ESTUDIO DE DETALLE –Documento refundido-

CARRETERA N-630 (LEÓN-ZAMORA) P.K. 5,5 - AREA INDUSTRIAL DE ONZONILLA. LEÓN

TECNICOS

MIGUEL ANGEL ALVAREZ ALLER
Arquitecto redactor

LUIS ALVAREZ ALLER
Arquitecto colaborador

PROMOTOR

BA VIDRIO S.A.

diciembre **2013**

ÍNDICE GENERAL

1 MEMORIA VINCULANTE

1. OBJETO E INICIATIVA
   1.1 OBJETO
   1.2 INICIATIVA
2. CONTENIDOS
3. CARACTERISTICAS DEL ÁMBITO
4. ORDENACIÓN GENERAL DEL PGOU
5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA ACTUAL
6. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA NUEVA ORDENACIÓN
   6.1 JUSTIFICACIÓN
   6.2 INTERÉS GENERAL
   6.3 INFLUENCIA SOBRE EL MODELO TERRITORIAL
7. DESCRIPCIÓPN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA RESULTANTE
8. CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE CARÁCTER SECTORIAL
   8.1 SOBRE ASPECTOS AMBIENTALES
   8.2 SOBRE PREVENCIÓN DE RIESGOS
   8.3 SOBRE AFECCIÓN ACÚSTICA
   8.4 SOBRE PATRIMONIO CULTURAL
9. AFECCIONES DE LA CARRETERA n-630, DEL FERROCARRIL Y DE LA LÍNEA AÉREA DE ALTA TENSIÓN
   9.1 RÉGIMEN Y AFECCIÓN DE LA N-630
   9.2 RÉGIMEN Y AFECCIÓN DEL FERROCARRIL
   9.3 RÉGIMEN AFECCIÓN DE LÍNEA AÉREA DE ALTA TENSIÓN (LAAT)
10. GESTIÓN Y DESARROLLO DE LA PROPUESTA
   10.1 DELIMITACIÓN DE ACTUACIÓN AISLADA DE NORMALIZACIÓN
   10.2 PLAZO DE GESTIÓN

2 ANEXOS

INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA
RESUMEN EJECUTIVO
RELACIÓN DE PROPIETARIOS AFECTADOS Y TÍTULOS DE PROPIEDAD
ESTUDIO DE TRÁFICO Y DEFINICIÓN DE ENLACE CON LA CRA. N-630

3 NORMAS REGULADORAS

4 DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

Serie información

I01 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.
I02 ORDENACIÓN ACTUAL. PLANEAMIENTO MUNICIPAL VIGENTE.
I03 LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO Y ESTRUCTURA DE PROPIEDAD.
I04 AMBITOS VISUALES.

Serie propuesta de ordenación

P01 ZONIFICACIÓN, DISTRIBUCIÓN DE VOLÚMENES Y APROVECHAMIENTOS EN INTERIOR DE PARCELA.
P02 CONFIGURACIÓN, ALINEACIONES Y AFECCIONES. LÍMITES DE EDIFICACIÓN
P03 PLANO DE IMAGEN (NO VINCULANTE).
P04 ÁMBITO DE GESTIÓN.

1 MEMORIA VINCULANTE

1 OBJETO E INICIATIVA

1.1 OBJETO

La presente documentación tiene por objeto dotar de contenidos formales al Estudio de Detalle relativo a la ordenación y aprovechamiento volumétrico interior del los terrenos urbanos de carácter industrial sitos en la Carretera N-630, km 5,5, próximos al "POLÍGONO INDUSTRIAL DE ONZONILLA" clasificados como suelo urbano consolidado por el Plan General de Ordenación Urbana de León.

La formulación de un Estudio de Detalle para dotar de ordenación detallada a la parcela es potestativo, ya que se trata de suelo urbano consolidado que ya cuenta con ordenación detallada establecida a través de un Estudio de Detalle previo que fue aprobado definitivamente por acuerdo pleno del Ayuntamiento de León de 17 de septiembre de 2009 (publicado en BOCyL de 28.10.2009)

Dicha formulación se impulsa por tanto a instancia de la propiedad con el objeto de modificar la ordenación detallada del Estudio de Detalle vigente en el sentido de reestructurar la implantación de usos básicos, la articulación volumétrica y la materialización del aprovechamiento en el interior de los terrenos, atendiendo a los objetivos y finalidades establecidos en los arts. 45 de la LUCyL y 131 del RUCyL, siempre dentro de las determinaciones del marco de referencia de rango superior establecido en el planeamiento general.

1.2 INICIATIVA

La actuación se promueve por la sociedad mercantil BA VIDRIO S.A. con C.I.F A- 06266282 y domicilio en Carretera de Zamora (N-630), km 5,5 en 24080 León, como entidad promotora de la actuación que actúa como titular y propietario único de la totalidad de los terrenos del ámbito objeto del Estudio de Detalle.

2 CONTENIDOS

En sus aspectos materiales, la propuesta contiene la documentación necesaria para ilustrar su finalidad, concretando las determinaciones de ordenación detallada necesarias para establecer el nuevo régimen urbanístico de referencia para el ámbito objeto del Estudio de Detalle así como las condiciones de implantación e integración en el entorno circundante, todo ello dando cumplimiento a la legislación urbanística aplicable integrada por la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León (en adelante LUCyL) y por su ulterior desarrollo reglamentario establecido a través del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (en adelante RUCyL) así como en el Plan General de Ordenación Urbana de León (en adelante PGOU-LEON).

Desde el punto de vista formal el documento del Estudio de Detalle está integrado por:

MEMORIA VINCULANTE
ANEXOS
ORDENANZAS REGULADORAS
DOCUMENTACIÓN GRÁFICA
COPIA DIGITAL CON ARCHIVOS EN SOPORTE INFORMÁTICO

3 CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO

Los terrenos sobre los que se desarrolla la propuesta se localizan al Sur del término municipal en el área del enclave industrial conocido como “POLIGONO INDUSTRIAL DE ONZONILLA” que constituye una importante implantación industrial del área periurbana de León.

El ámbito de la actuación conforma un enclave industrial homogéneo preexistente que coincide con el recinto del antiguo establecimiento de distribución y logística de ELOSUA, incluyendo sendas cuñas de sistemas generales situadas respectivamente al este del recinto, junto al ferrocarril (para ampliación de plataforma ferroviaria y futuro by-pass Sur de León) y en el vértice noroeste (para ejecución de futura glorieta en la N-630) que también quedan incorporadas al Estudio de Detalle.

Desde el punto de vista morfológico y topográfico, el ámbito del Estudio de Detalle presenta una forma rectangular con un frente principal oeste a la carretera N-630, a la altura del km 5,5; que limita al norte y al sur con terrenos industriales y al este con terrenos del ADIF de la línea ferroviaria Madrid-Galicia.

Según reciente levantamiento taquimétrico, el antiguo recinto fabril de ELOSUA ordenado por el Estudio de Detalle arroja una superficie total de 39.863,15 m2, de la cual 38.647,74 m2 se corresponde con el ámbito industrial susceptible de reordenarse y el resto de 1.215,41 m2 con los sistemas generales externos situados en el límite este y en el vértice noroeste.

A su vez, dichos sistemas generales se corresponden por un lado con un área de 243,24 m2 situada en el vértice noroeste del ámbito destinada a sistema general de carácter viario, para ejecución de futura glorieta en la carretera N-630.y por otro con un área de 972,17 m2 situada en el límite este del ámbito destinada a sistema general de carácter ferroviario, para ampliación de plataforma ferroviaria y futuro by-pass Sur de León.

El ámbito del Estudio de Detalle presenta una topografía sensiblemente plana en la parte central y posterior del enclave, con un área de transición en desnivel este-oeste en la zona del frente, que salva la diferencia de cota existente entre la gran plataforma inferior y el acceso a la carretera N-630.

Desde el punto de vista de estructura de propiedad el recinto originario de la factoría ELOSUA se corresponde con la parcela catastral identificada con la referencia 82479-12 y está integrado por dos entidades prediales individualizadas registralmente tal y como se refleja en el cuadro adjunto.

ÁMBITO		SUPERFICIE REAL	PARCELA CATASTRAL	FINCAS REGISTRALES
ÁMBITO INDUSTRIAL A REORDENAR		**38.647,74 m2**	**82479-12**	**FINCA 8297 (Registro de la Propiedad 3, tomo 2579 libro 149, folio 163) FINCA 786 (Registro de la Propiedad 3, tomo 3582, libro 150 ,folio 89)**
SISTEMAS GENERALES	**VIARIO**	**243,24 m2**		
	FERROVIARIO	**972,17 m2**		
Total ESTUDIO DE DETALLE		**39.863,15 m2**		

La delimitación del ámbito a reordenar ya figura recogida como tal en el plano de ordenación del planeamiento de desarrollo integrado por el Estudio de Detalle aprobado y vigente y en coherencia con su carácter de suelo urbano consolidado y con las preexistencias del enclave cuenta con todos los servicios a pie de parcela (saneamiento, electricidad, telefonía, suministro de

agua potable, gas natural, etc.) así como con acceso rodado directo desde la carretera N-630,M, por lo que no es preciso acometer ninguna obra exterior de urbanización.

Por lo que respecta a usos existentes es preciso señalar que sobre el ámbito del Estudio de Detalle se encuentran edificados diversos edificios de naves y de oficinas en buen estado de conservación que formaban parte del antiguo establecimiento de almacenaje y distribución de la industria agroalimentaria ELOSUA.

Dichas edificaciones son en su mayor parte susceptibles de reutilización para los usos previstos, por lo que se integran y compatibilizan con la ordenación detallada que se propone a través de este nuevo Estudio de Detalle.

En la documentación gráfica y fotográfica (plano I03 “LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO Y ESTRUCTURA DE PROPIEDAD” y plano I04 “AMBITOS VISUALES” se refleja de forma detallada la localización, configuración y dimensiones de los terrenos que integran la actuación.

4 ORDENACIÓN GENERAL DEL PGOU

Como ya se ha indicado, el planeamiento general vigente en el municipio está constituido por el documento de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de León aprobado definitivamente por Orden FOM/1270/2004, de 4 de agosto, de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, (BOCyL 05.08.04)

En dicho documento, que establece la ordenación general del ámbito, los terrenos se clasifican como suelo urbano dentro de la categoría de consolidado.

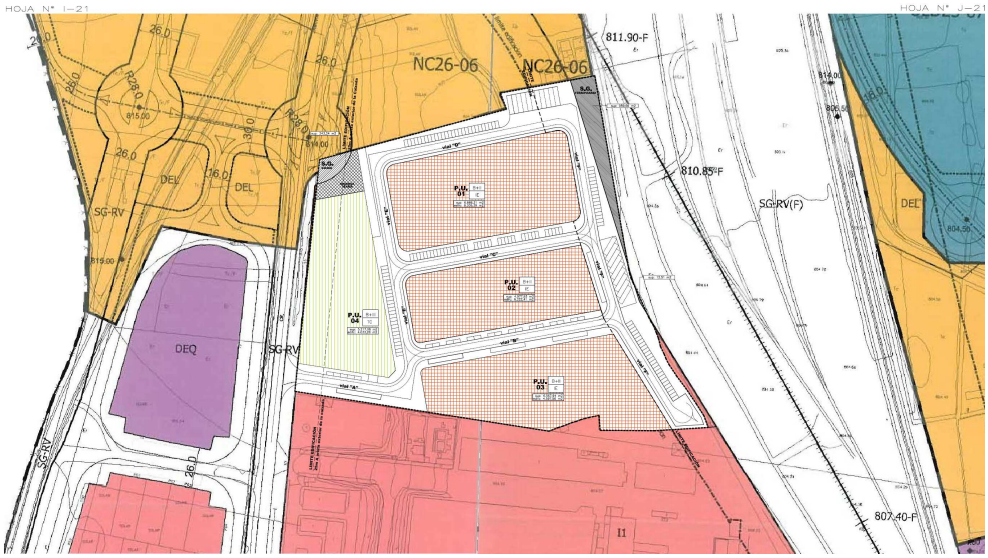
5 DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA ACTUAL

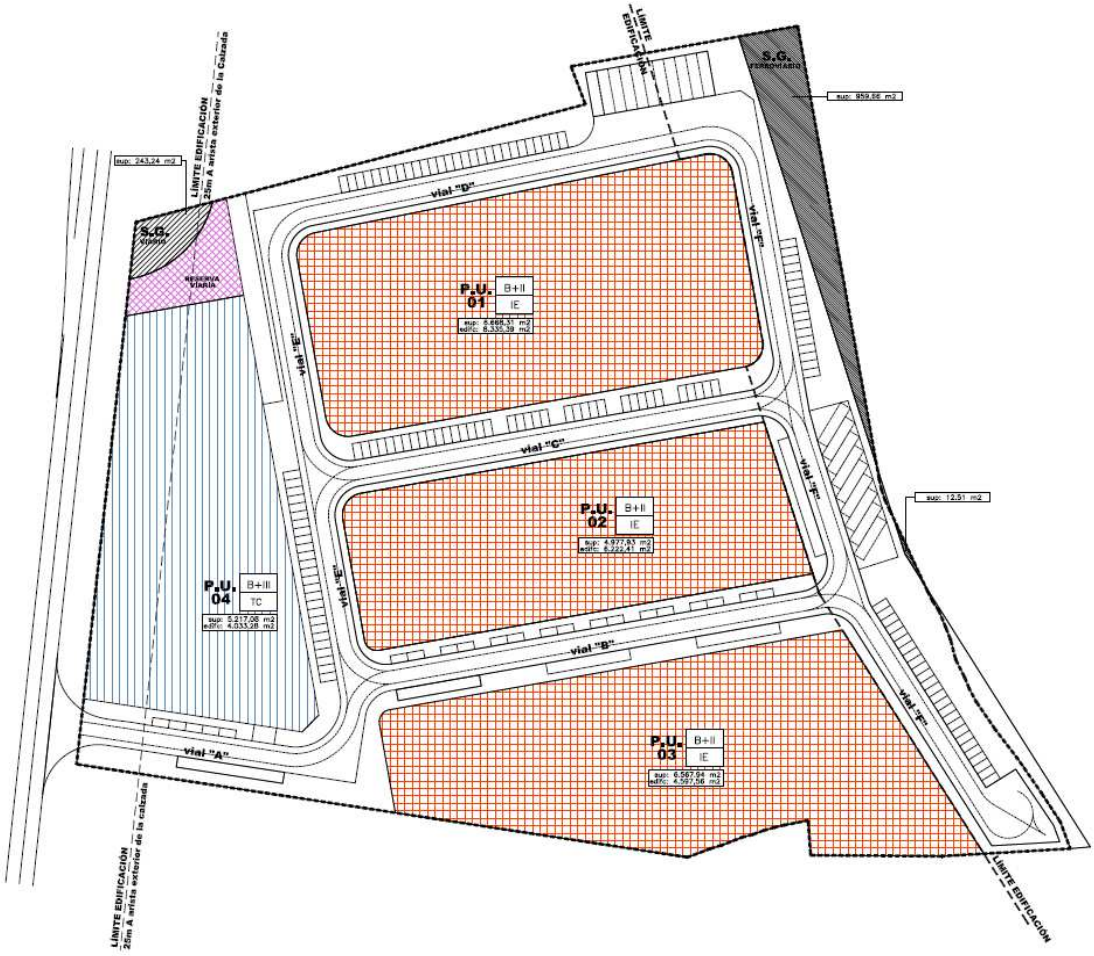
El instrumento que establece la ordenación detallada actual es el ESTUDIO DE DETALLE en la Carretera-630 (LEÓN-ZAMORA) P.K. 5,5 aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de León con fecha 17 de septiembre de 2009 (BOCyL 28.10.2009).

La ordenación detallada actual, plasmada en el Estudio de Detalle aprobado y vigente, partía del hecho de que las instalaciones de almacenaje y distribución de la compañía agroalimentaria ELOSUA, que en su día ocuparon el enclave devinieron en desuso y una vez cesada la actividad originaria, el régimen urbanístico aplicable de gran industria que en origen preveía el PGOU de León resultaba inadecuado para posibilitar la reconversión de unas instalaciones obsoletas hacia un tipo de industria más urbana que permitiera heterogeneidad de actividades y establecimientos industriales, incluyendo no solo usos tradicionales de producción industrial, talleres o almacenaje sino también otros usos relacionados con la investigación y el desarrollo, la informática, la formación, la administración, la comercialización y distribución y otros que resulten complementarios de las industrias a los que sirven.

El Estudio de Detalle aprobado y vigente concreta la zonificación de todo el ámbito definiendo condiciones concretas de edificación y uso así como parámetros de altura y edificabilidad materializable en cada zona.

En concreto se establecen las siguientes calificaciones por zonas, con las superficies y edificabilidades que se detallan:


HOJA N° I-21
HOJA N° J-21
NC26-06
NC26-06
811.90-F
810.85-F
807.40-F
SG-RV
SG-RV(F)
DEL
DEL
DEQ
SG-RV
I1


LÍMITE EDIFICACIÓN
25m A arista exterior de la Calzada
S.G. FERROVIARIO
sup: 959,66 m2
sup: 243,24 m2
S.G. VIARIO
RESERVA VIARIA
vial "D"
vial "F"
vial "E"
vial "C"
vial "B"
vial "A"
P.U. 01
B+II
IE
sup: 6.668,31 m2
edific: 8.335,39 m2
P.U. 02
B+II
IE
sup: 4.977,83 m2
edific: 6.222,41 m2
P.U. 03
B+II
IE
sup: 6.567,94 m2
edific: 4.597,56 m2
P.U. 04
B+III
TC
sup: 5.217,08 m2
edific: 4.033,28 m2
sup: 12,51 m2
LÍMITE EDIFICACIÓN
25m A arista exterior de la calzada
LÍMITE EDIFICACIÓN

SUPERFICIES Y APROVECHAMIENTOS

ZONIFICACIÓN			PARCELA URBANÍSTICA Nº	SUPERF.(m2)	EDIFICAB.(m2.e)	ALTURA MÁXIMA
	IE	INDUSTRIA ESPECÍFICA	1	6.668,31	8.335,39	B+II
	IE	INDUSTRIA ESPECÍFICA	2	4.977,93	6.222,41	B+II
	IE	INDUSTRIA ESPECÍFICA	3	6.567,94	4.597,56	B+II
	TC	TERCIARIO	4	5.217,08	4.033,28	B+III
SUBTOTAL (PARCELAS LUCRATIVAS)				23.431,26	23.188,64	
		VIARIO INTERIOR PÚBLICO		14.742,02	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
		RESERVA VIARIA PÚBLICA		474,46	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
SUBTOTAL (VIARIO Y COMUNICACIÓN)				15.216,48	------	
		SISTEMA GENERAL VIARIO		243,24	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
		SISTEMA GENERAL FERROVIARIO		972,17	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
SUBTOTAL (SISTEMAS GENERALES)				1.215,41	------	
		TOTAL		39.863,15	23.188,64	

Areas calificadas con condiciones de uso y edificación de **INDUSTRIA ESPECIFICA (IE)**

Las condiciones de edificación son las establecidas en el plano de ordenación en cuanto a área de movimiento de la edificación, edificabilidad y alturas y para el resto de parámetros edificatorios las correspondientes a la ordenanza de INDUSTRIA ESPECIFICA (IE) del Estudio de Detalle vigente y aprobado.

En cuanto a usos, para esta zonificación se establece asimismo un nuevo uso pormenorizado denominado INDUSTRIA ESPECIFICA (IE) cuya articulación se recoge en la ordenanza correspondiente del Estudio de Detalle vigente y aprobado.

Areas calificadas con condiciones de uso y edificación de **TERCIARIO (TC)**

Las condiciones de edificación son las establecidas en el plano de ordenación en cuanto a área de movimiento de la edificación, edificabilidad y alturas y para el resto de parámetros edificatorios las correspondientes a la ordenanza de TERCIARIO (TC) del Estudio de Detalle vigente y aprobado.

En cuanto a usos, para esta zonificación se establece asimismo un nuevo uso pormenorizado denominado TERCIARIO (TC) cuya articulación se recoge en la ordenanza correspondiente del Estudio de Detalle vigente y aprobado.

Areas calificadas con condiciones de uso y edificación de **SISTEMA LOCAL DE VIAS PÚBLICAS Y COMUNICACIÓN**

Carecen de edificabilidad propiamente dicha y se destinarán exclusivamente a espacios de circulación interior admitiéndose exclusivamente las actividades de viario y comunicación para tránsito rodado y peatonal, aparcamiento en superficie y servicios urbanos.

El viario interior local destinado a circulación, con sus intersecciones y acuerdos, se ha dimensionado para permitir el transito de vehículos pesados y de emergencia en el ámbito del Estudio de Detalle.

Dentro de esta zonificación se incluye asimismo área adicional de reserva anexa al sistema general existente en el vértice noroeste del enclave.

El viario interior local constituye viales de carácter público que habrían de cederse al Ayuntamiento debidamente urbanizados.

Areas calificadas con condiciones de uso y edificación de
SISTEMA GENERAL DE RESERVA VIARIA (VIARIO)

En la ordenación del Estudio de Detalle vigente se mantiene el área destinada a sistema general de carácter viario, situada en el vértice noroeste del ámbito, como reserva prevista por el PGOU de León para ejecución de futura glorieta en la carretera N-630.

Areas calificadas con condiciones de uso y edificación de
SISTEMA GENERAL DE RESERVA VIARIA (FERROVIARIO)

En la ordenación del Estudio de Detalle vigente se mantiene el área destinada a sistema general de carácter ferroviario, situada en el límite este del ámbito, junto al ferrocarril, como reserva prevista por el PGOU de León para ampliación de plataforma ferroviaria y futuro by-pass Sur de León.

6 JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA NUEVA ORDENACIÓN

6.1 JUSTIFICACIÓN

El techo edificatorio materializable disponible y conferido por el planeamiento en el ámbito de actuación resulta ser de 23.188,64 m2.e, con una entidad suficiente como para dar cabida a varias unidades edificatorias de industria y otros usos compatibles, salvaguardando obviamente, el cumplimiento individualizado para cada una de ellas de los diferentes parámetros regulados.

Por tratarse de suelo urbano consolidado y de acuerdo con lo dispuesto en el art. 40 del RUCyL dicho aprovechamiento corresponde íntegramente al titular del suelo, sin que participe del mismo la administración actuante, en este caso el Ayuntamiento.

La ordenación detallada actual, plasmada en el Estudio de Detalle vigente, partía del hecho de que las instalaciones de almacenaje y distribución de la compañía agroalimentaria ELOSUA, que en su día ocuparon el enclave devinieron en desuso y una vez cesada la actividad originaria, el régimen urbanístico aplicable de gran industria que en origen preveía el PGOU de León resultaba inadecuado y se optó por fraccionar y diversificar la implantación de establecimientos productivos independientes a los que se accedería mediante una malla viaria interior integrada por viales de nueva apertura que posibilitaban el acceso peatonal y rodado a las diferentes unidades edificatorias incluyendo el acceso de vehículos pesados y/o de emergencia. Se trataba en definitiva de optimizar de las posibilidades edificatorias dando respuesta a la una demanda existente en ese momento de pequeña y mediana industria en naves-nido independientes.

Con posterioridad a la formulación del mencionado Estudio de Detalle, los terrenos y naves del enclave han sido adquiridos en su totalidad por la compañía BA VIDRIO S.A. que es titular también de la fábrica colindante, destinada a producción de envases de vidrio y que en la actualidad por su volumen y generación de empleo constituye una de las industrias más importantes de León.

La adquisición de los terrenos y naves por parte de la misma compañía titular de la gran industria aledaña comporta un replanteamiento del destino urbanístico del enclave puesto que esa adquisición tiene por objeto implementar espacios de almacenamiento anejos a la fábrica para garantizar una mayor operatividad logística, o incluso posibilitar en un futuro una ampliación de la

capacidad productiva de la factoría incorporando nuevas líneas de fabricación, dentro de una apuesta decidida del grupo multinacional BA VIDRIO por afianzar y consolidar la importancia estratégica de la fábrica de León.

El planteamiento sobrevenido es por tanto muy diferente al que inspiró el planeamiento vigente, ya que lo que ahora se pretende no es la puesta en el mercado de un producto inmobiliario diversificado en naves-nido individualizadas sino mantener el carácter de establecimiento único que tuvo en origen para configurar grandes espacios para almacenamiento de la producción de vidrio de la fábrica aledaña, adaptando para ello las naves existentes o ejecutando naves de nueva planta pero siempre desde la consideración de un único recinto.

Dicha circunstancia es precisamente la que aconseja la conveniencia de formular un nuevo Estudio de Detalle que establezca una nueva propuesta de ordenación detallada interior del enclave en coherencia con el objetivo perseguido.

Para dar cabida al propósito enunciado se propone una reordenación volumétrica y de que permita a la edificación distribuirse dentro del ámbito, configurando dos parcelas con acceso directo desde la N-630

Las diferentes áreas edificables se apoyan en una articulación zonal distribuida en dos parcelas urbanísticas una con uso netamente industrial en la zona de la plataforma interior del enclave y con uso también industrial pero con un componente terciario de servicios de apoyo a la industria sobre una parcela situada en la plataforma superior del conjunto con frente a la N-630.

6.2 INTERÉS GENERAL

La propuesta de ordenación detallada que se formula resulta plenamente concordante con la salvaguarda del interés público general y con los principios de oportunidad y conveniencia que deben presidir las políticas rectoras de la actividad urbanística por cuanto propicia la consolidación de la trama urbana de la zona fomentando la reconversión de un tejido productivo en clara situación de obsolescencia, permitiendo su integración en el enclave industrial del que forma parte como instalaciones anejas a la gran industria aledaña.

La implantación de usos productivos y la inversión que lleva aparejada la actuación, contribuye a la consolidación estratégica de la industria de producción de vidrio en León y supone la creación de empleo de carácter permanente como objetivo prioritario en la actual coyuntura socioeconómica.

Por lo demás, la propuesta se circunscribe a establecer las condiciones de materialización del techo edificatorio conferido, que no sufre alteración alguna, matizando la implantación de usos de acuerdo con la regulación del PGOU de León, permitiendo además la puesta a disposición inmediata y gratuita para su uso público de los terrenos e infraestructuras destinados a la banda de reserva para glorieta de intersección de la N-630 y a banda de sistema general ferroviario para ampliación de plataforma ferroviaria y futuro by-pass Sur de León.

6.3 INFLUENCIA SOBRE EL MODELO TERRITORIAL

Los contenidos del Estudio de Detalle afectan únicamente a determinaciones de ordenación detallada, y por lo tanto, no se suprimen, modifican ni se alteran de ninguna forma las determinaciones de ordenación general recogidas en el PGOU de León. Así mismo, se respetan los objetivos, criterios y demás condiciones que señala el planeamiento general.

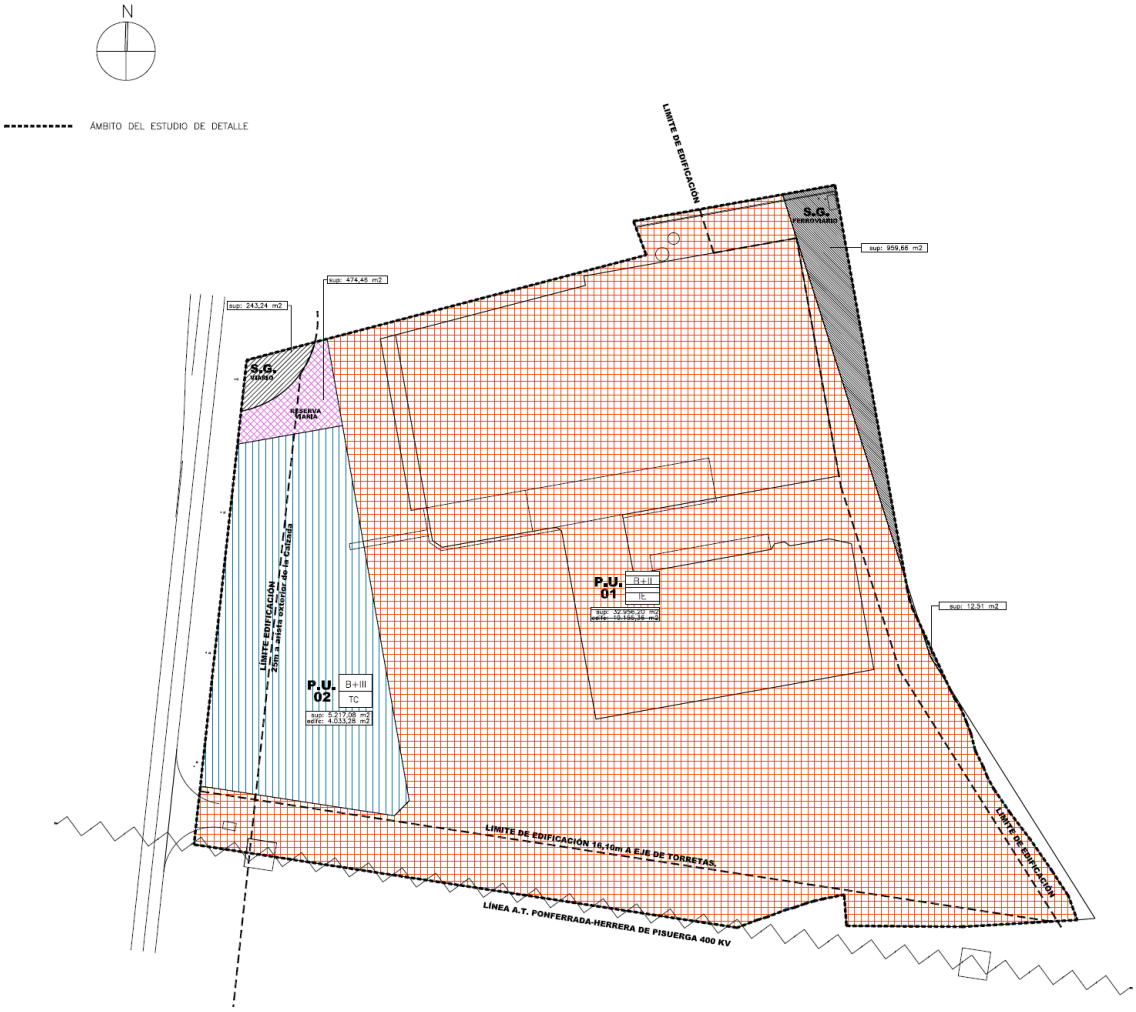
La actuación planteada en el Estudio de Detalle se circunscribe a establecer una nueva ordenación detallada en su propio ámbito físico sin incidir en terrenos exteriores al mismo ni interferir con ningún instrumento de ordenación territorial.

El ámbito del Estudio de Detalle no se ve afectado por actuaciones sectoriales con incidencia sobre el término municipal, ni existen tampoco determinaciones derivadas del planeamiento urbanístico de municipios limítrofes o de instrumentos de ordenación territorial que pudieran interferir en su desarrollo.

Por todo ello, cabe concluir que desde un punto de vista urbanístico no se produce influencia constatable sobre el modelo territorial definido en los instrumentos de ordenación ni sobre los sistemas generales del municipio, ni tampoco hay afecciones supramunicipales que condicionen su desarrollo.

7 DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA RESULTANTE

La ordenación propuesta se recoge en el plano P01 “ZONIFICACIÓN, DISTRIBUCIÓN DE VOLÚMENES Y APROVECHAMIENTOS EN EL INTERIOR DE LA PARCELA” y en el resto de la documentación gráfica, en la que se grafían las parcelas urbanísticas resultantes.



A su vez, dentro de cada parcela urbanística se definen los parámetros de altura y edificabilidad máxima permitidas como resultado de distribuir los aprovechamientos asignados para la totalidad de la parcela.

Por lo que respecta a la definición concreta de condiciones de edificación y uso de cada zona y parcela urbanística, se establecen en el presente Estudio de Detalle las siguientes calificaciones:

Areas calificadas con condiciones de uso y edificación de **INDUSTRIA ESPECIFICA (IE)**

Las condiciones de edificación son las establecidas en el plano de ordenación en cuanto a área de movimiento de la edificación, edificabilidad y alturas y para el resto de parámetros edificatorios las correspondientes a la ordenanza de INDUSTRIA ESPECIFICA (IE) del presente Estudio de Detalle.

En cuanto a usos, para esta zonificación se establece asimismo un nuevo uso pormenorizado denominado INDUSTRIA ESPECIFICA (IE) cuya articulación se recoge en la ordenanza correspondiente del presente Estudio de Detalle.

Areas calificadas con condiciones de uso y edificación de **TERCIARIO (TC)**

Las condiciones de edificación son las establecidas en el plano de ordenación en cuanto a área de movimiento de la edificación, edificabilidad y alturas y para el resto de parámetros edificatorios las correspondientes a la ordenanza de TERCIARIO (TC) del presente Estudio de Detalle.

En cuanto a usos, para esta zonificación se establece asimismo un nuevo uso pormenorizado denominado TERCIARIO (TC) cuya articulación se recoge en la ordenanza correspondiente del presente Estudio de Detalle.

Areas calificadas con condiciones de uso y edificación de **SISTEMA LOCAL DE VIAS PÚBLICAS Y COMUNICACIÓN**

Dentro de esta zonificación se incluye un área adicional de reserva anexa al sistema general existente en el vértice noroeste del enclave, para futura ampliación, en su caso, del enlace existente. Dicho suelo habrá de cederse al Ayuntamiento conjuntamente con el sistema general.

Areas calificadas con condiciones de uso y edificación de **SISTEMA GENERAL DE RESERVA VIARIA (VIARIO)**

En la ordenación del Estudio de Detalle se mantiene el área destinada a sistema general de carácter viario, situada en el vértice noroeste del ámbito, como reserva prevista por el PGOU de León para ejecución de futura glorieta en la carretera N-630.

Areas calificadas con condiciones de uso y edificación de **SISTEMA GENERAL DE RESERVA VIARIA (FERROVIARIO)**

En la ordenación del Estudio de Detalle se mantiene el área destinada a sistema general de carácter ferroviario, situada en el límite este del ámbito, junto al ferrocarril, como reserva prevista por el PGOU de León para ampliación de plataforma ferroviaria y futuro by-pass Sur de León.

Finalmente el cuadro resumen de superficies y aprovechamientos de la ordenación detallada resultante una vez efectuada la distribución por áreas de movimiento, resulta ser la siguiente:

SUPERFICIES Y APROVECHAMIENTOS

ZONIFICACIÓN			PARCELA URBANÍSTICA Nº	SUPERF.(m2)	EDIFICAB.(m2.e)	ALTURA MÁXIMA
	IE	INDUSTRIA ESPECÍFICA	1	32.956,20	19.155,36	B+II
	TC	TERCIARIO	2	5.217,08	4.033,28	B+III
SUBTOTAL (PARCELAS LUCRATIVAS)				38.173,28	23.188,64	
		RESERVA VIARIA PÚBLICA		474,46	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
SUBTOTAL (VIARIO Y COMUNICACIÓN)				474,46	------	
		SISTEMA GENERAL VIARIO		243,24	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
		SISTEMA GENERAL FERROVIARIO		972,17	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
SUBTOTAL (SISTEMAS GENERALES)				1.215,41	------	
		TOTAL		39.863,15	23.188,64	

Por último, se hace constar que la presente propuesta no implica aumento del volumen edificable o número de viviendas, ni produce alteración alguna de espacios libres respecto a la ordenación anterior, resultando además plenamente congruente con la salvaguarda del interés público, toda vez que contribuye a la consolidación de la trama urbana de la zona.

EDIFICABILIDAD MATERIALIZABLE EN PLANEAMIENTO VIGENTE	EDIFICABILIDAD MATERIALIZABLE EN PLANEAMIENTO RESULTANTE DEL ESTUDIO DE DETALLE
23.188,64 m2.e	23.188,64 m2.e

En consecuencia no es necesario prever o incrementar proporcionalmente las reservas de suelo para espacios libres públicos y demás dotaciones urbanísticas en los términos establecidos en el art 173 del RUCyL.

El acceso rodado al conjunto se efectúa desde el actual punto de enlace con la N-630, en tanto que el acceso rodado específico para la parcela terciaria (PU 02) se efectúa a través de una servidumbre de paso desde el ramal de entrada a la parcela industrial (PU 01) tal y como se grafía en el plano 02 “CONFIGURACION Y ALINEACIONES”.

Por su parte la propuesta no incide ni tiene por objeto una diferente calificación urbanística de las zonas verdes y demás espacios libres públicos existentes o previstos en el planeamiento, ni está sujeta por ello a singular tramitación administrativa.

8 CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE CARÁCTER SECTORIAL

8.1 SOBRE ASPECTOS AMBIENTALES

La Orden MAM/1357/2008, de 21 de julio, de la Consejería de Medio Ambiente determina qué tipo de modificaciones de planeamiento general han de someterse al procedimiento previsto en la Ley 9/2006, de 28 de abril sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (publicada en BOCyL de 28.07.08).

En el Artículo único establece que se sometan al procedimiento previsto en la Ley 9/2006, 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el

medio ambiente las modificaciones de planeamiento general en las que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Que clasifiquen suelo urbano o urbanizable no colindante con el suelo urbano de un núcleo de población existente, salvo que el uso predominante sea industrial
- Que modifiquen la clasificación de Vías Pecuarias, Montes de Utilidad Pública, Zonas Húmedas catalogadas o terrenos clasificados como suelo rústico con protección natural.
- Que modifiquen la clasificación del suelo en Espacios naturales Protegidos o en la Red Natura 2000, salvo si la Consejería de Medio Ambiente considera que no existe una afección directa o indirecta sobre los mismos
- Que se incremente más de un 20% la superficie conjunta de suelo urbano y urbanizable respecto de la ordenación existente. Si el uso predominante es industrial, sólo se requerirá evaluación ambiental si, además, el ámbito es mayor de 50 hectáreas.

Por su alcance y contenidos, la presente modificación no se encuentra en ninguno de los supuestos aludidos y por lo tanto no precisa someterse a trámite de evaluación de impacto ambiental.

8.2 SOBRE PREVENCIÓN DE RIESGOS

a) deber de prevención de riesgos

En el art. 18 del RUCyL se define el deber de prevención de riesgos en los siguientes términos:

1. Los propietarios de bienes inmuebles deben respetar las limitaciones impuestas en áreas amenazadas por riesgos naturales o tecnológicos, tales como inundación, erosión, hundimiento, deslizamiento, alud, incendio, contaminación o cualquier otra perturbación del medio ambiente o de la seguridad y salud públicas. En dichas áreas no debe permitirse ninguna construcción, instalación o uso del suelo incompatible con tales riesgos.

2. Las áreas amenazadas por riesgos naturales o tecnológicos y las limitaciones impuestas en las mismas son las establecidas, en esos términos o en cualesquiera otros análogos, por las Administraciones públicas competentes para la prevención de cada riesgo, a las que también corresponde evaluar en cada caso el cumplimiento del deber de prevención de riesgos.

3. Conforme al principio de prevención que debe guiar la actuación administrativa, cuando no exista un pronunciamiento expreso de la Administración competente en relación con un determinado riesgo, la delimitación del área amenazada y las limitaciones necesarias pueden ser establecidas por el Ayuntamiento o la Administración de la Comunidad Autónoma en forma de determinaciones justificadas incluidas en los instrumentos de ordenación del territorio y planeamiento urbanístico aplicables, con carácter subsidiario respecto del pronunciamiento de la Administración competente.

A fin de justificar el cumplimiento efectivo de dicho deber, el presente apartado constituye un análisis sintético en el que se identifican y evalúan los riesgos naturales y tecnológicos que eventualmente pudieran afectar al ámbito objeto de ordenación, a fin de determinar la compatibilidad de las actuaciones previstas y se establecer, en su caso, las medias correctoras que procedan.

b) riesgos naturales

No existen riesgos naturales que resulten constatables o razonablemente predecibles en fase de planeamiento (entendiendo como tales los de inundación, erosión, hundimiento, deslizamiento, alud, incendio, seísmo o meteorológicos) que se originen o que puedan verse agravados por la nueva ordenación detallada que se plantea.

c) riesgos tecnológicos

No existen riesgos tecnológicos que resulten constatables o razonablemente predecibles en fase de planeamiento (entendiendo como tales los nucleares, transportes de mercancías peligrosas,

vertederos, contaminación industrial o cualquier otra perturbación del medio ambiente o de la seguridad y salud públicas) que se originen o que puedan verse agravados por la por la nueva ordenación detallada que se plantea.

d) conclusiones

Por tanto y por cuanto resulta susceptible de valorar en fase de planeamiento, la nueva ordenación detallada que se plantea no supone un agravamiento de potenciales situaciones de riesgos preexistentes estimándose que son compatibles con los mismos sin que, en principio, sea necesario proponer ninguna medida correctora concreta.

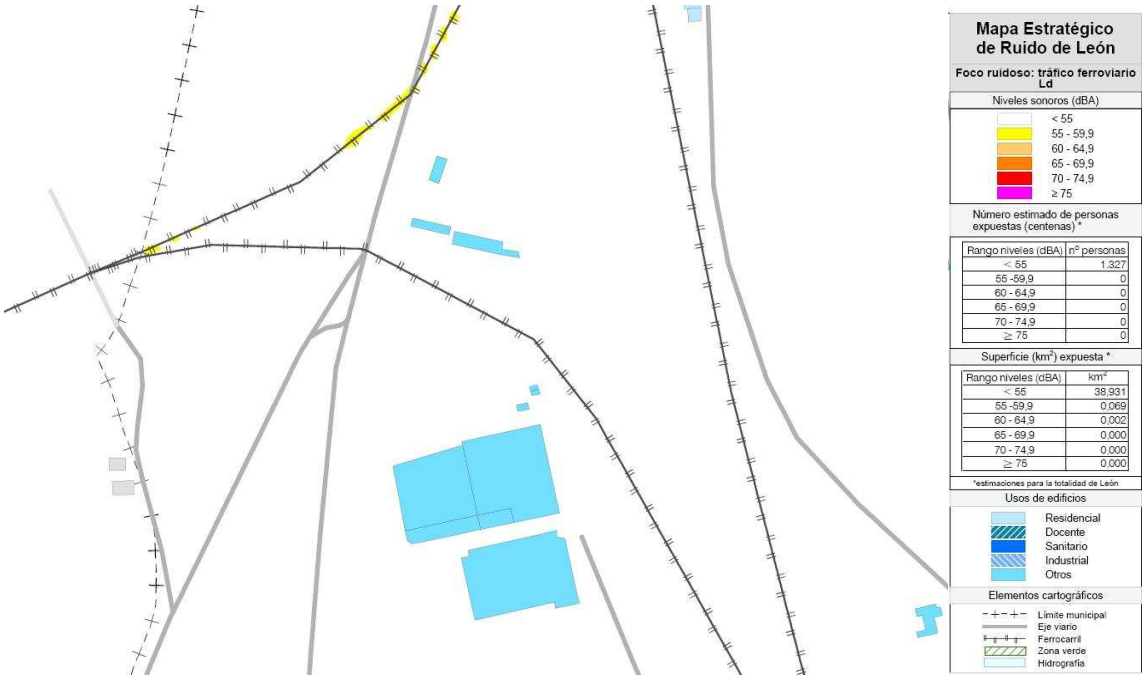
8.3 SOBRE AFECCIÓN ACÚSTICA

El art. 7 de la Ley 5/2009 de ruido de Castilla y León establece que en los instrumentos de planificación territorial y en los instrumentos de planeamiento urbanístico se incluirá se incluirá una zonificación acústica del territorio, las zonas de servidumbre acústica y de reserva de sonido de origen natural, así como un apartado en el que se definirán las medidas previstas para prevenir y reducir la contaminación acústica, de manera que se garantice que, en las áreas que delimite, se alcancen los objetivos de calidad para las mismas.

Igualmente incluirán, entre sus determinaciones, las que resulten necesarias para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas ubicadas dentro del área de intervención de los instrumentos citados.

A tal efecto, se aporta extracto del mapa de niveles sonoros de LEÓN en el que se ubica el ámbito de la intervención ámbito y la zonificación acústica de su entorno.

Extracto del mapa estratégico de ruido de León
hoja 26 de Niveles sonoros de ruido total-Ld (mayo 2012)



Extracto del mapa estratégico de ruido de León
hoja 11 de Niveles sonoros de ruido ferroviario-Ld (mayo 2012)

Dado que los usos previstos en la ordenación propuesta se asocian a actividades cuyos niveles de emisión sonora resultan claramente inferiores a los generados por los usos industriales actualmente existentes, no se prevé el aumento de los actuales índices de ruido del entorno derivada de la modificación de usos. Al contrario, es de prever una incidencia positiva en las zonas de uso residencial, comercial, servicios y administrativo ya existentes en el entorno.

No obstante, el cumplimiento y control de los valores acústicos de las actividades concretas a implantar será objeto de los pertinentes proyectos de edificación y proyectos ambientales, que deberán recoger las especificaciones establecidas por la mencionada ley, en su Anexo II, para áreas urbanizadas existentes.

8.4 SOBRE PATRIMONIO CULTURAL

La modificación efectuada no comporta afección material sobre elementos tectónicos o yacimientos arqueológicos integrantes del patrimonio cultural.

9 AFECCIONES DE LA CARRETERA N-630, DEL FERROCARRIL Y DE LA LÍNEA AÉREA DE ALTA TENSIÓN

9.1 RÉGIMEN Y AFECCIÓN DE LA CARRETERA N-630

El ámbito ordenado por el Estudio de Detalle colinda en su frente oeste con la carretera N-630, desde la que se prevé el correspondiente enlace para dotar de acceso rodado al enclave.

Como anexo documental se adjunta la separata redactada en su día por la entidad consultora CONSULTORES REUNIDOS CASTELLANOS S.A. a propósito del Estudio de Detalle

vigente en la que se efectúa el correspondiente estudio de tráfico y se definen las características del acceso desde la N-630.

Los contenidos de dicho estudio continúan siendo válidos a fecha de hoy puesto que el nuevo Estudio de Detalle que ahora se formula lo único que hace es reordenar el interior del enclave pero manteniendo los usos, las edificabilidades y también el punto de desde la N-630, cuyas características no varían.

Por su parte en el Título 5 de las ordenanzas se define el régimen específico aplicable señalando que en la zona de colindancia con la carretera N-630 se establecen zonas de protección y afección, de acuerdo con lo establecido en la Ley 25/1988 de Carreteras y en el Reglamento General de Carreteras, integradas por:

- Zona de dominio público : Incluye, además de la propia carretera y sus elementos funcionales, una franja de terreno de tres metros de anchura desde la arista exterior de la explanación. (la arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes, con el terreno natural).

- Zona de servidumbre: Se establece una zona de servidumbre comprendida entre la zona de dominio publico y una distancia de ocho metros desde la arista exterior de la explanación.

- zona de afección: Se establece una zona de afección situada entre la zona de servidumbre y una distancia de 50 metros medida desde la arista exterior de la explanación. Se grafía en el plano 02 “CONFIGURACION Y ALINEACIONES” del Estudio de Detalle.

Las zonas de protección (que incluye dominio público y zona de servidumbre) y de afección se grafían en el plano 02 “CONFIGURACION Y ALINEACIONES” del Estudio de Detalle.

En las ordenanzas del estudio de detalle se regula asimismo el régimen de autorizaciones y prohibiciones de cada zona.

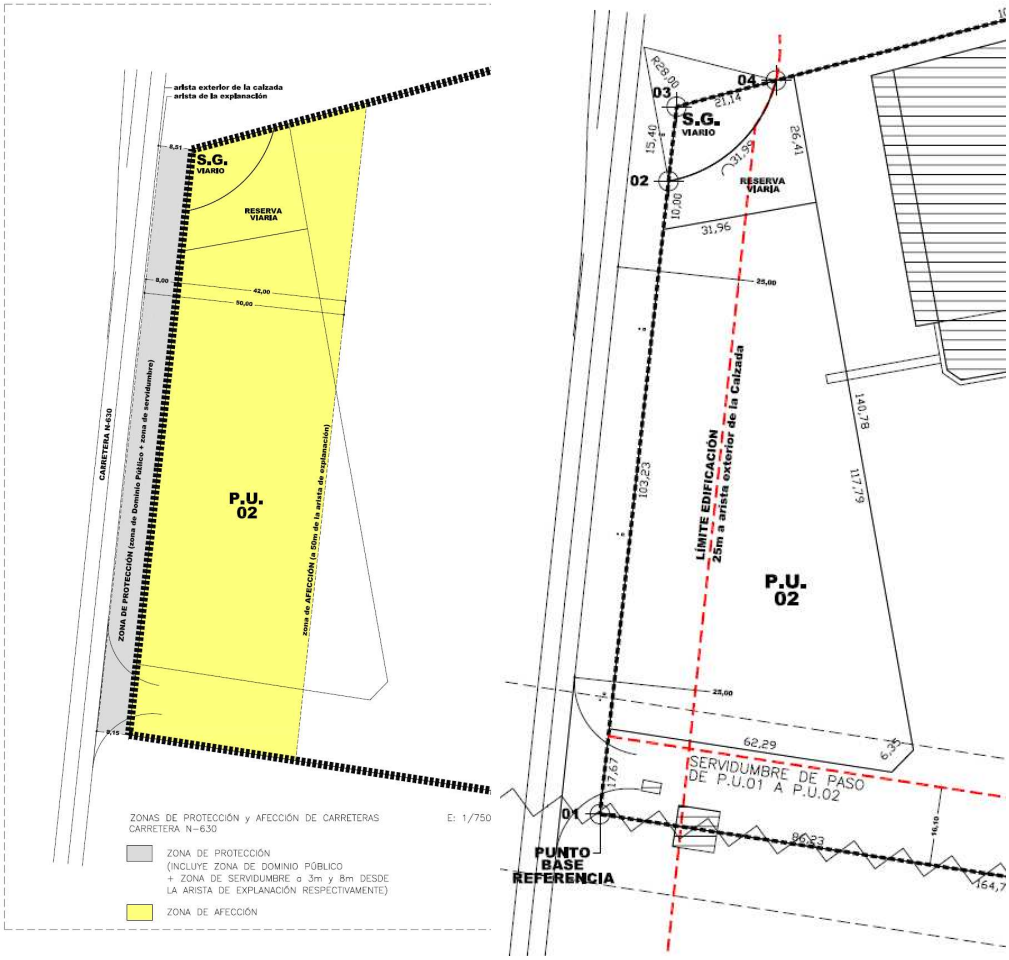
De acuerdo con la normativa sectorial correspondiente, se establece asimismo una línea límite de edificación situada a 25 m. de la arista exterior de la calzada, tal y como aparece grafiada en el plano 02 “CONFIGURACION Y ALINEACIONES” del Estudio de Detalle.

Dentro de la banda comprendida entre la línea limite de edificación de 25 m y la carretera N-630, resulta de aplicación el régimen específico regulado en el artículo 24 de la Ley 25/1988 de Carreteras y en los artículos 88 y siguientes del Reglamento de Carreteras, y a tal efecto:

- Queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

- Queda expresamente prohibida la instalación de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera (no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Fomento)

- Las edificaciones que se encuentren actualmente dentro de dicha banda quedan declaradas en situación de fuera de ordenación, en los términos previstos en el artículo 185 del RUCyL.



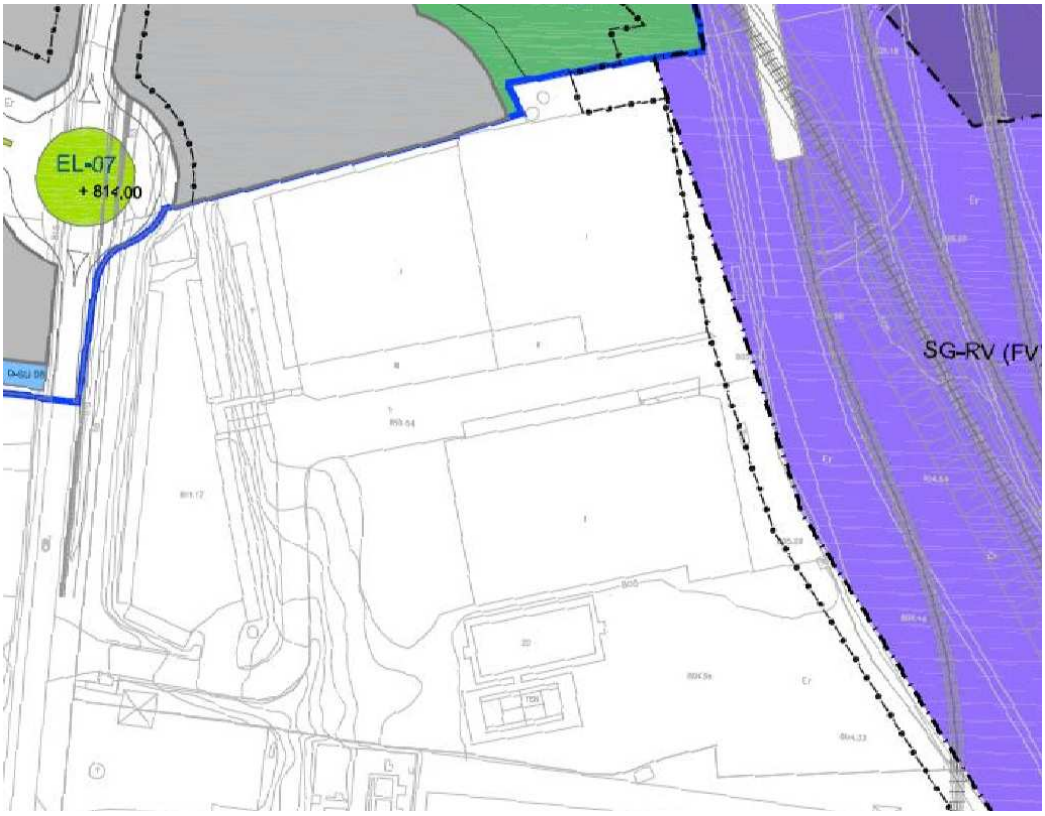
Por último, en cuanto a protección acústica de la carretera, en el apartado ordenancístico se señala asimismo que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación en la parcela 2, colindante con la carretera N-630, se deberán llevar a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables, así como la obligatoriedad de establecer limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles, en caso de superarse los umbrales recomendados, de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido -BOE 18/11/2003- y, en su caso, de la normativa autonómica)

9.2 RÉGIMEN Y AFECCIÓN DEL FERROCARRIL

El ámbito ordenado por el Estudio de Detalle colinda en su frente este con la línea del ferrocarril León-Palencia, contemplándose una pequeña banda de sistema general que habrá de cederse como reserva prevista por el PGOU de León para ampliación de plataforma ferroviaria y futuro by-pass Sur de León.

La planificación sectorial de la ordenación urbanística en el ámbito de la línea del ferrocarril viene establecida en el PLAN REGIONAL DE ÁMBITO TERRITORIAL PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS DERIVADAS DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS FERROVIARIOS EN LEÓN, SAN ANDRÉS DEL RABANEDO, ONZONILLA, VEGA DE INFANZONES Y

SANTOVENIA DE LA VALDONCINA, aprobado por DECRETO 29/2010, de 22 de julio, de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León y publicado en el BOCyL de 28 de julio de 2010.



En dicho instrumento de planificación territorial, el ámbito ferroviario colindante al Estudio de Detalle se clasifica como suelo urbano consolidado y se califica como sistema general ferroviario, estableciendo el correspondiente límite de edificación.

Por su parte en la legislación sectorial aplicable integrada por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF) y por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector ferroviario (RSF) se establecen limitaciones a la propiedad respecto de la infraestructura ferroviaria mediante la determinación de una zona de dominio público, otra de protección y de un límite de edificación respecto de la infraestructura ferroviaria.

Dichas zonas y límite de edificación, con las particularidades previstas en cuanto a reducción de distancias cuando el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras

ferroviarias esté clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, como es el caso, son las siguientes:

- Zona de dominio público: Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación (art. 13.1 LSF y art. 25.1 RSF). En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. (arts. 15.6 de la LSF y 27.2 RSF).

- Zona de protección: La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación (art. 14 LSF y art. 26.1 RSF). En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación (art. 15.6 LSF y 27.2 RSF).

- Límite de edificación: A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de la Ley. La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General que discurran por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente. (arts. 16 LSF y 34 RSF)

En este supuesto, la línea límite de edificación viene establecida en el mencionado PLAN REGIONAL DE ÁMBITO TERRITORIAL PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS DERIVADAS DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS FERROVIARIOS EN LEÓN, SAN ANDRÉS DEL RABANEDO, ONZONILLA, VEGA DE INFANZONES Y SANTOVENIA DE LA VALDONCINA.

De acuerdo con lo señalado en la normativa sectorial, en el plano P-02 “CONFIGURACION Y ALINEACIONES” del Estudio de Detalle se grafían las zonas de dominio público y de protección (8 m. de la arista más próxima a la plataforma) y se transcribe la línea límite de edificación establecida en el instrumento regional de planificación de la infraestructura ferroviaria.

ÁMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE

LÍMITE DOMINIO PÚBLICO
SEGÚN PLAN REGIONAL

LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
SEGÚN PLAN REGIONAL

LÍMITE ZONA DE PROTECCIÓN
SEGÚN S/ ART. 27.2 DEL REGLAMENTO
DEL SECTOR FERROVIARIO (RD 2387/2004 DE 30/12)

La zona de dominio público no afecta al ámbito de la actuación en tanto que la zona de protección incide únicamente en una pequeña zona en el vértice sureste del Estudio de Detalle.

Por su parte, la línea límite de edificación es totalmente compatible con las edificaciones actuales, no existiendo ninguna edificación principal ni existente ni proyectada entre dicha línea y el lindero del estudio de Detalle con el espacio ferroviario.

En cuanto a autorizaciones y prohibiciones y de acuerdo con lo previsto en la legislación sectorial se hace constar expresamente lo siguiente:

En la zona de protección podrán permitirse los usos y obras establecidos en el art. 15.2 LSF y en el art. 26.2 RSF.

Dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación, no podrán ejecutarse nuevas edificaciones y únicamente podrán permitirse los usos y obras establecidos en el art. 36 RSF.

Además de todo lo anterior, se deberán cumplir todas las prescripciones impuestas por el Administrador de la Infraestructura Ferroviaria (ADIF) quien además deberá dar autorización de todos aquellos usos no permitidos que se presten dentro de la zona de protección ferroviaria

9.3 RÉGIMEN Y AFECCIÓN DE LÍNEA AÉREA DE ALTA TENSIÓN (LAAT)

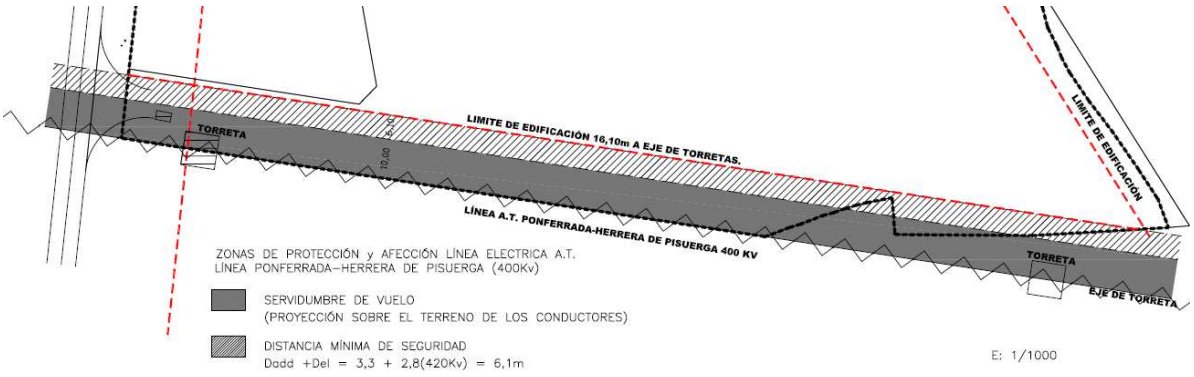
Al sur del ámbito del Estudio de Detalle, por el lindero común con la factoría de VABIDRO, discurre una linea eléctrica de alta tensión, con uno de los apoyos situado entre ambas propiedades.

Según datos publicados por Red Electrica Española, se trata de una linea eléctrica de transporte que discurre de Ponferrada a Herrera de Pisuerga, con una tensión de 400 Kv.

De acuerdo con los arts. 158 y 162 del RD 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministros y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, bajo la linea se establece una servidumbre de paso aéreo de energía eléctrica y además una distancia reglamentaria de seguridad o franja de protección donde queda limitada la plantación de arbolado y la construcción de edificios e instalaciones industriales.

Por su parte, esta zona de seguridad se determina según lo establecido en el RD 223/2008, de 15 de febrero,por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y arantías de seguridaden líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT01 a 09.

De acuerdo con dicha normativa y atendiendo a la tensión y características de la línea, se establece una servidumbre de paso aéreo de 10 m desde el eje de la línea y una distancia de seguridad adicional de 6,10 m, con lo que el límite de edificación se sitúa a 16,10 m del eje de la línea tal y como se grafía en el plano 02 “CONFIGURACION Y ALINEACIONES” del Estudio de Detalle.



10 GESTIÓN Y DESARROLLO DE LA PROPUESTA

10.1 DELIMITACIÓN DE ACTUACIÓN AISLADA DE NORMALIZACIÓN

La actuación que define el presente Estudio de Detalle ostenta un carácter aislado sobre terrenos que pertenecen a un único propietario que asume íntegramente la iniciativa para su transformación y puesta en uso.

Asimismo y al tratarse de suelo urbano consolidado no se precisa desarrollo integrado alguno efectuándose la gestión urbanística de la actuación mediante una actuación aislada de normalización de acuerdo con lo dispuesto en el art. 210 a) 2º del RUCyL.

A tal efecto y de conformidad con lo dispuesto en los arts. 92 y 97 del RUCyL a través del presente Estudio de Detalle se delimita una Unidad de Normalización que agrupa todos los terrenos de la actuación, tal y como se refleja en el plano P 06 “ÁMBITO DE GESTIÓN” de la documentación gráfica.

La actuación aislada de normalización tiene por objeto:

- adaptar la configuración física de las parcelas actuales a las determinaciones del planeamiento urbanístico
- la cesión gratuita a la administración actuante del espacio destinado a sistemas generales previa inscripción del Proyecto de Normalización en el Registro de la Propiedad.

Para ello se presentará un Proyecto de Normalización que definirá la operación de transformación jurídico-real de la finca originaria en entidades prediales resultantes, coincidentes con las diferentes parcelas urbanísticas previstas en la ordenación, concretando la cesión gratuita a la administración actuante, en este caso el Ayuntamiento, de los terrenos de sistemas generales y sistema local de reserva viaria.

En principio no se requieren refuerzos de infraestructuras ni obras de urbanización exteriores o sobre espacios de cesión de reserva viaria, salvo el acondicionamiento del enlace a la parcela desde la N-630 de acuerdo con la definición geométrica que figura en la separata técnica independiente que se adjunta como anexo. Dicho enlace se adaptará cuando se solicite la correspondiente licencia de obras para edificar en las parcelas resultantes del Proyecto de Normalización.

Dada la naturaleza e iniciativa de la actuación, la totalidad de gastos inherentes al desarrollo urbanístico y gestión del ámbito, incluyendo los costes de acondicionamiento del acceso desde la N-630 habrán de ser asumidos por el promotor.

10.2 PLAZO DE GESTIÓN

La intervención sobre el ámbito ordenado se efectúa a través de una actuación directa y aislada en suelo urbano consolidado que constituye una unidad funcional directamente utilizable y susceptible de edificarse desde el momento en que se aprueben el Estudio de Detalle y el Proyecto de Normalización de Fincas.

Para la tramitación del Proyecto de Normalización de Fincas se prevé un plazo máximo de dos años a contar desde la aprobación definitiva del presente Estudio de Detalle.

León, diciembre de 2013

Los técnicos NOMBRE ALVAREZ ALLER MIGUEL ANGEL - NIF 44430818Q

Firmado digitalmente por NOMBRE ALVAREZ ALLER MIGUEL ANGEL - NIF 44430818Q
Nombre de reconocimiento (DN): cn=NOMBRE ALVAREZ ALLER MIGUEL ANGEL - NIF 44430818Q, c=ES, o=FNMT, ou=FNMT Clase 2 CA
Fecha: 2013.12.23 18:18:30 +01'00'

Miguel Angel ALVAREZ ALLER, arquitecto redactor

Luis ALVAREZ ALLER, arquitecto colaborador

La entidad promotora

BA VIDRIO S.A

2 ANEXOS

INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

(s/ artículo 15.4 del RDL 2/2008 de 20 de junio,
por el que se aprueba el TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DEL SUELO)

En el art. 15.4 del RDL 2/2008 de 20 de junio, por el que se aprueba el TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DEL SUELO, de rango estatal se establece que "la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos".

El estudio de Detalle no constituye un instrumento que ordene una actuación de urbanización por lo que no se precisa la inclusión del informe aludido.

En todo caso, y aunque no sea estrictamente necesario elaborar dicho informe, procede efectuar las siguientes consideraciones de tipo económico:

IMPACTO DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS

La actuación planteada se integra en la estructura urbanística de León sin coste adicional alguno para las haciendas públicas.

De hecho, el balance será siempre positivo en la medida en que la actuación urbanística y edificatoria sobre el enclave supondrían para el Ayuntamiento ingresos patrimoniales de carácter extraordinario derivados de impuestos tales como el ICIO e ingresos tributarios regulares por exacción del IBI, impuestos de vehículos y actividades económicas.

Corresponde a las distintas compañías suministradoras la prestación de los siguientes servicios:

- Suministro de energía eléctrica
- abastecimiento de agua potable y de riego
- saneamiento y depuración de aguas residuales y pluviales,
- gas natural,
- telefonía y tratamiento de datos

Las compañías prestatarias de dichos servicios los facturaran directamente al usuario final y se harán cargo del mantenimiento de las redes, por lo que no suponen ningún tipo de carga para las Haciendas públicas.

Corresponde al Ayuntamiento de León el suministro y/o prestación de los siguientes servicios:

- alumbrado público,
- mantenimiento de las zonas verdes y el mobiliario urbano, y
- limpieza de viales.
- servicios de protección ciudadana
- transporte público
- recogida de residuos urbanos,

- resto de servicios contemplados en la legislación de régimen local (bibliotecas, guarderías, centros cívicos, equipamientos deportivos públicos etc.)

El coste de dichos servicios no se ve incrementado por la ordenación planteada en el Estudio de Detalle, sino que se disminuye puesto que se suprime la trama viaria interior del enclave que en la situación urbanística precedente comportaba costes adicionales de alumbrado, mantenimiento, limpieza o vigilancia policial de esas calles, que ahora ya no se generan.

El cálculo de la sostenibilidad económica de la actuación se realiza mediante la aplicación de los ratios actuales en precios constantes sobre conceptos de ingresos y costes que a continuación se detallan, durante los años de construcción y comercialización del producto inmobiliario.

Las variables incluidas para el cálculo estimativo así como los ratios utilizados, extrapolables para una ciudad de tipo medio, son los siguientes:

Ingresos extraordinarios asociados al desarrollo del ámbito:

	% aplicable	IBI	módulo construcción	edificabilidad	**Ingresos**
ICIO Y TASAS 1ª OCUPACIÓN (% s/ PEM)	4,00%		250,00 eur/m2.e	23.188,44 m2.e	324.638,16 eur
				total ingresos extraordinarios	**231.884.40 eur**

Ingresos regulares anuales:

				Ingresos
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (IBI)	1,50 eur/m2.e		23.188,44 m2.e	34.782,66 eur
IMPUESTO VEHÍCULOS (IMCVTM)	120 eur/vehículo	1 vehiculo/1000 m2.e	23.188,44 m2.e	2.760,00 eur
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (IAE)				10.000,00 eur
			total ingresos regulares	**47.542,66 eur**

Gastos regulares anuales:

	Modulo eur/m2.e	Edificabilidad	gasto	
Alumbrado público (no hay incremento)	---	23.188,44 m2.e	---	eur
Mantenimiento vías públicas (no no hay incremento)	---		---	eur
- Limpieza (no hay incremento)	---		---	eur
-Servicios protección ciudadana (Bomberos)	0,15		3.478,27	eur
- Servicios protección ciudadana (Policía)	----		----	eur
- Transporte público	0,4		9.275,38	eur
-Recogida basuras	0,5		11.594,22	eur
		total gastos regulares	**24.347,87**	**eur**

Una vez efectuado el cálculo estimativo de acuerdo con los parámetros expuestos se desprende que el montante global es claramente favorable a las arcas municipales en cuanto a ingresos extraordinarios y que también el balance es positivo y equilibrado en cuanto a cuentas anuales.

Consecuentemente, puede concluirse que ni a corto ni a medio o largo plazo se producirá impacto negativo sobre la hacienda municipal.

SUFICIENCIA Y ADECUACIÓN DEL SUELO DESTINADO A USOS PRODUCTIVOS

En la ordenación detallada del Estudio de Detalle la totalidad del aprovechamiento se destina a usos productivos industriales y terciarios que necesariamente comportan creación de empleo directo y permanente, sin contar con el empleo indirecto de los servicios asociados y del que se genere en fase de edificación.

Con todo ello queda justificada la sostenibilidad del modelo urbanístico propuesto en el ámbito del Estudio de Detalle, en cuanto a su implantación de usos productivos.

RESUMEN EJECUTIVO

(s/ artículo 11.3 del RDL 2/2008 de 20 de junio,
por el que se aprueba el TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DEL SUELO)

En el art. 11.3 del RDL 2/2008 de 20 de junio, por el que se aprueba el TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DEL SUELO, de rango estatal se establece que "en los procedimientos de aprobación o de alteración de instrumentos de ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir un resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos:

a) Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración.
b) En su caso, los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística y la duración de dicha suspensión.

Atendiendo a tales determinaciones, procede efectuar las consideraciones que se señalan en los siguientes apartados:

DELIMITACIÓN DE LOS ÁMBITOS EN LOS QUE LA ORDENACIÓN PROYECTADA ALTERA LA VIGENTE, CON UN PLANO DE SU SITUACIÓN, Y ALCANCE DE DICHA ALTERACIÓN.

El Estudio de Detalle formulado establece una nueva ordenación detallada en el ámbito integrado por los terrenos urbanos de carácter industrial sitos en la Carretera N-630, km 5,5, próximos al "POLÍGONO INDUSTRIAL DE ONZONILLA" y coincidentes con el recinto del antiguo establecimiento de distribución y logística de ELOSUA.

En el ámbito se incluyen sendas cuñas de sistemas generales situadas respectivamente al este del recinto, junto al ferrocarril (para ampliación de plataforma ferroviaria y futuro by-pass Sur de León) y en el vértice noroeste (para ejecución de futura glorieta en la N-630) que también quedan incorporadas al Estudio de Detalle.

Los terrenos están clasificados como suelo urbano consolidado por el Plan General de Ordenación Urbana de León.

Su situación y emplazamiento son las que se reflejan en los esquemas gráficos adjuntos, extractados del plano I-01 "SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO"

SITUACIÓN

EMPLAZAMIENTO

Por lo que respecta al alcance de la modificación, cabe señalar que la nueva ordenación detallada tiene por objeto un replanteamiento del destino urbanístico del enclave puesto que permita implementar grandes espacios de almacenamiento anejos a la fábrica colindante de a producción de envases de vidrio, para garantizar una mayor operatividad logística, o incluso posibilitar en un futuro una ampliación de la capacidad productiva de la factoría incorporando

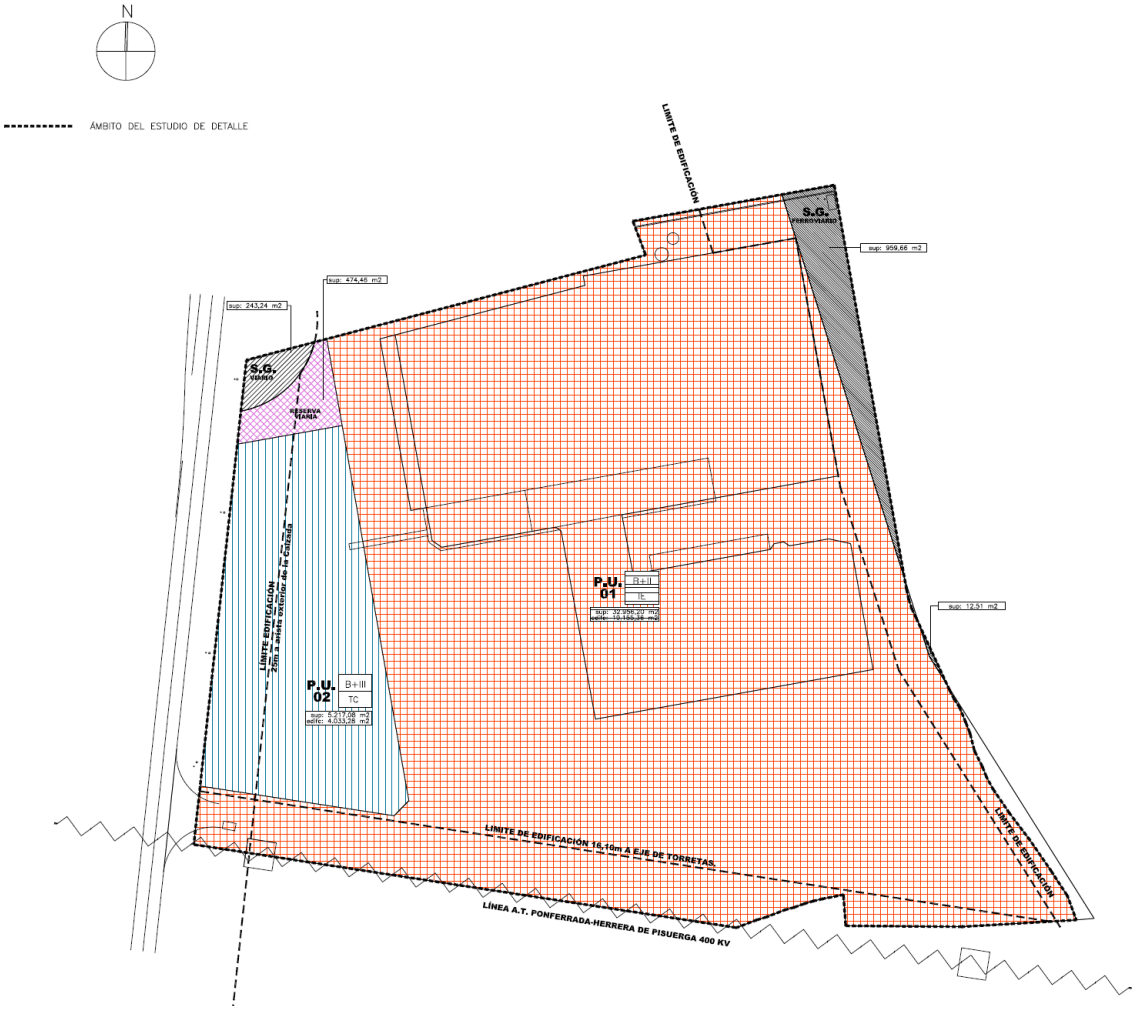
nuevas líneas de fabricación, dentro de una apuesta decidida del grupo multinacional BA VIDRIO por afianzar y consolidar la importancia estratégica de la fábrica de León.

El planteamiento sobrevenido es por tanto muy diferente al que inspiró el planeamiento vigente, ya que lo que ahora se pretende no es la puesta en el mercado de un producto inmobiliario diversificado en naves-nido individualizadas sino mantener el carácter de establecimiento único que tuvo en origen para configurar grandes espacios para almacenamiento de la producción de vidrio de la fábrica aledaña, adaptando para ello las naves existentes o ejecutando naves de nueva planta pero siempre desde la consideración de un único recinto.

Dicha circunstancia es precisamente la que aconseja la conveniencia de formular un nuevo Estudio de Detalle que establezca una nueva propuesta de ordenación detallada interior del enclave en coherencia con el objetivo perseguido.

Las diferentes áreas edificables se apoyan en una articulación zonal distribuida en dos parcelas urbanísticas con uso netamente industrial en la zona de la plataforma interior del enclave y con uso también industrial pero con un componente terciario de servicios de apoyo a la industria sobre una parcela situada en la plataforma superior del conjunto con frente a la N-630.

La ordenación propuesta se recoge en el plano P01 “ZONIFICACIÓN, DISTRIBUCIÓN DE VOLÚMENES Y APROVECHAMIENTOS EN INTERIOR DE PARCELA”



El cuadro resumen de superficies y aprovechamientos de la ordenación detallada resultante para cada parcela urbanística, resulta ser la siguiente:

SUPERFICIES Y APROVECHAMIENTOS

ZONIFICACIÓN			PARCELA URBANÍSTICA Nº	SUPERF.(m2)	EDIFICAB.(m2.e)	ALTURA MÁXIMA
	IE	INDUSTRIA ESPECÍFICA	1	32.956,20	19.155,36	B+II
	TC	TERCIARIO	2	5.217,08	4.033,28	B+III
SUBTOTAL (PARCELAS LUCRATIVAS)				38.173,28	23.188,64	
		RESERVA VIARIA PÚBLICA		474,46	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
SUBTOTAL (VIARIO Y COMUNICACIÓN)				474,46	------	
		SISTEMA GENERAL VIARIO		243,24	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
		SISTEMA GENERAL FERROVIARIO		972,17	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
SUBTOTAL (SISTEMAS GENERALES)				1.215,41	------	
		TOTAL		39.863,15	23.188,64	

ÁMBITOS EN LOS QUE SE SUSPENDAN LA ORDENACIÓN O LOS PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN O DE INTERVENCIÓN URBANÍSTICA Y LA DURACIÓN DE DICHA SUSPENSIÓN

De conformidad con lo dispuesto en el art. 53.1 de la LUCyL (modificado por la ley 4/2008 de Medidas sobre Urbanismo y Suelo), una vez acordada la aprobación inicial del Estudio de Detalle se produce en todo su ámbito la suspensión del otorgamiento de las licencias urbanísticas previstas en los apartados a), b), c) y J) del art. 97.1 de la LUCyL, además de las de parcelación, en el ámbito afectado por el Estudio de Detalle.

Los efectos de la mencionada suspensión se extinguirán por la aprobación definitiva del Estudio de Detalle que la motiva, y en todo caso por el transcurso de un año desde la aprobación inicial.

RELACIÓN DE PROPIETARIOS AFECTADOS

(Disposición adicional novena, aptdo. 2 del RDL 2/2008 de 20 de junio, por el que se aprueba el TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DEL SUELO)

Y

TÍTULOS DE PROPIEDAD

La nueva ordenación detallada que se plantea a través del presente Estudio de Detalle se refiere a una reordenación volumétrica y de configuración de parcelas urbanísticas resultantes pero no supone incremento de la edificabilidad o el número de viviendas previstos ni tampoco modifica los usos del suelo.

Por tanto no es preciso identificar los propietarios o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas durante los cinco años anteriores a su iniciación de conformidad con lo señalado en la Disposición adicional novena, aptdo. 2, del TRLS y en el art .173 del RUCyL, siendo el único propietario afectado por la nueva ordenación el titular actual de las dos fincas que integran la totalidad de los terrenos incluidos en el ámbito.

Tal y como consta en las notas simples informativas que se adjuntan al expediente, la titularidad de los terrenos corresponde a la entidad mercantil BA VIDRIO S.A. que es asimismo la promotora de la actuación.

Los datos del titular e identificación jurídico-real de los terrenos son los siguientes:

TITULAR		PARCELA CATASTRAL	FINCAS REGISTRALES
nombre	**BA VIDRIO S.A.**	**8247912TN8184N0001DY**	**FINCA 8297** **(Registro de la Propiedad 3, tomo 2579 libro 149, folio 163)** **FINCA 786** **(Registro de la Propiedad 3, tomo 3582, libro 150 ,folio 89)**
C.I.F.	**A-06266282**		
domicilio	**Carretera de Zamora (N-630), km 5,5** **24080 LEÓN**		

ESTUDIO DE TRÁFICO
Y
DEFINICIÓN DE ENLACE CON LA N-630

(SE INCORPORA SEPARATA TÉCNICA INDEPENDIENTE)

MINISTERIO DE FOMENTO

Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación

Secretaría General de Infraestructuras

Dirección General de Carreteras

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA-LEÓN OCCIDENTAL

REFERENCIA:	RED
626/3409	RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

ESTUDIO DE TRÁFICO Y DEFINICIÓN GEOMÉTRICA DEL ACCESO DEL ESTUDIO DE DETALLE EN LA CARRETERA N-630, PK 151+300.

CLASE DE OBRA	TITULO COMPLEMENTARIO
ESTUDIO DE TRÁFICO Y DEFINICIÓN GEOMÉTRICA DE ACCESO	ESTUDIO DE TRÁFICO Y DEFINICIÓN GEOMÉTRICA DEL ACCESO DEL ESTUDIO DE DETALLE EN LA N-630 PK 151+300 EN ONZONILLA (LEÓN)
CARRETERA: CARRETERA N-630	
TRAMO: P.K. 151+300 MARGEN IZQUIERDA	PROVINCIA: LEÓN

INGENIERO DE CAMINOS AUTOR DEL PROYECTO

D. RAÚL DE MENDIZÁBAL VEGA

CONSULTORES REUNIDOS CASTELLANOS, SA
Paseo Arco de Ladrillo 88, Edificio Centro Madrid, Portal 1, 1ª planta, oficina 2
47008 VALLADOLID
Tlfno: 983-227303 Fax: 983-226878
Email: crcingenieria@crcingenieria.com

EMPRESA PROMOTORA:

PROYECTOS Y ESTUDIOS INMOBILIARIOS SIGLO XXI, S.L.

FECHA:

MAYO 2009

INDICE

1.- CONSIDERACIONES GENERALES

2.- ESTUDIO DEL TRAFICO

SITUACION ACTUAL
SITUACIÓN PROPUESTA POR EL ESTUDIO DE DETALLE
TRAFICO EN LA CARRETERA N-630.
CAPACIDAD DEL ACCESO.

3.- ESTUDIO DEL TRAZADO

4.- CATEGORÍA DEL TRÁFICO

5.- ESTUDIO DEL FIRME

6.- RESUMEN Y CONCLUSIONES

APENDICE 1: DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

HOJA 1: PLANO DE SITUACION
HOJA 2: PLANTA DE CONJUNTO
HOJA 3: DEFINICION GEOMETRICA DEL ACCESO

APENDICE 2: AFORO REALIZADO EN CARRETERA N-630

1.- CONSIDERACIONES GENERALES

El terreno urbano de carácter industrial sito en la Carretera N-630, Km 151+300, margen izquierda, próximo al Polígono Industrial de Onzonilla, esta siendo en la actualidad sometido a un Estudio de Detalle relativo a la ordenación y aprovechamiento volumétrico interior.

La calificación urbanística de los terrenos en la actualidad es Industrial, siéndole de aplicación las condiciones de Industrias y almacenes en la categoría de gran industria. Con el estudio de detalle, se pretende modificar la tipología, permitiendo industria específica y terciario.

La edificabilidad global del sector no se ve afectada.

En la actualidad al sector se accede mediante una intersección tipo T, de tipo directo a la carretera N-630, en el p.k. 151+300, margen izquierda, por un acceso directo .

El estudio de detalle ha sido informado por la Unidad de Carreteras de León, siendo en principio desfavorable por varios motivos, uno de ellos por no existir un estudio de tráfico en el que se contemplen las posibles afecciones derivadas del aumento de tráfico estimado como consecuencia del Estudio de detalle. Se adjunta a continuación copia del informe de la Unidad de Carreteras de León.

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN OCCIDENTAL

UNIDAD DE CARRETERAS
EN LEÓN

Ministerio de Fomento
3 MAR. 2009
UNIDAD DE CARRETERAS EN LEÓN
ENTRADA N.º
SALIDA N.º 354

URBAN.

FECHA: 23/02/09

AYUNTAMIENTO DE LEÓN
Avda. Ordoño II, nº 10
24.001 – LEÓN

ASUNTO:

ESTUDIO DE DETALLE EN LA CARRETERA N-630, P.K. 151+300, MARGEN IZQUIERDA, PROMOVIDO POR LA MERCANTIL PROYECTOS Y ESTUDIOS INMOBILIARIOS SIGLO XXI

Remitido a esta Unidad el documento arriba referenciado, y en virtud del art. 52.4 de la Ley 5/99, de 8 de Abril, de Urbanismo de Castilla y León, en relación con el art. 10.2 de la Ley 25/88, de 29 de julio de Carreteras, se emite el presente informe vinculante, a los efectos determinados en la citada Legislación, teniendo en cuenta que el Estudio de Detalle citado en el asunto, afecta a una carretera de titularidad estatal: la carretera nacional N-630 (Gijón - Sevilla), P.K. 151+300, margen izquierda.

Ayuntamiento de León
09 / 6828
2009 10:47

CONTENIDO DEL DOCUMENTO SOMETIDO A INFORME

I.- Memoria Vinculante
II.- Anexo Documental
III.- Normas Reguladoras
IV.- Planos Informativos
V.- Planos de Ordenación

CONSIDERACIONES

1. El documento presentado contiene el Estudio de Detalle en terrenos sitos en la margen izquierda de la carretera N-630, P.K. 151+300, promovido por la mercantil PROYECTOS y ESTUDIOS INMOBILIARIOS SIGLO XXI, S.L., y tiene por objeto la modificación de la ordenación detallada establecida en el vigente PGOU de León.
2. Pretende definir una nueva ordenación que supone crear manzanas de suelo industrial y servicios, estructuradas por un viario público de nueva creación.
3. El Estudio de Detalle, ha sido redactado por los Arquitectos D. Luís A. Velasco Frutos, D. Luís Álvarez Aller y D. L. Carlos González Saiz. Tiene fecha de julio de 2.008 y está visado por el Colegio Oficial de Arquitectos de León con fecha 31 de julio de 2.008.
4. La carretera de titularidad estatal afectada por este instrumento de planeamiento urbanístico es la N-630 (Gijón - Sevilla).
5. La parcela objeto del Estudio de Detalle, se encuentra calificada por el PGOU de León, como SUELO URBANO CONSOLIDADO.
6. Se grafía en los planos la línea límite de edificación de la carretera N-630, estando situada ésta a una distancia de 18 metros medidos desde la arista exterior de la calzada.
7. No aparece en la memoria la prohibición de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera, regulada en el artículo 24 de la Ley de Carreteras y artículos 88 y siguientes del Reglamento General de Carreteras.
8. No existe Estudio de Tráfico en el que se contemplen las posibles afecciones derivadas del aumento de tráfico estimado como consecuencia del Estudio de Detalle.

C/ SAN AGUSTÍN, 9
24001 LEÓN
TEL: 987 22 27 70
FAX: 987 24 81 48

9. No se incluye mención a la normativa vigente sobre ruido, Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido (BOE 18-11-2003) y en su caso en la normativa autonómica.
10. No existe mención alguna referente a la obligatoriedad de solicitar autorización ante el Ministerio de Fomento para la realización de cualquier obra, instalaciones o actividades en las zonas de protección de las carreteras estatales.
11. No se hace referencia en la memoria, a la regulación de accesos a las carreteras del Estado, que se contempla en el Reglamento General de Carreteras, así como en la Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997.

A la vista de lo establecido hasta ahora, y tras el examen del documento presentado por el Ayuntamiento de León, para la aprobación inicial del Estudio de Detalle que nos ocupa, este Servicio de Conservación y Explotación emite un **INFORME DESFAVORABLE**, por lo que a la carretera de Titularidad Estatal N-630 se refiere, en tanto en cuanto no se incorporen al mismo las siguientes prescripciones:

I.- Deberá aportar estudio de tráfico en el que se justifique que el tráfico inducido por el Estudio de Detalle no afecta negativamente a la capacidad ni al nivel de servicio de la carretera N-630, pues el hecho de que, debido al presente Estudio de Detalle, se aumente el tráfico que accede a la carretera N-630, a través del acceso existente, supone un cambio de uso de éste.

II.- En el Estudio de Detalle deberá recogerse el diseño previsto para el acceso, teniendo en cuenta lo establecido en la Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1.997, por la que se regulan los Accesos a las carreteras del Estado.

III.- Debe incluirse la necesidad de que, con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación para las nuevas construcciones próximas a las carreteras del Estado, se deben llevar a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables, así como la obligatoriedad de establecer limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles, en caso de superarse los umbrales recomendados, de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente (ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido (BOE 18/11/2003) y en su caso en la normativa autonómica).

IV.- Deberá contemplarse tanto en la memoria como en los planos de ordenación la línea límite de edificación, desde la cual está prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y el mantenimiento de las construcciones existentes, y que estará situada a 25 metros, medidos desde la arista exterior de la calzada.

V.- Deberá recogerse expresamente en la memoria la aplicación de la Ley 25/88 de Carreteras así como su Reglamento de desarrollo. En particular, deberán aparecer reguladas las diferentes zonas de protección de las carreteras, esto es, la zona de dominio público, zona de servidumbre y zona de afección indicando asimismo que dichas zonas de protección deberán aparecer grafiadas en los planos de ordenación del Estudio de Detalle.

EL INGENIERO JEFE DE LA
UNIDAD DE CARRETERAS EN LEÓN

Fdo: José Manuel González Fernández.

Conforme:
EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo: Carlos Casaseca Benéitez

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León
Ministerio de Fomento
Jefatura
VALLADOLID

2.- ESTUDIO DEL TRAFICO

SITUACION ACTUAL

En la actualidad, el terreno urbano que se pretende ordenar mediante el Estudio de Detalle, dispone de un acceso directo a la carretera N-630, mediante una intersección tipo T.

De acuerdo con el vigente Plan General de Ordenación Urbana de León, en esta parcela se puede materializar una edificabilidad de 23.188,64 m^2, con uso industrial en su categoría de gran industria y con otros usos compatibles definidos en el propio Plan General.

Para la estimación del tráfico que puede atraer este sector con su uso y tipología actual, se establece un índice de producción de viajes ligado al uso del suelo.

Una fuente de información de índices de producción de viajes es la elaborada por el Institute of Transportation Engineers (ITE), de los Estados Unidos, aceptando esos valores inicialmente como correctos y adaptándolos al caso español en función de otros estudios y experiencias en la zona de actuación.

Aceptando que el uso industrial genera como valor medio 2 viajes cada 200 metros cuadrados edificados, concluimos que en la situación actual, el número máximo de vehículos diarios que podrían usar el acceso es de 232.

De acuerdo con la señalización vertical y horizontal existente en la actualidad, en este acceso se pueden realizar los dos giros a la derecha, entrada y salida al sector en sentido Benavente-León, y los dos giros a la izquierda, entrada y salida al sector en el sentido León-Benavente.

Con la intensidad de tráfico actual en la Carretera N-630, no es recomendable realizar los giros a la izquierda, quedando el problema solucionado por la existencia de una glorieta en esta misma carretera a 650 metros al sur donde se puede realizar un cambio de sentido de la marcha, y acceder al sector sin tener que atravesar el carril con trafico en el sentido opuesto.

SITUACIÓN PROPUESTA POR EL ESTUDIO DE DETALLE

El estudio de detalle de la parcela en cuestión, sólo plantea una propuesta de aprovechamiento volumétrico interior de la parcela, no aumentando la edificabilidad total.

El uso propuesto es por un lado el industrial, en la categoría de industria específica y por otro lado el uso Terciario, quedando las condiciones de ambos usos definidas en la ordenanza correspondiente del Estudio de Detalle.

La edificabilidad prevista para el uso industrial es de 19.155,36 m^2, y para el uso terciario es de 4033,28 m^2.

Aceptando que el índice de producción de viajes del uso terciario es de 4 viajes por cada 100 metros cuadrados construidos, y que el uso industrial genera 2 viajes cada 200 metros cuadrados construidos, el trafico esperado cuando se desarrolle completamente el sector será de:

- Debido a uso industrial con 19.155,36 metros cuadrados edificados, el tráfico estimado es de 192 vehículos/día.

- Debido al uso terciario con 4.033,28 metros cuadrados edificados, el tráfico estimado es 162 vehículos/día.

Por lo tanto el tráfico máximo esperado cuando se desarrolle completamente los terrenos objetos del estudio de detalle, es de 354 vehículos/día.

Por lo tanto el incremento de tráfico generado por la actuación es 122 vehículos/día.

TRAFICO EN LA CARRETERA N-630.

Para la realización del presente estudio de tráfico, se ha contratado la realización de un Aforo de la Carretera N-630 en el entorno de la actuación, realizado por TELVENT entre los días 17 y 19 de abril de 2009.

El aforo se ha realizado con una duración de tres días completos, de forma que se estudia un día laborable y el fin de semana. Los parámetros obtenidos para el día laboral se consideran representativos del tráfico de la vía.

Por lo tanto, adoptamos los siguientes valores:

IMD:20.606.
Intensidad horaria máxima, 1.759 vehículos, y
Porcentaje de vehículos pesados es del 20%.

El cálculo de la capacidad y nivel de servicio se realiza siguiendo los criterios del Manual de Capacidad de Carreteras en 2000.

La capacidad del tramo de carretera de una sola calzada y un carril de circulación para cada sentido se calcula mediante la fórmula:

$$IS_i = 2800 \cdot (I/C)_i \cdot f_r \cdot f_A \cdot f_{VP}$$

Donde:

- IS_i = Intensidad para un nivel de servicio i, para toda la calzada expresada en vehículos / hora.

- $(I/C)_i$= es la relación entre la intensidad de circulación y la capacidad en cada nivel de servicio, teniendo en cuenta el tipo de terreno donde se ubica la carretera y el porcentaje de tramos con prohibición de adelantamiento. Para una carretera en terreno llano y con prohibición de adelantamiento en el 40% del recorrido, $(I/C)_A$=0,09; $(I/C)_B$=0,21; $(I/C)_C$=0,36; $(I/C)_D$=0,60; $(I/C)_E$=1;

- f_r = Factor de ajuste para considerar el reparto de trafico por cada sentido: f_r =0,94 para en reparto de 60/40 en ambos sentidos

- f_A = Factor de ajuste por anchura de carril y arcenes: f_A = 0,97, para los niveles de servicio de A a D y f_A = 0,98 para el nivel de servicio E, valor para carriles de 3,5 m de anchura y arcenes de 1,8 metros.

- f_C = Factor de ajuste debido al tipo de conductores: f_C = 0,95, pues se supone que no todos son usuarios habituales.

- f_{VP} = Factor de ajuste debido a vehículos pesados

$$f_{VP} = 100 / (100 + P_c \cdot (E_c - 1))$$

P_C = Porcentaje de vehículos pesados en la intensidad horaria de proyecto:

P_C = 20.

E_C = Factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados. Se adoptar el valor es E_C=2 para los nivel de servicio A, D y E y E_C=2,2 para el resto de niveles de servicio.

f_{VP} = 0,83 para el N.S.A, D y E y f_{VP} = 0,81 para resto de niveles de servicio.

Las intensidades máximas horarias de la vía de servicio para cada nivel de servicio son:

IS_A = 181 v/h
IS_B = 412 v/h
IS_C = 707 v/h
IS_D = 1208 v/h
IS_E = 2034 v/h

Por lo tanto, en la actualidad la carretera N-630 se encuentra en un Nivel de servicio E en la hora punta.

$IH100_{año\ 2009}$= 1.759

En el año 2012, que se supone de puesta en servicio del acceso estudiado, y estimando un crecimiento anual del 2% la intensidad horaria sería:

$C_E = 1500 – k . [5/6 . (Qc + 0,2 . Qs)] > Qe$

Siendo:

C_E la capacidad del enlace en vehículos ligeros por hora

Qc es el trafico que circula por el carril al que nos vamos a incorporar, en vehiculos ligeros por hora

Qs es el tráfico que abandona la via principal en este acceso

Qe es el tráfico que accede a la calzada principal

K, es un factor reductor, que en el caso de un solo carril, adopta el valor 1.

Qc = 1989 x 1.2 x 0.6 = 1432

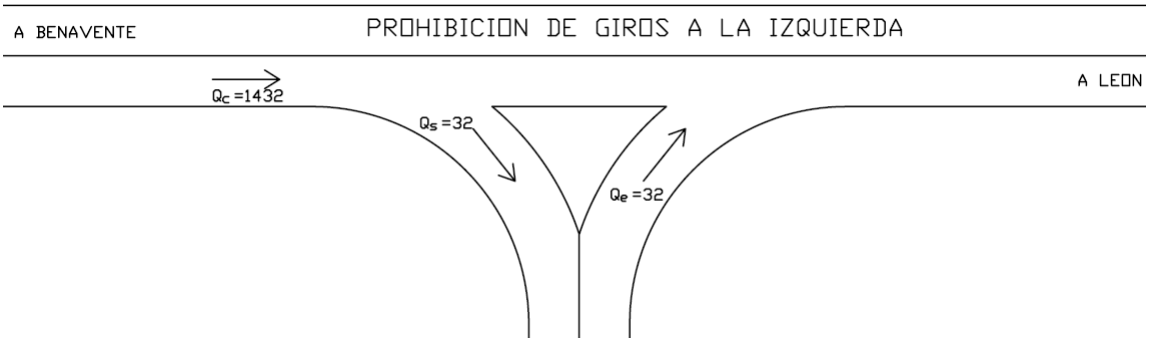
Qs = 0.15 x 354 x 1.2 x 0.5 = 32

Qe = 0.15 x 354 x 1.2 x 0.5 = 32

Por lo tanto,

$C_E = 1500 – 1x [5/6 x (1432 + 0,2 x 32)] = 301$

Como C_E (301) > Qe (32), queda demostrada la capacidad del acceso.



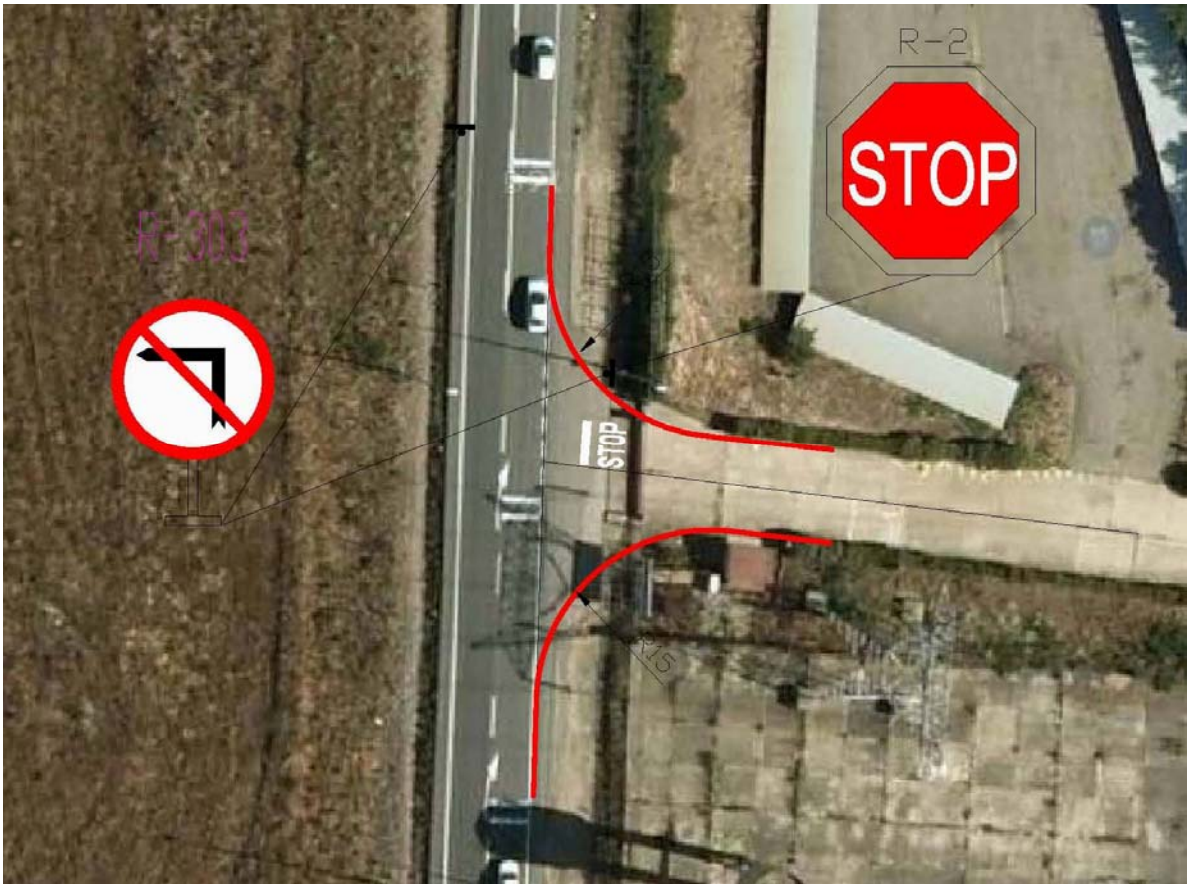
3.- ESTUDIO DEL TRAZADO

No se plantea modificar la geometría del acceso actual.

La actuación solamente contemplara la repavimentación del acceso, la limpieza y reparación de los elementos de drenaje, y la señalización tanto horizontal como vertical que corresponda.

La señalización será tal que se elimine la posibilidad de girar a la izquierda.

Por lo tanto el acceso esta formado por una calzada de 7 metros de anchura y unos acuerdos circulares para la entrada y la salida de radio 15 metros, suficiente para el giro de los camiones rigidos.



4.- CATEGORÍA DEL TRÁFICO

Atendiendo a los criterios de la norma de firmes 6.1 I.C. “Secciones de Firme y Capas Estructurales del Firme” O.C. 10/02, así como a los contemplados en la 6.3 I.C. (rehabilitación de firmes), teniendo en cuenta los valores del aforo realizado en la carretera N-630 y considerando el tráfico generado por el sector como tope máximo de saturación, concluimos que el tráfico para ambas carreteras es de:

Carretera N-630

I.M.D. = 20606 veh./día

Pesados= 4029

TRAFICO T00

Acceso al sector

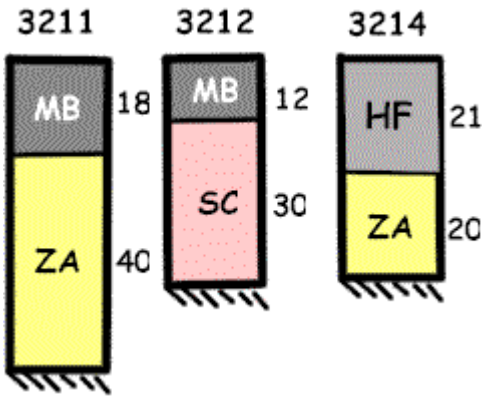
I.M.D. = 354 veh./día

Pesados= 71 (Se estima en un 20%)

TRAFICO T32

5.- ESTUDIO DEL FIRME

Teniendo en cuenta la categoría del tráfico que va a usar el acceso, que se considera un tráfico tipo T32, y que la explanada considerada es del tipo E1, el catalogo de firmes de la Norma 6.1-I.C. “Secciones de firme” de la Instrucción de Carreteras nos ofrece las siguientes alternativas:



Teniendo en cuenta que en las proximidades de la obra existen canteras de zahorra artificial, se ha optado por elegir la sección 3211, estando formada sobre la explanada por 40 cm de zahorra artificial y una capa de 18 cm de mezcla bituminosa.

La capa de mezcla bituminosa se compone de una capa base de M.B. AC-22 bin 50/70S de 6 cm de espesor, una capa intermedia de M.B. AC-22 bin 50/70S de 6 cm y una capa de rodadura de M.B. AC-16 bin 50/70S de 6 cm de espesor.

6.- RESUMEN Y CONCLUSIONES

A modo de recapitulación, se puede afirmar que la actuación pretendida por el Estudio de Detalle no supone un cambio de uso del acceso existente.

El estudio de detalle ordena interiormente una parcela urbana de uso industrial de 39.863,15m^2 , sin proponer un incremento en la edificabilidad permitida.

La situación generada por el Estudio de Detalle supone un incremento de tráfico de 122 vehículos/día, que no es representativo comparado con la intensidad existente en la Carretera N-630, que es de 20.606 según un aforo realizado expresamente para este estudio..

Este incremento de tráfico se debe al cambio de uso de industrial a terciario que se propone para una pequeña zona de la parcela estudiada en el Estudio de Detalle, y por lo tanto la punta horaria de tráfico se generará en el fin de semana, no coincidiendo por lo tanto con las horas punta de la carretera N-630, que son principalmente en los días laborales.

Se ha demostrado, que la Carretera N-630 se encuentra en un nivel de servicio E en la hora punta, permaneciendo en este mismo nivel de servicio tras el desarrollo del sector objeto del Estudio de Detalle, por lo tanto **no se afecta negativamente el nivel de servicio existente**.

Debido a la intensidad existente en la carretera N-630, se decide eliminar la posibilidad de los giros a la izquierda, que en la actualidad están permitidos. Esta medida redunda en un **incremento en la seguridad** de la circulación.

Por lo tanto, no se plantea la modificación de la tipología ni del uso del acceso actual.

La geometría del acceso actual es del tipo directo en T con calzada de 7 metros y curvas de acuerdo de 15 metros de radio.

Igualmente se ha demostrado que la capacidad del acceso es muy superior al tráfico que va a soportar.

Se procederá a la reparación y adecuación de los elementos de drenaje, a la realización de la señalización necesaria, y a la repavimentación del acceso.

Por todo lo anteriormente expuesto se concluye que el tráfico inducido por el Estudio de Detalle no afecta negativamente a la capacidad ni al nivel de servicio de la carretera N-630, y que no se puede considerar que se produzca un cambio de uso en el acceso existente y por lo tanto no se modifica el acceso existente, que sigue siendo adecuado a la actuación prevista.

Valladolid, Mayo de 2009

EL INGENIERO DE CAMINOS AUTOR DEL ESTUDIO

D. Raúl de Mendizábal Vega

I.C.C.P. Colegiado 20.641

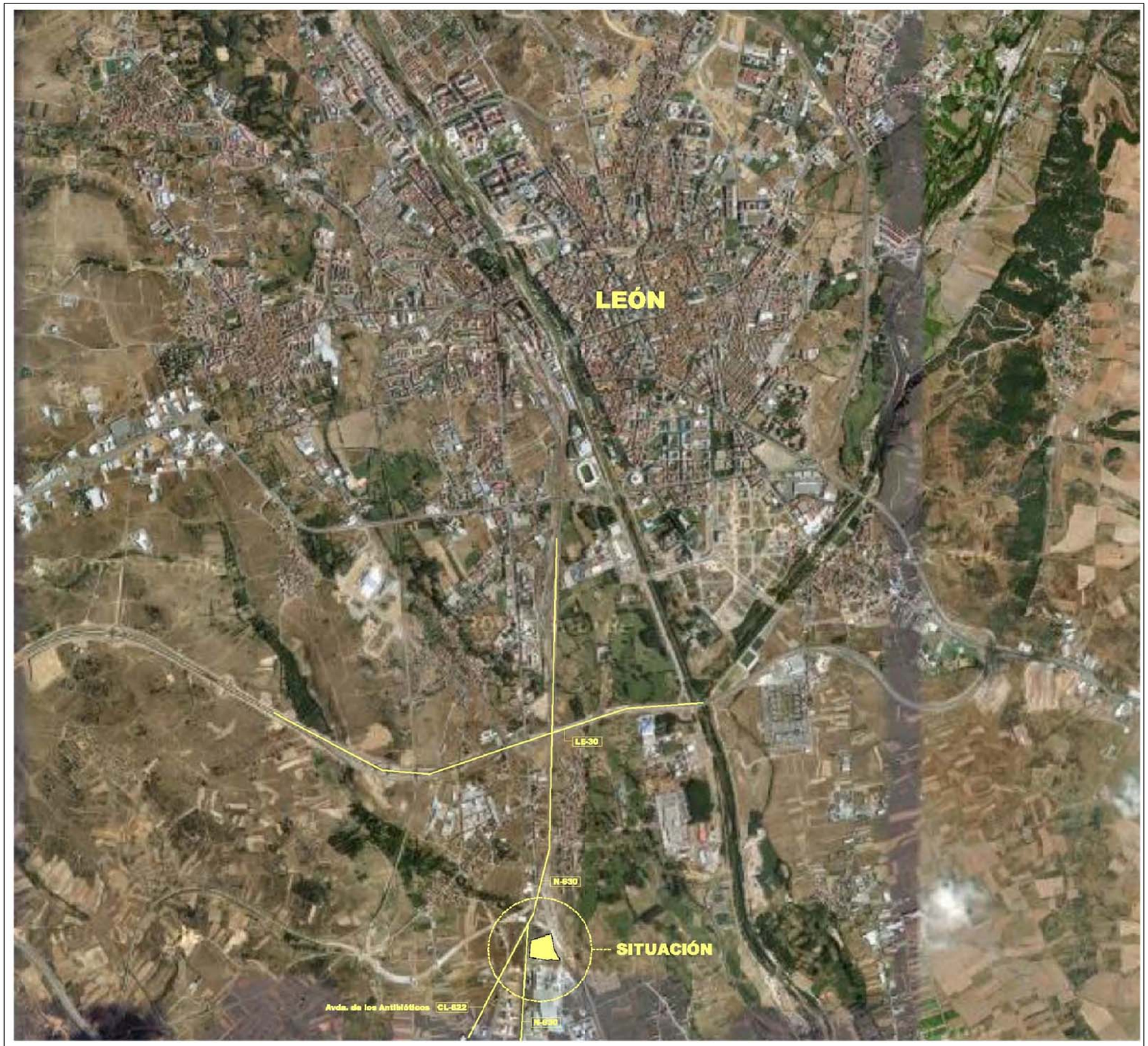
Por la empresa CRC, SA

APENDICE 1: DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

HOJA 1: PLANO DE SITUACION

HOJA 2: PLANTA DE CONJUNTO

HOJA 3: DEFINICION GEOMETRICA DEL ACCESO



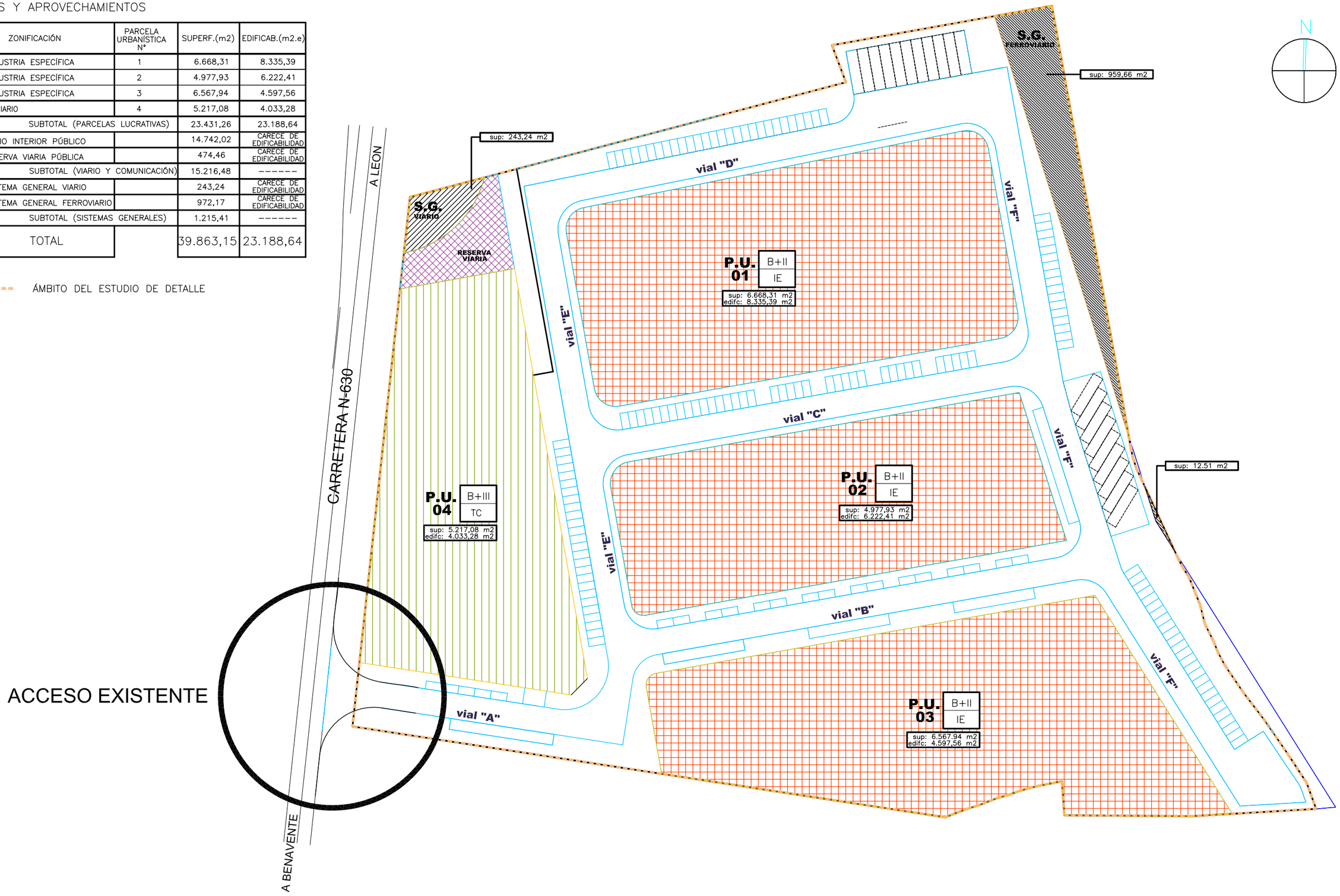
SITUACIÓN S/ FOTOGRAFÍA AEREA. (LEÓN) S/E

PROMOTOR :	TITULO :	CONSULTOR :	INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:	ESCALA :	FECHA :	DESIGNACION :	Nº:
PROYECTOS Y ESTUDIOS INMOBILIARIOS SIGLO XXI, S.L.	ESTUDIO DE TRAFICO Y DEFINICION GEOMETRICA DEL ACCESO DEL ESTUDIO DE DETALLE EN LA N-630 P.K. 151+300 M.I	RC CONSULTORES REUNIDOS CASTELLANOS S.A.	D. Raúl de Mendizábal Vega	S/E	MAYO - 2009 REFERENCIA : 626/3409	PLANO DE SITUACON	1 01 de 01

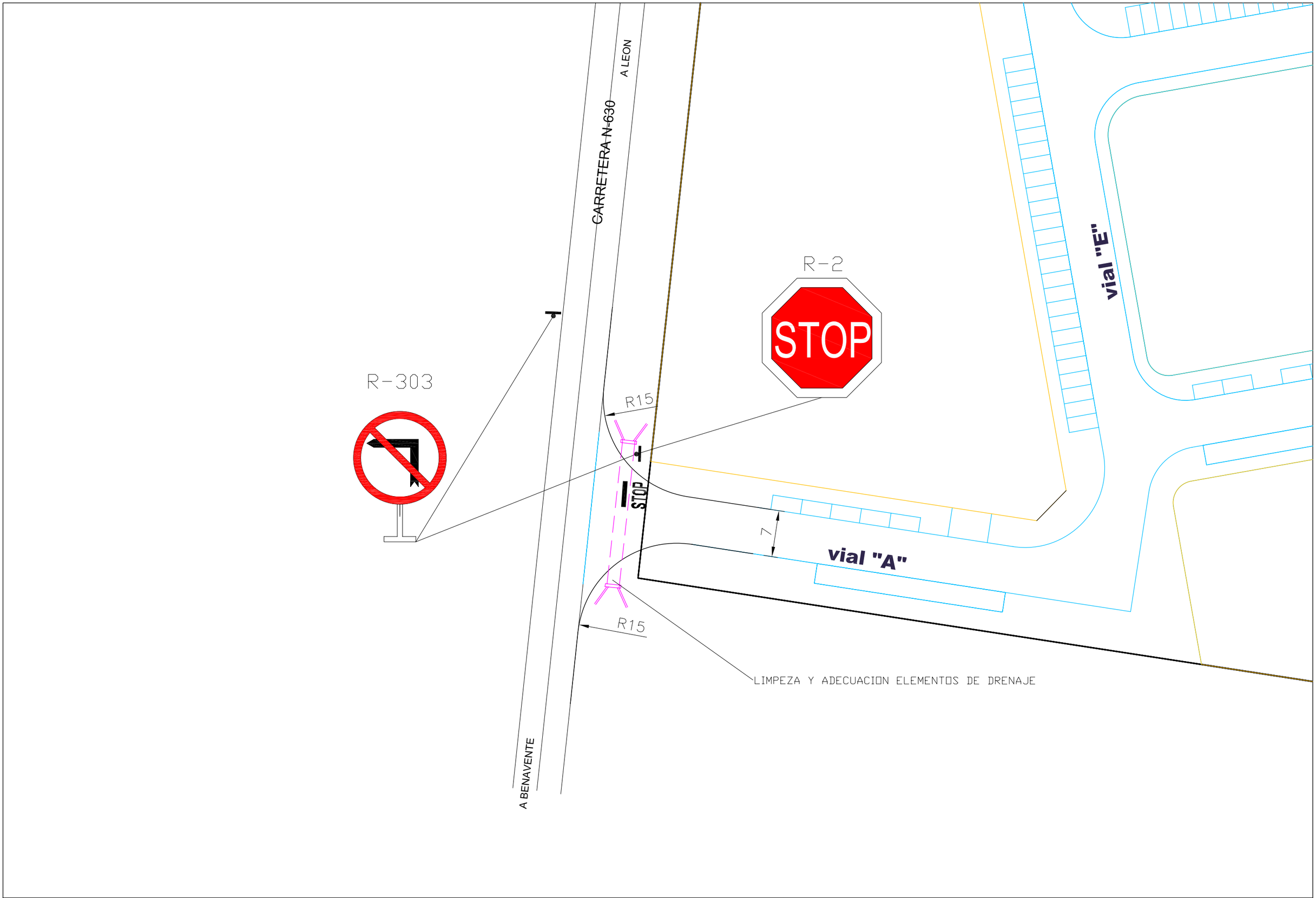
SUPERFICIES Y APROVECHAMIENTOS

ZONIFICACIÓN		PARCELA URBANÍSTICA Nº	SUPERF.(m2)	EDIFICAB.(m2.e)
IE	INDUSTRIA ESPECÍFICA	1	6.668,31	8.335,39
IE	INDUSTRIA ESPECÍFICA	2	4.977,93	6.222,41
IE	INDUSTRIA ESPECÍFICA	3	6.567,94	4.597,56
TC	TERCIARIO	4	5.217,08	4.033,28
SUBTOTAL (PARCELAS LUCRATIVAS)			23.431,26	23.188,64
	VIARIO INTERIOR PÚBLICO		14.742,02	CARECE DE EDIFICABILIDAD
	RESERVA VIARIA PÚBLICA		474,46	CARECE DE EDIFICABILIDAD
SUBTOTAL (VIARIO Y COMUNICACIÓN)			15.216,48	------
	SISTEMA GENERAL VIARIO		243,24	CARECE DE EDIFICABILIDAD
	SISTEMA GENERAL FERROVIARIO		972,17	CARECE DE EDIFICABILIDAD
SUBTOTAL (SISTEMAS GENERALES)			1.215,41	------
TOTAL			39.863,15	23.188,64

ÁMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE



PROMOTOR :	TITULO :	CONSULTOR :	INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:	ESCALA :	FECHA :	DESIGNACION :	Nº:
PROYECTOS Y ESTUDIOS INMOBILIARIOS SIGLO XXI, S.L.	ESTUDIO DE TRAFICO Y DEFINICION GEOMETRICA DEL ACCESO DEL ESTUDIO DE DETALLE EN LA N-630 P.K. 151+300 M.I	RC CONSULTORES REUNIDOS CASTELLANOS S.A.	D. Raúl de Mendizábal Vega	1:1.000 (10 0 10)	MAYO - 2009	PLANTA DE CONJUNTO	2
					REFERENCIA : 626/3409		01 de 01



PROMOTOR :	TITULO :	CONSULTOR :	INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:	ESCALA :	FECHA :	DESIGNACION :	Nº:
PROYECTOS Y ESTUDIOS INMOBILIARIOS SIGLO XXI, S.L.	ESTUDIO DE TRAFICO Y DEFINICION GEOMETRICA DEL ACCESO DEL ESTUDIO DE DETALLE EN LA N-630 P.K. 151+300 M.I	RC CONSULTORES REUNIDOS CASTELLANOS S.A.	D. Raúl de Mendizábal Vega	1:500 (0 5 10)	MAYO - 2009 REFERENCIA : 626/3409	DEFINICION GEOMETRICA DEL ACCESO	3 01 de 01

APENDICE 2: AFORO REALIZADO EN CARRETERA N-630

TELVENT

Ubicación del Aforo N-630, PK 117,400

Fecha del Aforo 17/04/2009 a 19/04/2009

Empresa C.R.C.

Técnico: José Antonio Martínez Álvarez

TELVENT

INDICE

INTRODUCCIÓN

Objetivo del Informe
Situación del Aforo/s
Ubicación

SITUACION VISUAL DEL AFORO

Plano General
Fotografías realizadas

TABLAS Y GRÁFICOS

Control Manual e Indice o Factor de Extrapolación
Tablas
Graficos

TELVENT

INTRODUCCIÓN

Objetivo

El objetivo del informe a desarrollar es la obtención del tráfico rodado en la zona planteada.
Se distribuye el volumen del tráfico delimitados por los sentidos en la via señalada.
Se utilizará una clasificación de vehiculos, indicando entre ligeros y pesados.

Situación del Aforo/s

Los aforos se encuentran:

El aforo se encuentra: en la **N-630 PK117,400**

entre las confluencias de:

Onzonilla, sentido Benavente.

y **Intersección con CL-622, dir. Leon.**

La carretera / calle consta de **dos carriles**, uno para cada uno de los sentidos.
Se encuenta delimitada por banda de pintura para cada sentido.
La orden de instalación en ese punto fue descrita por el responsable o cliente.
El aforador, realizara el contaje tanto del trafico en ambas direcciones, como el paso total de vehiculos ligeros y pesados.
El aforador se encuentra sujeto a una señal, para evitar una posible substracción.

INTRODUCCIÓN

Ubicación

La ubicación exacta se encuntra en un tramo de la Carretera N-630. Mas o menos, a la altura del PK 117,400.
En una dirección tenemos el municipio de Onzonilla, asi como la entrada al Poligono de Onzonilla.
En la dirección contraria tenemos la intersección con la CL-622, y la entrada hacia Leon.

TELVENT

SITUACIÓN VISUAL DEL AFORO

Plano General

TELVENT

SITUACIÓN VISUAL DEL AFORO

Fotografías realizadas

TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

Tablas Aforo Situado N-630, PK 117,400

Dir A Sentido Onzonilla, sentido Benavente.

Trafico Horario Dir B Sentido Intersección con CL-622, dir. Leon.

	Viernes		Sabado		Domingo	
	Dir. A	Dir. B	Dir. A	Dir. B	Dir. A	Dir. B
00:00 a 01:00	39	88	68	109	91	135
01:00 a 02:00	20	23	51	110	55	130
02:00 a 03:00	17	30	33	43	42	96
03:00 a 04:00	30	14	34	25	48	47
04:00 a 05:00	29	27	19	28	43	57
05:00 a 06:00	133	49	79	34	75	38
06:00 a 07:00	364	137	68	95	27	55
07:00 a 08:00	558	376	130	81	53	39
08:00 a 09:00	792	644	269	142	55	64
09:00 a 10:00	616	688	400	255	92	60
10:00 a 11:00	470	665	504	391	139	122
11:00 a 12:00	526	619	435	484	185	160
12:00 a 13:00	497	631	404	489	230	211
13:00 a 14:00	528	829	362	509	290	201
14:00 a 15:00	510	831	353	386	418	248
15:00 a 16:00	817	942	199	358	157	151
16:00 a 17:00	672	826	242	338	177	228
17:00 a 18:00	518	779	188	383	217	328
18:00 a 19:00	539	722	233	397	218	510
19:00 a 20:00	436	814	202	391	185	615
20:00 a 21:00	381	639	287	389	185	651
21:00 a 22:00	331	426	232	301	236	484
22:00 a 23:00	201	502	170	238	156	327
23:00 a 00:00	97	184	87	137	92	209

TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

Tablas Aforo Situado N-630, PK 117,400
La Valgoma Ligeros
Trafico Clasificado Horario **Pesados**

	Viernes		Sabado		Domingo	
	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados	Ligeros	Pesados
00:00 a 01:00	114	13	169	8	223	3
01:00 a 02:00	37	6	151	10	180	5
02:00 a 03:00	43	4	70	6	132	6
03:00 a 04:00	39	5	54	5	92	3
04:00 a 05:00	51	5	41	6	96	4
05:00 a 06:00	168	14	105	8	108	5
06:00 a 07:00	434	67	145	18	81	1
07:00 a 08:00	792	142	192	19	88	4
08:00 a 09:00	1143	293	372	39	113	6
09:00 a 10:00	1026	278	587	68	149	3
10:00 a 11:00	880	255	789	106	245	16
11:00 a 12:00	909	236	812	107	329	16
12:00 a 13:00	931	197	804	89	406	35
13:00 a 14:00	1062	295	796	75	446	45
14:00 a 15:00	1124	217	690	49	561	105
15:00 a 16:00	1227	532	528	29	299	9
16:00 a 17:00	1055	443	551	29	390	15
17:00 a 18:00	1060	237	556	15	509	36
18:00 a 19:00	1040	221	581	49	669	59
19:00 a 20:00	1024	226	562	31	751	49
20:00 a 21:00	906	114	626	50	776	60
21:00 a 22:00	655	102	502	31	690	30
22:00 a 23:00	586	117	396	12	466	17
23:00 a 00:00	271	10	222	2	280	21

TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

Tablas Aforo Situado N-630, PK 117,400

Ligeros Dir A Sentido Onzonilla, sentido Benavente.

Trafico Diario Completo Pesados Dir B Sentido Intersección con CL-622, dir. Leon.

	Dir. A	Dir. B	TOTALES	Ligeros	Pesados
Viernes 17/04/2009	9121	11485	20606	16577	4029
Sabado 18/04/2009	5049	6113	11162	10301	861
Domingo 19/04/2009	3466	5166	8632	8079	553

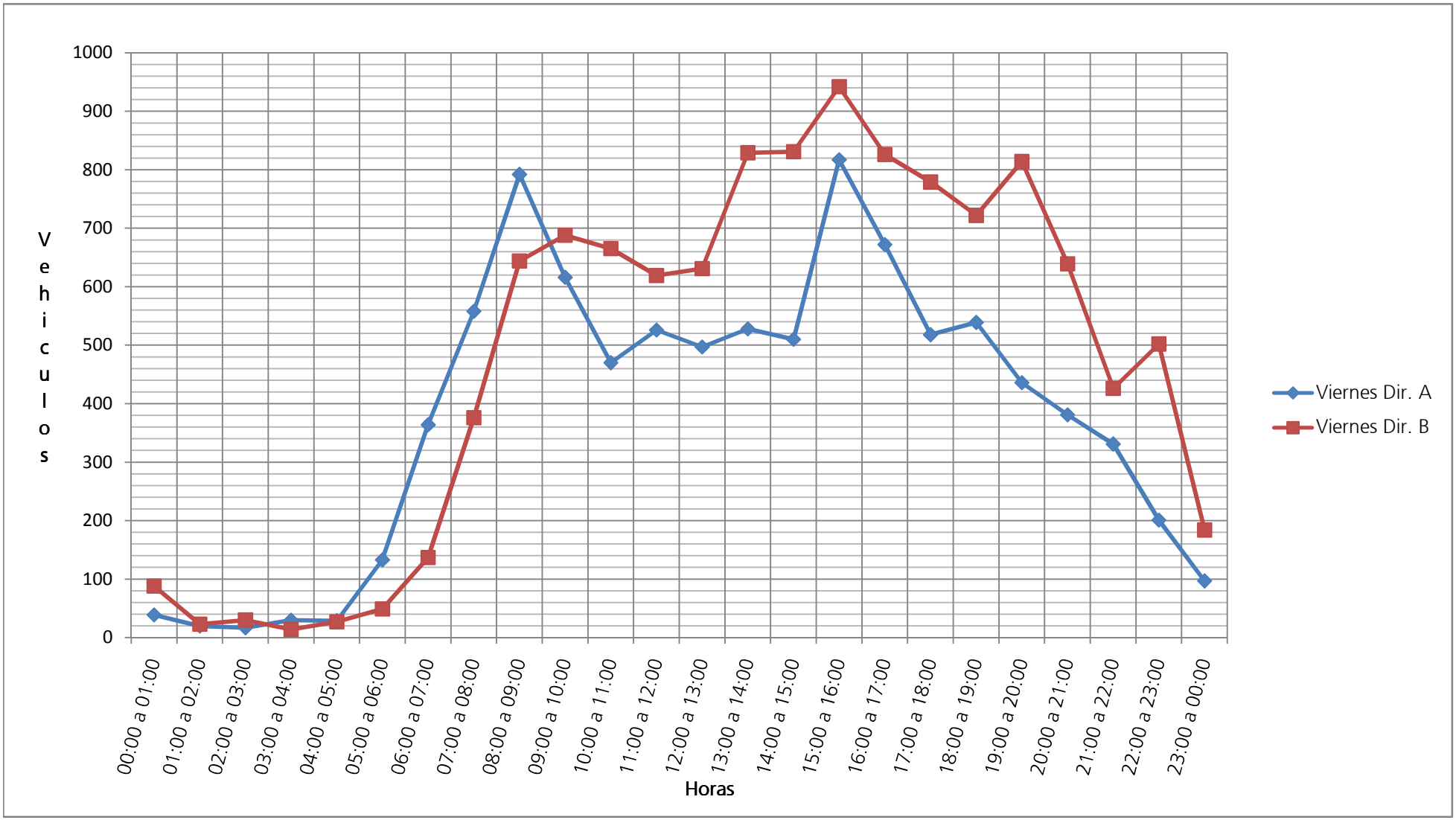
TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400
Viernes, 17 de Abril de 2009

Gráficos — **Trafico Diario por direcciones**

Dir A	Sentido	Onzonilla, sentido Benavente.
Dir B	Sentido	Intersección con CL-622, dir. Leon.



TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400
Sabado, 18 de Abril de 2009

Gráficos — Trafico Diario por direcciones

Dir A	Sentido	Onzonilla, sentido Benavente.
Dir B	Sentido	Intersección con CL-622, dir. Leon.

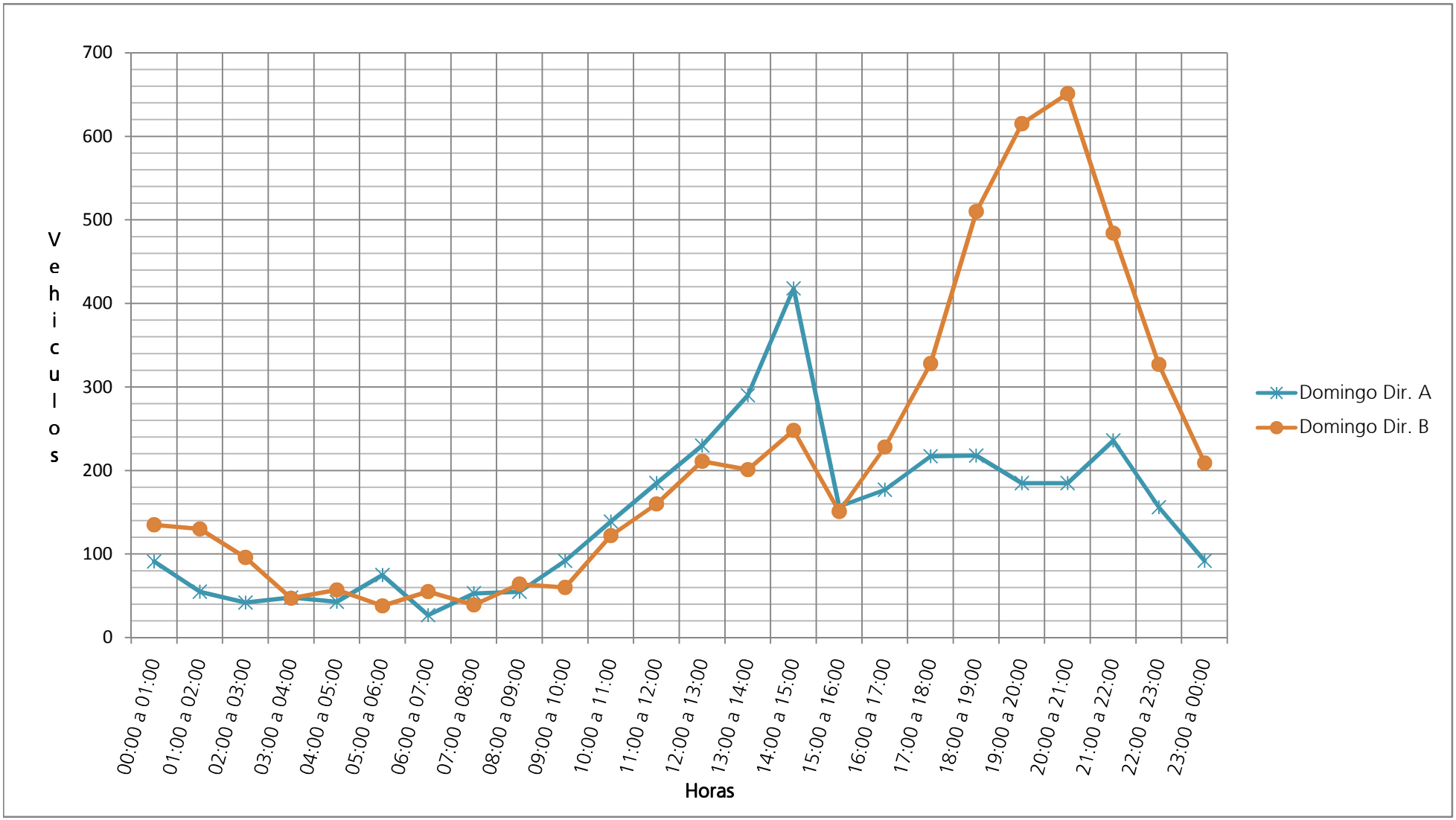
TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400
Domingo, 19 de Abril de 2009

Gráficos — Trafico Diario por direcciones

Dir A	Sentido	Onzonilla, sentido Benavente.
Dir B	Sentido	Intersección con CL-622, dir. Leon.



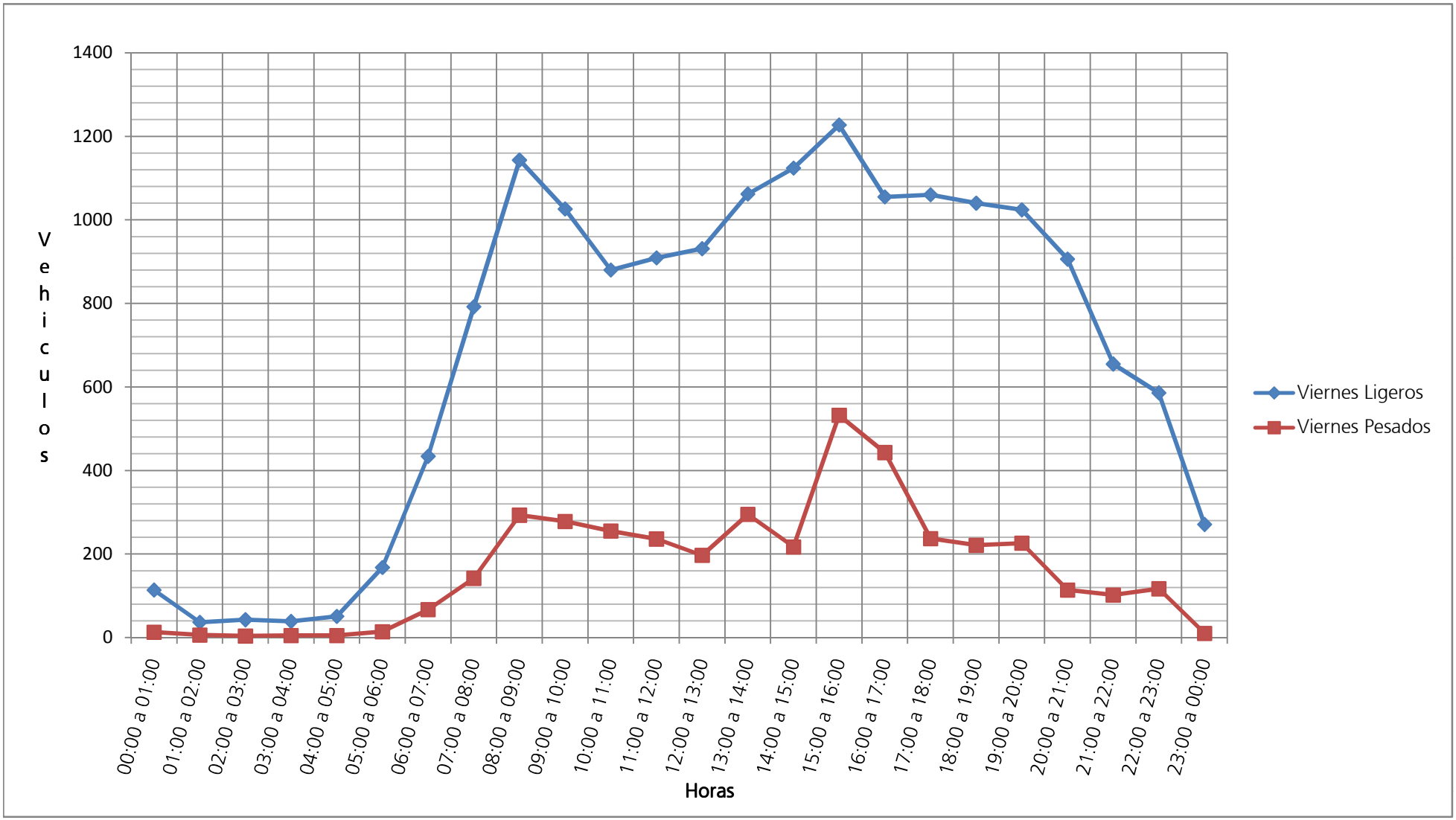
TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400
Viernes, 17 de Abril de 2009

Gráficos

Trafico diario Ligeros / Pesados



TELVENT

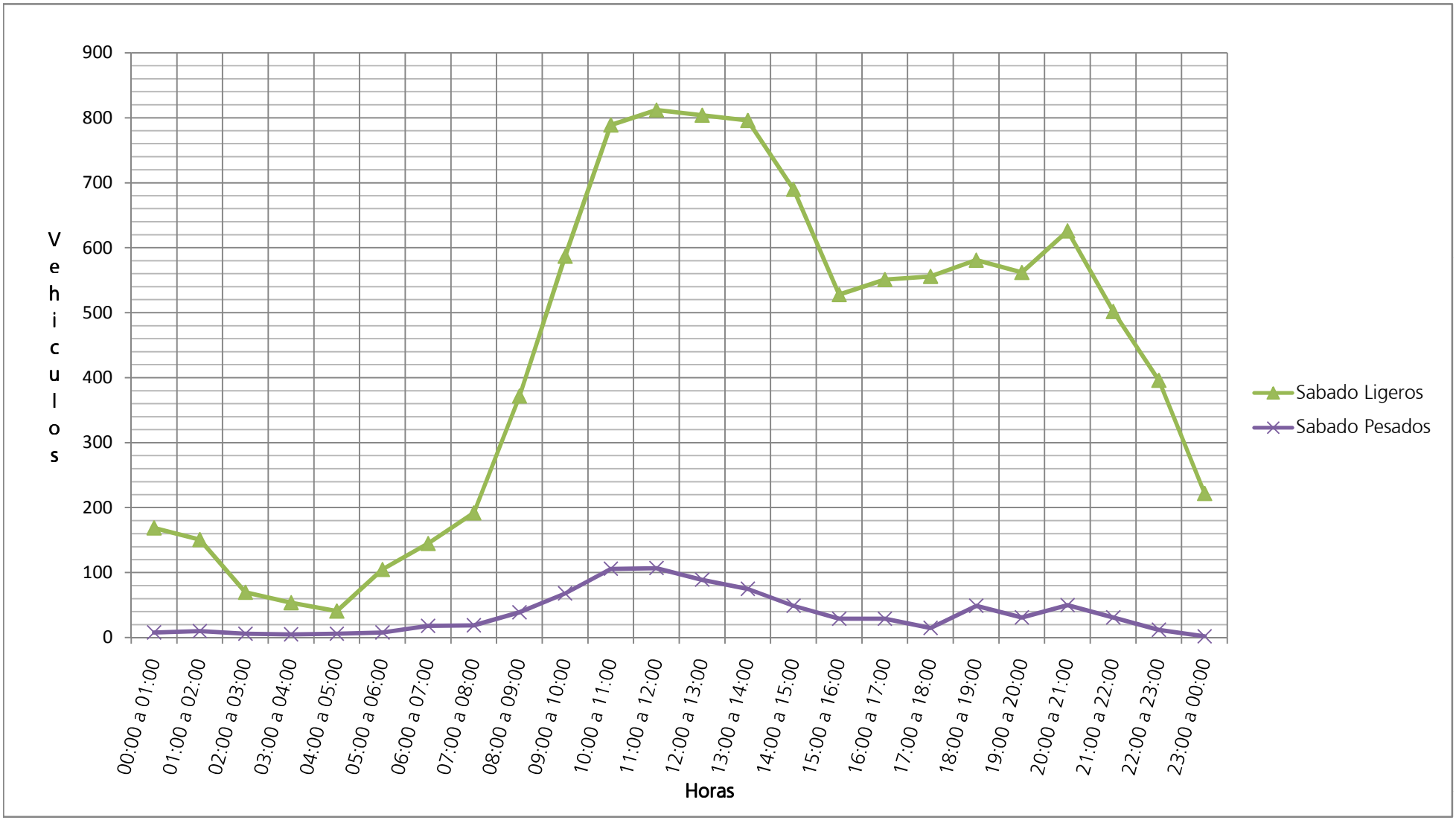
TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400

Sabado, 18 de Abril de 2009

Gráficos

Trafico diario Ligeros / Pesados



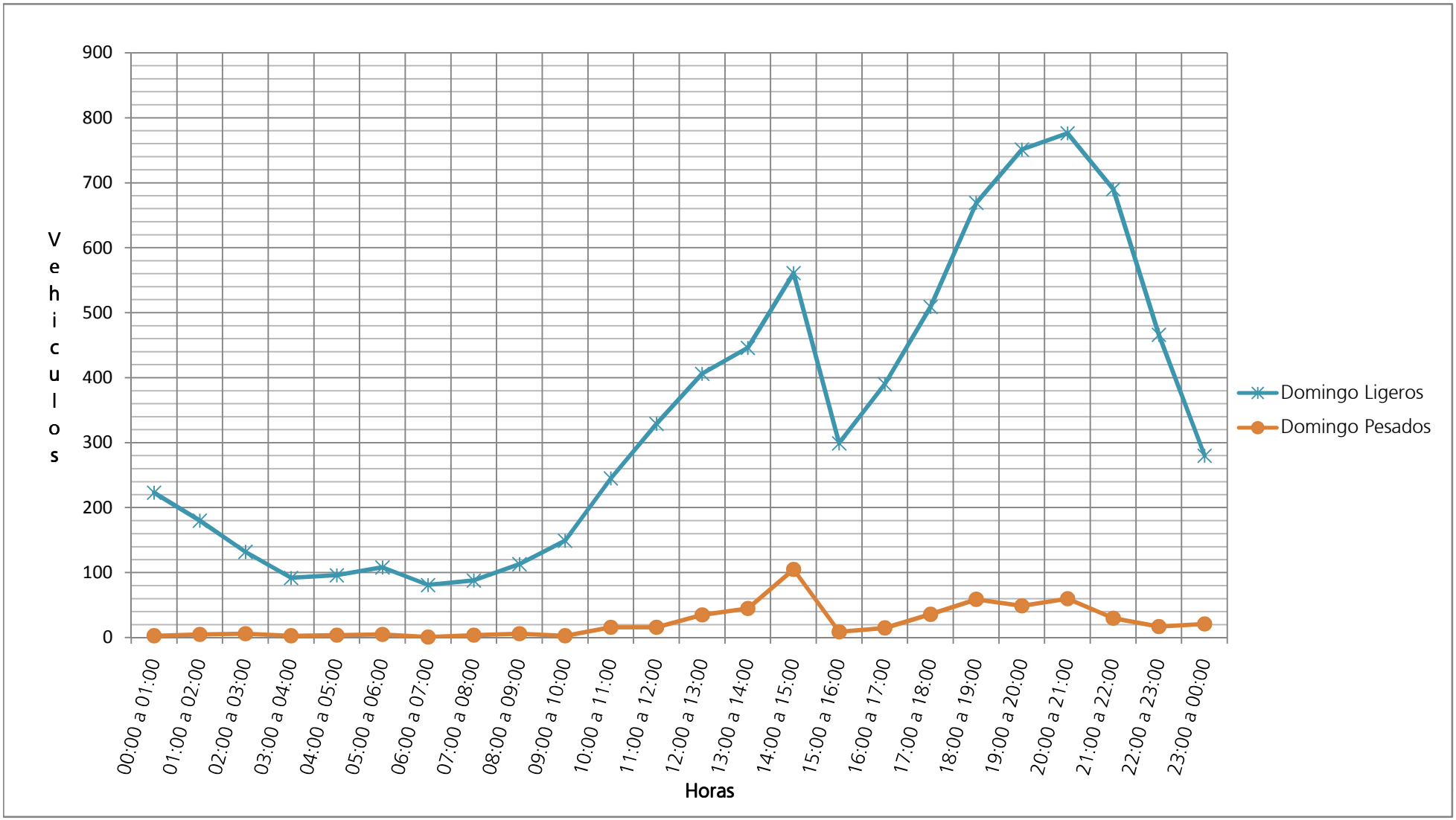
TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

Onzonilla, sentido Benavente.
Domingo, 19 de Abril de 2009

Gráficos

Trafico diario Ligeros / Pesados



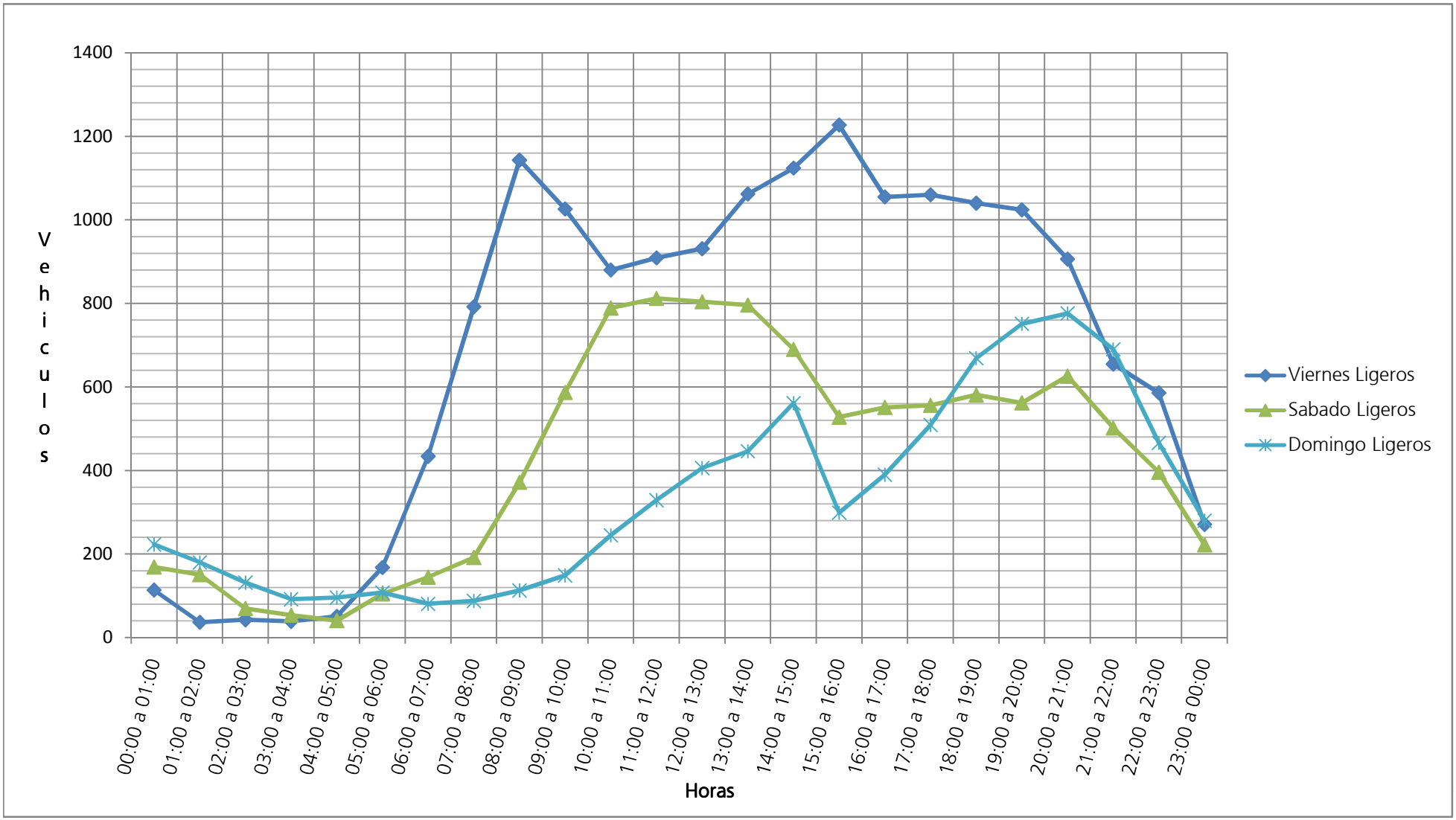
TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400

Gráficos

Trafico Ligeros



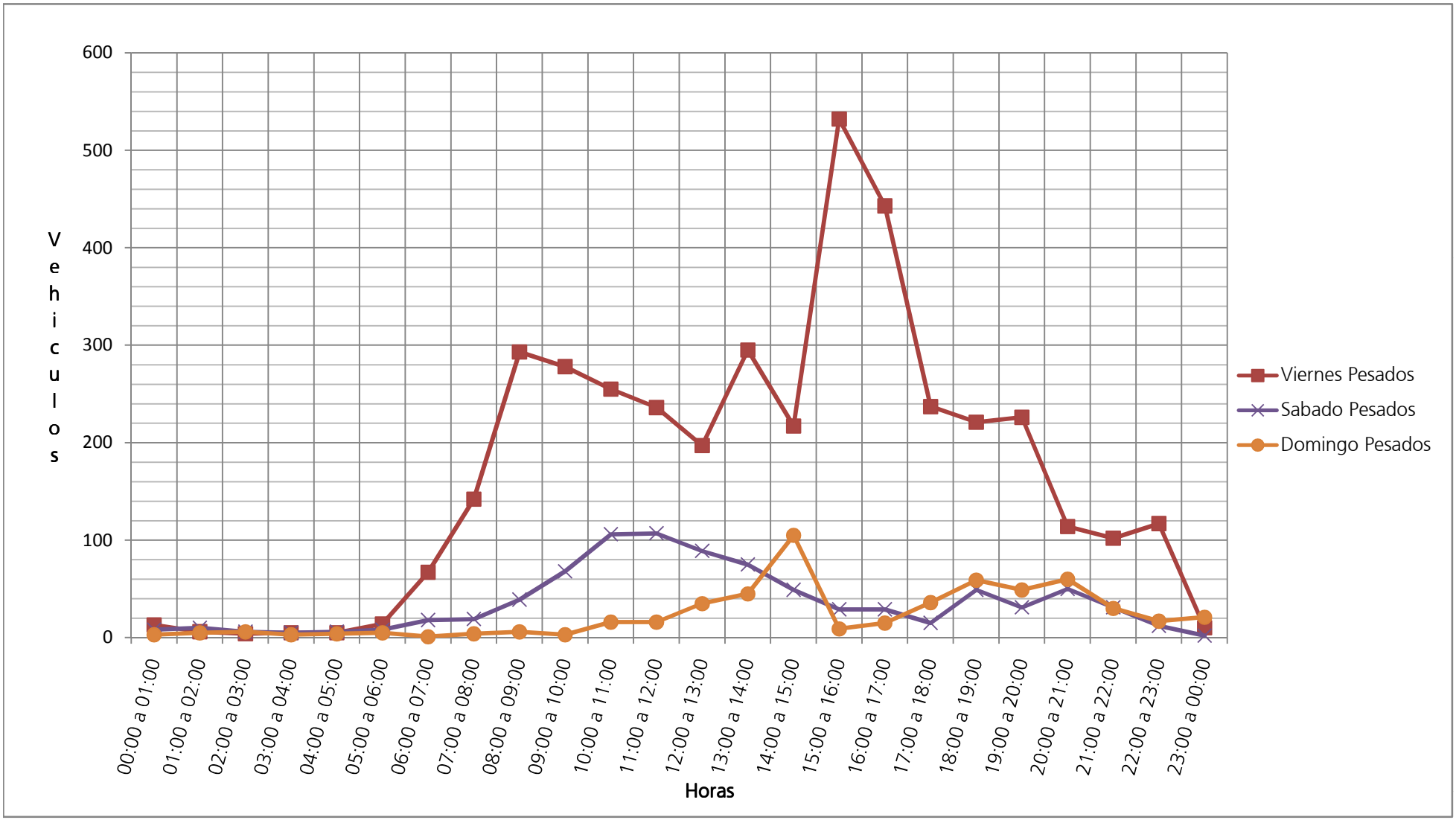
TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400

Gráficos

Trafico Pesados



TELVENT

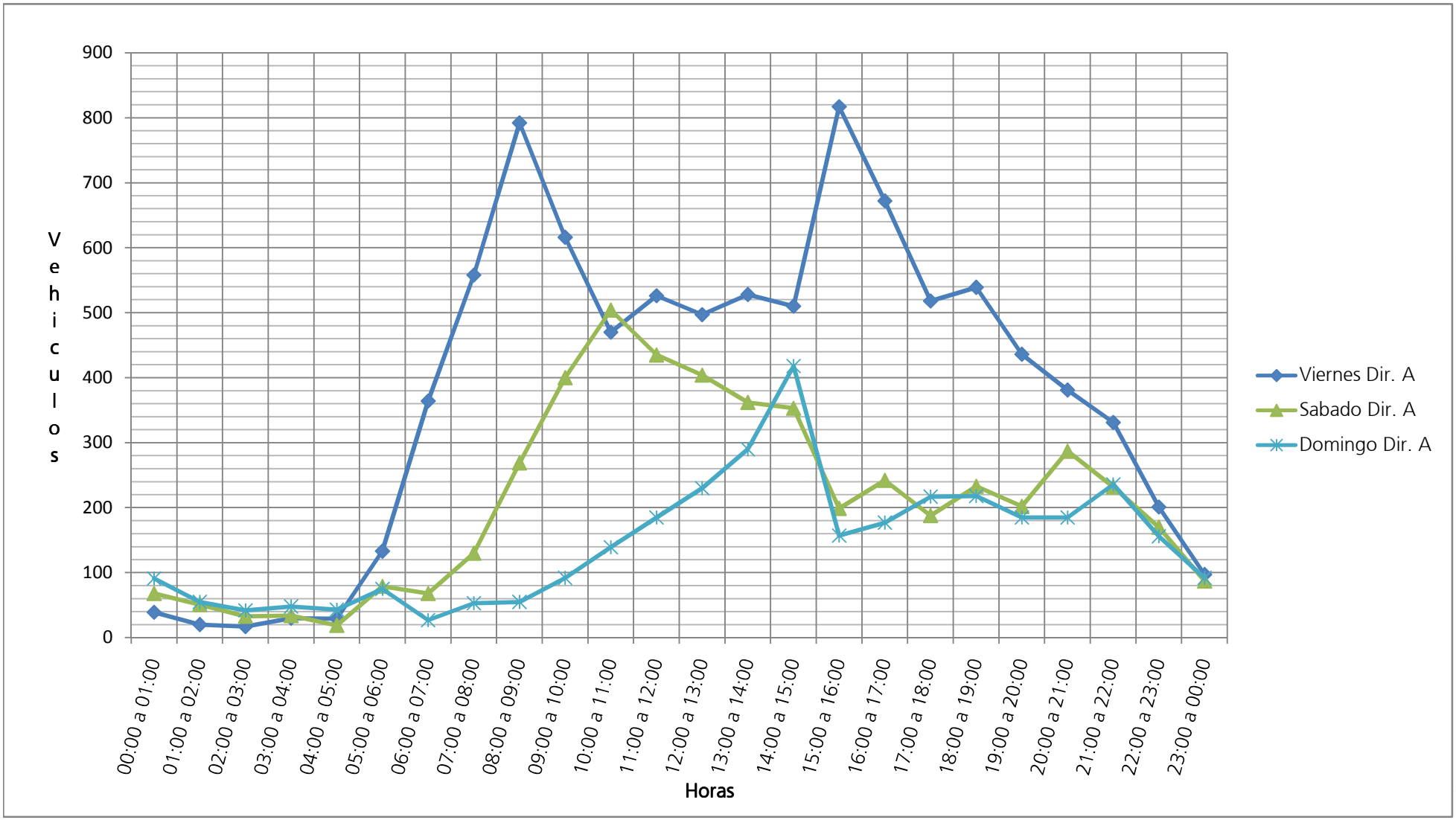
TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400

Gráficos

Trafico Dirección A

Dir A Sentido Onzonilla, sentido Benavente.



TELVENT

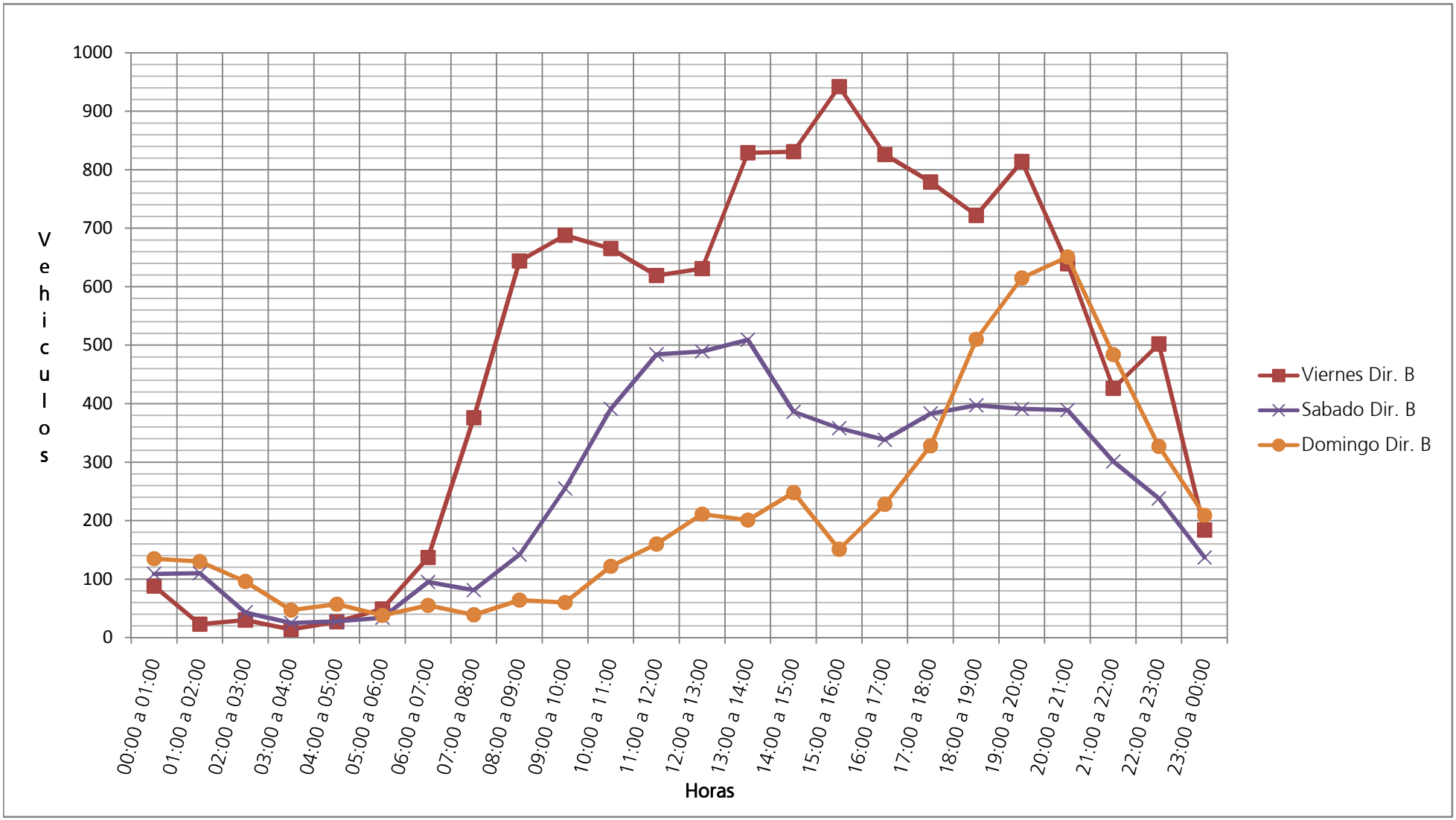
TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400

Gráficos

Trafico Dirección B

Dir B Sentido Intersección con CL-622, dir. Leon.

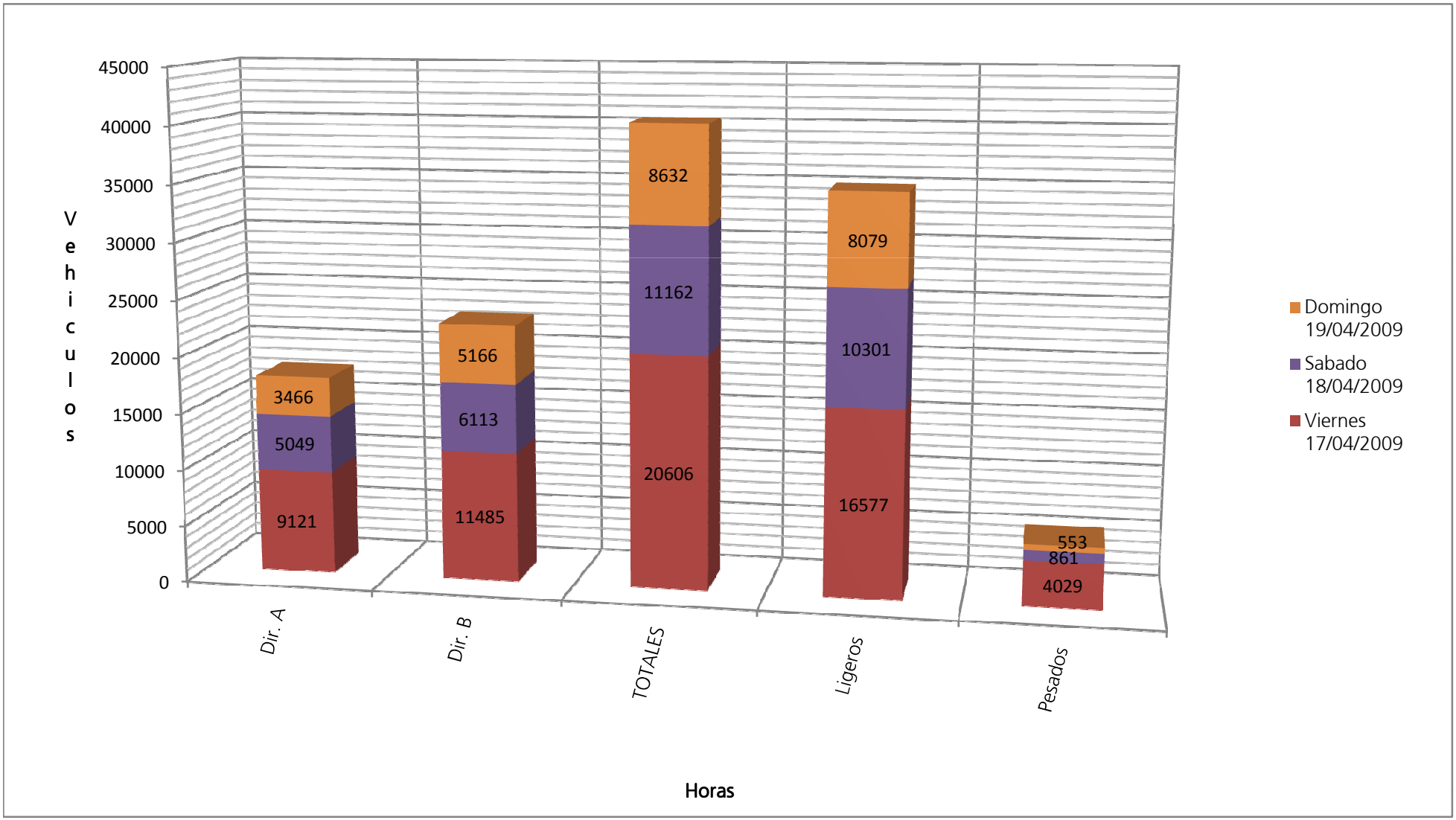


TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400

Gráficos		Sumatio Dias Ambos Sentidos
Dir A	Sentido	Onzonilla, sentido Benavente.
Dir B	Sentido	Intersección con CL-622, dir. Leon.



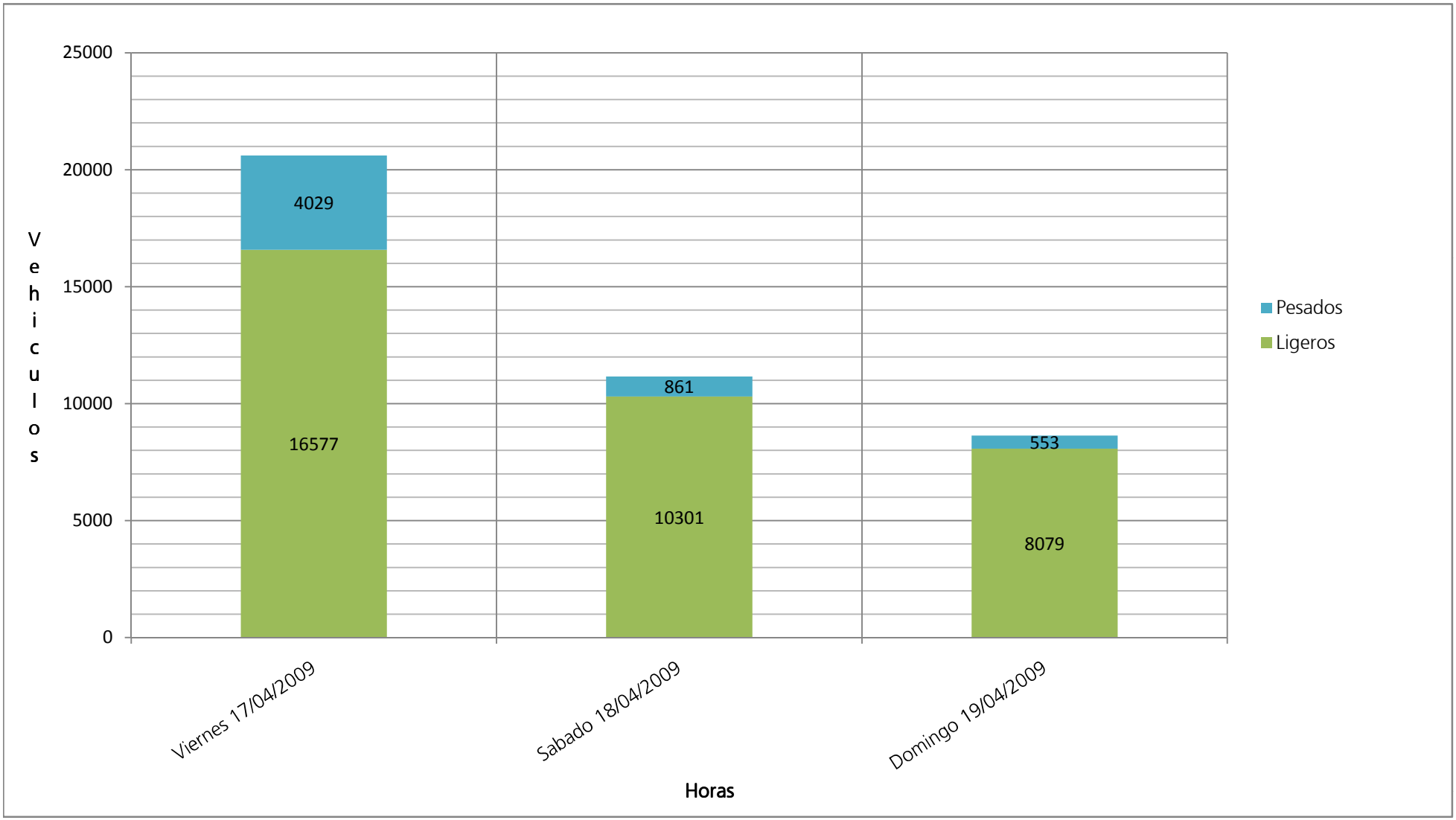
TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400

Gráficos

Diferencia paso Ligeros - Pesados



TELVENT

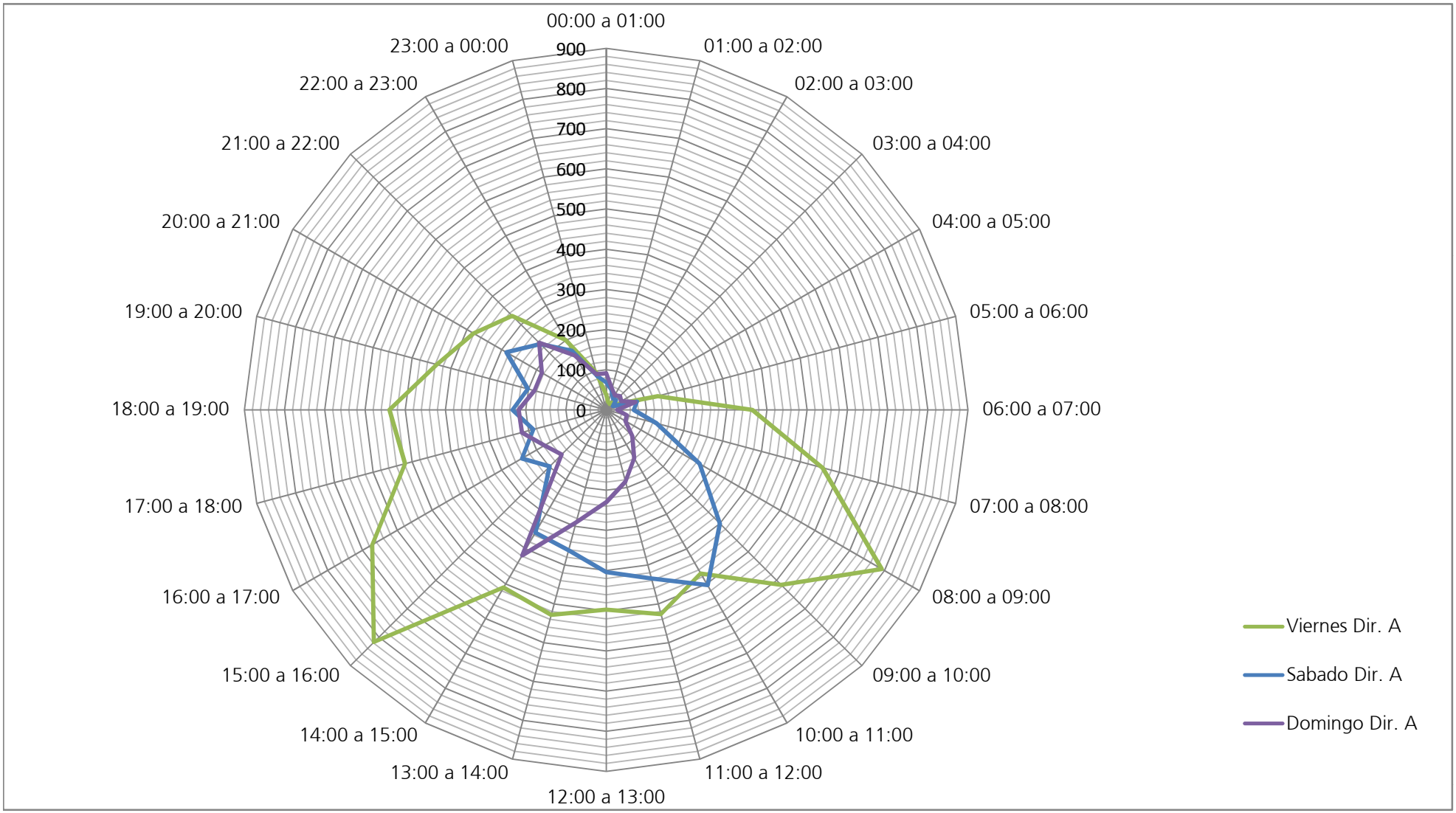
TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400

Gráficos

Radiales de Incremento

Dir A Sentido Onzonilla, sentido Benavente.



TELVENT

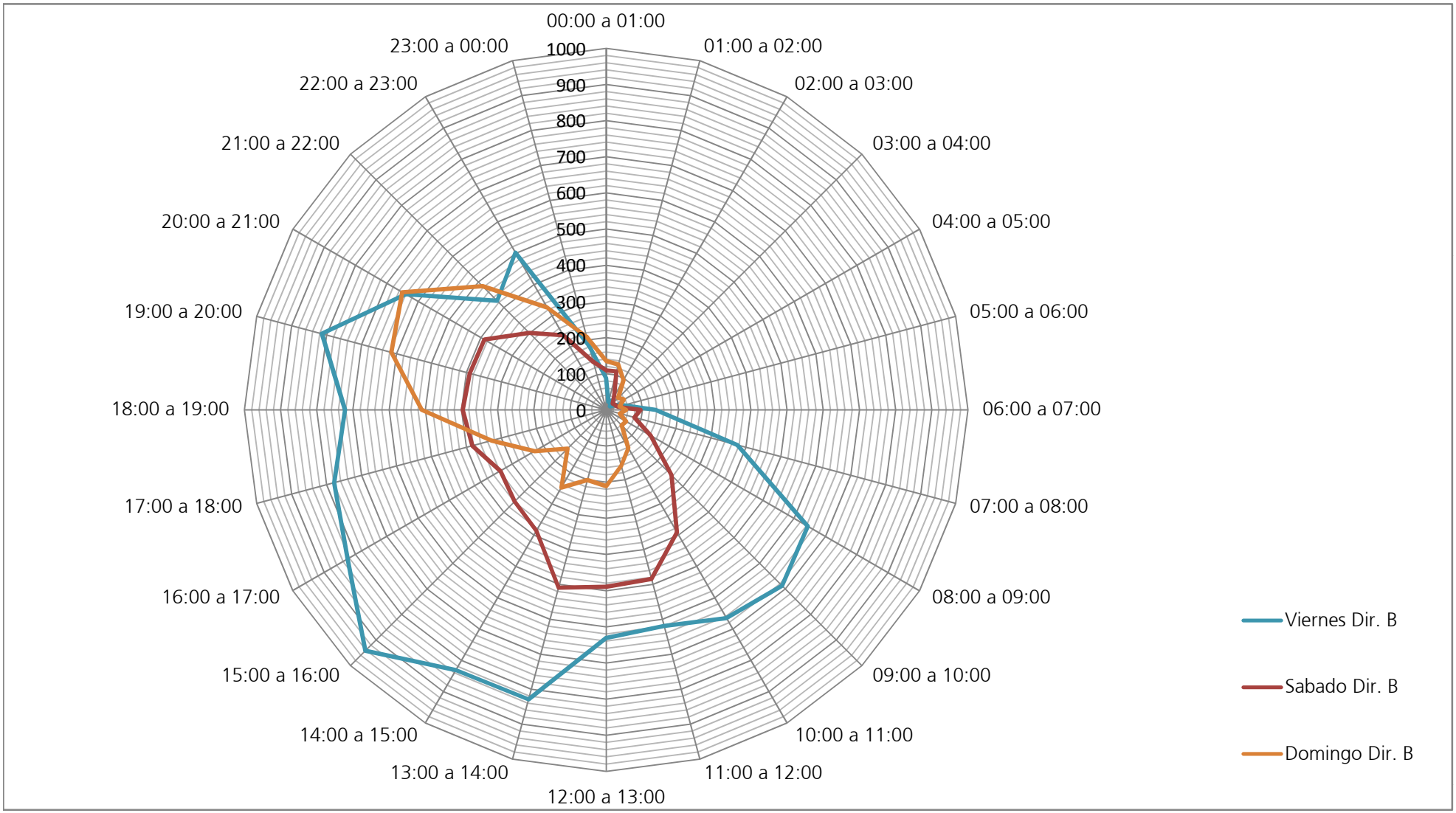
TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400

Gráficos

Radiales de Incremento

Dir B Sentido Intersección con CL-622, dir. Leon.

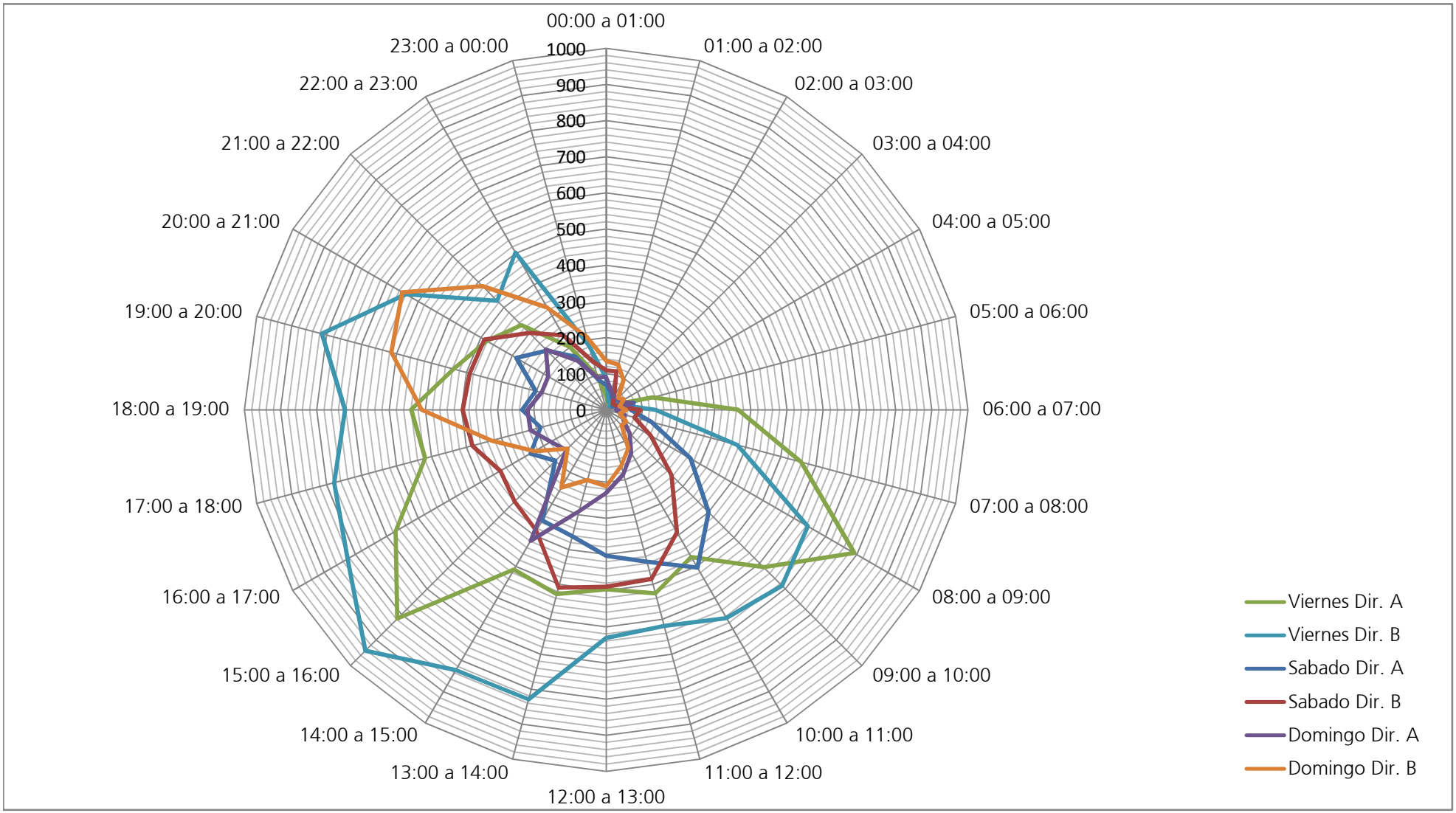


TELVENT

TABLAS Y GRÁFICOS

N-630, PK 117,400

Gráficos		Radiales de Incremento
Dir A	Sentido	Onzonilla, sentido Benavente.
Dir B	Sentido	Intersección con CL-622, dir. Leon.



3 NORMAS REGULADORAS

TITULO 1.- DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

CAPITULO 1. OBJETO Y APLICACIÓN

Artículo 1.1.1. MARCO LEGAL Y OBJETO

1. El presente Estudio de Detalle está formulado de acuerdo con las prescripciones establecidas en el Plan general de Ordenación Urbana de León (en adelante PGOU de León), en la Ley de Urbanismo de Castilla y León (en adelante LUCyL.), en el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (en adelante RUCyL) y en el resto de normativa sectorial que resulta de aplicación y tiene por objeto la modificación de la ordenación detallada de los terrenos sitos en la Carretera N-630 P.K. 5,5 delimitados en los planos I-03, P-01 y P-02 de la documentación gráfica.

Artículo 1.1.2. AMBITO DE APLICACIÓN

Las presentes normas resultan de aplicación para todas aquellas actuaciones y/o actividades de naturaleza urbanística, edificatoria o urbanizadora que se desarrollen en el ámbito del Estudio de Detalle, regulando las condiciones de uso, edificación y desarrollo de las diferentes zonas resultantes de su ordenación detallada.

Artículo 1.1.3 AFECCIONES Y NORMATIVA COMPLEMENTARIA.

En aquellos aspectos no regulados en la presente normativa se aplicará con carácter supletorio la contenida en el Plan General de Ordenación Urbana de León y en ausencia de esta última, la contenida en el resto de legislación urbanística y sectorial, prevaleciendo en caso de antinomia normativa la regulación de rango superior.

CAPITULO 2. CONTENIDOS DEL ESTUDIO DE DETALLE

Artículo 1.2.1. CONTENIDOS

La documentación del presente Estudio de Detalle se compone de los siguientes apartados:

MEMORIA VINCULANTE
ANEXO A MEMORIA
NORMAS REGULADORAS
DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

TITULO 2. ORDENANZAS ZONALES

CAPITULO 1. INDUSTRIA ESPECIFICA

Artículo 2.1.1 CONDICIONES ESPECÍFICAS DE USO

Las condiciones de uso de esta zona son las correspondientes al uso pormenorizado INDUSTRIA ESPECIFICA (IE)), de carácter netamente industrial, que admite los siguientes usos y actividades en las situaciones que se indican:

<u>Usos principales</u>

- Industrial y de almacenaje
- Artesanía y pequeños talleres

<u>Usos compatibles</u>

- Se admiten aquellas actividades administrativas vinculadas y complementarias de la actividad principal hasta un máximo del 20 %.
- Garaje-aparcamiento y servicios del automóvil

La definición y condiciones específicas de cada uso, actividad y situación son las establecidas en el PGOU de León en el Capítulo IV Normas Generales de los Usos, Sección 2ª (arts. 71 a 126).

Artículo 2.1.2 CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LAS PARCELAS

Sup. mínima de parcela	500 m2
Frente mínimo de parcela	15 m

Artículo 2.1.3 CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LA EDIFICACIÓN

Edificabilidad	Según indicador del plano de zonificación del Estudio de Detalle.
Altura máxima en nº plantas	3 plantas (B + 2).
Altura máxima de fachada	12 m. Podrán superar la altura máxima los elementos singulares que, por razones técnicas sean necesarios para la plena funcionalidad del edificio o instalación.
Ocupación máxima de parcela	100 % deduciendo retranqueos
Retranqueo mínimo a alineaciónes exteriores	Según límites de edificación grafiados en plano de ordenación
Retranqueo mínimo a lindero sur	Según límite de edificación grafiado en plano de ordenación.
Retranqueo mínimo a resto de linderos	4 m. para nuevas edificaciones o el actual para mantenimiento de edificaciones existentes.
Tipologías edificatorias permitidas	Aislada y adosada
Desarrollo edificatorio	El desarrollo edificatorio podrá realizarse de forma autónoma sobre cada parcela individualizada resultante del proceso de Normalización y/o de agrupaciones o parcelaciones posteriores, previa obtención de las licencias de obra y/o ambiental correspondientes.

Artículo 2.1.4 OTRAS CONDICIONES

La situación y numeración de los ámbitos zonales edificables es la que se refleja en el plano P-01 del Estudio de Detalle que define la ordenación detallada del sector.
Se permiten cuerpos volados, cuya disposición en planta podrá ser libre, siempre que su proyección horizontal cumpla las condiciones de retranqueos establecidas.

CAPITULO 2. TERCIARIO

Artículo 2.2.1 CONDICIONES DE USO

Las condiciones de uso de esta zona son las correspondientes al uso pormenorizado TERCIARIO (TC), orientado a la prestación de servicios terciarios que pueden servir de complemento a la industria, que admite los siguientes usos y actividades en las situaciones que se indican:

Usos principales
- Comercial
- Equipamientos comerciales
- Oficinas
- Hotelero y residencial colectivo
- Espectáculos y actividades recreativas

Usos compatibles
- Sanitario-asistencial
- Socio-cultural y educativo
- Deportivo
- Garaje-aparcamiento y servicios del automóvil

La definición y condiciones específicas de cada uso, actividad situación y categoría admitida, son las establecidas en el PGOU de León en el Capítulo IV Normas Generales de los Usos, Sección 2ª (arts. 71 a 126).

Artículo 2.2.2 CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LAS PARCELAS

Sup. mínima de parcela	1000 m2
Frente mínimo de parcela	20 m

Artículo 2.2.3 CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LA EDIFICACIÓN

Edificabilidad	Según indicador del plano de zonificación del Estudio de Detalle.
Altura máxima en nº plantas	4 plantas (B + 3).
Altura máxima de fachada	16 m. Podrán superar la altura máxima los elementos singulares que, por razones técnicas sean necesarios para la plena funcionalidad del edificio o instalación.
Ocupación máxima de parcela	75 %
Retranqueo mínimo a alineación exterior	Según límite de edificación a N-630 grafiado en plano de ordenación.
Retranqueo mínimo a linderos y fondo	5 m.
Tipologías edificatorias permitidas	Aislada
Desarrollo edificatorio	El desarrollo edificatorio podrá realizarse de forma autónoma sobre cada parcela individualizada resultante del proceso de Normalización y/o de agrupaciones o parcelaciones posteriores, previa obtención de las licencias de obra y/o ambiental correspondientes.

Artículo 2.2.4 OTRAS CONDICIONES

La situación y numeración de los ámbitos zonales edificables es la que se refleja en el plano P-01 del Estudio de Detalle que define la ordenación detallada del sector.
Se permiten cuerpos volados, cuya disposición en planta podrá ser libre, siempre que su proyección horizontal cumpla las condiciones de retranqueos establecidas.

CAPITULO 3. SISTEMAS GENERALES Y SISTEMA LOCAL DE RESERVA VIARIA

Artículo 2.3.1 CONDICIONES ESPECÍFICAS

Se aplicará la normativa específica de contenida en el Plan General de Ordenación Urbana de León

TITULO 3.- AFECCIONES DE LA CARRETERA N-630

CAPITULO 1. ZONAS DE DOMINIO PÚBLICO, SERVIDUMBRE Y AFECCIÓN

Artículo 3.1.1 ZONA DE PROTECCIÓN (DOMINIO PÚBLICO Y SERVIDUMBRE):

En la zona de colindancia con la carretera N-630 se establece una zona de protección de acuerdo con lo establecido en la Ley 25/1988 de Carreteras y en el Reglamento General de Carreteras integrada por:

- Zona de dominio público : Incluye, además de la propia carretera y sus elementos funcionales, una franja de terreno de tres metros de anchura desde la arista exterior de la explanación. (la arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes, con el terreno natural).

- Zona de servidumbre: Se establece una zona de servidumbre comprendida entre la zona de dominio publico y una distancia de ocho metros desde la arista exterior de la explanación.

La zona de protección que incluye el dominio público y zona de servidumbre se grafía en el plano 02 “CONFIGURACION Y ALINEACIONES” del Estudio de Detalle.

En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en los artículos 38 de la Ley de Carreteras y 123 del Reglamento General de Carreteras.

En todo caso, el Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera

La zona de servidumbre se podrá utilizar para los siguientes fines:

- Encauzamiento y canalización de aguas que discurran por la carretera.
- Depósito temporal de objetos que se encuentren sobre la plataforma de la carretera y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.
- Estacionamiento temporal de vehículos o remolques que no puedan circular por cualquier causa.
- Condiciones vinculadas a servicios de interés general, si no existe posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera.
- Almacenamiento temporal de materiales, maquinaria y herramientas destinadas a las obras de construcción, reparación o conservación de la carretera.
- Otros análogos que contribuyan al mejor servicio de la carretera, tales como caminos agrícolas o de servicio, y zonas de aparcamiento.

El otorgamiento de las autorizaciones para la utilización por terceros de la zona de servidumbre para los fines expresados, corresponderá a la Dirección General de Carreteras.

Artículo 3.1.2 ZONA DE AFECCIÓN:

En la zona de colindancia con la carretera N-630 se establece una zona afección situada entre la zona de servidumbre y una distancia de 50 metros medida desde la arista exterior de la explanación. Se grafía en el plano 02 "CONFIGURACION Y ALINEACIONES" del Estudio de Detalle.

Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones se estará a lo dispuesto en el art. 83 del Reglamento General de Carreteras y se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento.

CAPITULO 2. LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

Artículo 3.2.1 LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

Se establece una línea Límite de edificación situada a 25 m. de la arista exterior de la calzada, tal y como aparece grafiada en el plano 02 "CONFIGURACION Y ALINEACIONES" del Estudio de Detalle.

Dentro de la banda comprendida entre la línea limite de edificación de 25 m y la carretera N-630, resulta de aplicación el régimen específico regulado en el artículo 24 de la Ley 25/1988 de Carreteras y en los artículos 88 y siguientes del Reglamento de Carreteras, y a tal efecto:

- Queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

- Queda expresamente prohibida la instalación de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera (no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Fomento)

- Las edificaciones que se encuentren actualmente dentro de dicha banda quedan declaradas en situación de fuera de ordenación, en los términos previstos en el artículo 185 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

CAPITULO 3. PROTECCIÓN ACÚSTICA

Artículo 3.3.1 NIVELES SONOROS Y MEDIDAS CORRECTORAS

Con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación en la parcela 2, colindante con la carretera N-630, se deberán llevar a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables, así como la obligatoriedad de establecer limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles, en caso de superarse los umbrales recomendados, de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente. (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido -BOE 18/11/2003- y, en su caso, de la normativa autonómica)

4 DOCUMENTACIÓN GRÁFICA