- Art. 76.- Autorización de vertido

Capítulo V.3.- Concesión de Patrimonio Cultural

- Art. 77.- Hallazgos arqueológicos

TÍTULO VI.- APLICACIÓN GENERAL DE NORMAS

TÍTULO I.- GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS

TÍTULO I.- GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS

ESTADO ACTUAL

Artículo 1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las presentes Ordenanzas tienen por objeto la reglamentación del uso de los terrenos y la edificación en el ámbito que desarrolla el “Plan Especial del Sistema General destinado a «Puerto Seco» del P.G.O.U. de Salamanca” de acuerdo con lo establecido en el artículo 148 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León vigente Decreto 6/2016 de 3 de marzo.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las presentes Ordenanzas tienen por objeto la reglamentación del uso de los terrenos y la edificación en el ámbito que desarrolla la “Modificación nº 1 del Plan Especial del Sistema General destinado a «Puerto Seco» del P.G.O.U. de Salamanca” de acuerdo con lo establecido en el artículo 148 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, vigente Decreto 22/2004, de 29 de enero.

ESTADO ACTUAL

Artículo 3. INTERPRETACIÓN DE LAS ORDENANZAS

Para todos aquellos aspectos que no estén considerados en las presentes Ordenanzas se estará a lo dispuesto en el “Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004”, complementado con lo establecido en la “Modificación nº 1 (Puerto Seco) del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004”, remitiéndose su interpretación a los Servicios Técnicos Municipales del Excmo. Ayuntamiento de Salamanca en base a los conceptos definidos en estas ordenanzas y en la normativa urbanística vigente al efecto, especialmente, en la Disposición Adicional Única del Decreto 45/2009 por el que se modifica el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 3. INTERPRETACIÓN DE LAS ORDENANZAS

Para todos aquellos aspectos que no estén considerados en las presentes Ordenanzas se estará a lo dispuesto en el “Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004”, complementado con lo establecido en la “Modificación nº 1 (Puerto Seco) del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004”, así como las Modificaciones posteriores de dicho Plan General, especialmente la Modificación nº 3 del Plan General de Ordenación Urbana “Centro de Transporte”, remitiéndose su interpretación a los Servicios Técnicos Municipales del Excmo.

Ayuntamiento de Salamanca en base a los conceptos definidos en estas ordenanzas y en la normativa urbanística vigente al efecto.

TÍTULO II.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

TÍTULO II.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

ESTADO ACTUAL

Artículo 25. ZONAS Y USOS

Dentro del ámbito del Plan Especial se distinguen las siguientes zonas:

- *Uso clase transporte*
- *Uso terciario.*
- *Uso centro de conducción segura y seguridad vial*
- *Uso ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango)*

ESTADO PROPUESTO

Artículo 25. ZONAS Y USOS

Dentro del ámbito de la Modificación nº 1 del Plan Especial se distinguen las siguientes zonas:

- *Uso clase transporte*
- *Uso terciario.*
- *Uso ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango)*

ESTADO ACTUAL

Artículo 26. USO CLASE TRANSPORTE

Constituido por los terrenos destinados a la recepción, clasificación y distribución de mercancías, así como sus instalaciones complementarias.

Usos compatibles: 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 3000 m² de parcela.

Se permite como usos compatibles los de manipulación, transformación y almacenaje de mercancías, entendiéndose que estos usos forman parte de los usos permitidos en las instalaciones complementarias.

Usos prohibidos: Residencial

ESTADO PROPUESTO

Artículo 26. USO CLASE TRANSPORTE

Constituido por los terrenos destinados a la recepción, clasificación y distribución de mercancías, así como sus instalaciones complementarias.

Usos compatibles: Constituido por los terrenos destinados al almacenaje, manipulación, transformación de mercancías, así como sus instalaciones complementarias, sin límite de porcentaje sobre el total de la superficie. Igualmente 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 3000 m² de parcela.

Usos prohibidos: Residencial.

ESTADO ACTUAL

Artículo 28. USO DE CENTRO DE CONDUCCIÓN SEGURA Y SEGURIDAD VIAL

Corresponde a la zona destinada a la ubicación de un centro de conducción segura y seguridad vial cuyo objeto es la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, como uso complementario del transporte.

Usos compatibles: *Uso clase transporte y todos los complementarios del transporte.*

Usos Prohibidos: *Cualquier uso que no sea complementario del transporte*

ESTADO PROPUESTO

Artículo 28. USO DE CENTRO DE CONDUCCIÓN SEGURA Y SEGURIDAD VIAL

ANULADO

ESTADO ACTUAL

Artículo 38. INSTRUMENTO DE GESTIÓN

Según lo establecido en los artículos 69 y 70 de la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de medidas sobre Urbanismo y Suelo, y en los artículos 188.3, 191.a, 210.b.3º y 212.1 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, el instrumento de gestión para la ejecución del Sistema General será una Actuación Aislada.

Las obras de urbanización se realizarán mediante gestión pública, como una obra pública ordinaria, conforme a la legislación sobre régimen local. Para el desarrollo del presente Sistema General, el Ayuntamiento de Salamanca ha licitado la Construcción y Explotación del Puerto Seco de Salamanca, habiéndose adjudicado definitivamente con fecha de 26 de noviembre de 2009.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 38. DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN

El desarrollo del Modificado nº1 del Plan Especial “Puerto Seco” será efectuado por Zona de Actividades Logísticas de Salamanca S.A. ZALDESA” que llevará a cabo la urbanización del conjunto en 4 Fases de Ejecución.

ESTADO ACTUAL

Artículo 45. PROYECTOS DE REPARCELACIÓN

El urbanizador deberá elaborar y presentar a trámite un Proyecto de Reparcelación, cuyo objeto será la agrupación de la totalidad de las fincas incluidas en la Actuación Aislada, para su nueva división conforme a las determinaciones del planeamiento urbanístico, y con la adjudicación de las parcelas resultantes.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 45. PROYECTOS DE REPARCELACIÓN

ANULADO

TÍTULO IV.- NORMAS PARTICULARES DE CADA ZONA

TÍTULO IV.- NORMAS PARTICULARES DE CADA ZONA

ESTADO ACTUAL

Artículo 67. ORDENANZA DE ZONAS DE CLASE TRANSPORTE

Zonas destinadas a este fin en desarrollo del planeamiento, designadas como manzanas M-1, M-2, M-3, M-4, M-5 y M-6.

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: 500 m².

Frente mínimo: 10,00 m.

Condiciones de ocupación y edificabilidad:

Retranqueos mínimos:

Frente y fachadas: 10,00 m.

Fondo: No se exige. En caso de realizarse retranqueo, mínimo 3,00 m.

Laterales: Como mínimo 0,00 m cuando se adose y 3,00 m cuando la edificación se retire del lindero.

Ocupación máxima: La que resulte de la edificabilidad.

Edificabilidad máxima: 0,653485 m²c/m².

Número máximo de plantas: 3

Altura máxima de la edificación: 10,50 m., salvo que las necesidades del proceso a desarrollar en ellas justifiquen una mayor altura y así la estimen los Servicios Técnicos Municipales.

Tipo de edificación: No se establece.

Condiciones de uso: Uso Clase Transporte según artículo 26 de las presentes ordenanzas.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 67. ORDENANZA DE ZONAS DE CLASE TRANSPORTE

Zonas destinadas a este fin en desarrollo del planeamiento, designadas como manzanas M-1, M-2, M-3, M-4, M-5 y M-6.

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: 10.000 m².

Frente mínimo: 30,00 m.

Condiciones de ocupación y edificabilidad:

Retranqueos mínimos:

Frente y fachadas: No se exige.

Fondo: No se exige. En caso de realizarse retranqueo, mínimo 3,00 m.

Laterales: 0,00 m cuando se adose y 3,00 m cuando la edificación se retire del lindero.

Ocupación máxima: La que resulte de la edificabilidad.

Edificabilidad máxima: Parcela M-1 el 0,789038 m²c/m²
Parcela M-2 el 0,800000 m²c/m²
Parcela M-3 el 0,008489 m²c/m²
Parcela M-4 el 0,204850 m²c/m²
Parcela M-5 el 0,094449 m²c/m²
Parcela M-6 el 0,387519 m²c/m²

Número máximo de plantas: 4

Altura máxima de la edificación: 15,00 m., salvo que las necesidades del proceso a desarrollar en ellas justifiquen una mayor altura y así la estimen los Servicios Técnicos Municipales (Art.8.13.9).

Tipo de edificación: Exenta o adosada.

Condiciones de uso: Uso Clase Transporte según artículo 26 de las presentes ordenanzas.

ESTADO ACTUAL

Artículo 68. ORDENANZA DE ZONAS DE USO TERCIARIO

Zona destinada a este fin en desarrollo del planeamiento, designada como manzana M-8.

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: 5000 m².

Frente mínimo: No se establece.

Condiciones de ocupación y edificabilidad:

Retranqueos mínimos: No se establecen retranqueos mínimos.

Ocupación máxima: La que resulte de la edificabilidad.

Edificabilidad máxima: 0,576812 m²c/m²

Número máximo de plantas: 4

Altura máxima de la edificación: 15 m.

Tipo de edificación: Libre.

Condiciones de uso: Uso Terciario según artículo 27 de las presentes ordenanzas.

Condiciones de aparcamientos: Se aplicarán las reservas mínimas establecidas en la legislación vigente, en cada momento, en materia de comercio y las establecidas en el Art. 7.5.1. de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 68. ORDENANZA DE ZONAS DE USO TERCIARIO

Este uso se contempla como uso compatible.

Número máximo de plantas: 4

Altura máxima de la edificación: 15 m.

Tipo de edificación: Libre.

Condiciones de uso: Uso Terciario según artículo 27 de las presentes ordenanzas.

Condiciones de aparcamientos: Se aplicarán las reservas mínimas establecidas en la legislación vigente, en cada momento, en materia de comercio y las establecidas en el Art. 7.5.1. de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca.

ESTADO ACTUAL

Artículo 69. ORDENANZA DE ZONAS DE CETRO DE CONDUCCIÓN SEGURA Y SEGURIDAD VIAL

Zonas destinadas a este fin en desarrollo del planeamiento, designadas como manzanas M-10 y M-11.

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: No se establece

Frente mínimo: No se establece

Condiciones de ocupación y edificabilidad:

Retranqueos mínimos: 5,00 m.

Ocupación máxima: La que resulte de la edificabilidad.

Edificabilidad máxima:

Manzana 10: 0,006265 m²c/m²

Manzana 11: 0,021674 m²c/m²

Número máximo de plantas: 3

Altura máxima de la edificación: 10,50 m.

Tipo de edificación: Libre.

Condiciones de uso: Uso de centro de conducción segura y seguridad vial según el artículo 28 de las presentes ordenanzas.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 69. ORDENANZA DE ZONAS DE CETRO DE CONDUCCIÓN SEGURA Y SEGURIDAD VIAL

ANULADO

ESTADO ACTUAL

Artículo 70. ORDENANZA DE ZONAS DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (ÁREA DE ALMACENAMIENTO Y VÍA MANGO)

Zonas destinadas a este fin en desarrollo del planeamiento, designadas como manzanas M-7 y M-9.

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: No se establece

Frente mínimo: No se establece

Condiciones de ocupación y edificabilidad:

Se trata de manzanas sin edificabilidad asignada.

Condiciones de uso: Uso de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango) según el artículo 29 de las presentes ordenanzas.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 70. ORDENANZA DE ZONAS DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (ÁREA DE ALMACENAMIENTO Y VÍA MANGO)

Zonas destinadas a este fin en desarrollo del planeamiento, designadas como manzanas M-7 y M-8.

Edificabilidad: Parcela M-7 el 0,018456 m²c/m²

Parcela M-8 el 0,010772 m²c/m²

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: No se establece

Frente mínimo: No se establece

Condiciones de uso: Uso de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango) según el artículo 29 de las presentes ordenanzas.

TÍTULO V.- NORMAS ESTABLECIDAS POR LOS DIFERENTES ORGANISMOS EN LOS PRECEPTIVOS INFORMES SECTORIALES EMITIDOS

TÍTULO V.- NORMAS ESTABLECIDAS POR LOS DIFERENTES ORGANISMOS EN LOS PRECEPTIVOS INFORMES SECTORIALES EMITIDOS

ESTADO ACTUAL

Artículo 73. PROHIBICIÓN DE PUBLICIDAD

Se prohíbe la instalación de publicidad hasta que los terrenos sean clasificados como urbanos según la normativa urbanística vigente (artículo 24 de la Ley 25/1998, de 28 de julio, de Carreteras).

ESTADO PROPUESTO

Artículo 73. PROHIBICIÓN DE PUBLICIDAD

Se prohíbe la instalación de publicidad hasta que los terrenos sean clasificados como urbanos según la normativa urbanística vigente (artículo 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras).

TÍTULO VI.- APLICACIÓN GENERAL DE ESTAS NORMAS

TÍTULO VI.- APLICACIÓN GENERAL DE ESTAS NORMAS

ESTADO ACTUAL

Además de lo preceptuado en las presentes Ordenanzas Reguladoras, los titulares y usuarios de las edificaciones situadas en el ámbito de este Plan Especial deberán atenerse a las restantes normas y prescripciones de aplicación establecidas en la legislación vigente.

ESTADO PROPUESTO

Además de lo preceptuado en las presentes Ordenanzas Reguladoras, los titulares y usuarios de las edificaciones situadas en el ámbito de la Modificación nº 1 de este Plan Especial deberán atenerse a las restantes normas y prescripciones de aplicación establecidas en la legislación vigente.

Salamanca, octubre de 2021

Por ZALDESA

EL INGENIERO DE CAMINOS

Fdo: Pablo Hoya Serna


Fdo. Francisco Ledesma García

DN-PO PLANOS DE ORDENACIÓN

DN-PO PLANOS DE ORDENACIÓN

ÍNDICE

PO-1 MOD.- PLANOS DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN

PO-1.1 MOD.- Calificación y usos

PO-1.1.0 MOD.- Planta General

PO-1.1.1 MOD.- Planta 1

PO-1.1.2 MOD.- Planta 2

PO-1.1.3 MOD.- Planta 3

PO-1-2 MOD.- Plano de replanteo

PO-2 MOD.- PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS

PO-2.1 MOD.- Red viaria

PO-2.1.1 MOD.- Alineaciones

PO-2.1.1.0 MOD.- Planta general

PO-2.1.1.1 MOD.- Planta 1

PO-2.1.1.2 MOD.- Planta 2

PO-2.1.1.3 MOD.- Planta 3

PO-2.1.2 MOD.- Rasantes. Planta de situación de perfiles

PO-2.1.3 MOD.- Rasantes. Perfiles longitudinales

PO-2.1.3.1 MOD.- Hoja 1

PO-2.1.3.2 MOD.- Hoja 2

PO-2.1.4 MOD.- Secciones tipo

PO-2.1.5 MOD.- Red viaria. Perfiles transversales

PO-2.1.5.1 MOD.- Planta

PO-2.1.5.2 MOD.- Secciones

PO-2.2 MOD.- Abastecimiento y red de distribución de agua

PO-2.3 MOD.- Red de alcantarillado de aguas residuales.

PO-2.4 MOD.- Red de alcantarillado de aguas pluviales

PO-2.5 MOD.- Alumbrado público

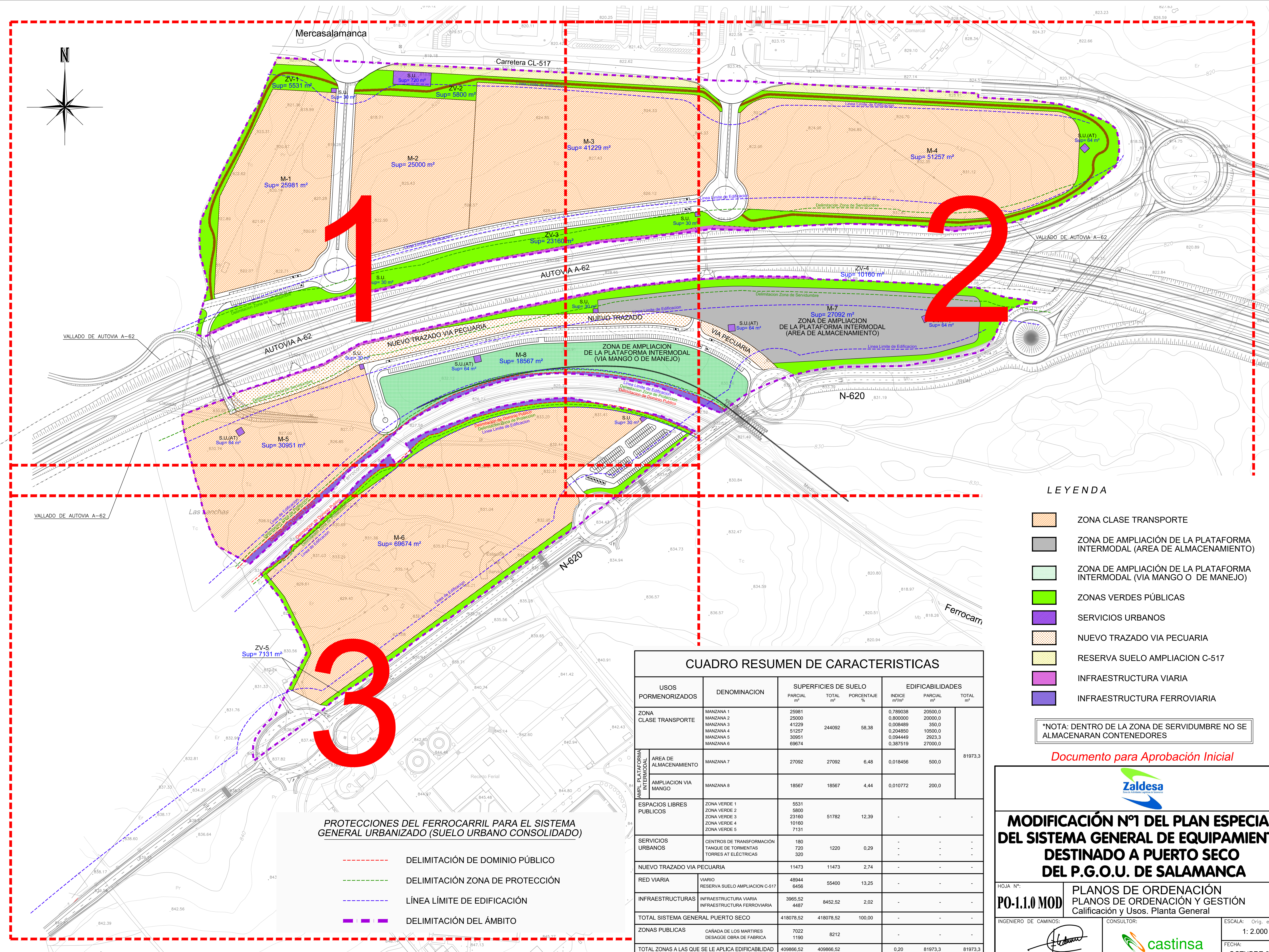
PO-2.6 MOD.- Distribución de energía

PO-2.7 MOD.- Canalizaciones de telecomunicaciones

PO-2.8 MOD.- Red de gas

PO-3 MOD.- PLANO DE IMAGEN FINAL

PO-4 MOD.- PLAN DE ETAPAS. Fases de ejecución



LEYENDA

- ZONA CLASE TRANSPORTE
- ZONA DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (ÁREA DE ALMACENAMIENTO)
- ZONA DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (VIA MANGO O DE MANEJO)
- ZONAS VERDES PÚBLICAS
- SERVICIOS URBANOS
- NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA
- RESERVA SUELO AMPLIACION C-517
- INFRAESTRUCTURA VIARIA
- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

NOTA: DENTRO DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE NO SE ALMACENARAN CONTENEDORES

Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-1.1.0 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN
 PLANOS DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN
 Calificación y Usos. Planta General

INGENIERO DE CAMINOS: CONSULTOR: ESCALA: Orig. en A-1
 1: 2.000
 FECHA: OCTUBRE 2021
 Fdo. Francisco Ledesma García

CUADRO RESUMEN DE CARACTERISTICAS

USOS PORMENORIZADOS	DENOMINACION	SUPERFICIES DE SUELO			EDIFICABILIDADES		
		PARCIAL m²	TOTAL m²	PORCENTAJE %	INDICE m²/m²	PARCIAL m²	TOTAL m²
ZONA CLASE TRANSPORTE	MANZANA 1	25981			0,789038	20500,0	81973,3
	MANZANA 2	25000			0,800000	20000,0	
	MANZANA 3	41229	244092	58,38	0,008489	350,0	
	MANZANA 4	51257			0,204850	10500,0	
	MANZANA 5	30951			0,094449	2923,3	
	MANZANA 6	69674			0,387519	27000,0	
AMPL. PLATAFORMA INTERMODAL	AREA DE ALMACENAMIENTO	27092	27092	6,48	0,018456	500,0	81973,3
	AMPLIACION VIA MANGO	18567	18567	4,44	0,010772	200,0	
ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	ZONA VERDE 1	5531					
	ZONA VERDE 2	5800					
	ZONA VERDE 3	23160	51782	12,39			
	ZONA VERDE 4	10160					
	ZONA VERDE 5	7131					
SERVICIOS URBANOS	CENTROS DE TRANSFORMACIÓN TANQUE DE TORMENTAS TORRES AT ELÉCTRICAS	180 720 320	1220	0,29			
NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA		11473	11473	2,74			
RED VIARIA	VIARIO RESERVA SUELO AMPLIACION C-517	48944 6456	55400	13,25			
INFRAESTRUCTURAS	INFRAESTRUCTURA VIARIA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	3965,52 4487	8452,52	2,02			
TOTAL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO		418078,52	418078,52	100,00			
ZONAS PUBLICAS	CANADA DE LOS MARTIRES DESAGÜE OBRA DE FABRICA	7022 1190	8212				
TOTAL ZONAS A LAS QUE SE LE APLICA EDIFICABILIDAD		409866,52	409866,52		0,20	81973,3	81973,3










PROTECCIONES DEL FERROCARRIL PARA EL SISTEMA GENERAL URBANIZADO (SUELO URBANO CONSOLIDADO)

- DELIMITACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO
- DELIMITACIÓN ZONA DE PROTECCIÓN
- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
- DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

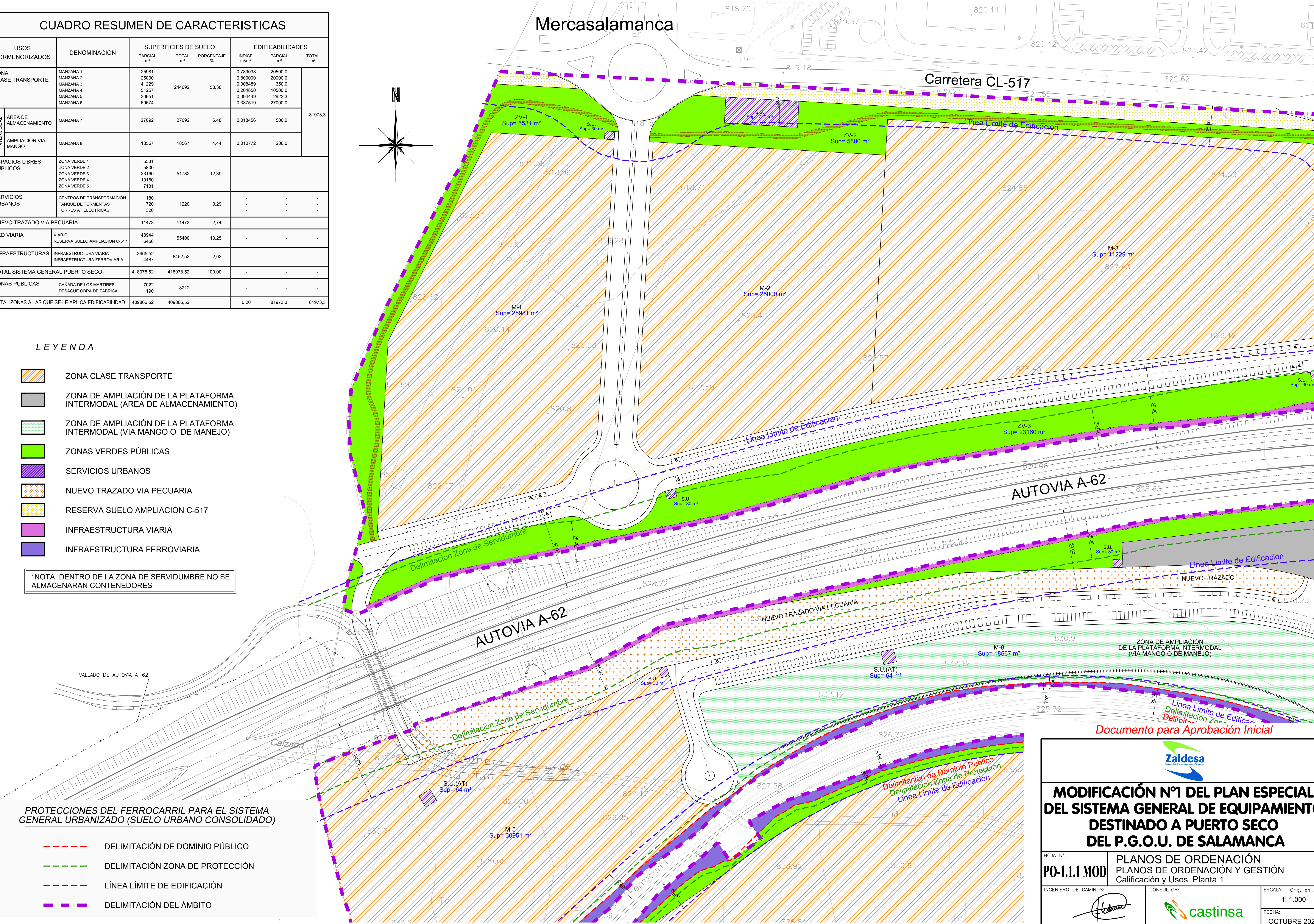
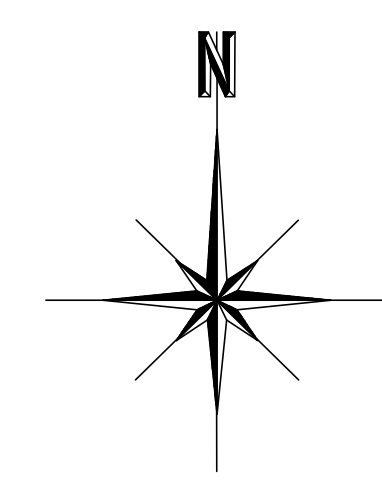
Mercasalamanca

CUADRO RESUMEN DE CARACTERISTICAS							
USOS PORMENORIZADOS	DENOMINACION	SUPERFICIES DE SUELO			EDIFICABILIDADES		
		PARCIAL m ²	TOTAL m ²	PORCENTAJE %	INDICE m ² /m ²	PARCIAL m ²	TOTAL m ²
ZONA CLASE TRANSPORTE	MANZANA 1	25981			0,789038	20500,0	81973,3
	MANZANA 2	25000			0,800000	20000,0	
	MANZANA 3	41229	244092	58,38	0,008489	350,0	
	MANZANA 4	51257			0,204850	10500,0	
	MANZANA 5	30951			0,094449	2923,3	
MANZANA 6	69674			0,387519	27000,0		
AMPLIACION DE LA PLATAFORMA INTERMODAL	AREA DE ALMACENAMIENTO	27092	27092	6,48	0,018456	500,0	81973,3
	AMPLIACION VIA MANGO	18567	18567	4,44	0,010772	200,0	
ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	ZONA VERDE 1	5531			-	-	-
	ZONA VERDE 2	5800			-	-	
	ZONA VERDE 3	23160	51782	12,39	-	-	
	ZONA VERDE 4	10160			-	-	
	ZONA VERDE 5	7131			-	-	
SERVICIOS URBANOS	CENTROS DE TRANSFORMACION	180			-	-	-
	TANQUE DE TORMENTAS	720	1220	0,29	-	-	
	TORRES AT ELECTRICAS	320			-	-	
NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA		11473	11473	2,74	-	-	-
RED VIARIA	VIARIO	48944			-	-	-
	RESERVA SUELO AMPLIACION C-517	6456	55400	13,25	-	-	
INFRAESTRUCTURAS	INFRAESTRUCTURA VIARIA	3965,52			-	-	-
	INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	4487	8452,52	2,02	-	-	
TOTAL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO		418078,52	418078,52	100,00	-	-	-
ZONAS PUBLICAS	CAÑADA DE LOS MARTIRES	7022			-	-	-
	DESAGUE OBRA DE FABRICA	1190	8212		-	-	
TOTAL ZONAS A LAS QUE SE LE APLICA EDIFICABILIDAD		409866,52	409866,52		0,20	81973,3	81973,3





LEYENDA

-  ZONA CLASE TRANSPORTE
-  ZONA DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (AREA DE ALMACENAMIENTO)
-  ZONA DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (VIA MANGO O DE MANEJO)
-  ZONAS VERDES PÚBLICAS
-  SERVICIOS URBANOS
-  NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA
-  RESERVA SUELO AMPLIACION C-517
-  INFRAESTRUCTURA VIARIA
-  INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

*NOTA: DENTRO DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE NO SE ALMACENARAN CONTENEDORES



PROTECCIONES DEL FERROCARRIL PARA EL SISTEMA GENERAL URBANIZADO (SUELO URBANO CONSOLIDADO)

-  DELIMITACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO
-  DELIMITACIÓN ZONA DE PROTECCIÓN
-  LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
-  DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

Documento para Aprobación Inicial



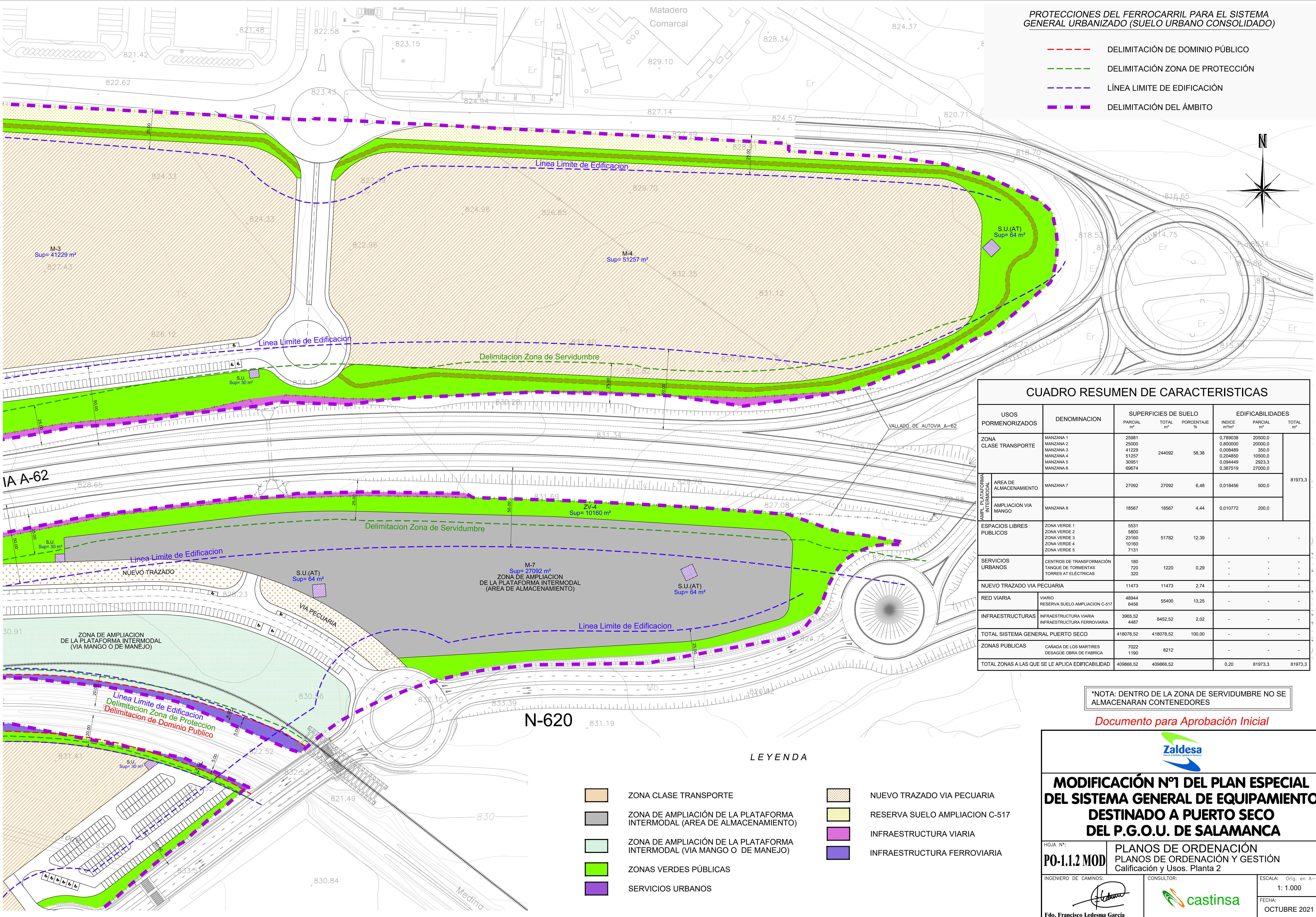
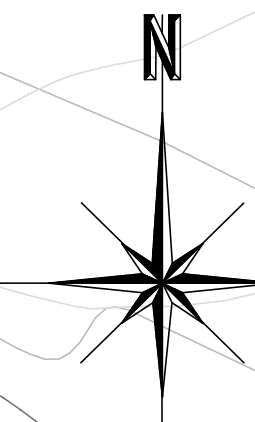
MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-1.1.1 MOD**
 PLANOS DE ORDENACIÓN
 PLANOS DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN
 Calificación y Usos. Planta 1

INGENIERO DE CAMINOS: 	CONSULTOR: 	ESCALA: Orig. en A-1 1: 1.000
Fdo. Francisco Ledesma García		FECHA: OCTUBRE 2021

PROTECCIONES DEL FERROCARRIL PARA EL SISTEMA GENERAL URBANIZADO (SUELO URBANO CONSOLIDADO)

- - - - - DELIMITACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO
- - - - - DELIMITACIÓN ZONA DE PROTECCIÓN
- - - - - LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN
- - - - - DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO



CUADRO RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS

USOS PORMENORIZADOS	DENOMINACION	SUPERFICIES DE SUELO			EDIFICABILIDADES		
		PARCIAL m ²	TOTAL m ²	PORCENTAJE %	INDICE m ² /m ²	PARCIAL m ²	TOTAL m ²
ZONA CLASE TRANSPORTE	MANZANA 1	25981	244092	58,38	0,789038	20500,0	81973,3
	MANZANA 2	25000			0,800000	20000,0	
	MANZANA 3	41229			0,008489	350,0	
	MANZANA 4	51257			0,204850	10500,0	
	MANZANA 5	30951			0,094449	2923,3	
	MANZANA 6	69674			0,387519	27000,0	
AMPL. PLATAFORMA INTERMODAL	AREA DE ALMACENAMIENTO	27092	27092	6,48	0,018456	500,0	81973,3
	AMPLIACION VIA MANGO	18567	18567	4,44	0,010772	200,0	
ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	ZONA VERDE 1	5531	51782	12,39	-	-	-
	ZONA VERDE 2	5900					
	ZONA VERDE 3	23160					
	ZONA VERDE 4	10160					
	ZONA VERDE 5	7131					
SERVICIOS URBANOS	CENTROS DE TRANSFORMACION	180	1220	0,29	-	-	-
	TANQUE DE TORMENTAS	720					
	TORRES AT ELECTRICAS	320					
NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA		11473	11473	2,74	-	-	-
RED VIARIA	VIARIO	48944	55400	13,25	-	-	-
	RESERVA SUELO AMPLIACION C-517	6456					
INFRAESTRUCTURAS	INFRAESTRUCTURA VIARIA	3965,52	8452,52	2,02	-	-	-
	INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	4487					
TOTAL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO		418078,52	418078,52	100,00	-	-	-
ZONAS PUBLICAS	CAÑADA DE LOS MARTIRES	7022	8212	-	-	-	-
	DESAGÜE OBRA DE FABRICA	1190					
TOTAL ZONAS A LAS QUE SE LE APLICA EDIFICABILIDAD		409866,52	409866,52		0,20	81973,3	81973,3

*NOTA: DENTRO DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE NO SE ALMACENARAN CONTENEDORES

Documento para Aprobación Inicial

LEYENDA

- ZONA CLASE TRANSPORTE
- ZONA DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (AREA DE ALMACENAMIENTO)
- ZONA DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (VIA MANGO O DE MANEJO)
- ZONAS VERDES PÚBLICAS
- SERVICIOS URBANOS
- NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA
- RESERVA SUELO AMPLIACION C-517
- INFRAESTRUCTURA VIARIA
- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-1.1.2 MOD**

INGENIERO DE CAMINOS:  CONSULTOR:  ESCALA: Orig. en A-1
1: 1.000










FECHA: OCTUBRE 2021

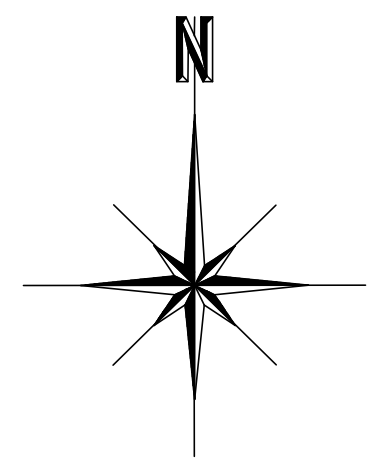
Fdo. Francisco Ledesma Garcia

CUADRO RESUMEN DE CARACTERISTICAS							
USOS PORMENORIZADOS	DENOMINACION	SUPERFICIES DE SUELO			EDIFICABILIDADES		
		PARCIAL m ²	TOTAL m ²	PORCENTAJE %	INDICE m ² /m ²	PARCIAL m ²	TOTAL m ²
ZONA CLASE TRANSPORTE	MANZANA 1	25981			0,789038	20500,0	81973,3
	MANZANA 2	25000			0,800000	20000,0	
	MANZANA 3	41229	244092	58,38	0,008489	350,0	
	MANZANA 4	51257			0,204850	10500,0	
	MANZANA 5	30951			0,094449	2823,3	
	MANZANA 6	69674			0,387519	27000,0	
AMPL. PLATAFORMA INTERMODAL	MANZANA 7	27092	27092	6,48	0,018456	500,0	81973,3
AMPLIACION VIA MANGO	MANZANA 8	18567	18567	4,44	0,010772	200,0	
ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	ZONA VERDE 1	5531			-	-	-
	ZONA VERDE 2	5800			-	-	
	ZONA VERDE 3	23160	51782	12,39	-	-	
	ZONA VERDE 4	10160			-	-	
	ZONA VERDE 5	7131			-	-	
SERVICIOS URBANOS	CENTROS DE TRANSFORMACION	180			-	-	-
	TANQUE DE TORMENTAS	720	1220	0,29	-	-	
	TORRES AT ELÉCTRICAS	320			-	-	
NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA		11473	11473	2,74	-	-	-
RED VIARIA	VIARIO RESERVA SUELO AMPLIACION C-517	48944	55400	13,25	-	-	-
INFRAESTRUCTURAS	INFRAESTRUCTURA VIARIA	3965,52			-	-	-
	INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	4487	8452,52	2,02	-	-	
TOTAL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO		418078,52	418078,52	100,00	-	-	-
ZONAS PUBLICAS		7022	8212		-	-	-
TOTAL ZONAS A LAS QUE SE LE APLICA EDIFICABILIDAD		409866,52	409866,52		0,20	81973,3	81973,3





*NOTA: DENTRO DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE NO SE ALMACENARAN CONTENEDORES

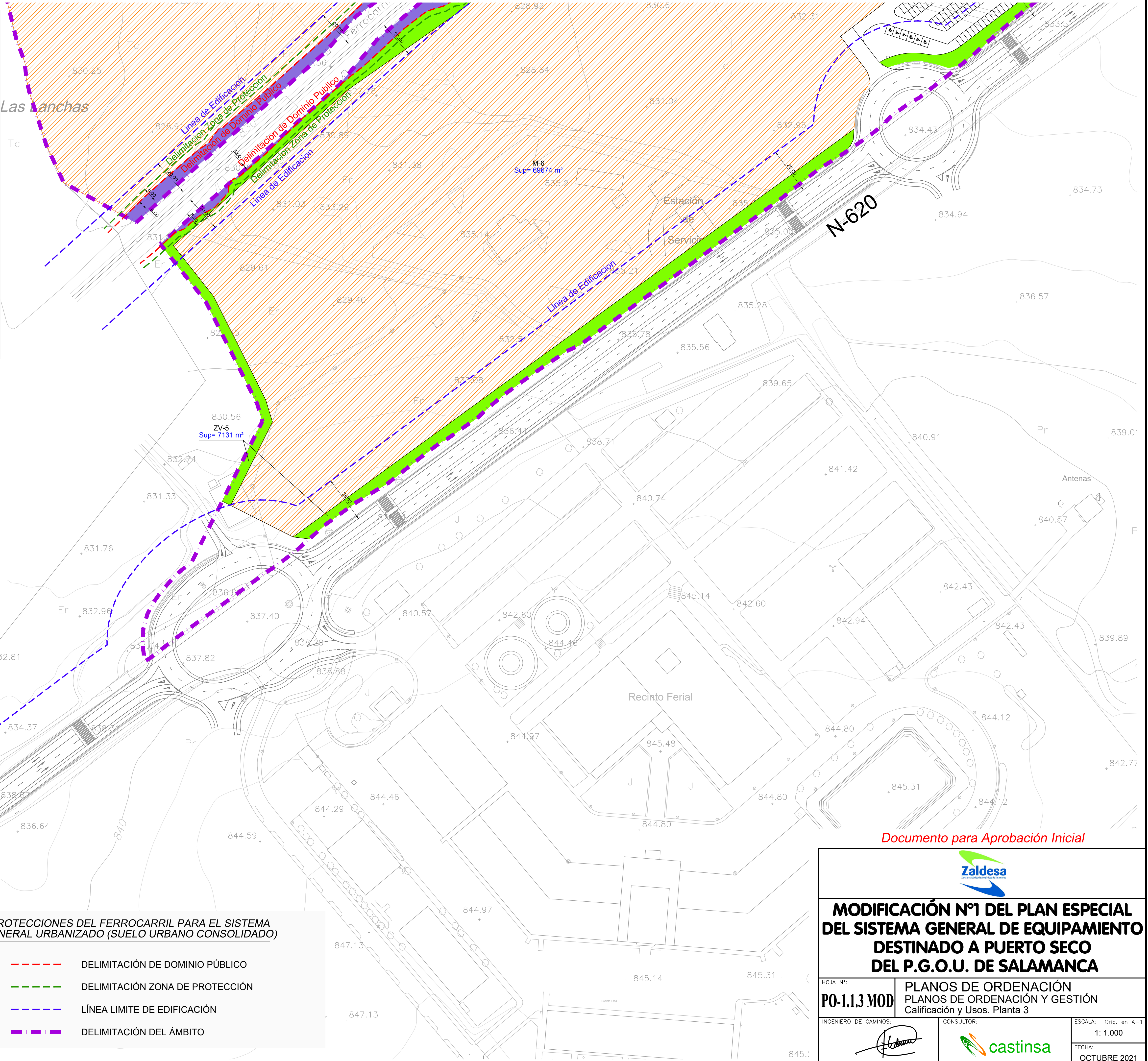
LEYENDA

-  ZONA CLASE TRANSPORTE
-  ZONA DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (AREA DE ALMACENAMIENTO)
-  ZONA DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (VIA MANGO O DE MANEJO)
-  ZONAS VERDES PÚBLICAS
-  SERVICIOS URBANOS
-  NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA
-  RESERVA SUELO AMPLIACION C-517
-  INFRAESTRUCTURA VIARIA
-  INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA



PROTECCIONES DEL FERROCARRIL PARA EL SISTEMA GENERAL URBANIZADO (SUELO URBANO CONSOLIDADO)

-  DELIMITACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO
-  DELIMITACIÓN ZONA DE PROTECCIÓN
-  LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN
-  DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO



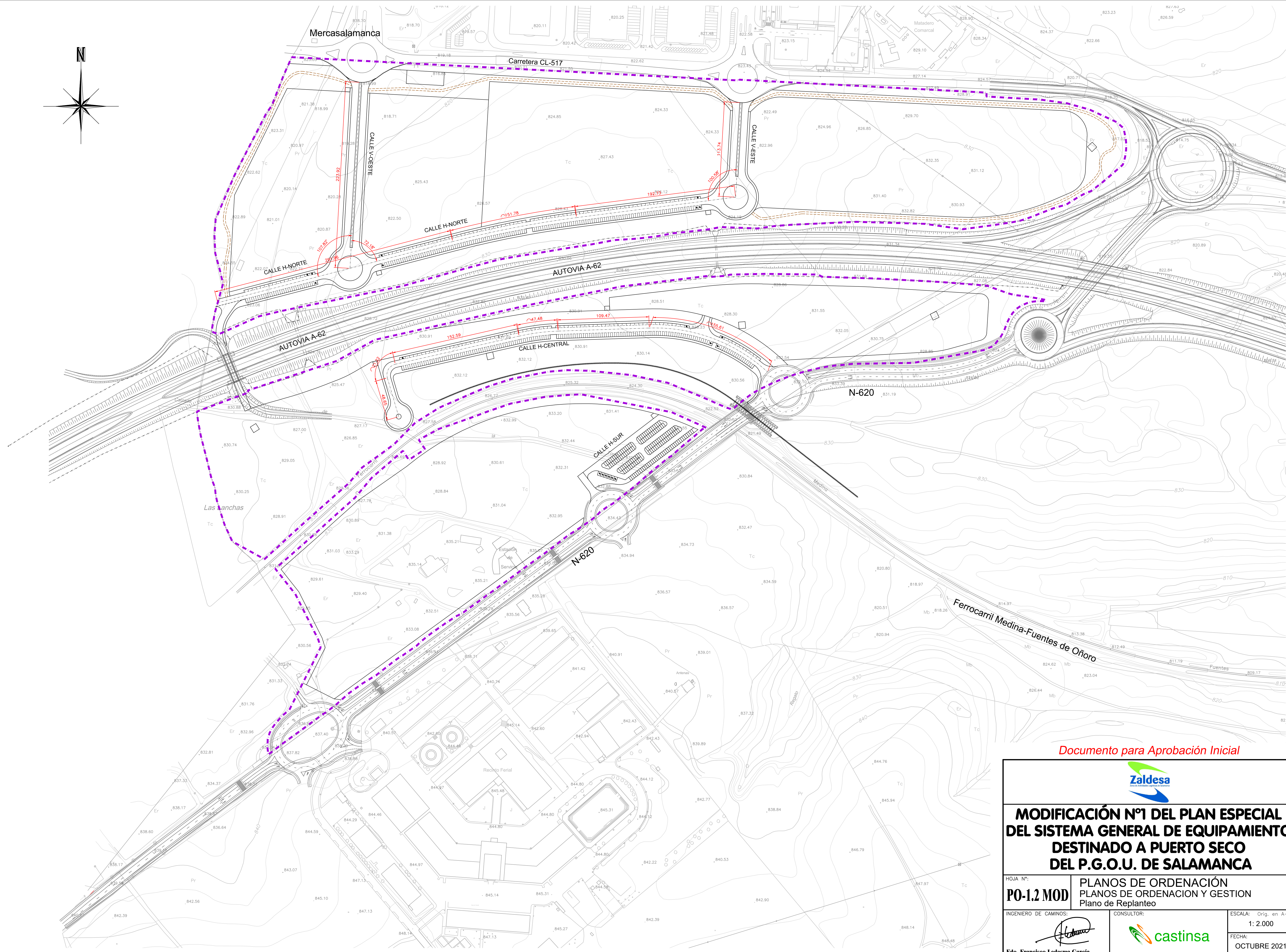
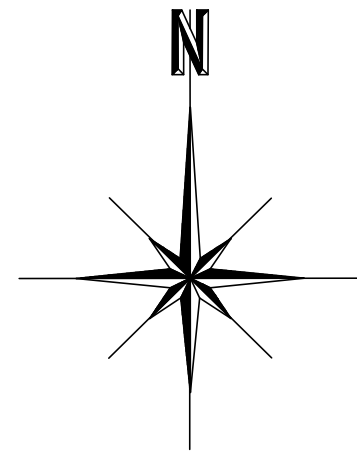
Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-1.13 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN
Calificación y Usos. Planta 3

INGENIERO DE CAMINOS:  CONSULTOR:  ESCALA: Orig. en A-1
1: 1.000
FECHA: OCTUBRE 2021
Fdo. Francisco Ledesma García



Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-1.2 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE ORDENACION Y GESTION Plano de Replanteo

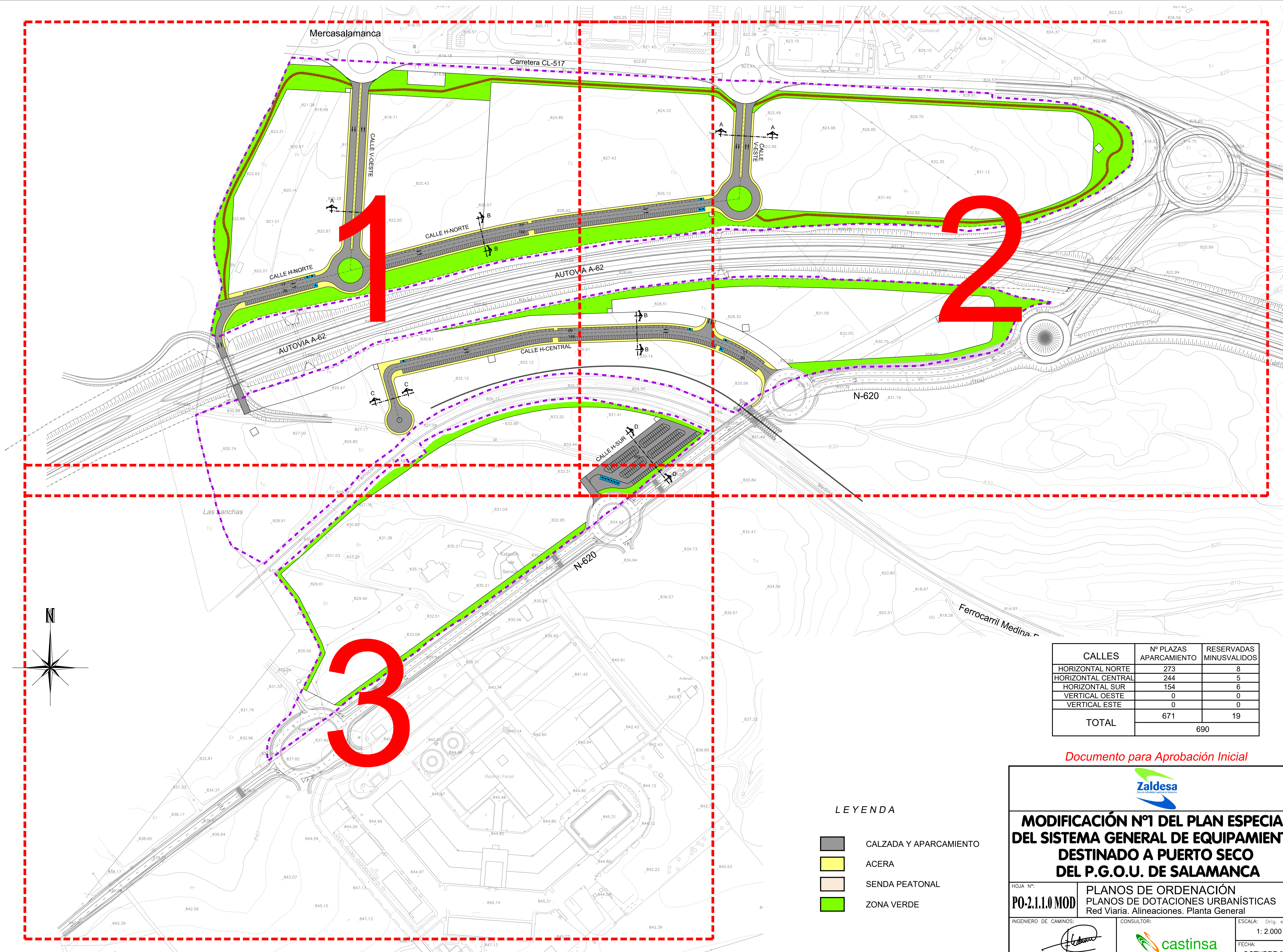
INGENIERO DE CAMINOS:

Fdo. Francisco Ledesma Garcia

CONSULTOR:

castinsa

ESCALA: Orig. en A-1
1: 2.000
FECHA:
OCTUBRE 2021



CALLES	Nº PLAZAS APARCAMIENTO	RESERVADAS MINUSVALIDOS
HORIZONTAL NORTE	273	8
HORIZONTAL CENTRAL	244	5
HORIZONTAL SUR	154	6
VERTICAL OESTE	0	0
VERTICAL ESTE	0	0
TOTAL	671	19
		690

LEYENDA

- CALZADA Y APARCAMIENTO
- ACERA
- SENDA PEATONAL
- ZONA VERDE

Documento para Aprobación Inicial

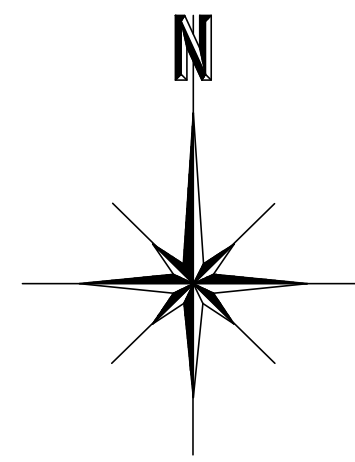


MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº:	PLANOS DE ORDENACIÓN
PO-2.1.1.0 MOD	PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS
	Red Vial. Alineaciones. Planta General
INGENIERO DE CAMINOS:	CONSULTOR:
	
Fdo. Francisco Ledesma García	ESCALA: Orig. en A-1 1: 2.000
	FECHA: OCTUBRE 2021

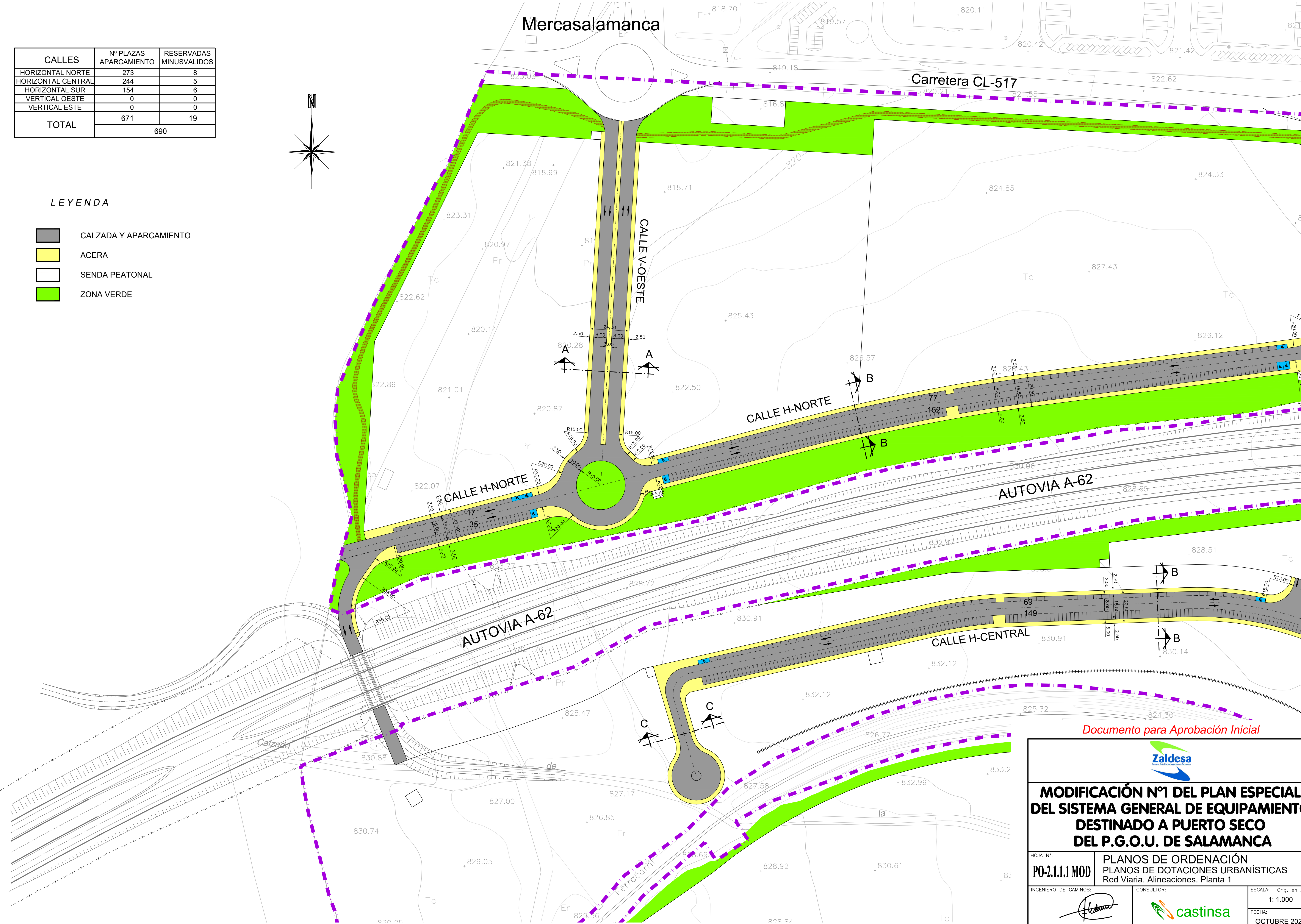
Mercasalamanca

CALLES	Nº PLAZAS APARCAMIENTO	RESERVADAS MINUSVALIDOS
HORIZONTAL NORTE	273	8
HORIZONTAL CENTRAL	244	5
HORIZONTAL SUR	154	6
VERTICAL OESTE	0	0
VERTICAL ESTE	0	0
TOTAL	671	19
	690	



LEYENDA

- CALZADA Y APARCAMIENTO
- ACERA
- SENDA PEATONAL
- ZONA VERDE



Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

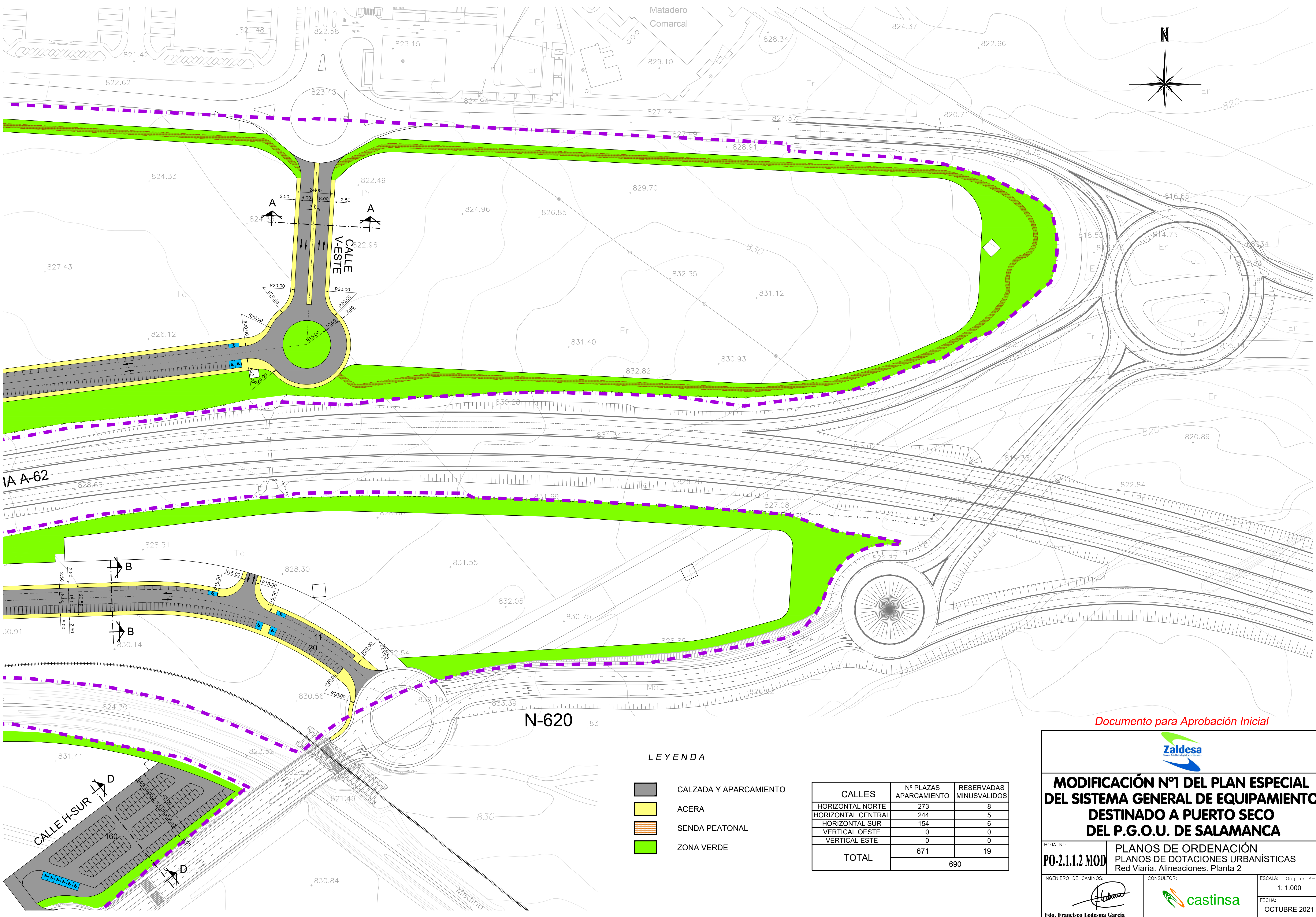
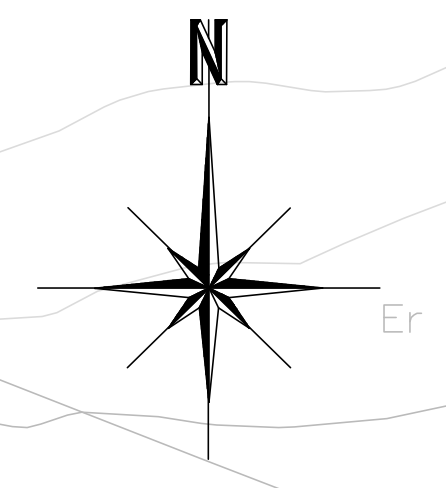
HOJA Nº: **PO-2.1.1.1 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN
 PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS
 Red Vial. Alineaciones. Planta 1

INGENIERO DE CAMINOS:





 Fdo. Francisco Ledesma García



ESCALA: Orig. en A-1
 1: 1.000
 FECHA:
 OCTUBRE 2021



LEYENDA

-  CALZADA Y APARCAMIENTO
-  ACERA
-  SENDA PEATONAL
-  ZONA VERDE


CALLES	Nº PLAZAS APARCAMIENTO	RESERVADAS MINUSVALIDOS
HORIZONTAL NORTE	273	8
HORIZONTAL CENTRAL	244	5
HORIZONTAL SUR	154	6
VERTICAL OESTE	0	0
VERTICAL ESTE	0	0
TOTAL	671	19
		690

Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA


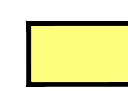


HOJA Nº: **PO-2.1.1.2 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Red Vial. Alineaciones. Planta 2

INGENIERO DE CAMINOS:

 Fdo. Francisco Ledesma Garcia

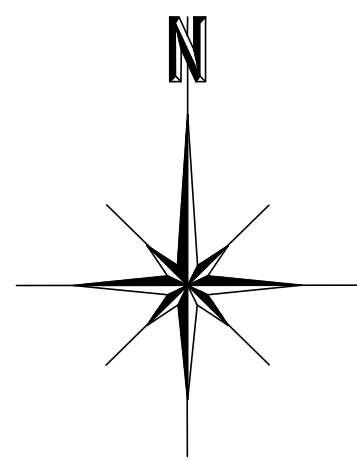


ESCALA: Orig. en A-1
 1: 1.000
 FECHA:
 OCTUBRE 2021

LEYENDA

-  CALZADA Y APARCAMIENTO
-  ACERA
-  SENDA PEATONAL
-  ZONA VERDE

CALLES	Nº PLAZAS APARCAMIENTO	RESERVADAS MINUSVALIDOS
HORIZONTAL NORTE	273	8
HORIZONTAL CENTRAL	244	5
HORIZONTAL SUR	154	6
VERTICAL OESTE	0	0
VERTICAL ESTE	0	0
TOTAL	671	19
	690	



Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

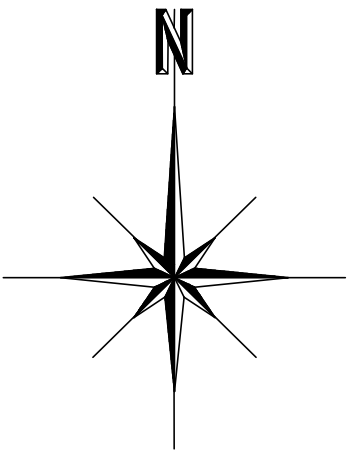
HOJA Nº: **PO-2.1.1.3 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Red Vial. Alineaciones. Planta 2

INGENIERO DE CAMINOS:

Fdo. Francisco Ledesma Garcia

CONSULTOR:
 castinsa

ESCALA: Orig. en A-1
1: 1.000
FECHA:
OCTUBRE 2021



Mercasalamanca

Carretera CL-517

CALLE V-ESTE

CALLE V-ESTE

CALLE H-NORTE

AUTOVIA A-62

CALLE H-CENTRAL

AUTOVIA A-62

N-620

CALLE H-SUR

N-620

Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

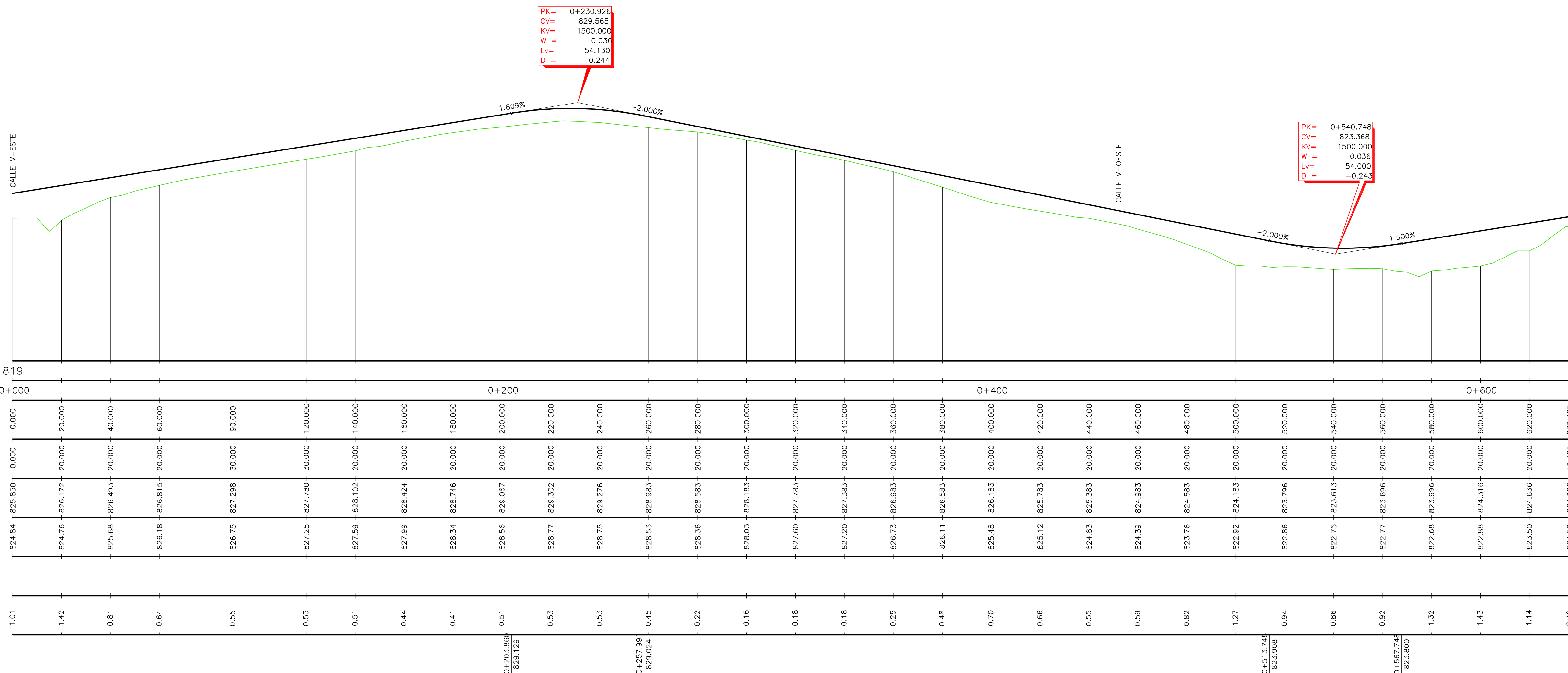
HOJA Nº: **PO-2.1.2 MOD**
PLANOS DE ORDENACIÓN
PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS
Red Viaria. Rasantes. Planta de Situación de Perfiles

INGENIERO DE CAMINOS:

Fdo. Francisco Ledesma García



ESCALA: Orig. en A-1
1: 1.500
FECHA:
OCTUBRE 2021

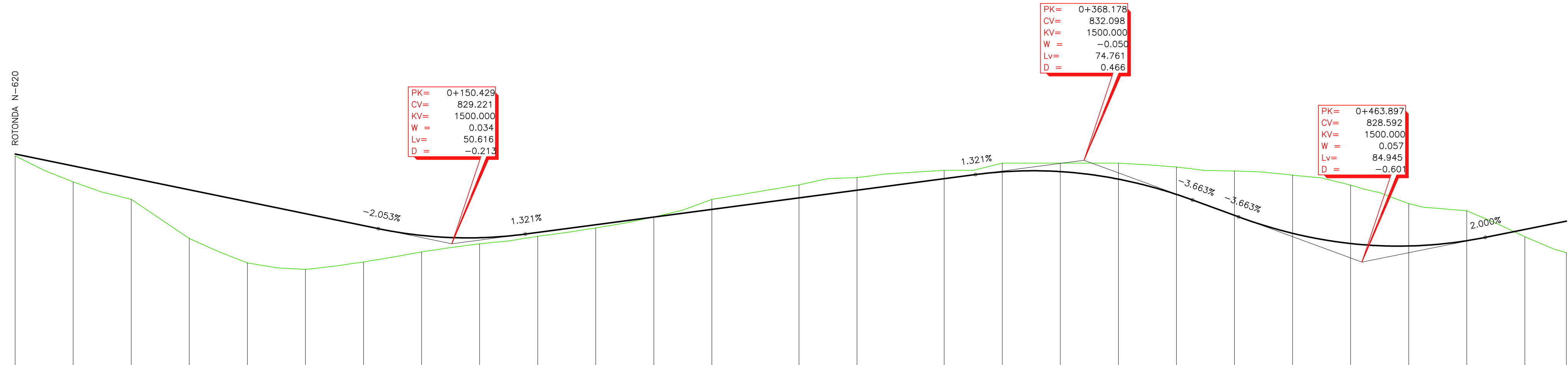


PK= 0+230.926
 CV= 829.565
 KV= 1500.000
 W = -0.036
 Lv= 54.130
 D = 0.244

PK= 0+540.748
 CV= 823.368
 KV= 1500.000
 W = 0.036
 Lv= 54.000
 D = -0.243

PLANO DE COMPARACION	
P.K.	
DISTANCIAS	AL ORIGEN
	PARCIALES
ORDENADAS	RASANTE
	TERRENO
COTAS ROJAS	DESMONTE
	TERRAPLEN
ACUERDOS VERTICALES	

CALLE H-NORTE

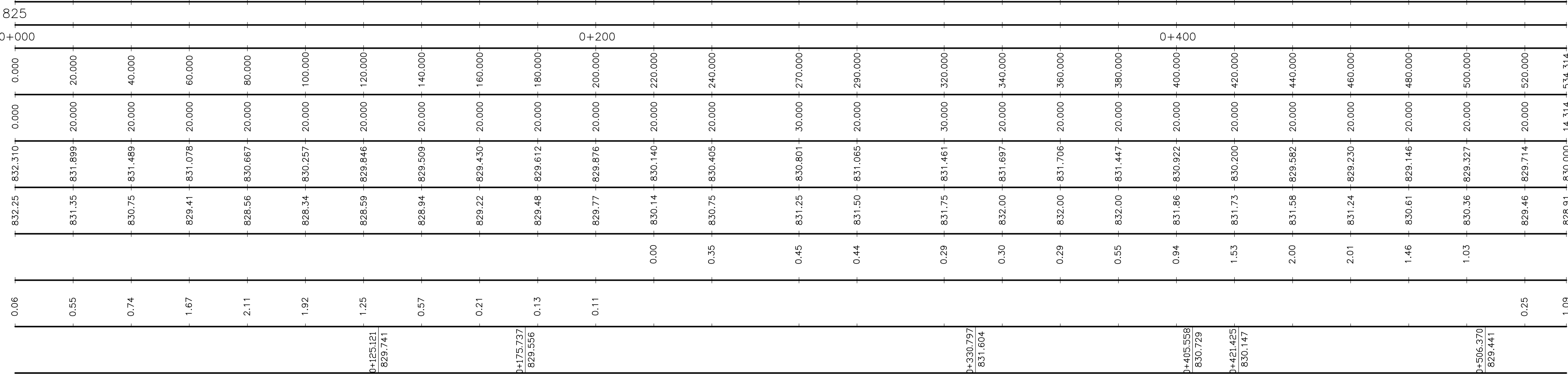


PK= 0+150.428
 CV= 829.221
 KV= 1500.000
 W = 0.034
 Lv= 50.616
 D = -0.213

PK= 0+368.178
 CV= 832.098
 KV= 1500.000
 W = -0.050
 Lv= 74.761
 D = 0.466

PK= 0+463.897
 CV= 828.592
 KV= 1500.000
 W = 0.057
 Lv= 84.945
 D = -0.601

PLANO DE COMPARACION	
P.K.	
DISTANCIAS	AL ORIGEN
	PARCIALES
ORDENADAS	RASANTE
	TERRENO
COTAS ROJAS	DESMONTE
	TERRAPLEN
ACUERDOS VERTICALES	



CALLE H-CENTRAL

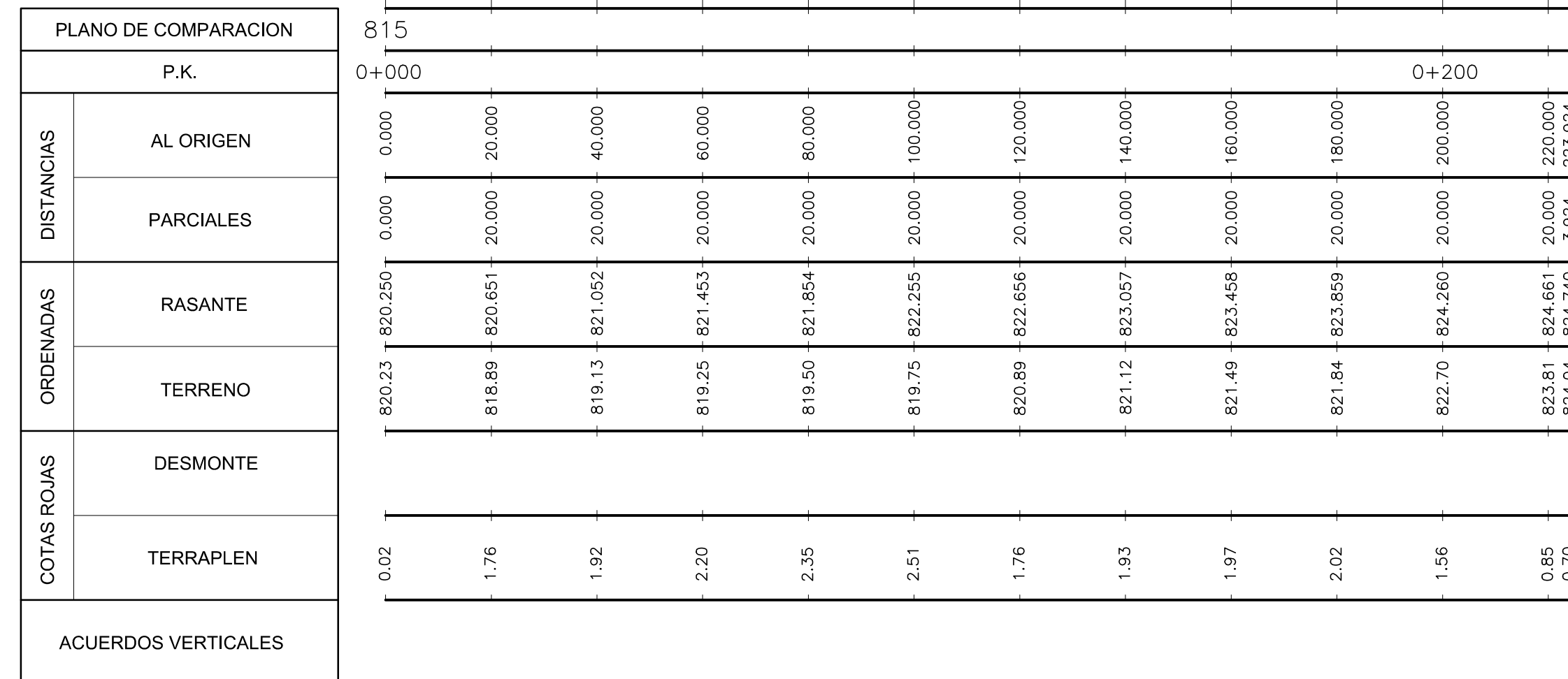
Documento para Aprobación Inicial



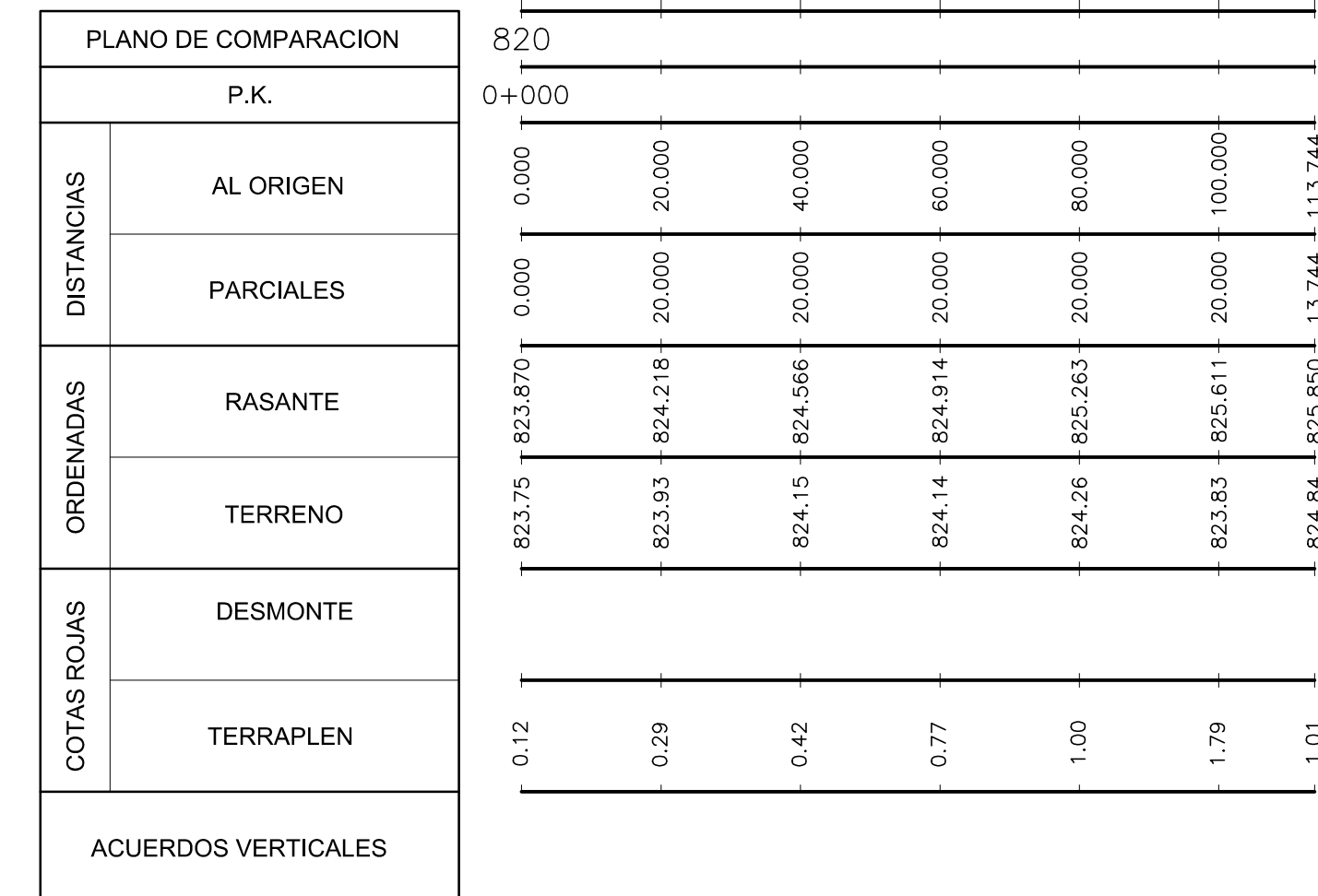
MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-2.1.3.1 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN
 PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS
 Red Vialia.Rasantes.Perfiles Longitudinales.Hoja 1

INGENIERO DE CAMINOS:	CONSULTOR:	ESCALA: Orig. en A-1 H- 1: 1.000 V- 1: 100
		FECHA: OCTUBRE 2021
Fdo. Francisco Ledesma Garcia		



CALLE V-OESTE



CALLE V-ESTE

Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-2.1.3.2 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Red Víaia.Rasantes.Perfiles Longitudinales.Hoja 2

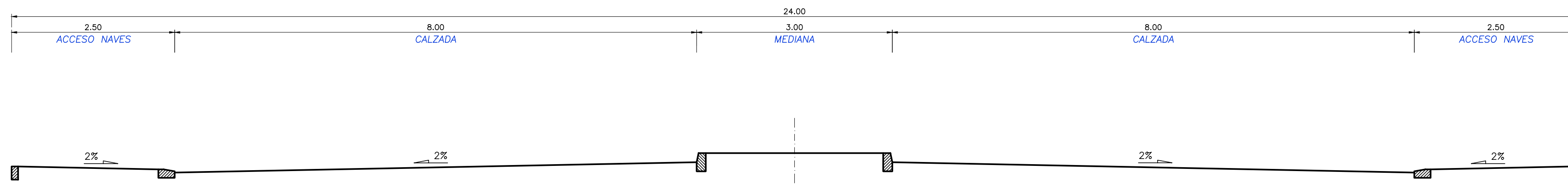
INGENIERO DE CAMINOS:

Fdo. Francisco Ledesma Garcia

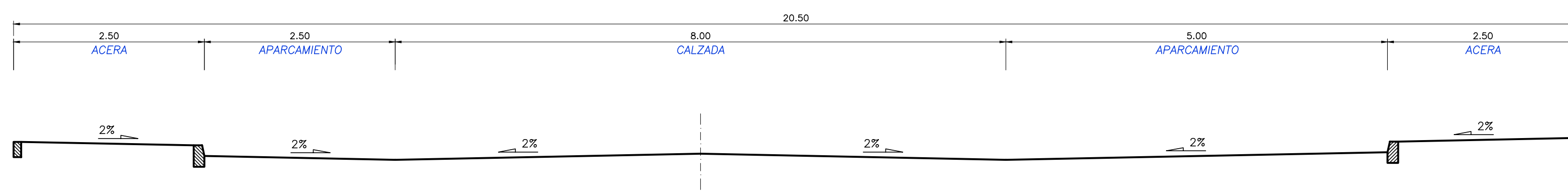


ESCALA: Orig. en A-1
H- 1: 1.000
V- 1: 100
FECHA:
OCTUBRE 2021

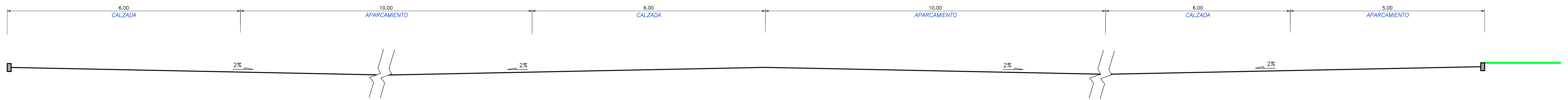
SECCION A-A



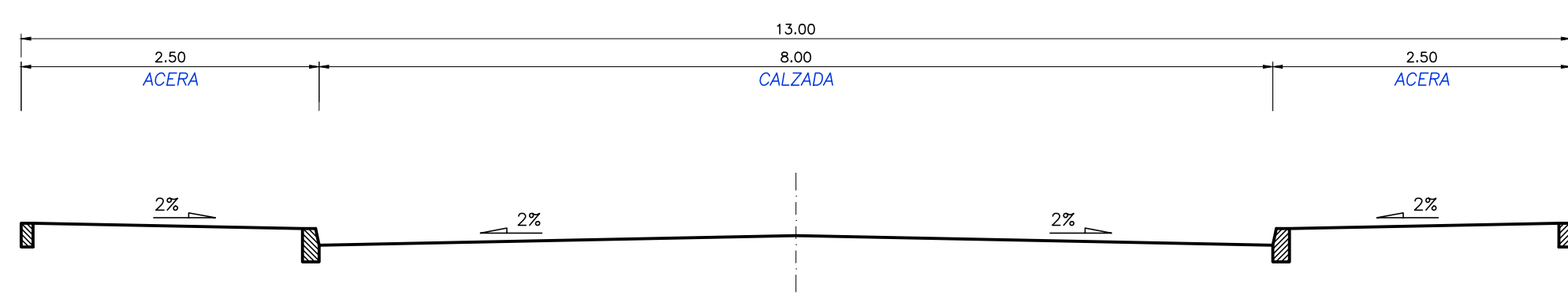
SECCION B-B



SECCION D-D



SECCION C-C



Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

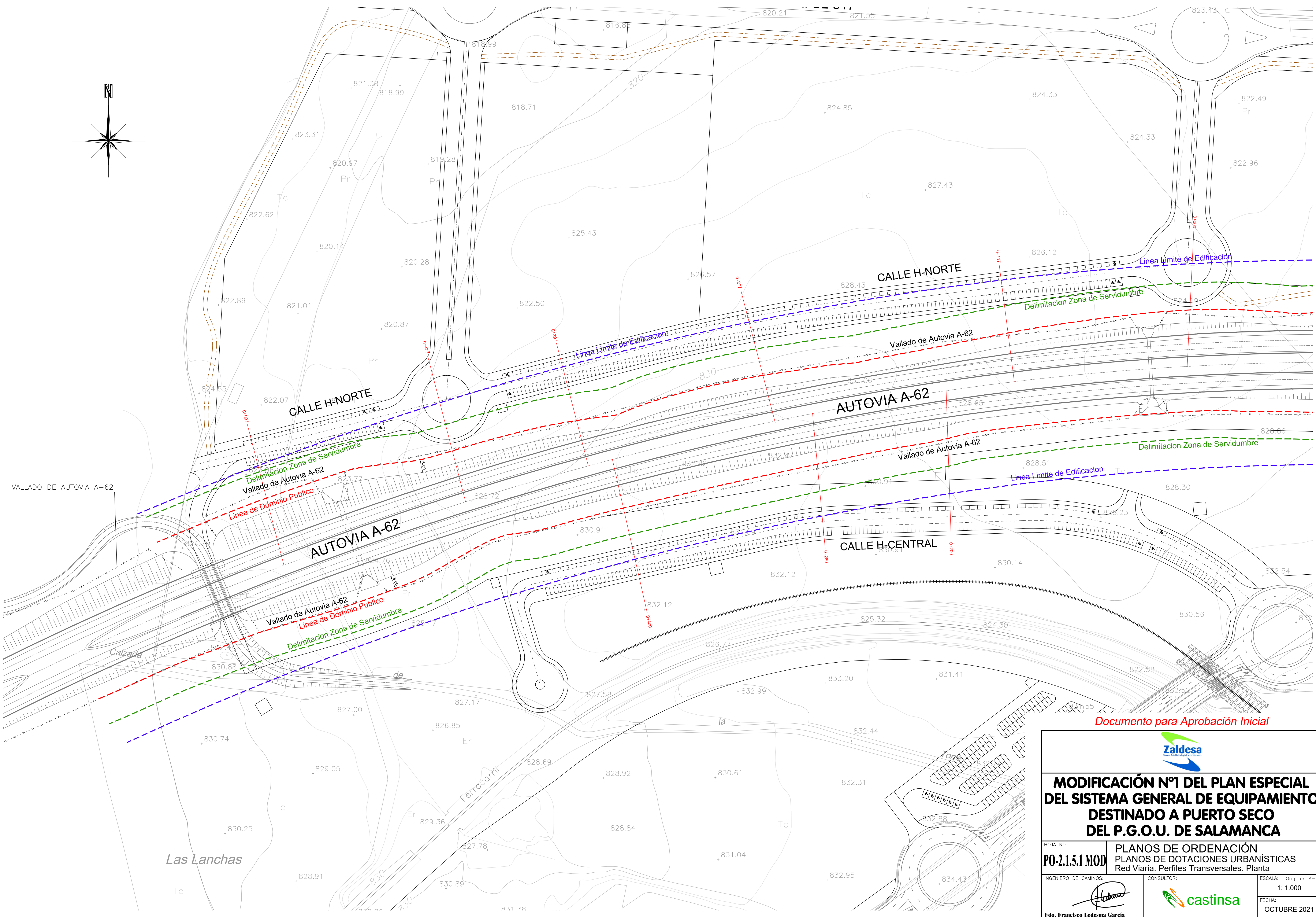
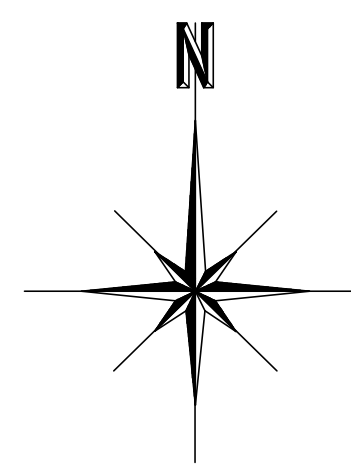
HOJA Nº: **PO-2.14 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Red Vial. Secciones Tipo

INGENIERO DE CAMINOS:

 Fdo. Francisco Ledesma García



ESCALA: Orig. en A-1
 1: 50
 FECHA:
 OCTUBRE 2021



Documento para Aprobación Inicial

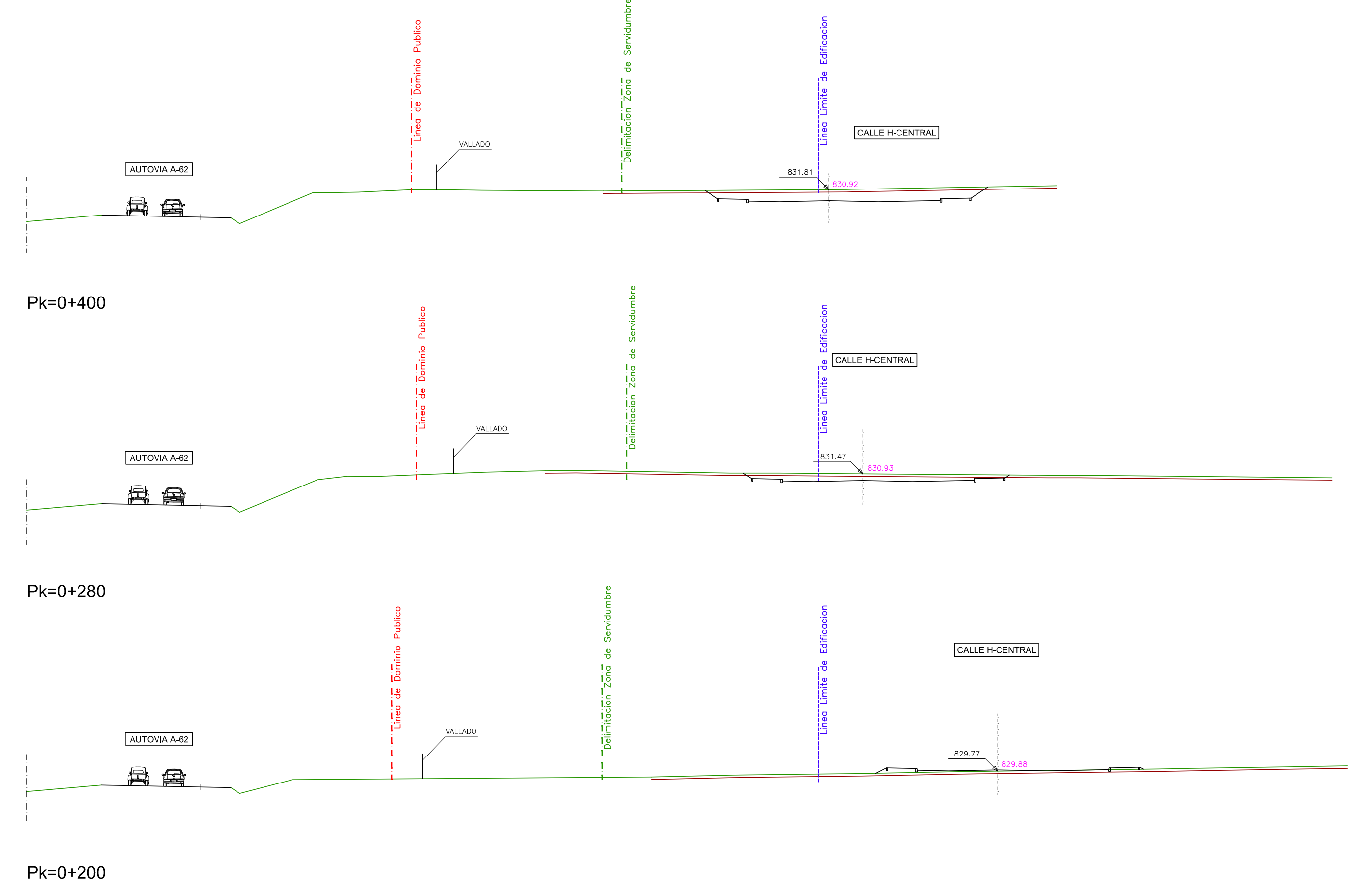


MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: PO-2.1.5.1 MOD	PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Red Vial. Perfiles Transversales. Planta	ESCALA: Orig. en A-1 1: 1.000
INGENIERO DE CAMINOS: 	CONSULTOR: 	FECHA: OCTUBRE 2021
Fdo. Francisco Ledesma García		

CALLE H-NORTE

CALLE H-CENTRAL



Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

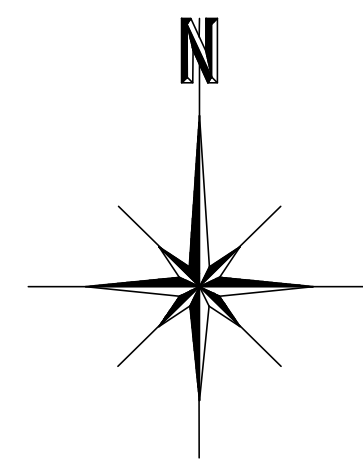
HOJA Nº: **PO-2.1.5.2 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Red Vial. Perfiles Transversales. Secciones

INGENIERO DE CAMINOS: ESCALA: Orig. en A-1
1: 300



FECHA: OCTUBRE 2021

Fdo. Francisco Ledesma Garcia



Centro de Transportes

Mercasalamanca

Carretera CL-517

CONEXIÓN A TUBERÍA DE ABASTECIMIENTO

AUTOVIA A-62

AUTOVIA A-62

N-620











CONEXIÓN A TUBERÍA DE ABASTECIMIENTO

Las Lanchas

N-620

CONEXIÓN A TUBERÍA DE ABASTECIMIENTO

LEYENDA

-  TUBERÍA EXISTENTE DE ABASTECIMIENTO
-  TUBERÍA DE FUNDICIÓN Ø 200 mm
-  TUBERÍA DE FUNDICIÓN Ø 150 mm
-  RED DE RIEGO PE Ø 90 mm
-  VÁLVULA DE COMPUERTA
-  VENTOSA
-  DESAGÜE
-  HIDRANTE
-  BOCA DE RIEGO
-  ACOMETIDA

Documento para Aprobación Inicial



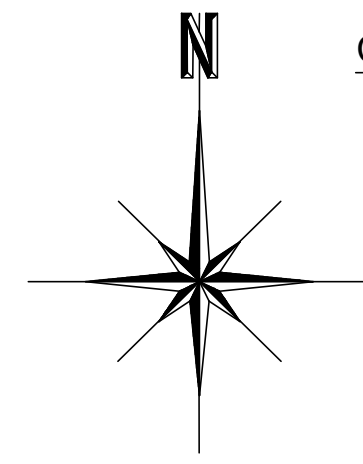
MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-2.2 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Abastecimiento y Red de Distribución

INGENIERO DE CAMINOS: 
Fdo. Francisco Ledesma García

CONSULTOR: 

ESCALA: Orig. en A-1
1: 1.500
FECHA: OCTUBRE 2021



CONEXIÓN A RED EXISTENTE

Centro de Transportes

Mercasalamanca

Carretera CL-517

AUTOVIA A-62







AUTOVIA A-62

N-620

N-620

Las Lanchas

LEYENDA


-  TUBERÍA DE ALCANTARILLADO EXISTENTE
-  TUBERÍA PVC CORRUGADO Ø 315
-  HINCA
-  POZO DE REGISTRO
-  POZO DE LIMPIA
-  ACOMETIDA DOMICILIARIA

Documento para Aprobación Inicial



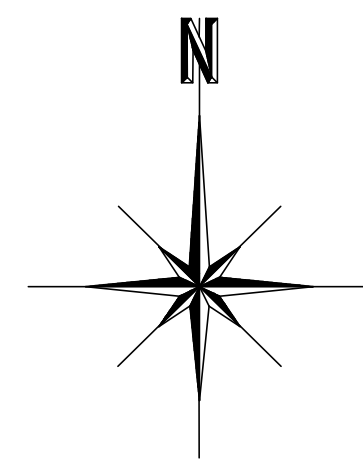
MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-2.3 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN
 PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS
 Red de Alcantarillado de Aguas Residuales

INGENIERO DE CAMINOS: 
 Fdo. Francisco Ledesma García



ESCALA: Orig. en A-1
 1: 1.500
 FECHA: OCTUBRE 2021



Centro de Transportes

Mercasalamanca

TANQUE DE TORMENTAS

Carretera CL-517

AUTOVIA A-62

AUTOVIA A-62








N-620

N-620

Las Lanchas

Estación de Servicio

LEYENDA

-  TUBERÍA DE PLUVIALES EXISTENTE
-  CANALIZACIÓN DE ARROYO
-  RED DE ALCANTARILLADO DE AGUAS PLUVIALES
-  POZO DE REGISTRO
-  SUMIDERO
-  ACOMETIDA DOMICILIARIA
-  EMBOCADURA

Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

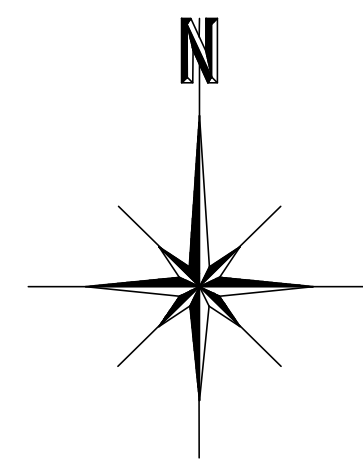
HOJA Nº: **PO-2.4 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN
 PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS
 Red de Alcantarillado de Aguas Pluviales

INGENIERO DE CAMINOS:

 Fdo. Francisco Ledesma García



ESCALA: Orig. en A-1
 1: 1.500
 FECHA:
 OCTUBRE 2021



Mercasalamanca

Carretera CL-517

AUTOVIA A-62

AUTOVIA A-62

N-620







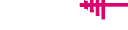
N-620

Las Lanchas

Estación de Servicio

Matadero Comarcal

LEYENDA

-  LUMINARIA LED SOBRE BÁCULO DE 10 m DE ALTURA Y 76 W DE POTENCIA
-  LUMINARIA DOBLE LED SOBRE BÁCULO DE 10 m DE ALTURA Y 76 W DE POTENCIA
-  4 PROYECTORES DE 280 W SOBRE COLUMNA DE 12 m
-  CANALIZACIÓN DE ALUMBRADO 1c PEHD Ø 90 BAJO ACERA Y 2c PEHD Ø 110 BAJO CALZADA
-  CUADRO DE MANDO
-  ARQUETA
-  TOMA DE TIERRA

Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

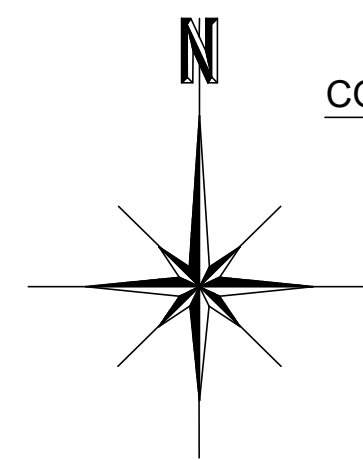
HOJA Nº: **PO-2.5 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Alumbrado Público

INGENIERO DE CAMINOS: 
Fdo. Francisco Ledesma García



ESCALA: Orig. en A-1
1: 1.500
FECHA: OCTUBRE 2021

CONEXIÓN A RED EXISTENTE



Mercasalamanca

Carretera CL-517

AUTOVIA A-62








N-620

Las Lanchas

Estación de Servicio

N-620

LEYENDA

-  LÍNEA AÉREA DE MEDIA TENSIÓN
-  APOYO PARA LÍNEA AÉREA
-  LÍNEA DE MEDIA TENSIÓN SUBTERRÁNEA
-  LÍNEA BAJA TENSIÓN CON TUBOS PE CORRUGADOS Ø 160
-  CENTRO DE TRANSFORMACIÓN
-  CANALIZACIÓN SIN CABLE
-  ARQUETA REGISTRABLE

Documento para Aprobación Inicial



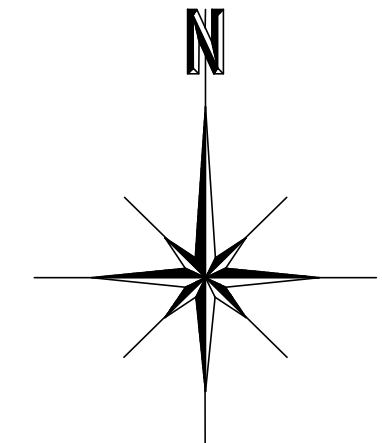
MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-2.6 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Distribución de Energía

INGENIERO DE CAMINOS: 
Fdo. Francisco Ledesma García



ESCALA: Orig. en A-1
1: 1.500
FECHA: OCTUBRE 2021



Mercasalamanca

CONEXIÓN CON RED PÚBLICA DE TELECOMUNICACIONES EXISTENTE

Carretera CL-517

CONEXIÓN CON RED EXISTENTE

RED EXISTENTE A REPONER

AUTOVIA A-62

RED EXISTENTE A REPONER

AUTOVIA A-62









N-620

CONEXIÓN CON RED PÚBLICA DE TELECOMUNICACIONES EXISTENTE

Las Lanchas

N-620

LEYENDA

-  RED EXISTENTE AÉREA DE TELECOMUNICACIONES
-  RED EXISTENTE SUBTERRÁNEA DE TELECOMUNICACIONES
-  CANALIZACIÓN CON 4c PE-HD Ø 125
-  CANALIZACIÓN CON 2c PE-HD Ø 125
-  CANALIZACIÓN CON 2c PE-HD Ø 63
-  ARQUETA DE TELECOMUNICACIONES
-  PEDESTAL DISTRIBUIDOR DE ACOMETIDAS
-  ACOMETIDA

Documento para Aprobación Inicial



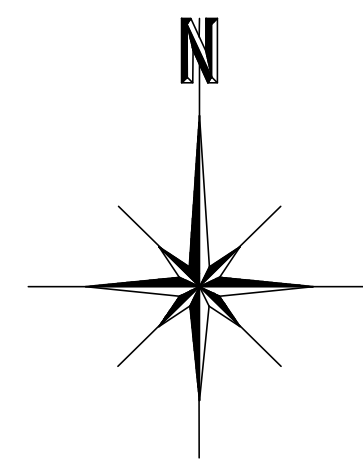
MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-2.7 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Canalizaciones de Telecomunicaciones

INGENIERO DE CAMINOS: 
Fdo. Francisco Ledesma Garcia



ESCALA: Orig. en A-1
1: 1.500
FECHA: OCTUBRE 2021



Centro de Transportes

Mercasalamanca

Carretera CL-517

CONEXIÓN A RED EXISTENTE

AUTOVIA A-62






AUTOVIA A-62

N-620

N-620

Las Lanchas

LEYENDA

-  RED EXISTENTE
-  TUBERÍA PEHD Ø 110
-  TUBERÍA PEHD Ø 63
-  VÁLVULA
-  TAPÓN

Documento para Aprobación Inicial



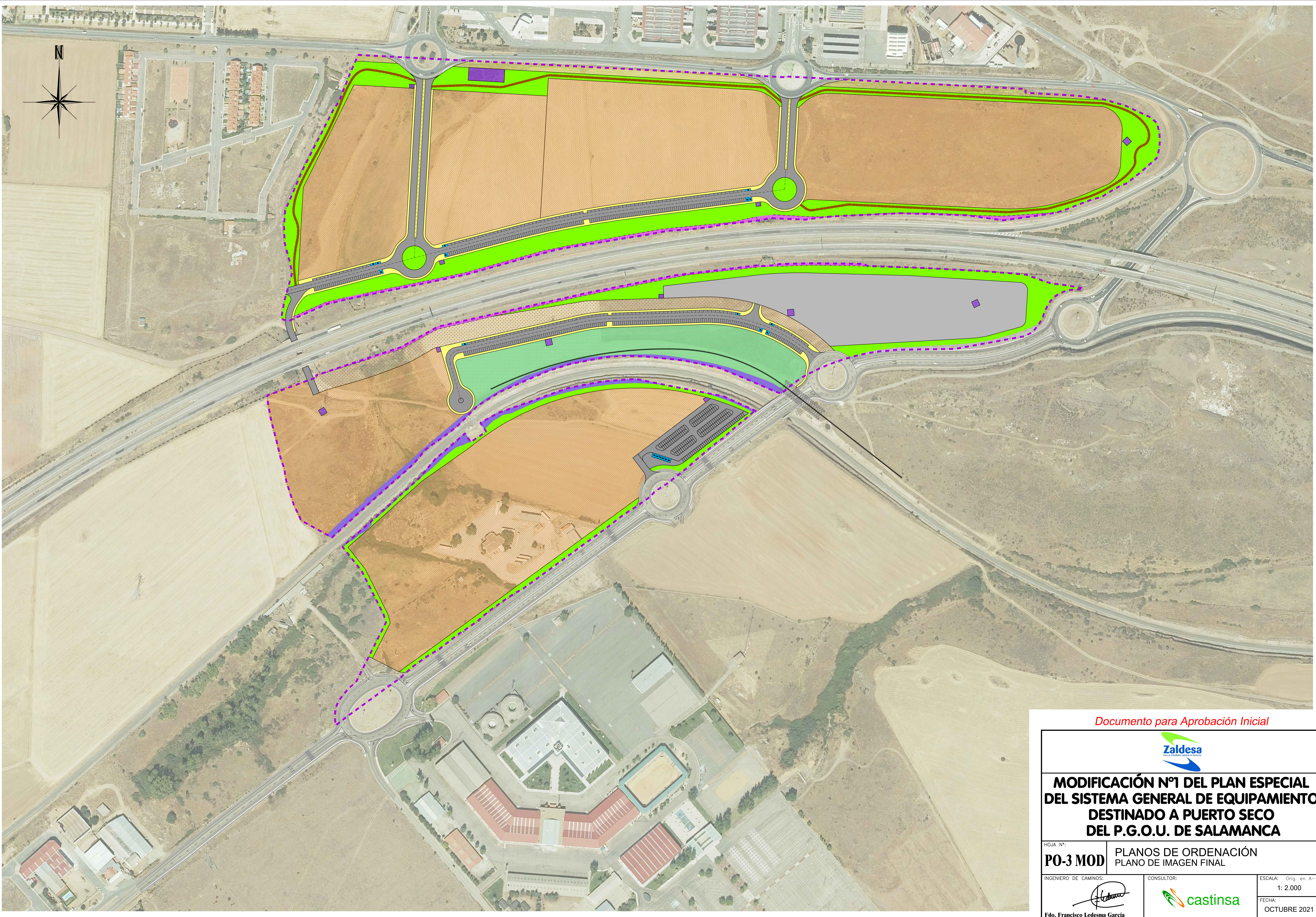
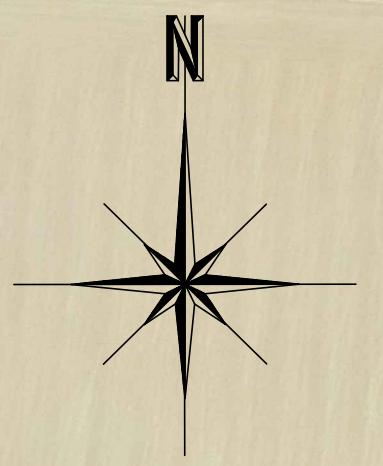
MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-2.8 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS Red de Gas

INGENIERO DE CAMINOS: 
Fdo. Francisco Ledesma García



ESCALA: Orig. en A-1
1: 1.500
FECHA: OCTUBRE 2021

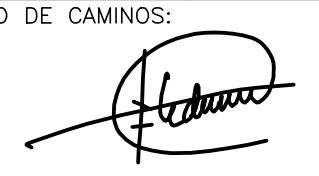


Documento para Aprobación Inicial



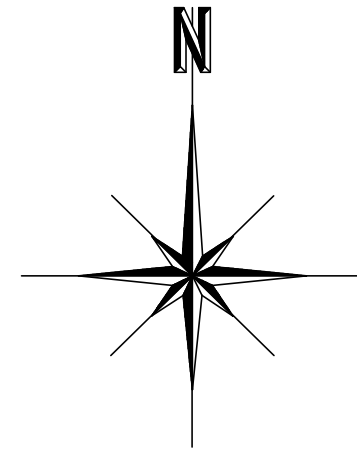
**MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL
DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO
DESTINADO A PUERTO SECO
DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA**

HOJA Nº: **PO-3 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN
PLANO DE IMAGEN FINAL

INGENIERO DE CAMINOS:

Fdo. Francisco Ledesma García

CONSULTOR:
 castinsa

ESCALA: Orig. en A-1
1: 2.000
FECHA:
OCTUBRE 2021



Mercasalamanca

Carretera CL-517

FASE DE EJECUCIÓN 2

FASE DE EJECUCIÓN 1

FASE DE EJECUCIÓN 3

FASE DE EJECUCIÓN 4

AUTOVIA A-62

AUTOVIA A-62

N-620

N-620

Ferrocarril Medina-Fuentes de Oñoro

Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **PO-4 MOD** PLANOS DE ORDENACIÓN
PLAN DE ETAPAS
Fases de ejecución

INGENIERO DE CAMINOS:

Fdo. Francisco Ledesma Garcia

CONSULTOR:
 castinsa

ESCALA: Orig. en A-1
1: 2.000
FECHA:
OCTUBRE 2021

DN-EE ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

DN-EE ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

ÍNDICE

1.- PRESUPUESTO APROXIMADO DE URBANIZACIÓN

Capítulo 1.- Movimiento de tierras.

Capítulo 2.- Pavimentación y Red Viaria.

Capítulo 3.- Red de distribución de agua y riego.

Capítulo 4.- Red de fecales

Capítulo 5.- Red de pluviales.

Capítulo 6.- Canalizaciones de energía eléctrica.

Capítulo 7.- Alumbrado público.

Capítulo 8.- Telefonía y telecomunicaciones.

Capítulo 9.- Red de gas.

Capítulo 10.- Mobiliario y Jardinería

Capítulo 11.- Gestión de Residuos de Construcción y Demolición.

Capítulo 12.- Seguridad y Salud.

2.- ANÁLISIS DE VIABILIDAD ECONÓMICA

1.- PRESUPUESTO APROXIMADO DE URBANIZACIÓN

URBANIZACIÓN S.G.E. DESTINADO A PUERTO SECO

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 1.- MOVIMIENTO DE TIERRAS		
16.220,000	m3	Excavación de tierra vegetal	1,40	22.708,00
22.940,000	m3	Desmante en explanación; todo terreno	2,90	66.526,00
22.940,000	m3	Terraplén con material de excavación	1,43	32.804,20
10.030,000	m3	Terraplén con material de préstamo	4,67	46.840,10
		TOTAL Capítulo 1.- Movimiento de tierras		168.878,30

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
CAPITULO 2.- PAVIMENTACIÓN Y RED VIARIA				
Capítulo 2.1.- Firmes				
11.850,000	m3	Zahorra artificial	19,32	228.942,00
10.500,000	m3	HM-25 en losas calzadas	77,66	815.430,00
2.700,000	m3	HM-20 en losas aceras	70,63	190.701,00
5.880,000	m3	Geotextil 300 g/m2 antirremonte fisuras	2,68	15.758,40
17,600	t	Emulsión asfáltica ECR-1 en riegos de adherencia	502,02	8.835,55
29.350,000	m2	AC-16 surf S e= 5 cm	7,11	208.678,50
13.500,000	m2	Terrazo 33x33x5 cm; acabado petreo o botones	16,88	227.880,00
390,000	m2	Enlosado rústico de granito	25,37	9.894,30
4.700,000	m	Encintado hormigón doble capa; 20x10 cm	10,74	50.478,00
2.400,000	m	Bordillo hormigón doble capa 28x14 cm	16,97	40.728,00
1.950,000	m	Bordillo hormigón doble capa remontable; 25x14 cm	15,60	30.420,00
Total Capítulo 2.1.- Firmes				1.827.745,75
Capítulo 2.2.- Señalización				
335,000	m	Marca vial reflexiva a= 40 cm	1,95	653,25
6.100,000	m	Marca vial reflexiva a= 10 cm	0,62	3.782,00
360,000	m2	Marca vial en isletas y rotulos	7,40	2.664,00

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
4,000	ud	Señal R-2 90 cm	149,13	596,52
7,000	ud	Señal circular 90 cm	120,64	844,48
11,000	ud	Señal triangular 90 cm	131,90	1.450,90
36,000	ud	Señal cuadrada 90x90 cm	105,16	3.785,76
		Total Capítulo 2.2.- Señalización		13.776,91
		TOTAL Capítulo 2.- Pavimentación y red viaria		1.841.522,66

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 3.- RED DE DISTRIBUCIÓN DE AGUA		
1.990,000	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	9.173,90
740,000	m3	Arena de río de asiento	12,72	9.412,80
1.250,000	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	1.725,00
30,000	m	Perforación inclinada acero DN400	416,95	12.508,50
35,000	m3	HM-20 en soleras y refuerzos	68,34	2.391,90
1.030,000	m	Tubería FD150 JAF K = 9	24,85	25.595,50
1.400,000	m	Tubería FD200 JAF K = 9	35,45	49.630,00
2.000,000	m	Tubería PE-90	12,00	24.000,00
6,000	ud	Válvula compuerta FD150 PN16	422,60	2.535,60
7,000	ud	Válvula compuerta FD200 PN16	533,01	3.731,07
13,000	ud	Arqueta para válvulas DN < 300 mm	186,77	2.428,01
17,000	ud	Empalme FD150 PN16 Brida-Enchufe	75,82	1.288,94
20,000	ud	Empalme FD200 PN16 Brida-Enchufe	107,36	2.147,20
4,000	ud	Empalme FD150 PN16 Brida-Liso	72,43	289,72
4,000	ud	Empalme FD200 PN16 Brida-Liso	102,49	409,96
3,000	ud	Codo FD150 1/8 (45°) BB	102,74	308,22
3,000	ud	Codo FD200 1/8 (45°) BB	161,56	484,68

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
6,000	ud	Anclaje codo 45° 125 <DN< = 200	128,33	769,98
3,000	ud	Codo FD150 1/4 (90°) BB	112,11	336,33
3,000	ud	Codo FD200 1/4 (90°) BB	167,80	503,40
3,000	ud	Anclaje codo 90° 125 <DN< = 200	258,87	776,61
3,000	ud	Anclaje codo 90° 200 <DN< = 300	597,31	1.791,93
8,000	ud	T FD150 BB	132,46	1.059,68
10,000	ud	T FD200 BB	203,13	2.031,30
18,000	ud	Anclaje pieza en T 125 <DN< = 200	259,15	4.664,70
2,000	ud	Reducción DN200/DN150-100 BB	108,90	217,80
3,000	ud	Ventosa DN40, PN16	66,14	198,42
3,000	ud	Arqueta para ventosas	366,97	1.100,91
8,000	ud	Arqueta y desagüe completo DN < 400	581,22	4.649,76
77,000	ud	Boca de riego con válvula enterrada	220,00	16.940,00
9,000	ud	Hidrante doble contra incendios	1.030,23	9.272,07
33,000	ud	Acometida domiciliaria DN = 32 mm, con válvula enterrada	384,14	12.676,62
3,000	ud	Conexión a tubería existente	933,92	2.801,76
		TOTAL Capítulo 3.- Red de distribución de agua		207.852,27

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
CAPITULO 4. RED DE AGUAS FECALES				
60,000	m2	Rotura de pavimento	7,69	461,40
18,000	m3	HM-25 en losas de calzadas	77,66	1.397,88
60,000	m2	AC16 surf 50/70 S, e=5 cm	7,11	426,60
9,000	m	Bordillo de hormigón doble capa 28x14 cm	16,97	152,73
300,000	m2	Reposición de zona verde	2,90	870,00
1,000	ud	Montaje y desmontaje vallado existente	250,00	250,00
4.800,000	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	22.128,00
212,000	m	Perforación inclinada acero DN400	416,95	88.393,40
700,000	m3	Arena de río de asiento	12,72	8.904,00
4.000,000	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	5.520,00
25,000	m3	HM-20 soleras y refuerzos	68,34	1.708,50
1.510,000	m	Tubo corrugado PVC315 SN8	21,82	32.948,20
36,000	ud	Pozo de registro DN<700	530,07	19.082,52
5,000	ud	Pozo de limpia	827,64	4.138,20
32,000	ud	Acometida domiciliaria DN200 a pozo	357,63	11.444,16
1,000	ud	Conexión a red existente de alcantarillado	250,00	250,00
TOTAL Capítulo 4.- Red de aguas fecales				198.075,59

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 5.- RED DE AGUAS PLUVIALES		
		Capítulo 5.1.- Conducciones		
13.640,000	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	5,61	76.520,40
1.410,000	m3	Arena de río de asiento	12,72	17.935,20
2.350,000	m3	Gravilla de machaqueo para asiento de tuberías	18,55	43.592,50
9.320,000	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	12.861,60
170,000	m3	HM-20 en soleras y refuerzos	68,34	11.617,80
1.555,000	m	Tubo corrugado PVC315 SN8	21,82	33.930,10
585,000	m	Tubo corrugado PVC400 SN8	37,35	21.849,75
155,000	m	Tubo corrugado PVC500 SN8	61,09	9.468,95
400,000	m	Tubo corrugado PVC630 SN8	72,60	29.040,00
110,000	m	Tubo HA800 Clase 90	142,40	15.664,00
405,000	m	Tubo HA1000 Clase 90	210,37	85.199,85
635,000	m	Tubo HA1800 Clase 135	409,87	260.267,45
110,000	m	Marco HA-35 prefabricado 150x150 cm	458,57	50.442,70
59,000	ud	Pozo de registro DN < 700	530,07	31.274,13
13,000	ud	Pozo de registro 700 < DN < 1500	1.057,43	13.746,59
12,000	ud	Pozo de registro DN > = 1800	1.623,50	19.482,00

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
102,000	ud	Sumidero	284,02	28.970,04
625,000	m	Canaleta enrejada FD, clase 400; 750x225x156 mm	88,06	55.037,50
35,000	ud	Acometida domiciliaria DN200 a pozo	357,63	12.517,05
2,000	ud	Embocadura 30 cm	132,82	265,64
1,000	ud	Embocadura 40 cm	148,09	148,09
1,000	ud	Embocadura 60 cm	181,18	181,18
6,000	ud	Embocadura 180 cm	443,41	2.660,46
260,000	m	Perfilado de cuneta y limpieza	1,50	390,00
Total Capítulo 5.1.- Conducciones				833.062,98
Capítulo 5.2.- Arquetas				
145,260	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	5,61	814,91
63,800	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	88,04
2,440	m3	HL-25 limpieza y nivelación	65,39	159,55
7,320	m3	HA-30 en cimentaciones	138,77	1.015,80
21,657	m3	HA-30 en muros	164,60	3.564,74
7,320	m3	HA-30 en losas	197,99	1.449,29
44,000	m	Junta estanqueidad PVC 22 cm	13,10	576,40
6.332,960	kg	Acero en redondos B-500-S	1,14	7.219,57
1,200	m3	HM-20 en obras de fábrica	117,82	141,38

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
5,000	ud	Tapa registro FD DN600	113,94	569,70
15,000	m	Escalera metálica 40 cm anchura, 30 cm entre peldaños	85,57	1.283,55
		Total Capítulo 5.2.- Arquetas		16.882,93
		Capítulo 5.3.- Tanque de tormentas		
2.031,840	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	9.366,78
1,500	m3	Arena de río de asiento	12,72	19,08
435,389	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	600,84
10,000	m	Tubo corrugado PVC315 SN8	21,82	218,20
27,645	m3	Encachado de grava	16,78	463,88
48,339	m3	HL-25 limpieza y nivelación	65,39	3.160,89
172,583	m3	HA-30 en cimentaciones	138,77	23.949,34
96,391	m3	HA-30 en muros	164,60	15.865,96
28.783,835	kg	Acero en redondos B-500-S	1,14	32.813,57
4,400	m3	HM-20 en obras de fábrica	117,82	518,41
398,560	m2	Estructura cubierta luces < 7,00 m	87,15	34.734,50
398,560	m2	Cubierta invertida no visitable	31,87	12.702,11
4,000	m2	Tapa de acero inoxidable	167,94	671,76
3,000	m	Escalera metálica 40 cm anchura, 30 cm entre peldaños	85,57	256,71
1,000	ud	Válvula tajadera motorizada DN200	1.460,64	1.460,64

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
1,000	ud	Válvula reguladora DN200	6.696,52	6.696,52
1,000	ud	Actuador apertura/cierre automático	1.108,19	1.108,19
1,000	ud	Cuadro de maniobra y control válvula motorizada	820,10	820,10
1,000	ud	Medidor de nivel	780,70	780,70
1,000	ud	Limpiador autobasculante L = 10 m	10.548,40	10.548,40
10,000	m	Deflector acero inoxidable	142,01	1.420,10
		Total Capítulo 5.3.- Tanque de tormentas		158.176,68
		TOTAL Capítulo 5.- Red de aguas pluviales		1.008.122,59

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
CAPITULO 6.- CANALIZACIONES DE ENERGÍA ELÉCTRICA				
2.450,000	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	11.294,50
1.000,000	m3	Arena de río de asiento	12,72	12.720,00
150,000	m3	HM-20 soleras y refuerzos	68,34	10.251,00
720,000	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	993,60
31,000	m	Perforación inclinada acero DN400	416,95	12.925,45
26.300,000	m	Tubería PEAD DN160 mm para conducción cables	2,96	77.848,00
6.400,000	m	Multitubo 4x40mm	5,45	34.880,00
2.000,000	ud	Tapón para tubo PEAD DN <= 160 mm	1,13	2.260,00
5.500,000	m	Cinta de señalización PE, anchura de 30 cm y color verde	0,51	2.805,00
150,000	ud	Arqueta de energía eléctrica tipo M2-T2	212,32	31.848,00
60,000	ud	Acometida domiciliaria en BT	53,28	3.196,80
3,000	ud	Edificio CT prefabricado PFU-5	9.184,36	27.553,08
1,000	ud	Edificio CT prefabricado PFU-4	7.465,25	7.465,25
TOTAL Capítulo 6.- Canalizaciones de Energía Eléctrica				236.040,68

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
CAPITULO 7.- ALUMBRADO PÚBLICO				
2.650,000	m	Canalización bajo acera 2xDN90	6,98	18.497,00
700,000	m	Canalización bajo calzada 2xDN110	16,26	11.382,00
2.650,000	m	Conductor Cu desnudo 35mm2	2,27	6.015,50
10.600,000	m	Conductor Cu 1KV 1x6mm2	1,05	11.130,00
75,000	ud	Arqueta alumbrado	130,30	9.772,50
50,000	ud	Columna de 10 m	565,13	28.256,50
8,000	ud	Columna de 10 m con doble brazo 1,50 m	810,21	6.481,68
2,000	ud	Columna de 12 m	1.046,91	2.093,82
16,000	ud	Luminaria LED 58 W	757,20	12.115,20
42,000	ud	Luminaria LED 76 W	757,20	31.802,40
8,000	ud	Luminaria LED 280 W	1.580,00	12.640,00
25,000	ud	Toma de tierra	314,24	7.856,00
2,000	ud	Cuadro de mando y protección con telecontrol	6.219,41	12.438,82
500,000	m	Cable Al XZ1 3x240mm2 + 1x50mm2	37,74	18.870,00
TOTAL Capítulo 7.- Alumbrado Público				189.351,42

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 8.- CANALIZACIONES PARA TELECOMUNICACIONES		
1.100,000	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	5.071,00
550,000	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	759,00
300,000	m3	Arena de río de asiento	12,72	3.816,00
250,000	m3	HM-20 soleras y refuerzos	68,34	17.085,00
5.600,000	m	Tubería PEAD DN125 para cableado	3,58	20.048,00
3.500,000	m	Tubería PVC63	2,93	10.255,00
5.700,000	m	Tubería 3xPE 50 DN40 mm	2,62	14.934,00
10,000	ud	Arqueta telefónica tipo D	306,30	3.063,00
10,000	ud	Arqueta telefónica tipo H	237,95	2.379,50
30,000	ud	Arqueta telefónica tipo M	56,26	1.687,80
4,000	ud	Pedestal armario de distribución	49,39	197,56
30,000	ud	Acometida domiciliaria telecomunicaciones y telefonía	15,03	450,90
2,000	ud	Cámara de registro 1200x600 mm	201,61	403,22
1,000	ud	Reposición líneas telecomunicaciones	35.000,00	35.000,00
		TOTAL Capítulo 8.- Canalizaciones para telecomunicaciones		115.149,98

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 9.- RED DE GAS		
550,000		Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	2.535,50
350,000		Arena de río de asiento	12,72	4.452,00
200,000		Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	276,00
1.000,000		Tubería PE DN63 PMS 4 bar	8,28	8.280,00
725,000		Tubería PE DN90 PMS 4 bar	9,97	7.228,25
1.800,000		Cinta de señalización PE, a = 30 cm	0,51	918,00
5,000		Válvula de bola de acero, DN2"/63	363,57	1.817,85
3,000		Válvula de bola de acero, DN3"/90	473,69	1.421,07
8,000		Arqueta para válvulas de gas, 63 <= DN <= 110	108,15	865,20
1,000		Conexión a la red de gas	300,00	300,00
		TOTAL Capítulo 9. Red de gas		28.093,87

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
CAPITULO 10.- MOBILIARIO Y JARDINERÍA				
30,000	ud	Papelera 50 litros	146,56	4.396,80
1.020,000	m	Malla galvanizada y plastificada	44,73	45.624,60
47.236,900	m3	Tierra vegetal procedente de desbroce	0,82	38.734,26
30.150,000	m2	Hidrosiembra	0,51	15.376,50
22.970,000	m2	Césped Ray-Grass	2,12	48.696,40
656,000	m3	Grava blanca 20/30 mm	17,84	11.703,04
12,000	ud	Olea Europea 35-40 cm	218,28	2.619,36
53,000	ud	Juniperus Chinensis Stricta 100-110 cm	19,78	1.048,34
92,000	ud	Thuja Orientalis Pyramidalis 125-150 cm	43,82	4.031,44
24,000	ud	Picea Glauca Conica 100 cm	36,25	870,00
17,000	ud	Prunus Piissardy ϕ 14-16 cm	51,68	878,56
22,000	ud	Ausculus Hippocastanun ϕ 14-16 cm	3,56	78,32
101,000	m	Quercus Ilex 140-160 cm	16,43	1.659,43
37,000	ud	Spatium Junceum de 1 ó 2 savias	1,98	73,26
111,000	ud	Pinus Pinea 150-175 cm	15,06	1.671,66
57,000	ud	Cytissus Scoparius en maceta 1,7 litros	3,55	202,35
340,000	ud	Thymus Sp. 20-30 cm	3,81	1.295,40

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
310,000	m	Seto Cupressocyparis leylandi 150-180 cm	15,58	4.829,80
22.970,000	m2	Riego por aspersión	1,76	40.427,20
18,000	mes	Seguimiento Programa Vigilancia Ambiental	2.000,00	36.000,00
		TOTAL Capítulo 10. Mobiliario y Jardinería		260.216,72

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
1,000	ud	CAPITULO 11.- GESTIÓN DE RESIDUOS		
		Gestión de residuos de construcción y demolición	44.200,00	44.200,00
		TOTAL Capítulo 11.- Gestión de Residuos		44.200,00

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
1,000	ud	CAPITULO 12. SEGURIDAD Y SALUD		
		Seguridad y Salud	60.000,00	60.000,00
		TOTAL Capítulo 12. Seguridad y Salud		60.000,00

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		RESUMEN DEL PRESUPUESTO		
		Capítulo 1.- Movimiento de tierras		168.878,30
		Capítulo 2.- Pavimentación y Red Viaria		1.841.522,66
		Capítulo 3.- Red de distribución de agua y riego		207.852,27
		Capítulo 4.- Red de fecales		198.075,59
		Capítulo 5. Red de pluviales		1.008.122,59
		Capítulo 6.- Canalizaciones de energía eléctrica		236.040,68
		Capítulo 7.- Alumbrado público		189.351,42
		Capítulo 8.- Telefonía y Telecomunicaciones		115.149,98
		Capítulo 9.- Red de gas		28.093,87
		Capítulo 10.- Mobiliario y Jardinería		260.216,72
		Capítulo 11.- Gestión de Residuos de Construcción y Demolición		44.200,00
		Capítulo 12.- Seguridad y Salud		60.000,00
		PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL		4.357.504,08
		19% Gastos Generales y Beneficio Industrial		827.925,78
		SUBTOTAL		5.185.429,86
		21% I.V.A.		1.088.940,27
		PRESUPUESTO TOTAL		6.274.370,13

2.- ANÁLISIS DE VIABILIDAD ECONÓMICA

En primer lugar, hay que reseñar que los costes de urbanización obtenidos en el epígrafe anterior, hay que incrementarlos en la cantidad correspondiente a las obras de distribución interior de energía eléctrica, que se estiman en 305.000,00 € (IVA aparte), así como el refuerzo de la línea eléctrica de 13 Kv existente desde la nueva subestación eléctrica hasta el ámbito de la actuación que se ha estimado en 200.00 €.

A los costes de ejecución (sin IVA) de las obras de urbanización así obtenidos, es preciso añadir los costes de honorarios profesionales, estudios y ensayos técnicos, gestión y financiación, que implica todo el proceso de desarrollo de proyectos, dirección de obra y planes necesarios para la ejecución de las obras de urbanización, incluso control de calidad, así como la asesoría, gestión y adjudicación de las parcelas resultantes, cuyo conjunto representa un incremento de los costes de ejecución para el que se ha estimado un 10% del coste de las obras obteniéndose:

Coste de Urbanización Interior (sin IVA)	5.185.429,86 €
Coste Distribución Interior Energía Eléctrica (sin IVA)	305.000,00 €
Coste Conexión Exterior Energía Eléctrica (sin IVA)	200.000,00 €
Costes de gestión (estimado 10%) (sin IVA)	569.043,00 €
COSTES TOTALES (sin IVA)	6.259.473,00 €

Siendo la extensión total del sector "Puerto Seco" de 418.078,52 m² y la superficie neta es de 409.866,52 m² y el suelo edificable lucrativo un total de 244.092 m² con una edificabilidad total de 81.973,30 m², se deducen los siguientes costes unitarios de la Urbanización Interior:

Coste total de Urbanización	6.259.473 €
Coste medio por m ² de suelo neto	15,27 €/m ²
Coste medio por m ² de suelo lucrativo neto	25,64 €/m ²
Coste medio por m ² de edificabilidad	76,36 €/m ²

Los costes unitarios de Urbanización Interior y la conexión con los servicios exteriores, que están contemplados dentro de los servicios interiores (agua, residuales, pluviales) a excepción de la conexión de energía eléctrica que se ha presupuestado en unos 200.000 € (IVA aparte) son razonables para una actuación de la envergadura prevista.

Como las parcelas resultantes lucrativas y la edificabilidad que les corresponde no se pueden enajenar al ser un Sistema General de la ciudad de Salamanca, y es preciso arrendarlos o concesionarlos con un

derecho de superficie, para evaluar la viabilidad económica de su desarrollo, se va a estipular un precio de venta de dichas parcelas acorde con lo que sería la rentabilidad que proporcionaría la venta de esos suelos a un posible inversor y que se recuperase con las cuotas de alquiler o canon de concesión, a unos 50 años.

El precio que se puede fijar para lo anteriormente expuesto y dado que a las parcelas se les ha asignado diferente edificabilidad, se considera un precio para el suelo lucrativo y otro precio para la edificabilidad que se asigna a la parcela, dándole un precio al suelo (sin edificabilidad) la tercera parte del precio que se estipula la edificabilidad, dado que es la proporcionalidad entre ellos es similar a la que existe entre suelo ($\approx 244.000 \text{ m}^2$) y edificabilidad (82.000 m^2).

Todas las cantidades están contempladas sin el IVA que correspondería en su momento.

Por ello, se estima el precio de venta del suelo en unos 20 euros / m^2 y de la edificabilidad en 60 €/ m^2 . Es preciso tener en cuenta que se trata de un Sistema General, de propiedad municipal.

Con esas cifras de venta, y como se ha expuesto una parcela media de 1.000 m^2 , tendría una edificabilidad de 330 m^2 , por lo cual su precio de venta sería:

$$1.000 \text{ m}^2 \times 20 \text{ €/m}^2 \times 60 \text{ €/m}^2 = 39.800 \text{ €}.$$

Con ese precio de venta, para obtener una rentabilidad del orden del 7%, el precio de alquiler o canon anual sería de 7% s/39.800 €) 2,786 €, lo que se traduce en un canon de unos 2,8 €/ m^2 año, precio que se considera adecuado para un suelo destinado a servicio público.

Con estas cifras, y teniendo en cuenta el valor inicial de los terrenos de aportación, cuya superficie total es de $409.866,52 \text{ m}^2$, se fija en 2,00 €/ m^2 , se analiza la viabilidad del desarrollo del Puerto Seco.

A tenor de lo cual, se deduce el siguiente esquema de valoración de suelo de aportación y costes del proyecto.

Costes globales (sin IVA).....	6.259.473 €
Valor inicial del suelo bruto	819.732 €
Valor final de venta de suelo neto $244.092 \text{ m}^2 \times 20 \text{ €/m}^2 + 81.973,3 \times 60 \text{ €/m}^2$	9.800.220 €
Beneficio resultante del desarrollo	2.721,015 €
Beneficio bruto por m^2 aportado bruto	6,64 €/ m^2
Beneficio bruto por m^2 neto final	11.15 €/ m^2

Concluyéndose que la propuesta del plan es VIABLE y rentable desde el punto de vista económico, y mucho más desde el punto de vista de cubrir un servicio público a la ciudadanía de Salamanca.

Por tratarse de un desarrollo de un Sistema General del PGOU, será desarrollado por el ente dependiente del Ayuntamiento de Salamanca, ZALDESA SAU, Sociedad Mercantil Local, no se considera necesario efectuar un informe de sostenibilidad económica para ponderar el impacto de esta actuación en la Hacienda Pública y el Mantenimiento de los servicios resultantes, ya que sea cual fuere, la municipalidad, una vez considerada viable la actuación, deberá llevarla a cabo.

Salamanca, octubre de 2021

Por ZALDESA

EL INGENIERO DE CAMINOS

Fdo: Pablo Hoya Serna


Fdo. Francisco Ledesma García

DN-A1 ANEXO 1 RESUMEN EJECUTIVO

DN-A1.- RESUMEN EJECUTIVO

ÍNDICE

1.- Objeto	3
2.- Situación, emplazamiento y delimitación del sector	3
3.- Alcance de la Modificación	4
4.- Ámbito de suspensión de licencias y duración de la misma	7
1.- Situación	
2.- Planeamiento jerárquico superior. Clasificación del suelo	
3.- Delimitación del Sector	
4.- Ordenación vigente	
5.- Ordenación Proyectada	
6.- Estructura de la Propiedad y Ámbito de Suspensión de Licencias	
7.- Plan de etapas. Fases de ejecución	

DN-A1.- RESUMEN EJECUTIVO

1.- Objeto

Se redacta el presente informe en atención a lo dispuesto en la Orden FOM71083/2007, de 12 de junio, por la que se aprueba la Instrucción Técnica Urbanística 1/2007, para la aplicación en la Comunidad Autónoma de Castilla y León de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo. En particular, ésta, en su apartado 2.2 establece lo siguiente:

2.2.- Resumen ejecutivo

Conforme al apartado 2 del artículo 11 LS, los artículos 51 LUCyL y 112,130,136,142 y 148 RUCyL se interpretarán en el sentido de que la memoria vinculante que deben contener todos los instrumentos de planeamiento cumple el objeto del “resumen ejecutivo” de la LS. A tal efecto la memoria vinculante deberá incluir, además de lo previsto en el RUCyL, un capítulo denominado “resumen ejecutivo” con el siguiente contenido:

- a) *La delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de situación, indicando el alcance de dicha alteración.*
- b) *Los ámbitos en los que se suspenda el otorgamiento de licencias urbanísticas y la tramitación de otros instrumentos de planeamiento o gestión urbanística.*

2.- Situación, emplazamiento y delimitación del sector

Los terrenos comprendidos en el ámbito de este Sistema General están situados en el Oeste del término municipal de Salamanca, quedando emplazados entre la carretera CL-517, la N-620 y el término municipal de Doñinos de Salamanca.

Según las determinaciones de la modificación nº 1 (Puerto Seco) del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004, estos terrenos presentan los linderos que se indican a continuación, detallándose los elementos físicos del terreno que materializan sus límites.

Norte: Carretera CL-517.

El límite de este Sistema General con la carretera CL-517 coincide con la línea que delimita la zona expropiada por la Junta de Castilla y León.

Sur: Carretera N-620.

Este límite coincide con la zona expropiada por el Ministerio de Fomento.

Este: Enlace formado por las carreteras CL-517, N-620 y la Autovía A-62

Este límite coincide con la zona expropiada por el Ministerio de Fomento.

Oeste: Límite de término municipal de Salamanca y Doñinos de Salamanca.

3.- Alcance de la Modificación

La Modificación nº 1 que se plantea en el presente documento tiene como fin primordial el interés público de lanzar la iniciativa del Sistema General Puerto Seco adaptándolo a las necesidades logísticas actuales que el mercado demanda.

Además, la presente Modificación nº 1 tiene por objeto:

- Supresión de alguno de los viales verticales de la zona situada al norte de la A-62, incrementándose la superficie de las parcelas destinadas a actividades logísticas y de transporte, en la forma que demandan en la actualidad los agentes y operadores de este mercado, obligando ello a modificar la edificabilidad de las parcelas resultantes, redistribuyéndola en función de las previsiones de demanda, pero lógicamente sin incremento alguno de la prevista en el Plan Especial vigente. La asignación de la edificabilidad de cada parcela queda definida en el Capítulo IV.4 Zonificación. La supresión de esos viales conlleva la ampliación de la superficie de las parcelas resultantes y por tanto, es lógico aumentar la superficie de la parcela mínima; por ello se incrementa la parcela mínima en el uso clase transporte de 5.000 m² a 10.000 m², modificándose por coherencia también el frente mínimo de parcela de 10 metros vigente a 30 metros en el presente Modificado nº 1.
- Eliminación del uso para actividades de formación de centro de conducción segura y enseñanza de seguridad vial por desaparecer su demanda ante los cambios de tendencias logísticas, destinando las zonas donde se pensaba implantar esta actividad en zonas destinadas a usos logísticos y de almacenaje, aumentando de esta manera la capacidad de oferta del Puerto Seco.
- Eliminación de la zona de uso terciario destinada a edificio administrativo y ampliando la zona destinada a área de almacenamiento de la Plataforma Intermodal para acopio de contenedores, silos de grano, etc..., pero manteniendo el uso terciario como uso compatible con el resto de usos permitidos y compatibles dentro de la Modificación nº 1 del Plan Especial Puerto Seco.

La demanda de este uso terciario puede satisfacerse en los sectores colindantes, también de titularidad pública municipal, como son el Centro de Transporte (Cetramesa) y el sector de MercaSalamanca. Además dicha demanda también puede ser asumida en los sectores colindantes de uso industrial y logístico de Peña Alta, Lanchas y Malotas que están ya en desarrollo o lo estarán en un plazo de tiempo breve y entre sus determinaciones está el uso terciario.

- La supresión del paso elevado sobre la Autovía A-62 Salamanca-Fuentes de Oñoro, dejando sin comunicación directa las zonas situadas a ambos lados de dicha infraestructura viaria; la supresión de dicho paso elevado está justificada por varios motivos, uno de ellos y principal, es que no se considera necesaria la conexión de las zonas indicadas mediante esa infraestructura, ya que realmente las dos zonas pueden tener un funcionamiento totalmente operativo aunque estén independizadas físicamente, ya que la zona situada al norte de la A-62 está perfectamente conectada con la carretera autonómica CL-517 por sendas glorietas existentes en la referida carretera y la zona ubicada al sur de dicha autovía está conectada con la carretera estatal N-620, igualmente por tres glorietas existentes en dicha vía. Por otra parte, la eliminación del paso elevado supone un ahorro económico importante en el desarrollo del Puerto Seco, facilitándose por tanto su ejecución, al tener que aportarse menos recursos financieros a dicho desarrollo.

Con independencia de lo expuesto la eliminación del paso elevado produce un impacto muy positivo sobre la rasante de los viales de ambas zonas, ya que no es preciso elevar la rasante de los viales denominados en el documento de planeamiento aprobado H-3 y H-4 para permitir la conexión de las dos glorietas que estaban previstas en dichos viales por encima de la autovía A-62, lo que suponía elevar los viales hasta alcanzar una cota de la obra de fábrica sobre la autovía que permitiera la circulación por ella de los vehículos de mayor gálibo, tal y como establece la normativa en dicha materia.

En consonancia las modificaciones que se han introducido tienen que tener su reflejo en las Ordenanzas contenidas en la Normativa Urbanística. Concretamente, y como se ha expuesto en el párrafo anterior, desaparece en Ordenanzas el uso de centro de conducción segura y seguridad vial (artículo 28); también se suprime el uso terciario como tal, quedando limitado como uso compatible para el resto de usos permitidos, modificándose el artículo 25 y el artículo 26.

También se modifican, aunque se trata de extremos generalistas, los artículos 1 y 3, que tratan de la denominación del documento (se denomina en el presente como Modificación nº 1) y de la Interpretación de los mismos (por las modificaciones que ha sufrido el P.G.O.U. de Salamanca posteriormente a la aprobación del vigente Plan Especial del Sistema General Puerto Seco) respectivamente.

Igualmente se modifica, por temas formales, el artículo 38 Instrumento de gestión, que por normativa se denominará Desarrollo de la actuación; también por causa de normativa se modifica el artículo 73 Prohibición de publicidad, pero solo para indicar que se ha aprobado una nueva Ley de Carreteras, y en la nueva legislación los temas relacionados con la publicidad se encuadran en el artículo 37 de dicha ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras.

Los artículos que se alteran y pueden tener más trascendencia en el desarrollo de la actuación, son los correspondientes a los artículos 67 Ordenanza de zonas de clase transporte, 68 Ordenanza de zonas de uso terciario y 70 Ordenanza de zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal (Área de almacenamiento y vía mango).

En el primero de ellos, 67, se modifica el ámbito de las parcelas destinadas a uso clase transporte, así como la parcela mínima que pasa de 500 m² a 10.000 (en consecuencia con el objeto principal de la presente Modificación nº 1), el frente nuevo, que pasa de 10 m a 30 (por el mismo motivo), los retranqueos mínimos (por idénticos motivos). Se modifica la edificabilidad máxima, que pasa de ser la misma en todas las parcelas, a variar en las 6 parcelas destinadas a este uso, en base a las previsiones que se tienen de potenciales ocupadores de los mismos. Por último, se aumenta la altura máxima 10,50 m a 15,00 m y el número de plantas de 3 a 4, todo ello en base al futuro destino (logístico) que van a tener algunas de las parcelas destinadas al uso clase transporte. Es preciso poner de manifiesto que la altura máxima de 15,00 está contemplada en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca para los Sistemas Generales de Equipamiento Transporte.

El artículo 68 Ordenación de Zonas de Uso Terciario se modifica con el fin de eliminarlo de la actual parcela denominada M-8 y solo permitirse, como uso compatible con el resto de usos; se anula la determinación de parcela mínima de 5.000 m² y la edificabilidad máxima que se le asignaba a dicha parcela M-8.

En el artículo 70 Ordenanza de zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal queda modificado el ámbito de las mismas, pasando de ser las parcelas denominadas en el vigente documento de planeamiento M-7 y M-9 a las denominadas M-7 y M-8, habiendo englobado la presente parcela M-7 a la vigente M-8 (de uso terciario, que desaparece).

Además, las parcelas vigentes de este uso de Ampliación de la Plataforma Intermodal no están dotadas en el documento urbanístico vigente de edificabilidad y en la presente Modificación nº 1 si se les asigna una edificabilidad de pequeña magnitud, acorde con el destino "a priori" previsto.

El ámbito y la delimitación, así como el resto de determinaciones contempladas en el vigente Plan Especial Sistema General Puerto Seco permanecen inalteradas, alguna como la edificabilidad máxima limitada a 0,20 m²/m² por el Plan General de Ordenación Urbana (ya que la presente Modificación nº 1 no podría alterarla), manteniéndose otras determinaciones de ordenación detallada, tales como reserva para ampliación de la CL-517 (aunque no esté prevista a día de hoy), accesos, espacios libres públicos, plazas de aparcamiento...

De acuerdo con lo contemplado en el artículo 169 **Modificaciones** del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, en el presente documento de Modificación nº 1 del Plan Especial "Puerto Seco" solo se expondrán los aspectos que sufran modificaciones o sean afectados por ellas. En el Título XI. *Documentación de la Modificación. Tramitación*, queda detallado y justificado este aspecto.

4.- Ámbito de suspensión de licencias y duración de la misma

El ámbito en el que se suspende el otorgamiento de licencias queda definido en el apartado 2 *Situación, emplazamiento y delimitación del sector* y grafiado en el plano nº 6. *Estructura de la Propiedad y Ámbito de Suspensión de Licencias* del presente anexo.

La suspensión del otorgamiento de licencias será hasta la aprobación definitiva de la Modificación Nº 1 del Plan Especial o por el periodo máximo de un año desde la aprobación inicial del mismo.

Salamanca, octubre de 2021

Por ZALDESA

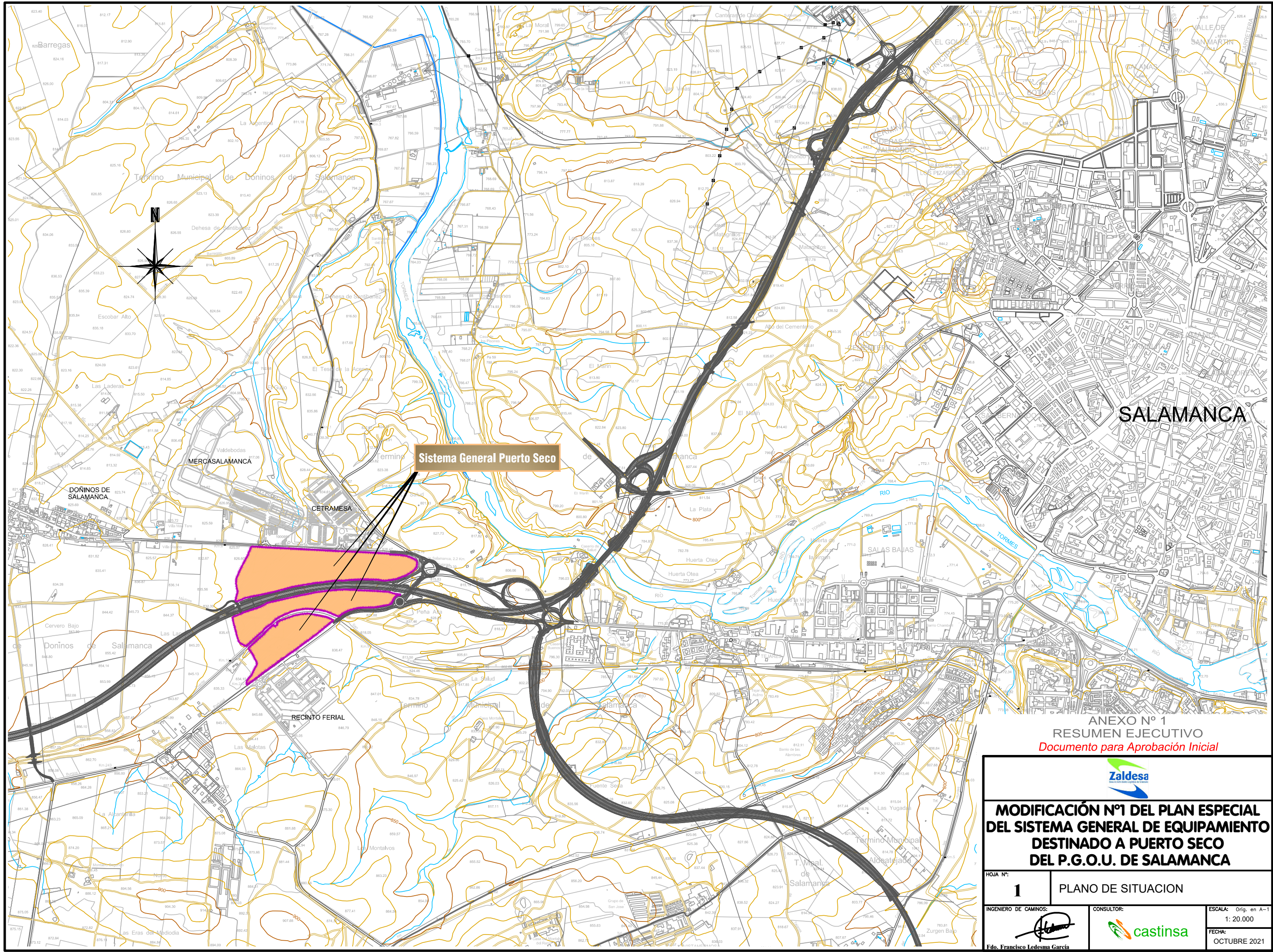
EL INGENIERO DE CAMINOS

Fdo: Pablo Hoya Serna



Fdo. Francisco Ledesma García

4.- Planos



SALAMANCA

Sistema General Puerto Seco

ANEXO Nº 1
RESUMEN EJECUTIVO
Documento para Aprobación Inicial



**MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL
 DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO
 DESTINADO A PUERTO SECO
 DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA**

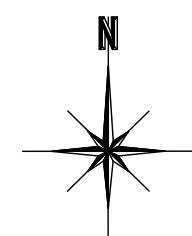
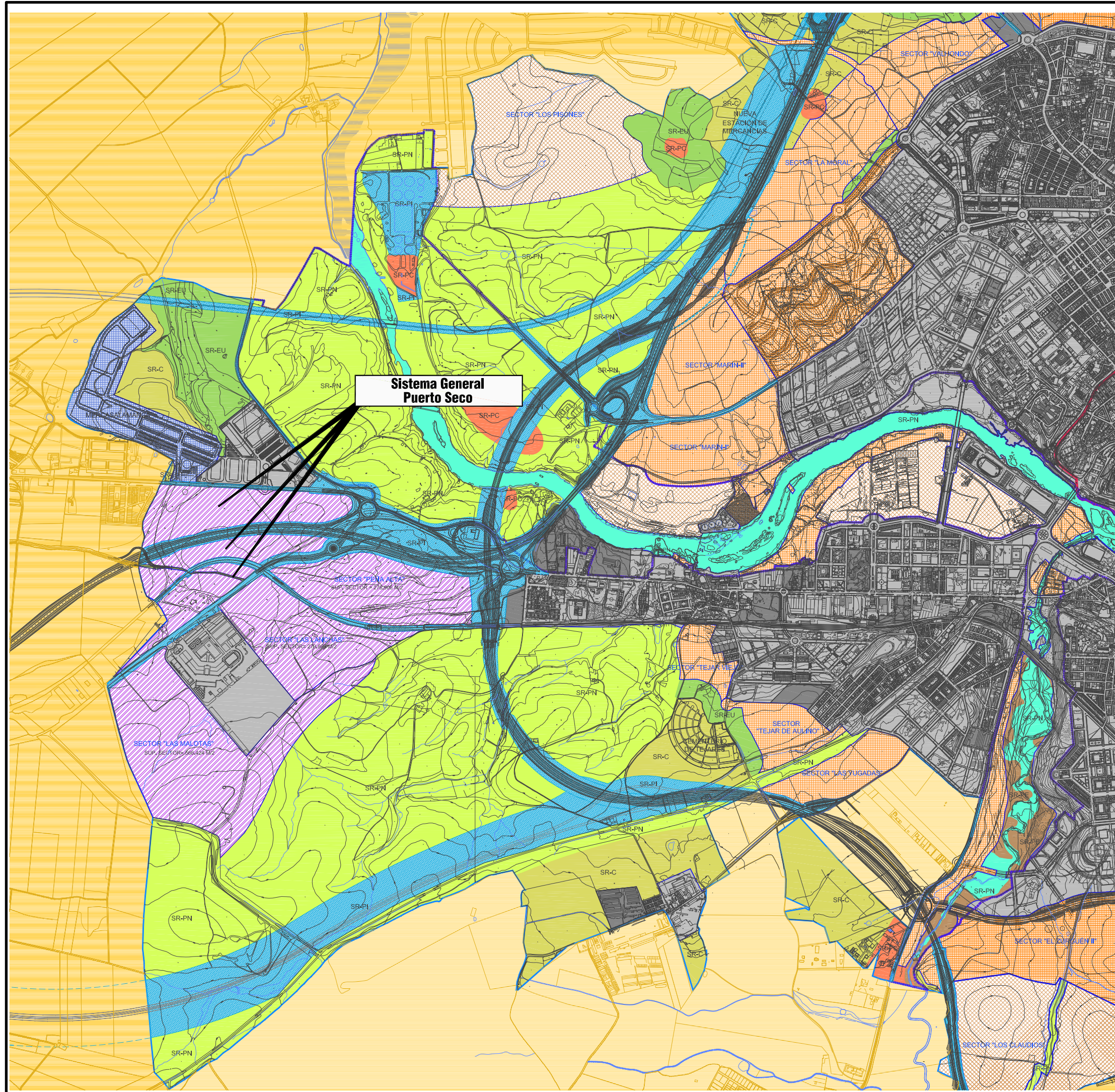
HOJA Nº: **1** PLANO DE SITUACION

INGENIERO DE CAMINOS:

CONSULTOR:

ESCALA: Orig. en A-1
 1: 20.000
 FECHA:
 OCTUBRE 2021

Fdo. Francisco Ledesma García



Plano: 2-MOD/01
1-OG (Aprobación Definitiva)

Excmo. Ayuntamiento de Salamanca
Oficina de Plan General

PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL MUNICIPIO DE
SALAMANCA
MODIFICACIÓN Nº 1 (PUERTO SECO)

Documento: Ordenación General
Plano: Clasificación del Suelo

Escala: 1:10.000

Julio 2007

	SU-C Suelo Urbano Consolidado:	1,474,16 Ha
	SU-NC Suelo Urbano No Consolidado:	119,26 Ha
	SUR-D Suelo Urbanizable Delimitado Residencial:	630,34 Ha
	SUR-D Suelo Urbanizable Delimitado Industrial:	177,66 Ha
	SUR-D Suelo Urbanizable Delimitado Terciario:	25,44 Ha
	SUR-N Suelo Urbanizable No Delimitado Residencial:	279,86 Ha
	SR-C Suelo Rústico Común:	142,52 Ha
	SR-EU Suelo Rústico de Entorno Urbano:	108,95 Ha
	SR-PI Suelo Rústico con Protección de Infraestructuras:	269,94 Ha
	SR-PN Suelo Rústico con Protección Natural:	642,17 Ha
	SR-PA Suelo Rústico con Protección Agropecuaria:	100,24 Ha
	SR-PC Suelo Rústico con Protección Cultural:	15,55 Ha
	SR-PE Suelo Rústico con Protección Especial:	12,25 Ha

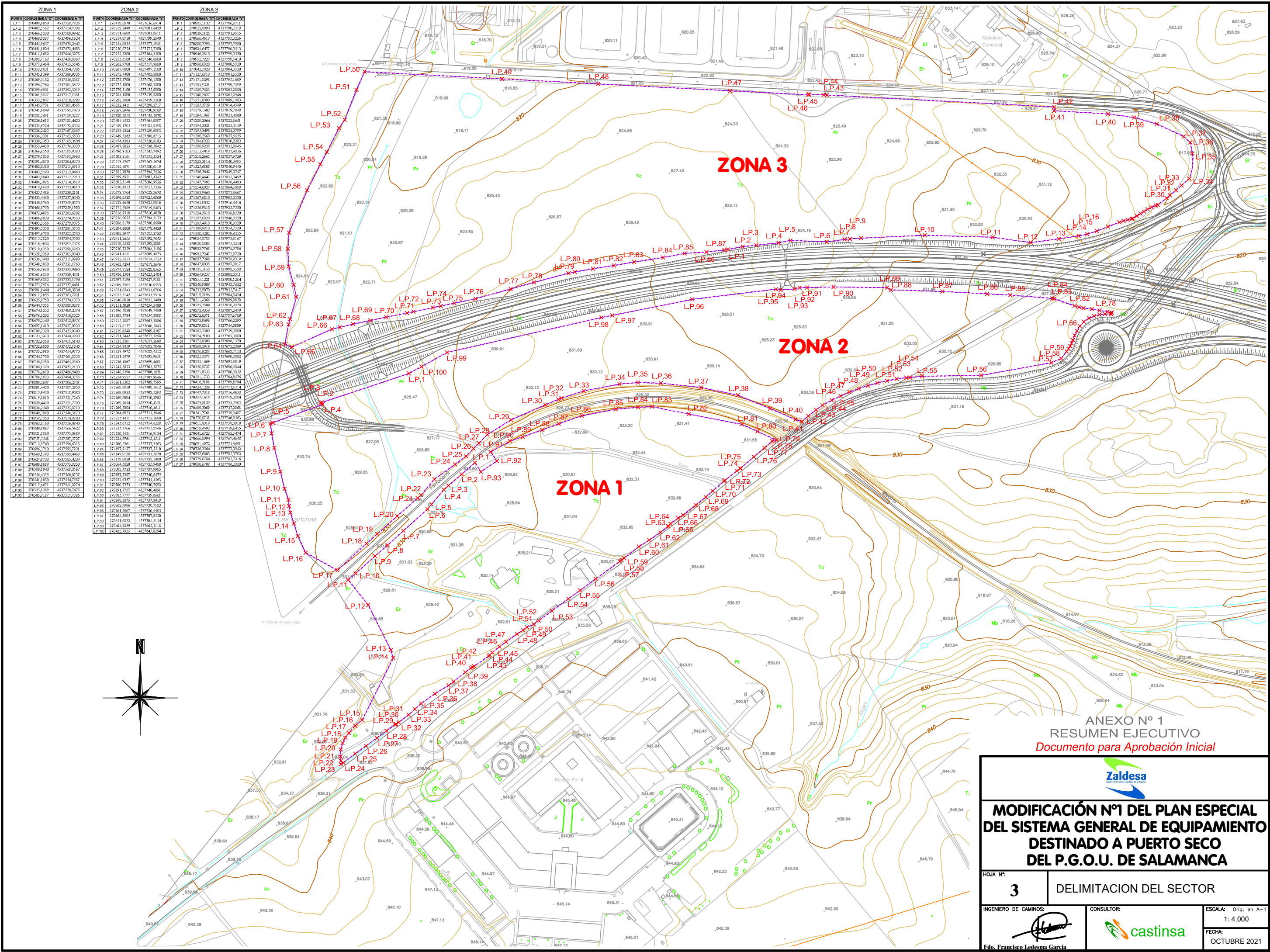
	Delimitación del Plan Especial de Protección de las Riberas del Tormes:	593,18 Ha
	Delimitación del Plan Especial de Protección del C.H.:	86,23 Ha
	Delimitación del término municipal:	3,998,04 Ha

ANEXO Nº 1
RESUMEN EJECUTIVO
Documento para Aprobación Inicial



**MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL
DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO
DESTINADO A PUERTO SECO
DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA**

HOJA Nº: 2	PLANEAMIENTO JERÁRQUICO SUPERIOR CLASIFICACIÓN DEL SUELO	ESCALA: Orig. en A-1 1:20,000
INGENIERO DE CAMINOS: 	CONSULTOR: 	FECHA: OCTUBRE 2021
Fdo. Francisco Ledesma García		



ZONA 1		ZONA 2		ZONA 3	
PUNTO	COORDENADA X	COORDENADA Y	PUNTO	COORDENADA X	COORDENADA Y
L.P. 1	21045.152	453114.705	L.P. 1	21011.249	453101.659
L.P. 2	21046.533	453109.942	L.P. 2	21011.963	453101.611
L.P. 3	21046.927	453109.245	L.P. 3	21012.437	453102.280
L.P. 4	21047.163	453108.548	L.P. 4	21012.911	453102.949
L.P. 5	21047.399	453107.851	L.P. 5	21013.385	453103.618
L.P. 6	21047.635	453107.154	L.P. 6	21013.859	453104.287
L.P. 7	21047.871	453106.457	L.P. 7	21014.333	453104.956
L.P. 8	21048.107	453105.760	L.P. 8	21014.807	453105.625
L.P. 9	21048.343	453105.063	L.P. 9	21015.281	453106.294
L.P. 10	21048.579	453104.366	L.P. 10	21015.755	453106.963
L.P. 11	21048.815	453103.669	L.P. 11	21016.229	453107.632
L.P. 12	21049.051	453102.972	L.P. 12	21016.703	453108.301
L.P. 13	21049.287	453102.275	L.P. 13	21017.177	453108.970
L.P. 14	21049.523	453101.578	L.P. 14	21017.651	453109.639
L.P. 15	21049.759	453100.881	L.P. 15	21018.125	453110.308
L.P. 16	21049.995	453100.184	L.P. 16	21018.599	453110.977
L.P. 17	21050.231	453099.487	L.P. 17	21019.073	453111.646
L.P. 18	21050.467	453098.790	L.P. 18	21019.547	453112.315
L.P. 19	21050.703	453098.093	L.P. 19	21020.021	453112.984
L.P. 20	21050.939	453097.396	L.P. 20	21020.495	453113.653
L.P. 21	21051.175	453096.699	L.P. 21	21020.969	453114.322
L.P. 22	21051.411	453096.002	L.P. 22	21021.443	453114.991
L.P. 23	21051.647	453095.305	L.P. 23	21021.917	453115.660
L.P. 24	21051.883	453094.608	L.P. 24	21022.391	453116.329
L.P. 25	21052.119	453093.911	L.P. 25	21022.865	453116.998
L.P. 26	21052.355	453093.214	L.P. 26	21023.339	453117.667
L.P. 27	21052.591	453092.517	L.P. 27	21023.813	453118.336
L.P. 28	21052.827	453091.820	L.P. 28	21024.287	453118.005
L.P. 29	21053.063	453091.123	L.P. 29	21024.761	453118.674
L.P. 30	21053.299	453090.426	L.P. 30	21025.235	453119.343
L.P. 31	21053.535	453089.729	L.P. 31	21025.709	453119.012
L.P. 32	21053.771	453089.032	L.P. 32	21026.183	453119.681
L.P. 33	21054.007	453088.335	L.P. 33	21026.657	453120.350
L.P. 34	21054.243	453087.638	L.P. 34	21027.131	453121.019
L.P. 35	21054.479	453086.941	L.P. 35	21027.605	453121.688
L.P. 36	21054.715	453086.244	L.P. 36	21028.079	453122.357
L.P. 37	21054.951	453085.547	L.P. 37	21028.553	453123.026
L.P. 38	21055.187	453084.850	L.P. 38	21029.027	453123.695
L.P. 39	21055.423	453084.153	L.P. 39	21029.501	453124.364
L.P. 40	21055.659	453083.456	L.P. 40	21030.075	453125.033
L.P. 41	21055.895	453082.759	L.P. 41	21030.549	453125.702
L.P. 42	21056.131	453082.062	L.P. 42	21031.023	453126.371
L.P. 43	21056.367	453081.365	L.P. 43	21031.497	453127.040
L.P. 44	21056.603	453080.668	L.P. 44	21031.971	453127.709
L.P. 45	21056.839	453080.071	L.P. 45	21032.445	453128.378
L.P. 46	21057.075	453079.374	L.P. 46	21032.919	453129.047
L.P. 47	21057.311	453078.677	L.P. 47	21033.393	453129.716
L.P. 48	21057.547	453077.980	L.P. 48	21033.867	453130.385
L.P. 49	21057.783	453077.283	L.P. 49	21034.341	453131.054
L.P. 50	21058.019	453076.586	L.P. 50	21034.815	453131.723
L.P. 51	21058.255	453075.889	L.P. 51	21035.289	453132.392
L.P. 52	21058.491	453075.192	L.P. 52	21035.763	453133.061
L.P. 53	21058.727	453074.495	L.P. 53	21036.237	453133.730
L.P. 54	21058.963	453073.798	L.P. 54	21036.711	453134.399
L.P. 55	21059.199	453073.101	L.P. 55	21037.185	453135.068
L.P. 56	21059.435	453072.404	L.P. 56	21037.659	453135.737
L.P. 57	21059.671	453071.707	L.P. 57	21038.133	453136.406
L.P. 58	21059.907	453071.010	L.P. 58	21038.607	453137.075
L.P. 59	21060.143	453070.313	L.P. 59	21039.081	453137.744
L.P. 60	21060.379	453069.616	L.P. 60	21039.555	453138.413
L.P. 61	21060.615	453068.919	L.P. 61	21040.029	453139.082
L.P. 62	21060.851	453068.222	L.P. 62	21040.503	453139.751
L.P. 63	21061.087	453067.525	L.P. 63	21040.977	453140.420
L.P. 64	21061.323	453066.828	L.P. 64	21041.451	453141.089
L.P. 65	21061.559	453066.131	L.P. 65	21041.925	453141.758
L.P. 66	21061.795	453065.434	L.P. 66	21042.399	453142.427
L.P. 67	21062.031	453064.737	L.P. 67	21042.873	453143.096
L.P. 68	21062.267	453064.040	L.P. 68	21043.347	453143.765
L.P. 69	21062.503	453063.343	L.P. 69	21043.821	453144.434
L.P. 70	21062.739	453062.646	L.P. 70	21044.295	453145.103
L.P. 71	21062.975	453061.949	L.P. 71	21044.769	453145.772
L.P. 72	21063.211	453061.252	L.P. 72	21045.243	453146.441
L.P. 73	21063.447	453060.555	L.P. 73	21045.717	453147.110
L.P. 74	21063.683	453059.858	L.P. 74	21046.191	453147.779
L.P. 75	21063.919	453059.161	L.P. 75	21046.665	453148.448
L.P. 76	21064.155	453058.464	L.P. 76	21047.139	453149.117
L.P. 77	21064.391	453057.767	L.P. 77	21047.613	453149.786
L.P. 78	21064.627	453057.070	L.P. 78	21048.087	453150.455
L.P. 79	21064.863	453056.373	L.P. 79	21048.561	453151.124
L.P. 80	21065.099	453055.676	L.P. 80	21049.035	453151.793
L.P. 81	21065.335	453054.979	L.P. 81	21049.509	453152.462
L.P. 82	21065.571	453054.282	L.P. 82	21050.083	453153.131
L.P. 83	21065.807	453053.585	L.P. 83	21050.557	453153.800
L.P. 84	21066.043	453052.888	L.P. 84	21051.031	453154.469
L.P. 85	21066.279	453052.191	L.P. 85	21051.505	453155.138
L.P. 86	21066.515	453051.494	L.P. 86	21051.979	453155.807
L.P. 87	21066.751	453050.797	L.P. 87	21052.453	453156.476
L.P. 88	21066.987	453050.100	L.P. 88	21052.927	453157.145
L.P. 89	21070.223	453049.403	L.P. 89	21053.401	453157.814
L.P. 90	21070.459	453048.706	L.P. 90	21053.875	453158.483
L.P. 91	21070.695	453048.009	L.P. 91	21054.349	453159.152
L.P. 92	21070.931	453047.312	L.P. 92	21054.823	453159.821
L.P. 93	21071.167	453046.615	L.P. 93	21055.297	453160.490
L.P. 94	21071.403	453045.918	L.P. 94	21055.771	453161.159
L.P. 95	21071.639	453045.221	L.P. 95	21056.245	453161.828
L.P. 96	21071.875	453044.524	L.P. 96	21056.719	453162.497
L.P. 97	21072.111	453043.827	L.P. 97	21057.193	453163.166
L.P. 98	21072.347	453043.130	L.P. 98	21057.667	453163.835
L.P. 99	21072.583	453042.433	L.P. 99	21058.141	453164.504
L.P. 100	21072.819	453041.736	L.P. 100	21058.615	453165.173
L.P. 101	21073.055	453041.039	L.P. 101	21059.089	453165.842
L.P. 102	21073.291	453040.342	L.P. 102	21059.563	453166.511
L.P. 103	21073.527	453039.645	L.P. 103	21060.037	453167.180
L.P. 104	21073.763	453038.948	L.P. 104	21060.511	453167.849
L.P. 105	21074.000	453038.251	L.P. 105	21060.985	453168.518
L.P. 106	21074.236	453037.554	L.P. 106	21061.459	453169.187
L.P. 107	21074.472	453036.857	L.P. 107	21061.933	453169.856
L.P. 108	21074.708	453036.160	L.P. 108	21062.407	453170.525
L.P. 109	21074.944	453035.463	L.P. 109	21062.881	453171.194
L.P. 110	21075.180	453034.766	L.P. 110	21063.355	453171.863













ANEXO Nº 1
RESUMEN EJECUTIVO
Documento para Aprobación Inicial



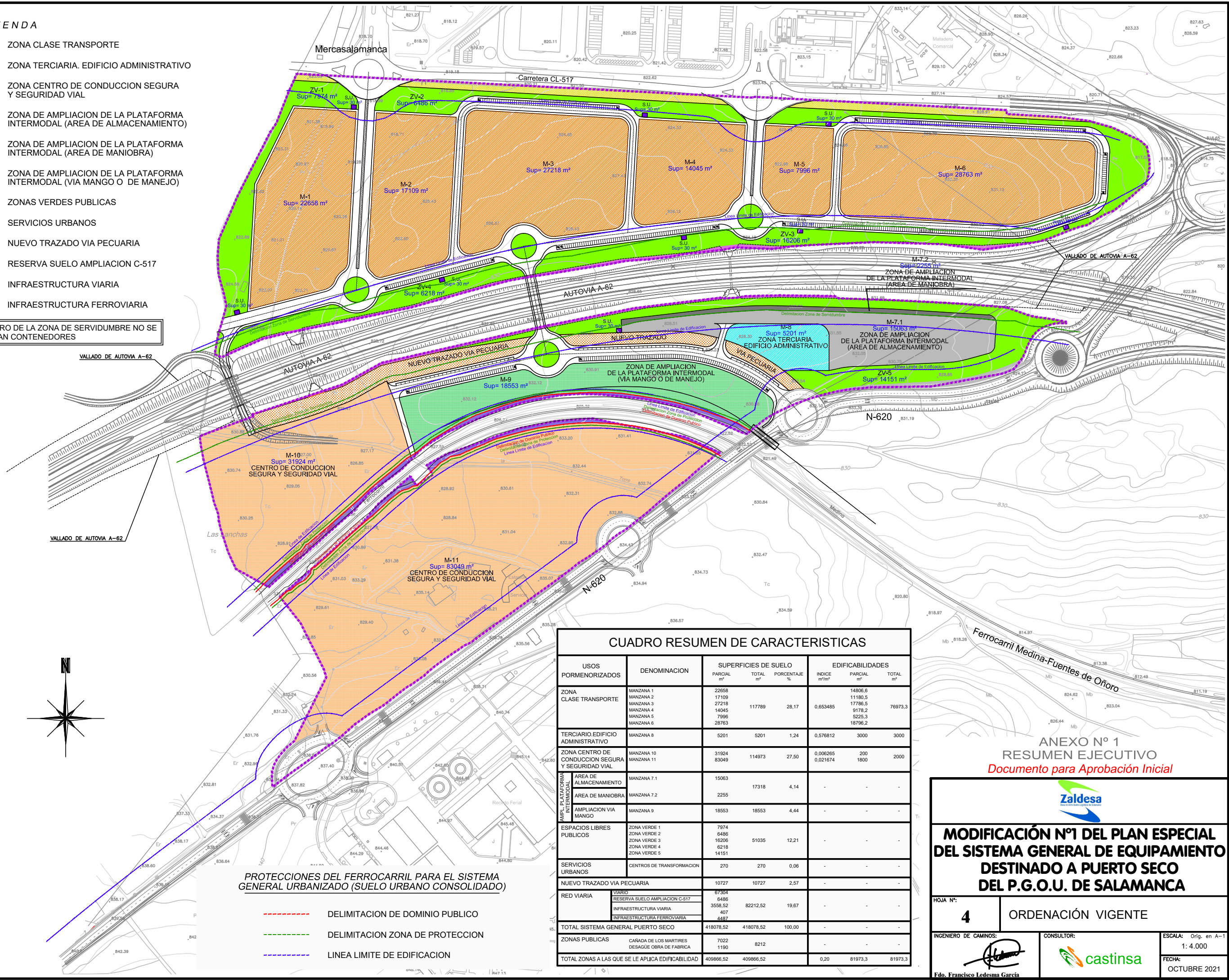
MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº:	3	DELIMITACION DEL SECTOR
INGENIERO DE CAMINOS:		CONSULTOR:
		ESCALA: Orig. en A-1 1: 4.000
Fdo. Francisco Ledesma García		FECHA: OCTUBRE 2021




LEYENDA

-  ZONA CLASE TRANSPORTE
-  ZONA TERCIARIA. EDIFICIO ADMINISTRATIVO
-  ZONA CENTRO DE CONDUCCION SEGURA Y SEGURIDAD VIAL
-  ZONA DE AMPLIACION DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (AREA DE ALMACENAMIENTO)
-  ZONA DE AMPLIACION DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (AREA DE MANIOBRA)
-  ZONA DE AMPLIACION DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (VIA MANGO O DE MANEJO)
-  ZONAS VERDES PUBLICAS
-  SERVICIOS URBANOS
-  NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA
-  RESERVA SUELO AMPLIACION C-517
-  INFRAESTRUCTURA VIARIA
-  INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

*NOTA: DENTRO DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE NO SE ALMACENARAN CONTENEDORES



PROTECCIONES DEL FERROCARRIL PARA EL SISTEMA GENERAL URBANIZADO (SUELO URBANO CONSOLIDADO)

-  DELIMITACION DE DOMINIO PUBLICO
-  DELIMITACION ZONA DE PROTECCION
-  LINEA LIMITE DE EDIFICACION

CUADRO RESUMEN DE CARACTERISTICAS

USOS PORMENORIZADOS	DENOMINACION	SUPERFICIES DE SUELO			EDIFICABILIDADES		
		PARCIAL m²	TOTAL m²	PORCENTAJE %	INDICE m²/m²	PARCIAL m²	TOTAL m²
ZONA CLASE TRANSPORTE	MANZANA 1 MANZANA 2 MANZANA 3 MANZANA 4 MANZANA 5 MANZANA 6	22658 17109 27218 14045 7996 28763	117789	26,17	0,653485	14806,6 11180,5 17786,5 9178,2 5225,3 18796,2	76973,3
TERCIARIO EDIFICIO ADMINISTRATIVO	MANZANA 8	5201	5201	1,24	0,576812	3000	3000
ZONA CENTRO DE CONDUCCION SEGURA Y SEGURIDAD VIAL	MANZANA 10 MANZANA 11	31924 83049	114973	27,50	0,006265 0,021674	200 1800	2000
AMPL. PLATAFORMA INTERMODAL	AREA DE ALMACENAMIENTO MANZANA 7.1	15063	17318	4,14	-	-	-
	AREA DE MANIOBRA MANZANA 7.2	2255	-	-	-	-	-
AMPLIACION VIA MANGO	MANZANA 9	18553	18553	4,44	-	-	-
ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	ZONA VERDE 1 ZONA VERDE 2 ZONA VERDE 3 ZONA VERDE 4 ZONA VERDE 5	7974 6486 16206 6218 14151	51035	12,21	-	-	-
SERVICIOS URBANOS	CENTROS DE TRANSFORMACION	270	270	0,06	-	-	-
NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA		10727	10727	2,57	-	-	-
RED VIARIA	VIARIO	87304	-	-	-	-	-
	RESERVA SUELO AMPLIACION C-517	6486	82212,52	19,67	-	-	-
	INFRAESTRUCTURA VIARIA	407	-	-	-	-	-
	INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	4487	-	-	-	-	-
TOTAL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO		418078,52	418078,52	100,00	-	-	-
ZONAS PUBLICAS	CAÑADA DE LOS MARTIRES DESAGÜE OBRA DE FABRICA	7022 1190	8212	-	-	-	-
TOTAL ZONAS A LAS QUE SE LE APLICA EDIFICABILIDAD		409866,52	409866,52	-	0,20	81973,3	81973,3

ANEXO Nº 1
RESUMEN EJECUTIVO
Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: **4** ORDENACIÓN VIGENTE

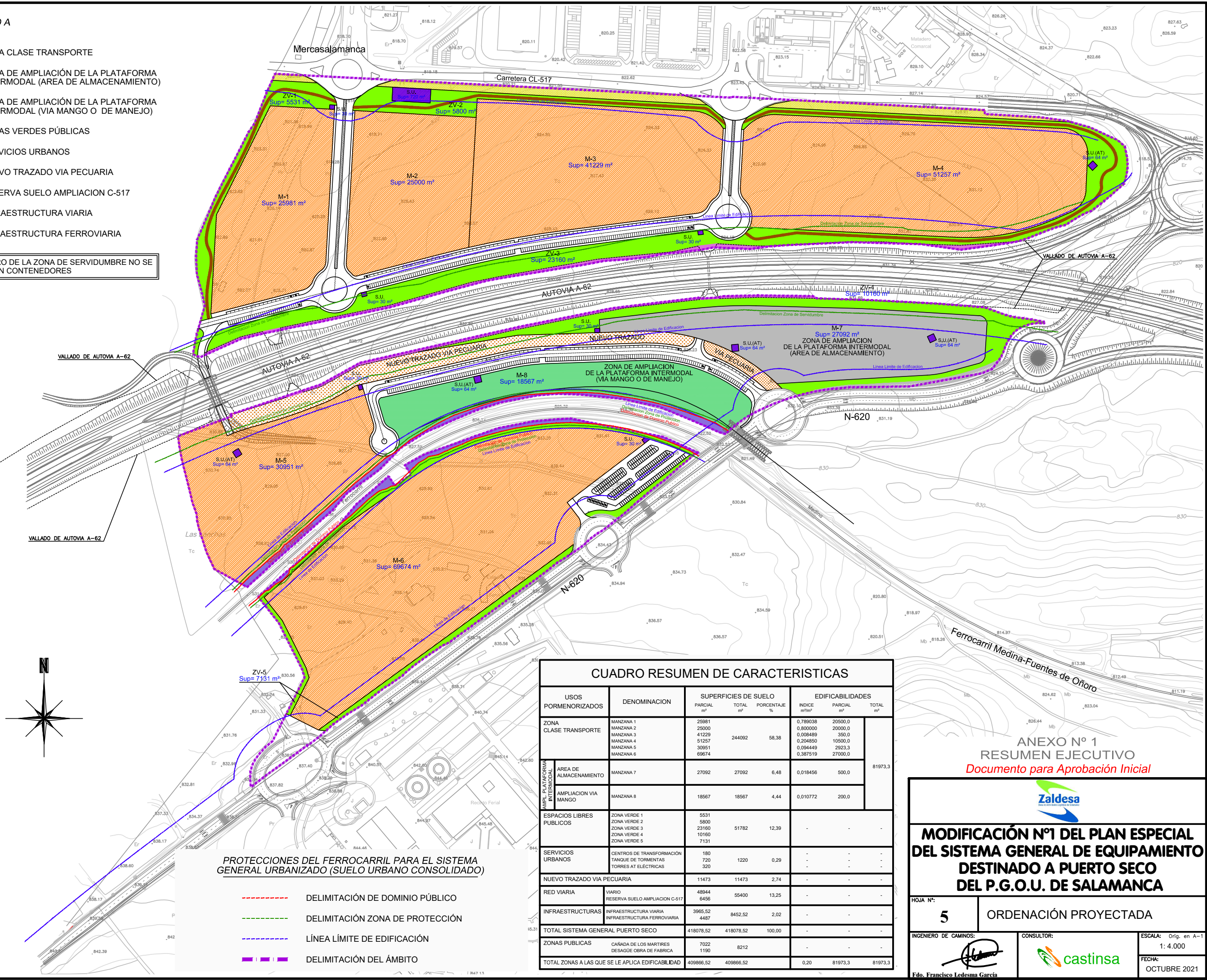
INGENIERO DE CAMINOS:  CONSULTOR:  ESCALA: Orig. en A-1
1: 4.000
FECHA: OCTUBRE 2021

Fdo. Francisco Ledesma García

LEYENDA

- ZONA CLASE TRANSPORTE
- ZONA DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (AREA DE ALMACENAMIENTO)
- ZONA DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (VIA MANGO O DE MANEJO)
- ZONAS VERDES PÚBLICAS
- SERVICIOS URBANOS
- NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA
- RESERVA SUELO AMPLIACION C-517
- INFRAESTRUCTURA VIARIA
- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

*NOTA: DENTRO DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE NO SE ALMACENARAN CONTENEDORES



PROTECCIONES DEL FERROCARRIL PARA EL SISTEMA GENERAL URBANIZADO (SUELO URBANO CONSOLIDADO)

- DELIMITACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO
- DELIMITACIÓN ZONA DE PROTECCIÓN
- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
- DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

CUADRO RESUMEN DE CARACTERISTICAS

USOS PORMENORIZADOS	DENOMINACION	SUPERFICIES DE SUELO			EDIFICABILIDADES		
		PARCIAL m ²	TOTAL m ²	PORCENTAJE %	INDICE m ² /m ²	PARCIAL m ²	TOTAL m ²
ZONA CLASE TRANSPORTE	MANZANA 1	25981			0,789038	20500,0	81973,3
	MANZANA 2	25000			0,830000	20000,0	
	MANZANA 3	41229	244092	58,38	0,006489	350,0	
	MANZANA 4	51257			0,204850	10500,0	
	MANZANA 5	30951			0,094449	2923,3	
	MANZANA 6	69674			0,387519	27000,0	
AMPL. PLATAFORMA INTERMODAL	AREA DE ALMACENAMIENTO	27092	27092	6,48	0,018456	500,0	81973,3
	AMPLIACION VIA MANGO	18567	18567	4,44	0,010772	200,0	
ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	ZONA VERDE 1	5531					
	ZONA VERDE 2	5800					
	ZONA VERDE 3	23160	51782	12,39			
	ZONA VERDE 4	10160					
	ZONA VERDE 5	7131					
SERVICIOS URBANOS	CENTROS DE TRANSFORMACION	180					
	TANQUE DE TORMENTAS	720	1220	0,29			
	TORRES AT ELECTRICAS	320					
NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA		11473	11473	2,74			
RED VIARIA	VIARIO	48944					
	RESERVA SUELO AMPLIACION C-517	6456	55400	13,25			
INFRAESTRUCTURAS	INFRAESTRUCTURA VIARIA	3965,52					
	INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	4487	8452,52	2,02			
TOTAL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO		418078,52	418078,52	100,00			
ZONAS PUBLICAS	CAÑADA DE LOS MARTIRES	7022	8212				
	DESAGUE OBRA DE FABRICA	1190					
TOTAL ZONAS A LAS QUE SE LE APLICA EDIFICABILIDAD		409866,52	409866,52		0,20	81973,3	81973,3

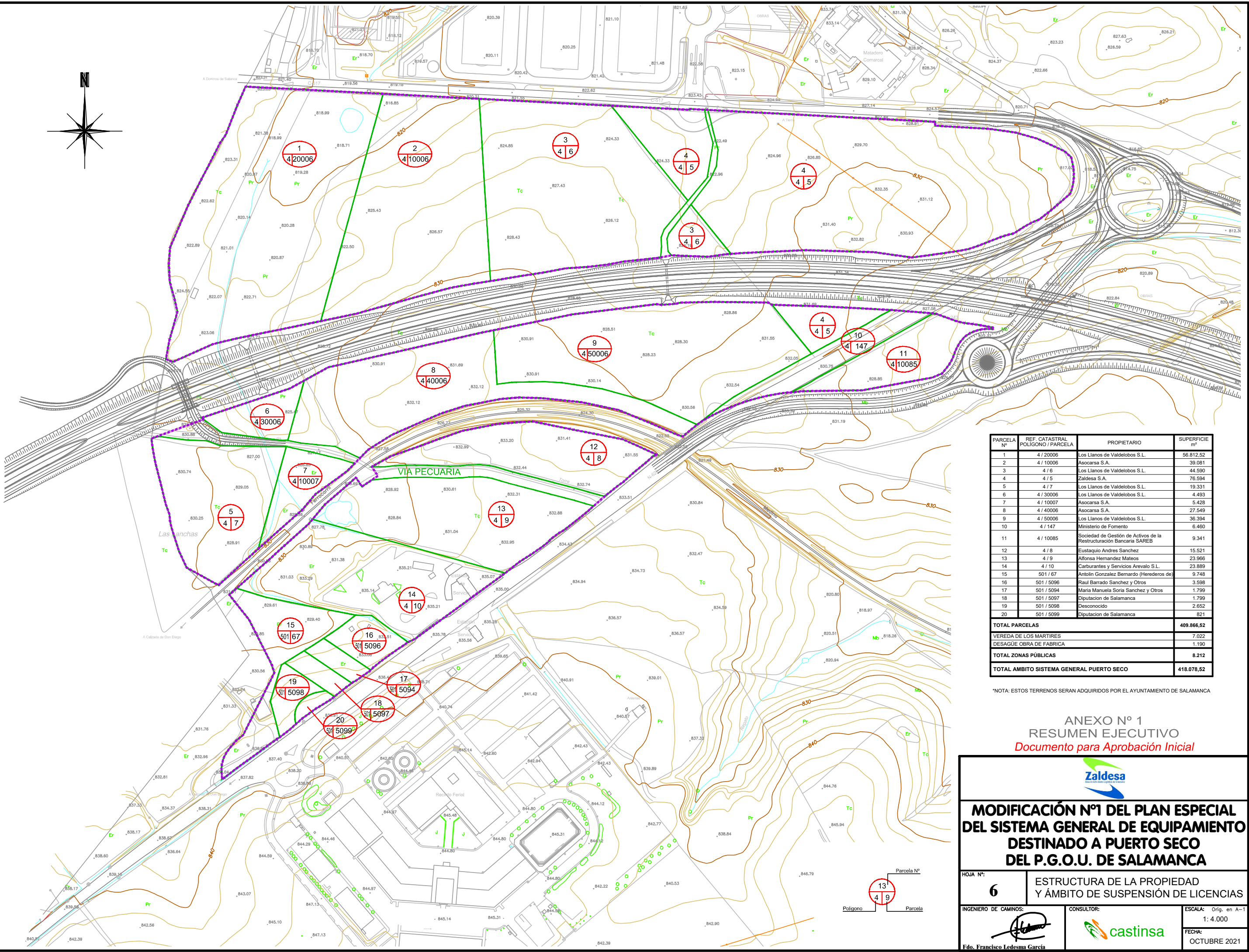
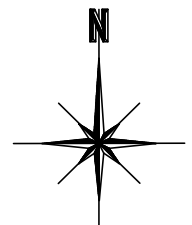
ANEXO Nº 1
RESUMEN EJECUTIVO
Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº:	5	ORDENACIÓN PROYECTADA
INGENIERO DE CAMINOS:		CONSULTOR:
		castinsa
ESCALA: Orig. en A-1	1: 4.000	FECHA: OCTUBRE 2021

Fdo. Francisco Ledesma García



PARCELA Nº	REF. CATASTRAL POLIGONO / PARCELA	PROPIETARIO	SUPERFICIE m ²
1	4 / 20006	Los Llanos de Valdelobos S.L.	56.812,52
2	4 / 10006	Asocarsa S.A.	39,081
3	4 / 6	Los Llanos de Valdelobos S.L.	44,590
4	4 / 5	Zaldesa S.A.	76,594
5	4 / 7	Los Llanos de Valdelobos S.L.	19,331
6	4 / 30006	Los Llanos de Valdelobos S.L.	4,493
7	4 / 10007	Asocarsa S.A.	5,428
8	4 / 40006	Asocarsa S.A.	27,549
9	4 / 50006	Los Llanos de Valdelobos S.L.	36,394
10	4 / 147	Ministerio de Fomento	6,460
11	4 / 10085	Sociedad de Gestión de Activos de la Reestructuración Bancaria SAREB	9,341
12	4 / 8	Eustaquio Andres Sanchez	15,521
13	4 / 9	Alfonsa Hernandez Mateos	23,966
14	4 / 10	Carburantes y Servicios Arevalo S.L.	23,889
15	501 / 67	Antolin Gonzalez Bernardo (Herederos de)	9,748
16	501 / 5096	Raúl Barrado Sanchez y Otros	3,598
17	501 / 5094	Maria Manuela Soria Sanchez y Otros	1,799
18	501 / 5097	Diputación de Salamanca	1,799
19	501 / 5098	Desconocido	2,652
20	501 / 5099	Diputación de Salamanca	821
TOTAL PARCELAS			409.866,52
VEREDA DE LOS MARTIRES			7,022
DESAGÜE OBRA DE FABRICA			1,190
TOTAL ZONAS PÚBLICAS			8,212
TOTAL AMBITO SISTEMA GENERAL PUERTO SECO			418.078,52

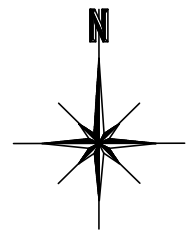
*NOTA: ESTOS TERRENOS SERAN ADQUIRIDOS POR EL AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA

ANEXO Nº 1
RESUMEN EJECUTIVO
Documento para Aprobación Inicial



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA

HOJA Nº: 6	ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD Y ÁMBITO DE SUSPENSIÓN DE LICENCIAS	ESCALA: Orig. en A-1 1: 4.000
INGENIERO DE CAMINOS: 	CONSULTOR: 	FECHA: OCTUBRE 2021
Fdo. Francisco Ledesma García		



Mercasalamanca

FASE DE EJECUCIÓN 2

FASE DE EJECUCIÓN 1

FASE DE EJECUCIÓN 3

FASE DE EJECUCIÓN 4

Carretera CL-517

AUTOVIA A-62

AUTOVIA A-62

N-620

N-620

Ferrocarril Medina-Fuentes de Oñoro

ANEXO Nº 1
RESUMEN EJECUTIVO
Documento para Aprobación Inicial



**MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL
DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO
DESTINADO A PUERTO SECO
DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA**

HOJA Nº: **7** PLAN DE ETAPAS. FASES DE EJECUCIÓN

INGENIERO DE CAMINOS:

Fdo. Francisco Ledesma García

CONSULTOR:

castinsa

ESCALA: Orig. en A-1
1: 4.000
FECHA:
OCTUBRE 2021