



EXP:05094

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

PETICIONARIO:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA



DN-MV: MEMORIA VINCULANTE

noviembre 2012

fc | a
arquitecturaurbanismo

alvaro fernandez carballeda
arquitecto

ÍNDICE

TÍTULO I. CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	1
TÍTULO II. OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE ORDENACIÓN.....	3
CAPÍTULO 1. OBJETIVOS Y FINES DE LA REVISIÓN	3
CAPÍTULO 2. CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.....	8
CAPÍTULO 3. MODELO DE ESTRUCTURA URBANA Y TERRITORIAL.....	14
3.1. DESCRIPCIÓN DEL MODELO DEL PLAN	14
3.2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN	14
3.2.1. Objetivos y criterios generales	14
3.2.2. Objetivos y criterios particulares.....	16
3.2.2.1. Regularización de situaciones surgidas en la aplicación del actual PGOU	16
3.2.2.2. Actuaciones aisladas en suelo urbano consolidado.....	24
3.3. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE GESTIÓN	25
3.3.1. Estrategia de actuación	25
3.3.2. Conexión y refuerzo de Sistemas Generales	25
CAPÍTULO 4. JUSTIFICACIONES DE LAS PROPUESTAS.....	26
4.1. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 81 DEL RUCYL.....	26
4.2. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.....	26
4.3. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE NORMATIVAS SECTORIALES	30
4.3.1. Decreto autonómico de sanidad mortuoria	30
4.3.2. Código técnico de la edificación	31
4.3.3. Ley 5/2009, de ruido de Castilla y León	32
4.4. JUSTIFICACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA CON LOS PLANEAMIENTOS DE LOS TÉRMINOS MUNICIPALES LÍMITROFES.....	32
TÍTULO III. DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL	34
CAPÍTULO 1. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL en todo el termino municipal.....	35
1.1. OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE ORDENACIÓN PARA TODO EL TÉRMINO MUNICIPAL.....	35
1.2. CLASIFICACIÓN DEL SUELO PARA TODO EL TÉRMINO MUNICIPAL	35
1.3. SISTEMAS GENERALES	35
1.3.1. Sistema General de vías públicas	36
1.3.2. Sistema General de espacios libres y equipamientos	38
1.3.2.1. Análisis de la realidad de las parcelas dotacionales	38
1.3.2.2. Cumplimiento de estándares y relación con el planeamiento predecesor	40
1.3.2.3. Conclusión	43

1.3.3. Servicios urbanos e infraestructuras	43
1.4. CATALOGACIÓN	45
CAPITULO 2. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL EN EL SUELO RUSTICO	46
CAPITULO 3. REVISIÓN DEL SUELO URBANO CONSOLIDADO.....	46
3.1. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL. DIVISIÓN EN UNIDADES URBANAS.....	46
3.2. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA	46
CAPITULO 4. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL Y DETALLADA EN EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.....	47
CAPÍTULO 5. REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE	69
TÍTULO IV. CUADROS SÍNTESIS DEL PLAN GENERAL	79
CAPÍTULO 1. CLASES Y CATEGORÍAS DE SUELO.....	79
CAPÍTULO 2. SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO Y SUELO URBANIZABLE DELIMITADO	79
CAPÍTULO 3. HORIZONTE DE POBLACIÓN.....	80
TITULO V. RESUMEN EJECUTIVO	81
CAPITULO 1. OBJETO	81
CAPITULO 2. ÁMBITOS DONDE LA NUEVA ORDENACIÓN ALTERA LA VIGENTE.....	81
CAPITULO 3. ÁMBITO DE SUSPENSIÓN DE LICENCIAS.....	85
TITULO VI. CONSIDERACIONES DE LOS INFORMES RECIBIDOS AL PGOU.....	87
CAPÍTULO 1. PREVIOS A APROBACIÓN INICIAL.....	87
CAPÍTULO 2. PREVIOS A APROBACIÓN PROVISIONAL	88
ANEXO 1. TABLAS	
CUANTIFICACIÓN DE SISTEMAS GENERALES Y LOCALES	
CUADRO DE EQUIVALENCIAS DE ORDENANZAS	
CUADRO DE DIFERENCIAS DETECTADAS ENTRE LAS CARTOGRAFÍAS DE SECTORES DESARROLLADOS	
ANEXO 2. JUSTIFICACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DEL PLANEAMIENTO PROPUESTO CON LOS PLANEAMIENTOS DE LOS TÉRMINOS MUNICIPALES LIMÍTROFES	
ANEXO 3. PLANOS DE RESUMEN EJECUTIVO	
ANEXO 4. ESTUDIO DE ZONIFICACIÓN ACÚSTICA DEL TERRITORIO	
ANEXO 5. ESTUDIO DE TRÁFICO	
ANEXO 6. ESTUDIO DE MOVILIDAD URBANA	
ANEXO 7. RESULTADO DE LOS INFORMES Y LAS ALEGACIONES RECIBIDAS DURANTE LA TRAMITACIÓN DEL PGOU	
ANEXO 8. CAMBIOS REALIZADOS EN EL PGOU POSTERIORES A LA APROBACIÓN INICIAL	

TÍTULO I. CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

El Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Arroyo que se revisa (en adelante PGOU), redactado bajo el amparo de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León (en adelante LUCyL), fue aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Castilla y León en fecha de 25 de abril de 2003, y su normativa urbanística fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de 14 de agosto de 2003, entrando en vigor el 16 de agosto de 2003.

La importante actividad urbanística desarrollada en el Ayuntamiento en estos años de vigencia del PGOU, principalmente en la culminación de procesos de urbanización de ámbitos de suelo, ha generado un modelo territorial prácticamente urbano en su totalidad, lo que hace conveniente una revisión del funcionamiento de los sistemas generales de comunicación, equipamiento comunitario y espacios libres. En definitiva, esta evolución urbana aconseja revisar su modelo de asentamiento y de estructura general y orgánica, para adecuarlo a las necesidades actuales de la población e introducir las correcciones necesarias.

Además, los múltiples cambios sufridos en el marco legal bajo el que se redactó el documento, requiere de una adaptación al mismo, con el objeto de evitar la inseguridad jurídica que provoca la aplicación de un documento no adaptado a la legislación vigente. Así desde la aprobación del planeamiento general del 2003, ha entrado en vigor un texto normativo de gran relevancia para el municipio, el Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León y que, a su vez, ha sido recientemente modificado a través de Decreto 45/2009, de 9 de julio, así como el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo.

De acuerdo con la Disposición Transitoria Primera de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA. Adaptación a la Ley

(...)

2. Los Municipios con población inferior a 20.000 habitantes deberán adaptarse a esta Ley cuando procedan a la elaboración o revisión de su instrumento de planeamiento general.

Asimismo, la Disposición transitoria primera del mencionado Decreto 45/2009 establece lo siguiente:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA. Adaptación a la normativa urbanística

"Los Municipios deben adaptarse a lo dispuesto en este Decreto cuando procedan a la elaboración o revisión de su propio instrumento de planeamiento general..."

Además, hay que añadir que ha finalizado el periodo de vigencia del PGOU, transcurridos 8 años desde su aprobación definitiva el 25 de abril de 2003.

Por todo ello, se considera conveniente y oportuna la revisión del PGOU de Arroyo de la Encomienda, que definirá el modelo de evolución urbana del Ayuntamiento, y la estructura general y orgánica del territorio, integrando los elementos determinantes del desarrollo urbano, todo ello bajo el amparo del marco legal vigente.

METODOLOGÍA DE LOS TRABAJOS DE REVISIÓN

La metodología de los trabajos a seguir pasa por el análisis y el diagnóstico del estado actual del territorio municipal, previa recopilación de todos los datos necesarios, como base para la definición del nuevo modelo territorial.

En la redacción del presente documento se aplica la Orden FOM 1572/2006, de 27 de septiembre, por

la que se aprueba la Instrucción Técnica Urbanística 2/2006, sobre normalización de los instrumentos de planeamiento urbanístico (en adelante ITPLAN).

Tal como detalla en los artículos 1 y 2 del ITPLAN, esta instrucción determina que la cartografía que se debe utilizar como base en los documentos de planeamiento es la proporcionada por el Centro de Información Territorial (CIT) de la Consejería de Fomento.

Dado que la cartografía del CIT no está suficientemente actualizada, (recordemos la casi total ejecución del planeamiento vigente en un corto período de tiempo), para la revisión del PGOU se han realizado una serie de trabajos encaminados a esta actualización, con las siguientes particularidades:

- Se han volcado las planimetrías de las ordenaciones detalladas de aquellos sectores que se encuentran desarrollados o en proceso de desarrollo, en especial los proyectos de reparcelación, con la salvedad de que en caso de discrepancias entre la cartografía de la Consejería y los documentos de ordenación detallada, han prevalecido los datos aportados por la cartografía, cotejados por la ortofoto proporcionada por el CIT, especialmente en cuanto a la morfología y superficies de las parcelas de cesión para dotaciones de SSGG y SSLL tanto de los EQ como de los EL, puesto que las discrepancias que pudieran existir no tienen relevancia a efectos de planeamiento general. No obstante, se adjunta tabla con datos comparativos de ambas fuentes, en la que se reflejan las diferencias detectadas entre las cartografías.
- A efectos del resto de parámetros de ordenación, densidades, edificabilidad, reservas de vivienda protegida, etc. prevalecen en cambio los datos numéricos de los documentos de planeamiento parcial.
- En el volcado de planimetrías se han seguido los criterios de representación de la cartografía municipal proporcionada por el CIT.
- En varias zonas del Término Municipal se han incorporado distintas actuaciones restituidas directamente de la ortofoto suministrada por la Consejería (Ortofoto del vuelo del PNOA del 2010).
- En suelo urbano consolidado prevalecerán las rasantes y alineaciones ya ejecutadas, sobre las indicadas en el documento del PGOU.

Asimismo, se ha utilizado la aplicación informática PLURCAD, que distribuye la Consejería de Fomento, que genera automáticamente los ficheros informáticos con los formatos requeridos para la documentación gráfica, según los requisitos de normalización establecidos en la Instrucción. No obstante, debido a diversos fallos surgidos en la generación automática de los distintos ficheros PDF que genera el PLURCAD (problemas con la versión del "Pdfcreator") para la entrega en papel del documento, se ha optado por, en este último apartado, generar los planos de manera manual, consiguiendo un resultado similar al que se hubiera conseguido utilizando la aplicación recomendada por la Consejería. La entrega se realizará en formato CAD y se respetará en todos sus apartados el Artículo 30 de la citada Instrucción.

TÍTULO II. OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE ORDENACIÓN

CAPÍTULO 1. OBJETIVOS Y FINES DE LA REVISIÓN

Según se contiene en el artículo 33 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León (en adelante LUCyL) y artículo 79 del Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (en adelante RUCyL), los planes Generales de Ordenación Urbana (en adelante PGOU) se redactarán con el objeto principal de establecer la ordenación general del término municipal.

Como se establece en el artículo 81 del RUCyL, a partir del análisis y diagnóstico de las circunstancias urbanísticas del término municipal, el PGOU ha de formular sus propios objetivos y propuestas de ordenación. Una vez hecho el análisis y diagnóstico urbanístico sobre el Municipio de Arroyo de la Encomienda, se determinan los objetivos de la revisión del Plan General, que son los siguientes:

1. Actualización del modelo territorial

El Ayuntamiento de Arroyo en las últimas décadas ha experimentado un fuerte crecimiento demográfico, debido principalmente a la importante presión urbanística que soporta a causa de su proximidad a la ciudad de Valladolid, razón por la cual hace más de 8 años se culminaron los trabajos de redacción del actual Plan General, que planifica de forma adecuada su desarrollo.

Desde la aprobación en el año 2003 de su PGOU, el crecimiento urbanístico del municipio se ha realizado de manera ordenada, desarrollándose la práctica totalidad de los suelos programados en el planeamiento municipal. Lo anterior se ha traducido en un fuerte incremento demográfico: en ocho años de vigencia del plan la población del municipio casi se ha triplicado, pasando de 5.087 habitantes en el año 2003 a 14.461 habitantes a 1 de enero de 2011.

Por todo lo anterior es aconsejable efectuar una revisión del planeamiento municipal.

2. Redistribución de los sistemas generales de comunicación, equipamiento comunitario, y espacios libres

El hecho de que la práctica totalidad del suelo delimitado como urbanizable en el documento del año 2003, se haya materializado convirtiéndose en urbano, hace necesaria la revisión del funcionamiento interno de las parcelas de equipamientos comunitarios y espacios libres públicos, en cuanto a usos, superficies y ubicación, de acuerdo a la unidad urbana a la que pertenezcan y a la población a la que sirvan.

La estructura general y orgánica del territorio se verá revisada en este documento, para adecuarla a las necesidades actuales y futuras del municipio.

3. Necesidad de adaptación del PGOU a la normativa urbanística vigente

Desde la entrada en vigor del PGOU en vigor, desde el año 2003, se ha producido una importante modificación y ampliación de la normativa urbanística existente, así como la aprobación de nueva legislación ambiental que introduce novedosos trámites. En línea con lo anterior cabe destacar la siguiente normativa sectorial:

- Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León y sus posteriores modificaciones.
- Modificaciones de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León.
- Aprobación de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

El hecho de que un planeamiento urbanístico general no esté adaptado al marco legal vigente, complica su aplicación, y puede llegar a generar situaciones de inseguridad jurídica, en especial a los técnicos municipales a la hora de otorgar las licencias urbanísticas.

4. Regularización de situaciones surgidas en la aplicación del actual PGOU

Durante estos años de vigencia del nuevo planeamiento municipal, han surgido situaciones que impiden la correcta aplicación de las determinaciones del PGOU.

A continuación se detallan estas situaciones:

a) Cierre de la industria “Smurfit Kappa España, S.A.”

La industria “Smurfit Kappa España, S.A.” se encuentra situada al este del término municipal, entre los núcleos urbanos de La Flecha y Monasterio del Prado, está limitada al sur por el río Pisuerga, y ha concluido su actividad industrial.

El cierre de estas instalaciones, ubicadas en una zona tan céntrica del suelo urbano, además de provocar una discontinuidad en el equilibrio de la estructura urbana, llevará a un claro proceso de degradación, que debe evitarse por medio de la recuperación y reutilización de la zona.

Esta parcela se encuentra clasificada en el actual PGOU como suelo urbano de uso industrial para papelera, por lo que con el cierre de la actividad, el único uso compatible con el planeamiento sería la instalación de otra industria papelera, algo que no resulta lo más adecuado por la localización de esta parcela, ya que linda por el sur con el río Pisuerga, lo que aconseja la instalación de un uso que no sea potencialmente contaminante del suelo y del agua, y por su situación, debe alojar usos netamente urbanos. Por estas razones, el PGOU establecía en dicha parcela una Norma Zonal tan específica, con el objeto de que si por alguna razón cesaba su actividad, evitar que se pudiera establecer otra actividad industrial.

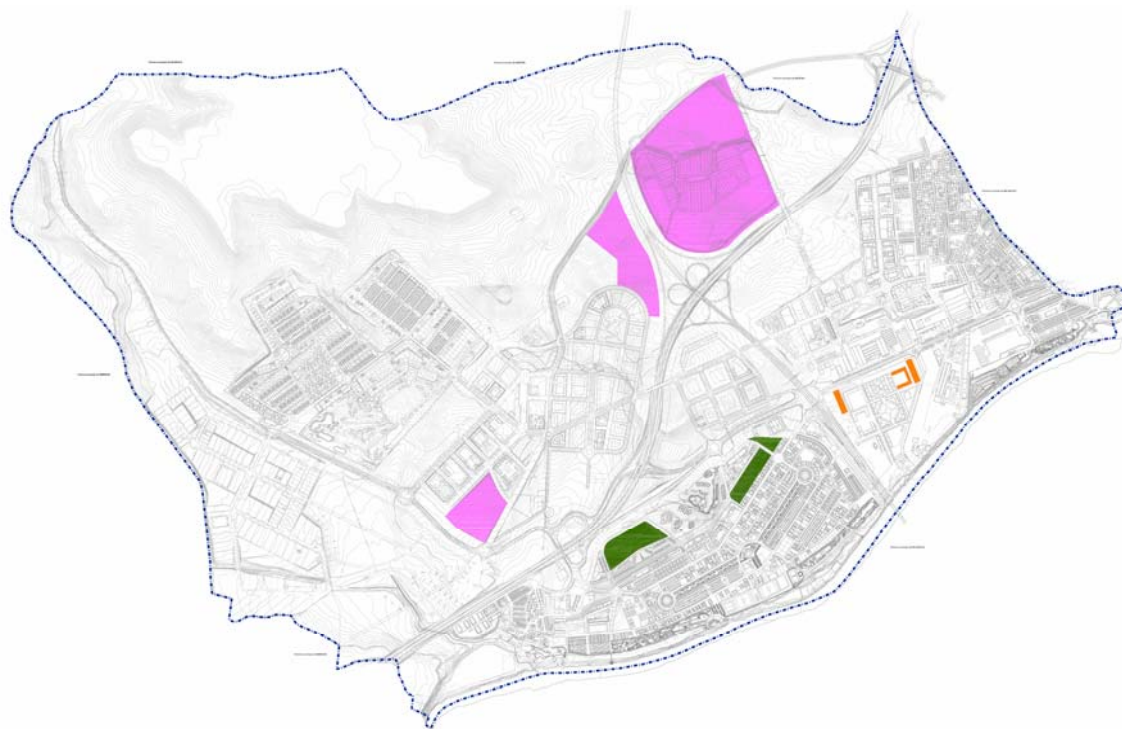
Con lo anterior, la Revisión del PGOU deberá establecer, en los terrenos donde se ubica la papelera, una ordenación detallada adecuada con el medio circundante (residencial y natural), y diseñar un sistema de gestión que permita recuperar los terrenos lindantes con la ribera, conectando el paseo fluvial existente a ambos lados del sector, persiguiendo una solución integrada en el entorno que permita la implantación de un uso menos agresivo, su adecuada dotación, y la recuperación del borde del río Pisuerga.

Aunque actualmente la parcela es suelo urbano consolidado, la revisión del PGOU la categoriza como suelo urbano no consolidado con el fin de posibilitar el cambio de uso, reservando la banda de suelo existente entre el dominio público y los 100 metros de policía de aguas para el sistema de espacios libres municipal, garantizando la continuidad del paseo fluvial.

b) Regularización de situaciones urbanísticas afectadas por Sentencias judiciales.

Hay tres ámbitos de suelo definidos en el PGOU, con unas situaciones urbanísticas particulares afectadas por Sentencias Judiciales que dificultan su culminación urbanística, y que se exponen a continuación.

Las parcelas afectadas por las citadas Sentencias Judiciales se señalan en colores en la imagen adjunta.



ÁMBITOS AFECTADOS POR SENTENCIAS JUDICIALES

<p>PLANEAMIENTO ANTERIOR: ÁMBITO PARA IMPLANTACIÓN DE USO TERCIARIO EN PARCELAS DE LOS ANTERIORES SECTORES S-6 Y S-15</p> <p>REVISIÓN PGOU: PARTE SUELO URBANO CONSOLIDADO Y PARTE SE-01</p> <p>AFECTADO POR SENTENCIA DE 29 DE OCTUBRE DE 2010 DE TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CASTILLA Y LEÓN, SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, SECCIÓN 2ª.</p>	<p>PLANEAMIENTO ANTERIOR: PARCELAS DEL ÁMBITO DEL ANTERIOR SECTOR SAU-13</p> <p>REVISIÓN PGOU: PARTE SUELO URBANO CONSOLIDADO Y PARTE SE-03</p> <p>AFECTADO POR SENTENCIA DE 21 DE JULIO DE 2011, REC.239/2008, DEL TRIBUNAL SUPREMO SALA TERCERA, DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, SECCIÓN 5ª.</p>	<p>PLANEAMIENTO ANTERIOR: PARCELAS A1/A3 Y A4 DE USO DOTACIONAL EN SUELO URBANO CONSOLIDADO DE LA VEGA</p> <p>REVISIÓN PGOU: SE-04</p> <p>AFECTADO POR SENTENCIA DE 12 DE MAYO DE 2011, REC.3300/2007, DEL TRIBUNAL SUPREMO, SALA TERCERA, DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, SECCIÓN 5ª.</p>
---	--	--

- Parcelas de uso dotacional en La Vega (señaladas en color verde en la imagen):

El ámbito de suelo de las parcelas A1, A2 y A4 del suelo urbano de La Vega, ha sufrido una serie de tramitaciones y actuaciones encaminadas a su desarrollo. Inicialmente estas parcelas fueron creadas dentro de la ordenación de un Plan Parcial denominado La Vega, que venía contemplado en las Normas Subsidiarias vigentes antes del 2003, como Sector Residencial I, formando parte del Suelo Apto para Urbanizar. Luego el PGOU del 2003 clasifica y califica estas parcelas como suelo urbano consolidado de uso terciario, al haberse completado anteriormente la urbanización del sector y de acuerdo con el Plan Parcial que las ordenó.

Con fecha 20 de Octubre de 2003, se firma un Convenio Urbanístico entre el Órgano Municipal competente y los propietarios, con el objeto de viabilizar la alteración de la calificación urbanística de las tres parcelas (uso, espacios libres y equipamientos), posibilitando la implantación en el ámbito de un Centro Docente en una posición que se consideró idónea para la población del término municipal por su centralidad, e instrumentándolo a través de una modificación puntual del Plan General.

Iniciado el procedimiento, la propuesta de Modificación Puntual fue sometida a informe previo de la Delegación Provincial del Servicio Territorial de Fomento de la Junta de Castilla y León, que informó negativamente la propuesta efectuando observaciones a la misma Posteriormente se redacta un Estudio de detalle, con el fin de concretar la ordenación detallada de las parcelas, modificando el uso a que estaban destinadas. La aprobación definitiva del Estudio de Detalle

tuvo lugar el 5 de mayo de 2005, publicado en el BOP de Valladolid de 19 de Mayo de 2005.

Posteriormente, este Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento es anulado por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, sede de Valladolid, en Sentencia de 20 de julio de 2006 (Recurso Contencioso-Administrativo 1584/2005), fallando, posteriormente, la Sala Tercera, de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta, del Tribunal Supremo en Sentencia de 12 de mayo de 2011 que no había lugar a Recurso de Casación que se interpuso contra la referida Sentencia.

Será, por lo tanto, en este documento de revisión donde se recoja adecuadamente este cambio de uso, por medio de la delimitación de un sector de suelo urbano no consolidado.

- Parcelas del ámbito del SAU-13 (señaladas en color naranja en la imagen):

El PGOU del 2003 recogía un sector que ya se encontraba en desarrollo, el SAU-13, para el que se especificaba que se incorporaba al PGOU las determinaciones que para él fijaba la Modificación de las antiguas Normas Subsidiarias (instrumento que había posibilitado su desarrollo). Después se aprobó el correspondiente Proyecto de Actuación, por lo que se consideró que se había completado el desarrollo urbanístico y, por lo tanto, el suelo tenía la consideración de urbano.

Posteriormente la propiedad redacta un Estudio de Detalle, en el que se plantea aumentar el número de viviendas y, consecuentemente, efectúa un reajuste de edificabilidades, si bien en cuanto al uso residencial en número inferior al 30% de incremento máximo que estipula la legislación, aumentándose en la proporción debida las superficies destinadas a usos públicos y dotaciones, y sufriendo también variación de superficie las parcelas destinadas a uso dotacional privado, destacando la parcela de ordenación EC3 con uso apartahotel (Servicios terciarios y/o dotacional), en la que se producía un incremento de aprovechamiento mayor del 30%. Este Estudio de Detalle se aprueba definitivamente, concediéndose la preceptiva licencia para la ejecución del apartahotel, siendo finalizadas las obras de estructura, cubierta y fachada.

Este Estudio de Detalle del SAU-13, fue anulado por la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo, con sede en Valladolid, del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, Sección Primera, de fecha de 4 de diciembre de 2007, esgrimiendo ese Tribunal el argumento de que la clasificación del suelo era incorrecta (éste no ostentaba la condición de suelo urbano consolidado), por lo que la figura de planeamiento empleada no resultaba la más adecuada. La licencia de obra para la construcción del apartahotel estaba amparada en dicho instrumento de planeamiento (Estudio de Detalle), por lo que fueron paralizadas judicialmente las obras cuando ya se encontraban en un estado avanzado.

En la actualidad, la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta, del Tribunal Supremo, en sentencia de 21 de julio de 2011, ha desestimado el Recurso de Casación interpuesto por la propiedad contra la sentencia indicada anteriormente.

Por último destacar que recientemente se ha completado la urbanización del sector, por lo que legalmente posee la consideración de suelo urbano consolidado.

- Ámbito para implantación de uso terciario en los sectores antiguos S-6 y S-15 (señaladas en color rosa en la imagen):

El presente Plan General recoge la delimitación de un sector de suelo urbano no consolidado discontinuo, con ordenación pormenorizada incluida dentro de la misma unidad urbana de Arroyo

de la Encomienda. La delimitación del sector abarca terrenos incluidos en distintas categorías de suelo. Por un lado, los suelos situados en los antiguos Sectores S6 y S15, objeto de la “Modificación Puntual del Plan General de los sectores S6 y S15”, aprobada definitivamente el 28 de octubre del 2008, los que actualmente ya han culminado su gestión derivada de la tramitación del planeamiento que los ordenaba, así como por la gestión urbanística posterior, con las propias obras de urbanización recepcionadas, y por lo tanto ya terminadas por lo que su situación actual es que son suelos urbanos consolidados. Por otro lado la delimitación incluye dos zonas de remate de actuaciones de urbanización ya comenzadas en otros dos sectores, en concreto terrenos colindantes al antiguo Sector 16 y al antiguo Sector 9 del Plan General que se revisa. Uno de los objetivos principales en esta delimitación es el realizar un reordenamiento de los sistemas de los terrenos existentes incluidos dentro del sector, tanto los sistemas locales como los generales, derivado de un interés prioritario para los objetivos de la municipalidad.

Hay que mencionar asimismo, que parte de los terrenos incluidos en este sector están afectados por una sentencia judicial, en concreto los incluidos en el ámbito de la Modificación Puntual del Plan General de los antiguos sectores S6 y S15. En dicha sentencia se analiza en sus fundamentos de derecho el contenido de la propia Modificación Puntual, en particular, la categorización de suelo urbano que corresponde a la nueva parcela (T-1) de uso terciario, estableciendo en su fallo que debido al incremento de edificabilidad en la nueva parcela comercial, el suelo debería categorizarse como urbano no consolidado. Asimismo la Sentencia mantiene que la Modificación Puntual no prevé la dotación de aparcamientos mínima *“exclusivamente para estacionamiento del establecimiento comercial y ubicada en un suelo de uso público cuyo dominio o posesión pertenezca al solicitante de la licencia comercial”* y que la Modificación Puntual incumple lo dispuesto en el artículo 10.2 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, al no haber incorporado las prescripciones 2ª, 3ª y 4ª contenidas en la Resolución del Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 31 de julio de 2008 emitida durante la tramitación de tal Modificación Puntual.

Con relación a la exigencia contenida en la sentencia de una dotación de aparcamientos mínima *“exclusivamente para estacionamiento del establecimiento comercial y ubicada en un suelo de uso público cuyo dominio o posesión pertenezca al solicitante de la licencia comercial”*, la presente Revisión del PGOU da cumplimiento a la misma.

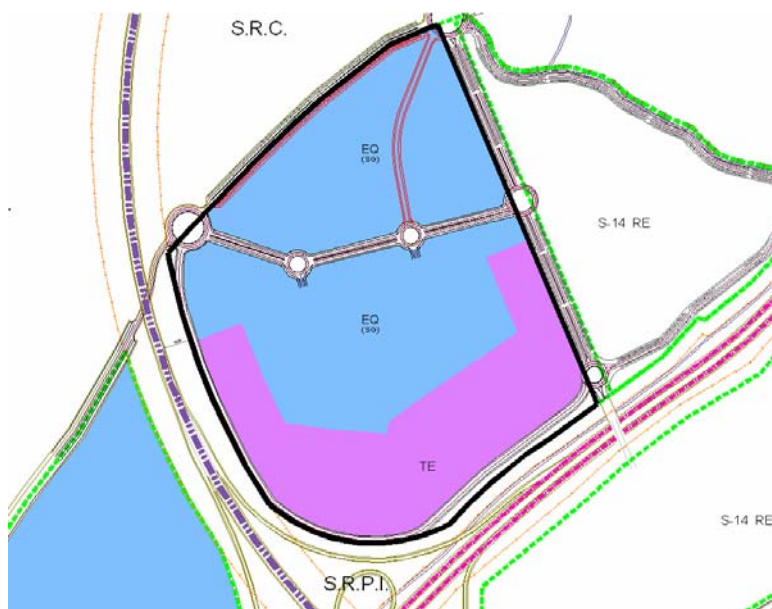
Por otro lado, con relación a las prescripciones 2ª, 3ª y 4ª contenidas en la Resolución del Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 31 de julio de 2008 emitida durante la tramitación de tal Modificación Puntual, indicar asimismo que se ha dado cumplimiento a las mismas, al quedar recogidas, por un lado, en el Proyecto de Obras de Accesos autorizado mediante Resolución de fecha 16 de febrero de 2011 del Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento y, por otro, en el Plan Especial de Infraestructuras Supramunicipal, aprobado el 9 de agosto de 2011 por Orden de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

El expediente judicial está en estos momentos en casación, por lo que la sentencia no es firme.

Para adecuarse a los criterios puestos de manifiesto por el poder judicial y a los criterios jurídicos actualmente en vigor, aunándolos asimismo con los criterios de ordenación de la Revisión de este Plan General, en el presente documento se delimita este sector de suelo urbano no consolidado con ordenación pormenorizada, incluyendo en él además de los terrenos incluidos en el ámbito de la referida Modificación Puntual, tres nuevas zonas, con el objeto de dar una ordenación adecuada al territorio adaptándose a los criterios jurídicos aplicables, reordenando de

esta forma los sistemas locales y generales, tanto los existentes derivados de la gestión urbanística finalizada, como la previsión de nuevos sistemas que completan el funcionamiento de la unidad urbana.

A continuación se incluye el plano de ordenación de la Modificación Puntual del Plan General aprobada definitivamente.



Modificación puntual en los sectores 6 y 15. Expte.: CTU 362/06

5. Definición de Unidad Urbana

En virtud de lo dispuesto en el art. 85.2 del RUCyL, en los municipios con población inferior a 20.000 habitantes, como es el caso de Arroyo de la Encomienda, el Plan General puede dividir el suelo urbano consolidado en Unidades Urbanas, entendiéndose de lo contrario que existe una única unidad.

Dando cumplimiento también a lo establecido en la LUCyL, la revisión del PGOU efectuará la definición de una única Unidad Urbana en que se integra todo el suelo urbano del Término Municipal, efectuando y cuantificando el balance de los suelos destinados e espacios libres y equipamientos y dotaciones existentes en el Término Municipal, como consecuencia de la materialización de los planeamientos parciales que desarrollaron todos los sectores de suelo urbanizable contemplados en el PGOU del año 2003.

CAPÍTULO 2. CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Según las determinaciones contenidas en el Capítulo II del Título I de la LUCyL y el Capítulo II del Título I del RUCyL, el PGOU clasifica el territorio en las siguientes clases:

SUELO RÚSTICO, integrado por aquellos terrenos que deben ser protegidos del proceso de urbanización, cumpliendo alguno de los siguientes criterios: protección singular, valor intrínseco, recuperación de valores y prevención de riesgos.

SUELO URBANO, compuesto por los terrenos integrados de forma legal y efectiva en la red de dotaciones y servicios de un núcleo de población, y que por tanto cuenten con acceso público integrado en la malla urbana, y servicios de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica, siempre que estén incluidos en un núcleo de población existente.

SUELO URBANIZABLE, compuesto por los terrenos que son aptos para ser incorporados al proceso de urbanización o que estén ya incorporados a dicho proceso.

El análisis y diagnóstico realizado sobre la información recogida, nos permite realizar la propuesta de ordenación general del territorio municipal, mayoritariamente centrada en el núcleo urbano, puesto que Arroyo de la Encomienda ha experimentado un gran crecimiento urbanístico basado en el desarrollo ordenado de la práctica totalidad de los suelos programados en el planeamiento municipal vigente que se revisa. Además, se incorporan como planeamiento asumido aquellos sectores de suelo urbanizable que estén actualmente en proceso de desarrollo, de acuerdo con el planeamiento previo, y se clasifica el suelo rústico de acuerdo con las determinaciones del RUCyL.

La delimitación de cada tipo de suelo en el término municipal, se detalla en los planos correspondientes de clasificación de suelo.

RESPECTO AL SUELO RÚSTICO

De acuerdo con los criterios de clasificación del artículo 30 del RUCyL, se han identificado y clasificado como rústico los terrenos que pudieran agruparse en alguno de estos criterios:

1. Terrenos que estén sometidos a algún régimen especial de protección incompatible con su urbanización, establecido de acuerdo a la normativa urbanística o a la legislación sectorial, que justifique la protección o establezca limitaciones de aprovechamiento.
2. Terrenos que presenten manifiestos valores ambientales, culturales o productivos que justifiquen la necesidad de protegerlos o de establecer limitaciones a su aprovechamiento.
3. Terrenos que, habiendo presentado en el pasado alguno de los valores citados en la letra anterior, deban protegerse para facilitar o promover su recuperación, o para evitar una mayor degradación.
4. Terrenos amenazados por riesgos naturales o tecnológicos incompatibles con su urbanización, tales como inundación, erosión, hundimiento, deslizamiento, alud, incendio, contaminación o cualquier otro tipo de perturbación del medio ambiente o de la seguridad y salud públicas.
5. Terrenos que no reúnan condiciones que aseguren que la urbanización alcance un nivel mínimo de calidad.

Con el fin de adecuar el régimen de protección a las características específicas de los terrenos, se han establecido, de acuerdo con el artículo 16 de la LUCyL, las siguientes categorías de suelo rústico: Suelo Rústico con Protección Natural, Suelo rústico con protección de Infraestructuras y Suelo Rústico Común.

El Plan establece la protección adecuada para las zonas con alto potencial natural (la vega del río Pisuegra, las zonas de ladera y las zonas que posean un hábitat natural o ecosistema merecedor de su protección). Así, el PGOU incluye dentro del suelo rústico con protección natural, los hábitats naturales de interés comunitario presentes en el término municipal (recogidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres), que aún conservan sus características naturales.

Además, derivado del análisis de riesgos efectuado, se definen las zonas con riesgo de erosión que coinciden con las zonas delimitadas en las Directrices de Ordenación Territorial de ámbito subregional de Valladolid y Entorno (DOTVaEnt) como “cuestas y laderas”, que en la revisión del PGOU son clasificadas como suelo rústico de protección natural, tal y como establece el artículo 6 de las citadas Directrices.

Asimismo, los ámbitos incluidos en las citadas Directrices como ASVE, son también clasificados como suelo rústico de protección natural, tal y como establece su artículo 3, excepto las áreas de suelo urbano de la vega del río Pisuerga, que se mantiene como sistema general de espacios libres en suelo urbano consolidado, y los tramos de los arroyos que discurren por zonas actualmente urbanas consolidadas, estando incluso algunos tramos canalizados.

Se incluye dentro del suelo rústico con protección natural el monte gestionado por la Junta de Castilla y León "Laderas de Arroyo" (nº 3066 del elenco), que en parte coincide con las citadas laderas con ciertos riesgos de erosión, y en las que existen hábitats naturales de interés comunitario prioritarios.

El resto del suelo rústico del municipio que no presenta características naturales que le hagan merecedor de especial protección, se incluye dentro de la categoría de suelo rústico común, exceptuando el suelo rústico con protección de infraestructuras, categoría en la que se han incluido los terrenos ya ocupados o afectados por infraestructuras territoriales públicas, en este caso red de carreteras, instalaciones de abastecimiento de agua y saneamiento, y líneas eléctricas de alta tensión, y aquellos terrenos para los que el Plan prevea que sean ocupados por ellas.

Finalmente indicar que, en aplicación de lo dispuesto en el art. 39 del RUCyL, en el municipio existen terrenos que, bien por sus propias características o bien en aplicación de los criterios de la normativa urbanística o de la legislación sectorial aplicable, son incluidos al mismo tiempo en dos categorías de suelo rústico. Este es el caso del suelo rústico de protección de infraestructuras, que al estar asociado al trazado de vías de comunicación y de transporte de energía, en aquellas zonas en donde su trazado discurre por áreas de especial interés natural, se superpone con el suelo rústico de protección natural.

RESPECTO AL SUELO URBANO

El artículo 12 de la LUCyL establece y define las dos categorías de suelo urbano que puede distinguir el planeamiento general:

a) Suelo urbano consolidado, constituido por los solares y demás terrenos aptos para su uso inmediato conforme a las determinaciones del planeamiento urbanístico, así como por los terrenos que puedan alcanzar dicha aptitud mediante actuaciones aisladas.

b) Suelo urbano no consolidado, constituido por los demás terrenos que se puedan clasificar como suelo urbano, y que a efectos de su consolidación se agruparán en ámbitos denominados sectores. En particular, se incluirán en esta categoría los terrenos urbanos en los que sean precisas actuaciones de urbanización, reforma interior u obtención de dotaciones urbanísticas, que deban ser objeto de equidistribución entre los afectados, así como aquéllos sobre los que el planeamiento urbanístico prevea una ordenación sustancialmente diferente de la existente.

Como ya se ha indicado, uno de los objetivos de la Revisión es la actualización del modelo territorial, debido al alto grado de ejecución alcanzado por el Plan General aprobado en el año 2003, con el desarrollo de casi la totalidad de los suelos programados en el mismo, convirtiéndose en urbanos consolidados, lo que ha garantizado un crecimiento ordenado y una importante evolución urbana.

Dado que la clasificación del suelo urbano es un acto reglado, la revisión del PGOU recoge como tales todos aquellos suelos que ya se consideraban urbanos en el anterior planeamiento por su realidad fáctica, así como aquellos que son urbanos como resultado de la aplicación del PGOU, bien consolidados como resultado del proceso de urbanización de los suelos programados, o bien no consolidados por herencias de situaciones surgidas a lo largo de los años de vigencia del planeamiento.

Así, la revisión del PGOU recoge como tal:

- El suelo considerado urbano en el anterior planeamiento, por su realidad fáctica.
- El suelo resultado de la aplicación del PGOU, bien consolidado como resultado del proceso de urbanización de los suelos programados, o bien no consolidado por herencias de situaciones surgidas a lo largo de los años de vigencia del planeamiento.
- Dos pequeñas zonas que en el planeamiento anterior se clasificaban como suelo rústico, y que en esta revisión se incluyen en la gestión de suelo urbano no consolidado, una vez diagnosticada la inexistencia en los mismos de valores merecedores de protección.
 - Banda al pie de la ladera a lo largo de la carretera de Arroyo a Ciguñuela.
 - Pequeño ámbito de forma triangular situado al suroeste Área, rodeado de trama urbana industrial desarrollada o en vías de desarrollo.

SUELO URBANO CONSOLIDADO

Se delimita el suelo urbano consolidado según el criterio legal definido anteriormente, estableciéndose sobre el mismo la ordenación detallada de acuerdo con el artículo 92 y siguientes del RUCyL. En general, se confirma la ordenación existente manteniendo sobre estos suelos las determinaciones del planeamiento anterior, e incorporando al urbano consolidado todo el suelo que ha culminado su proceso de urbanización, que corresponde a los originariamente sectores: S-2, S-3, S-4, S-5, S-6, S-7, S-10, S-11, S-12, S-13 y S-15 de uso residencial; y S-8 de uso Industrial, definiendo el resultado de estos desarrollos del suelo anteriormente programado, racionalizando las ordenanzas y condiciones de edificación y los usos.

Siguiendo las determinaciones del artículo 21.3 del RUCyL, se han considerado como suelo urbano consolidado aquellos ámbitos que cuentan con obras de urbanización recepcionadas.

ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO ANTERIORMENTE VIGENTE			
Denominación ámbito PGOU anteriormente vigente	Estado de tramitación Fecha ACTA RECEPCION OBRAS	Clasificación del suelo Revisión PGOU	Observaciones
S-2 RE	20/04/2008	Suelo urbano consolidado	
S-3 RE	19/09/2008	Suelo urbano consolidado	
S-4 RE	-	Suelo urbano consolidado	Existen dos recepciones parciales. No se ha solicitado formalmente la recepción, pero el ámbito está totalmente urbanizado
S-5 RE	12/11/2008	Suelo urbano consolidado	
S-6 RE	25/02/2008	Suelo urbano consolidado	
S-7 RE	08/02/2008	Suelo urbano consolidado	
S-8 IN	11/03/2008	Suelo urbano consolidado	
S-11 RE	-	Suelo urbano consolidado	Existe una recepción parcial. No se ha devuelto el aval que garantiza la totalidad de la urbanización, pero el ámbito está totalmente urbanizado
S-13 RE	-	Suelo urbano consolidado	
S-15 RE	25/02/2008	Suelo urbano consolidado	

Se mantiene la edificabilidad asignada por los planeamientos predecesores para el suelo que actualmente es “*de facto*” urbano consolidado, aunque con el objetivo de simplificar la aplicación del planeamiento, se refunden las ordenanzas de aplicación (se adjunta como anexo a la memoria un cuadro de equivalencias de ordenanzas de aplicación de los planeamientos predecesores y de la presente Revisión).

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

El Plan General delimita cuatro sectores de Suelo Urbano No Consolidado, estableciendo para todos ellos la Ordenación Detallada, que se incorpora de forma independiente.

En cumplimiento del artículo 26 del RUCyL, la categoría de suelo urbano no consolidado en el presente documento es la que recoge aquellas áreas dentro del suelo urbano en las que este planeamiento prevé una ordenación sustancialmente diferente a la existente y aquellos donde el planeamiento prevea un aumento del número de viviendas o de la superficie o volumen edificable con destino privado, superior al 30% respecto a la ordenación vigente, correspondiendo con situaciones urbanísticas surgidas en la aplicación del actual PGOU y que es preciso regularizar.

Así, se delimitan cuatro sectores de suelo urbano no consolidado que responden a la regularización de las situaciones surgidas en la aplicación del actual PGOU; los terrenos de una industria papelera que deben reordenarse por inactividad, y tres ámbitos de suelo que se han visto afectados por sentencias judiciales que dificultan su culminación, cuyos objetivos ya se han descrito anteriormente:

SECTOR	Ubicación	Uso global	Objetivos de la propuesta de ordenación
SE-01	Al Norte del TM. Parcelas de los anteriormente sectores S-6 y S-15	Terciario	Implantación de un área comercial, e incorporación de las dotaciones locales que mejoran el conjunto urbano
SE-02	Al Sureste del TM. Antigua industria papelera Smurfit, al Sur de la Avenida de Salamanca	Residencial	Cambio de uso para Implantación de área residencial y terciario, apertura de viarios para completar la red urbana local e incorporar nuevas dotaciones locales al conjunto urbano
SE-03	Al Sureste del TM. 3 Parcelas del antiguo SAU-13 de La Vega	Terciario	Implantación de área de usos terciarios incorporando nuevas dotaciones locales al conjunto urbano
SE-04	Al Sureste del Municipio. 3 parcelas del núcleo urbano de La Vega	Residencial	Implantación de área residencial y dotacional público

Hay que destacar que respecto al PGOU actual, se han clasificado como suelo urbano no consolidado, concretamente formando parte del sector SE-01, dos zonas que en el planeamiento anterior se clasificaban como suelo rústico. Esta determinación del planeamiento se basa en la necesidad de completar la bolsa de suelo incluida en la unidad urbana que configura la ordenación actual del término municipal, una vez analizado y comprobado que son suelos que no cuentan con elementos de interés y por lo tanto no son suelos merecedores de protección. Se trata del pie de la ladera a lo largo de la carretera de Arroyo a Ciguñuela, y de un pequeño ámbito situado al suroeste, rodeado de trama urbana de uso industrial, tal como se detalla en epígrafe justificativo del presente documento.

RESPECTO AL SUELO URBANIZABLE

La Revisión del Plan General no programa ningún nuevo desarrollo de suelo urbanizable con respecto al planeamiento predecesor.

Los sectores de suelo urbanizable que presenta esta Revisión, se corresponden con aquellos sectores que ya delimitó el PGOU anterior de 2003, pero que no culminaron su desarrollo. Dichos sectores corresponden a los anteriormente denominados S-1 y S-14 de uso residencial, que completan hacia el Noreste la malla urbana residencial de La Flecha, hasta la autovía A-62; y a los S-9 y S-16 de uso industrial, que completan la estructura industrial que se desarrolla al Sureste de la carretera VP-5802.

Estos sectores se recogen en este documento de tres formas, de acuerdo a su estado de tramitación y las determinaciones de ordenación de los mismos:

a) SECTOR CON PLANEAMIENTO ASUMIDO

- SE-06: Denominado en planeamiento predecesor S-1 RE, con uso global residencial

Aprobado definitivamente el Plan Parcial el 20/12/2006, con modificación puntual posterior

De este sector se asumen íntegramente las determinaciones establecidas en el instrumento de

planeamiento de desarrollo aprobado previamente, manteniendo dicho instrumento en vigor como “planeamiento asumido” (artículo 109 RUCyL), y fijando para él los parámetros de ordenación detallada del planeamiento de desarrollo vigente.

b) SECTORES CON PLANEAMIENTO PARCIALMENTE ASUMIDO

- SE-05: Denominado en planeamiento predecesor S-14 RE, con uso global residencial
Aprobado definitivamente el Plan Parcial el 21/01/2010.

En julio de 2012 se aprobó el Proyecto de actuación del sector; en dicho documento se modifica el sistema viario como resultado de la ejecución anticipada de un vial, sin afectar a la superficie total de cesiones del ámbito respecto a lo establecido en el Plan Parcial. Por lo anterior, el PGOU mantiene parcialmente en vigor dicho instrumento como “planeamiento parcialmente asumido” (artículo 109 RUCyL).

- SE-08: Denominado en planeamiento predecesor S-16 IN, con uso global industrial
Aprobado definitivamente el Plan Parcial el 13/03/2008

Como consecuencia de la aplicación de la legislación en vigor sobre sanidad y policía mortuoria, a fin de garantizar la separación del nuevo cementerio de suelos urbanizables, se modifican ciertas determinaciones del instrumento de planeamiento de desarrollo del sector SE-08, en concreto su superficie y su índice de edificabilidad, por lo que se mantiene parcialmente en vigor dicho instrumento como “planeamiento parcialmente asumido” (artículo 109 RUCyL).

c) SECTOR SIN ORDENACION DETALLADA

- SE-07: Denominado en planeamiento predecesor S-9 IN, con uso global industrial

Aunque existe un Plan Parcial del anterior SAU-9 Industrial, Aprobado Definitivamente según publicación del BOCyL de 26 de agosto de 2004, desarrollado a partir de las Normas Subsidiarias de Arroyo durante la redacción del Plan General de 2003 de Arroyo de la Encomienda, la Revisión de planeamiento no asume esta ordenación detallada puesto que no hubo continuidad en el desarrollo del sector, es decir, no se redactaron ni tramitaron los correspondientes documentos de gestión y urbanización del ámbito. Además, los múltiples cambios sufridos en el marco legal general y sectorial desde que se redactó este documento de Plan Parcial, requieren actualmente de una adaptación al mismo. El propio hecho de que recientemente se iniciaran las tramitaciones de un nuevo Plan Parcial corrobora la necesidad de rehacer la ordenación detallada de este sector.

Por otro lado, es importante destacar que se trata de un sector de iniciativa privada con numerosos condicionantes previos a la ordenación, tanto físicos como de afecciones de elementos existentes en el ámbito o en su entorno, que requieren de una adaptación total a los mismos de acuerdo con su estado actual y el marco legal sectorial que los regula (Arroyos: Arroyo de los Machos, Arroyo de la Malaza y Arroyo del Rodastillo; y yacimientos Arqueológicos: La Dehesilla, El Montecillo y Las Eras – La Lámpara, líneas eléctricas de Alta y Media Tensión, gasoducto, afecciones de Autovía A-62 y VP-5802). Así mismo, limita al sur con la autovía de Castilla, por lo que deben incorporarse las afecciones y limitaciones establecidas en la normativa sectorial de carreteras.

En definitiva, el Plan Parcial aprobado definitivamente el 31/10/2003, no se tiene en cuenta como antecedente pues no hubo continuidad en el desarrollo, siendo necesaria la adaptación total al nuevo marco legal en un sector de iniciativa privada con numerosos condicionantes previos para la futura ordenación del ámbito.

El PGOU establece para este sector únicamente los parámetros de Ordenación General, que se describen en epígrafe y ficha correspondientes.

CAPÍTULO 3. MODELO DE ESTRUCTURA URBANA Y TERRITORIAL

3.1. DESCRIPCIÓN DEL MODELO DEL PLAN

El Término municipal de Arroyo de la Encomienda se caracteriza por su alto grado de antropización, debido al importante desarrollo urbanístico que ha experimentado en los últimos años, motivado por su colindancia con el término municipal de Valladolid.

El modelo territorial del PGOU sigue las directrices del planeamiento predecesor, en tanto en cuanto éste proyectó un crecimiento ordenado y totalmente estructurado, ya ejecutado en su mayoría, y que únicamente requiere de la revisión de su funcionamiento.

Este modelo, aun vigente, da continuidad a la malla urbana de los núcleos urbanos existentes, por las intersecciones generadas entre los viarios estructurantes del municipio, carretera N-520, carretera provincial VP-5802, Autovía A-62, y circunvalación VA-30, zonificando los crecimientos agrupados por usos, y preservando las zonas que deben salvaguardarse de su urbanización, que son:

- El margen del río Pisuegra, en donde se ha ejecutado un gran parque fluvial al que este documento pretende dar continuidad.
- Las zonas de laderas, en donde se ubican reservas de sistemas generales de espacios libres.
- El páramo, aunque con un medio biótico actualmente muy limitado, carente de valores naturales.

Así, puede concluirse que este documento no atiende a una demanda de crecimiento, puesto que el incremento de capacidad residencial generada por el mismo es casi irrelevante, sino que atiende a una necesidad de revisión de funcionamiento de los sistemas generales, y en definitiva de la estructura general y orgánica del territorio, para adecuarlo a las demandas actuales de la población, además de la necesidad de adaptación al nuevo marco legal vigente.

3.2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN

Como ya se ha indicado en anteriores epígrafes, la propuesta de ordenación del territorio municipal está mayoritariamente centrada en el núcleo urbano, puesto que Arroyo de la Encomienda ha experimentado un gran crecimiento urbanístico basado en el desarrollo ordenado de la práctica totalidad de los suelos programados en el planeamiento municipal vigente que se revisa.

El fuerte incremento demográfico derivado de este crecimiento urbanístico (la población se ha duplicado en ocho años, de 5.087 habitantes en el año 2003 a 14.461 habitantes a 1 de enero de 2011), deriva en una evolución urbana que aconseja replantearse la estructura urbana y territorial, para adecuarlo a estas necesidades de población.

El análisis y diagnóstico realizados sobre la situación actual municipal, permite fijar los siguientes objetivos y criterios de la ordenación del planeamiento general:

3.2.1. Objetivos y criterios generales

- Actualización del modelo territorial. Dada la rápida evolución urbanística sufrida por el municipio, uno de los objetivos de la revisión es la actualización del modelo territorial, en el sentido de su adecuación a la situación actual. La práctica colmatación del modelo formulado por el PGOU del año 2003 ha dejado al propio documento obsoleto en sus determinaciones.

Los criterios de actualización se dirigirán especialmente a atender las situaciones especiales derivadas de la aplicación del Planeamiento General del año 2003 en todos los tipos de suelo,

obviamente bajo el amparo del nuevo marco legal.

- Redistribución efectiva de las dotaciones urbanísticas existentes y previstas. Se persigue la óptima funcionalidad, eficiencia y accesibilidad.

Los criterios de ordenación al respecto se basan en garantizar la idoneidad del funcionamiento de cada sistema general de equipamientos comunitarios y espacios libres públicos, en cuanto a usos, superficies, accesibilidad, ubicación:

- Identificación de dotaciones en la malla urbana de acuerdo con su uso actual.
 - Identificación de dotaciones en sistema general o local de acuerdo a su cualidad.
 - Equilibrar la dimensión de los sistemas para optimizar su funcionamiento en el territorio de acuerdo al déficit o exceso que presenten en el estado actual.
 - Previsión de dotaciones de acuerdo a los nuevos sectores delimitados, en este caso de suelo urbano no consolidado, procurando una adecuada distribución en el territorio, especialmente para los espacios libres que deben servir de transición entre el suelo urbano y el suelo rústico.
 - Integración de dotaciones existentes en el Municipio, como consecuencia de la materialización del planeamiento parcial que desarrolló los sectores de suelo urbanizable contemplados en el PGOU del año 2003.
- Incorporación de planeamiento de desarrollo
- Mantener las determinaciones y asumir el proceso de gestión en todos aquellos sectores del Plan General anterior que hubiesen iniciado ya su desarrollo (con documento de ordenación detallada aprobado definitivamente).
- Distinción entre el suelo urbano consolidado y suelo urbano no consolidado. Actuaciones previstas en suelo urbano.

En cuanto a la categorización entre suelo urbano consolidado y no consolidado, se adecua a lo preceptuado en el RUCyL, por ser este un acto reglado. Así, el suelo urbano consolidado lo es por su realidad fáctica, bien se considerara como tal en el anterior planeamiento, o sea resultado de la aplicación del PGOU. En cambio, para poder llevar a cabo las actuaciones de reforma previstas por el planeamiento para el suelo urbano, los terrenos afectados se incluyen en la categoría de no consolidado con la correspondiente delimitación de sectores, tal como se describe en el epígrafe siguiente de “criterios particulares”.

En general se proponen y delimitan sectores de urbano no consolidado en los casos necesarios en los que se propone una ordenación diferente a la que preveía el planeamiento anterior, cuya delimitación posibilite la gestión de los mismos, atendiendo a la estructura y composición del parcelario y la propiedad del suelo, dejando prevista en función de su prioridad sus sistemas de gestión y sus determinaciones urbanísticas.

Asimismo, en suelo urbano consolidado, es preciso llevar a cabo dos actuaciones aisladas de urbanización y tres actuaciones aisladas de expropiación. Con ellas se persigue adaptar la configuración física de cinco zonas concretas del municipio, a una ordenación detallada integrada con el entorno.

- Definición de Unidad Urbana. Dando cumplimiento a lo determinado en la LUCyL y en el RUCyL, la Revisión del PGOU tiene como objetivo definir la Unidad Urbana, tomando como criterio integrar todo el suelo urbano del Término Municipal.

- Actualización de las alineaciones del suelo urbano consolidado. Se actualizan las alineaciones en la documentación gráfica conforme a la realidad construida en los años de vigencia del PGOU, con las matizaciones necesarias de la red viaria para mejorar las condiciones de movilidad. No obstante, tal como se determina en la normativa urbanística, el presente PGOU toma como criterio la preferencia de la realidad física sobre lo grafiado en los planos.

- Revisión y simplificación de las ordenanzas de edificación

Como consecuencia del desarrollo de los suelos programados, el planeamiento vigente cuenta con numerosas ordenanzas de edificación y de usos resultado del planeamiento de desarrollo, que sumadas a las establecidas en el propio PGOU del año 2003, complican la claridad normativa del documento y su aplicación práctica, además de no estar adaptadas al marco legal sectorial actual.

El objetivo de la revisión en este punto, es clarificar y simplificar estas ordenanzas de edificación, refundiéndolas sin modificar la intensidad de uso, es decir, manteniendo los índices de edificabilidad o los valores absolutos de edificabilidad en cada parcela, en su caso. Para ello se analizan previamente los parámetros establecidos por cada una de las ordenanzas vigentes, y se rehacen tomando los siguientes criterios:

- Agrupación por tipologías edificatorias y por zonas homogéneas del territorio.
- Discriminación según la magnitud de los parámetros urbanísticos establecidos, obviando particularidades que no modifican la configuración general planificada.
- Atención a la normativa sectorial vigente y a los condicionantes de calidad de vida actuales, para revisar las condiciones de los usos y las condiciones generales de edificación.
- Mantenimiento de índices de edificabilidad o valores absolutos de edificabilidad en cada parcela.

Se adjunta como anexo de la presente memoria cuadro de equivalencias entre las ordenanzas de aplicación de los planeamientos predecesores y las de la presente Revisión.

- Subsanación de problemas conceptuales surgidos en la aplicación del anterior planeamiento

Se pretende redefinir, aclarar, sistematizar y complementar, aquellos conceptos básicos que, a lo largo de la vigencia del PGOU han sido objeto de divergencias y generadores de problemas.

- Actualización de la clasificación de la protección del patrimonio cultural

La revisión del PGOU pretende actualizar el catálogo de los elementos merecedores de protección por su valor cultural. Para ello, una vez analizadas las fichas de catálogo que incluye el anterior PGOU, se revisan sus contenidos de acuerdo al Decreto 37/2007, de 19 de Abril, por el que se aprueba el Reglamento para la protección del patrimonio cultural de Castilla y León, además de incluir la información obtenida sobre los elementos a proteger durante los años de desarrollo del PGOU que ahora se revisa.

3.2.2. Objetivos y criterios particulares

3.2.2.1. Regularización de situaciones surgidas en la aplicación del actual PGOU

Tal como se indica en epígrafes anteriores, durante estos años de vigencia del nuevo planeamiento municipal, han surgido situaciones que impiden la correcta aplicación de las determinaciones del PGOU, incluidos tres ámbitos de suelo que se han visto afectados por sentencias judiciales que dificultan su culminación.

Uno de los objetivos es regularizar estas situaciones, para lo que se proponen los siguientes sectores de suelo urbano no consolidado que a continuación se detallan individualmente:

SECTOR	Ubicación	Uso global	Objetivos de la propuesta de ordenación
SE-01	Parcelas de los anteriormente sectores S-6 y S-15	Terciario	Implantación de un área comercial, e incorporación de las dotaciones locales que mejoran el conjunto urbano.
SE-02	Antigua industria papelera "Smurfit Kappa España, S.A.", al Sur de la N-620	Residencial	Implantación de área residencial y terciario, apertura de viarios para completar la red urbana local e incorporar nuevas dotaciones locales al conjunto urbano
SE-03	3 Parcelas del antiguo SAU-13 de La Vega	Terciario	Implantación de área de usos terciarios y dotacionales, incorporando nuevas dotaciones locales al conjunto urbano
SE-04	3 parcelas del núcleo urbano de La Vega	Residencial	Implantación de área residencial y dotacional público

a) Modificación en la ordenación del ámbito de la industria papelera "Smurfit Kappa España, S.A."

El cierre de la industria papelera "Smurfit Kappa España, S.A.", sin solución de continuidad, obliga a que la presente Revisión del PGOU clasifique y califique los terrenos en los que se ubica, adecuando las determinaciones de planeamiento a la situación y necesidades actuales. Ante esta circunstancia, uno de los objetivos de la revisión del PGOU, es modificar la ordenación de estos terrenos con respecto al planeamiento vigente, que le otorgaba la clasificación de suelo urbano consolidado y el uso industrial, de cara a asignar a la zona el uso residencial y terciario, más adecuado y compatible con los usos residencial y comercial que lo rodean y el medio natural que conforma su linde Sur, el Río Pisuerga.

La eliminación del uso industrial en las proximidades al río, es un criterio que ya introducía el anterior PGOU, asignando una Norma Zonal específica de papelera, con el objeto de que, si por alguna razón cesaba su actividad, evitar que se pudiera establecer otra actividad industrial, y únicamente permitiendo así continuar con su actividad.

- Delimitación

La propuesta del PGOU es delimitar un sector de suelo urbano no consolidado, que se denominará SE-02, dando cumplimiento al artículo 26 del RUCyL, puesto que se prevé una ordenación urbanística sustancialmente diferente de la vigente anteriormente.

- Objetivos de la propuesta de ordenación

Implantación de área residencial y terciario, apertura de viarios para completar la red urbana local e incorporar nuevas dotaciones locales al conjunto urbano

- Criterios de ordenación

Categorización como suelo urbano no consolidado y delimitación del sector correspondiente.

Cambio de uso industrial a residencial y terciario-comercial.

Zonificación y diseño que posibilita la permeabilidad de la avenida de Salamanca con el río Pisuerga, evitando la formación de pantallas paralelas a la avenida.

- Criterios de desarrollo y gestión

Permitir recuperar los terrenos lindantes con la ribera, conectando el paseo fluvial existente a ambos lados del sector, persiguiendo una solución integrada en el entorno, una adecuación de las dotaciones, y la recuperación del borde del río Pisuerga, reservando la banda de suelo existente entre el dominio público y los 100 metros de policía de aguas para el sistema de equipamientos públicos y de espacios libres públicos con su respectivo servicio de aparcamiento, garantizando el uso público de la zona y la continuidad del paseo fluvial.

b) Regularización de la situación urbanística de Parcelas de uso dotacional en La Vega, afectadas por Sentencia judicial.

Como ya se ha indicado, existe un ámbito de suelo formado por tres parcelas del suelo urbano de La Vega, en las calles Juan Sebastián Elcano, Orellana y Avda. José Luís Lasa respectivamente, que ha sufrido una serie de tramitaciones y actuaciones encaminadas a su desarrollo. El anterior PGOU que se revisa clasifica, categoriza y califica estas parcelas como suelo urbano consolidado de uso terciario. Esta calificación se pretendió alterar posteriormente a través de una modificación puntual de planeamiento con un Convenio Urbanístico entre el Órgano Municipal competente y los propietarios, con el objeto de implantar el uso residencial en una de las parcelas y reservar las otras dos parcelas para uso público de equipamientos y espacios libres, conveniente por la falta de demanda del uso asignado, y la necesidad de implantar un Centro de Enseñanza Infantil y Primaria y un polideportivo (CEIP Margarita Salas y polideportivo La Vega). Posteriormente, la Delegación Provincial del Servicio Territorial de Fomento de la Junta de Castilla y León, interpretó que tendría que incluirse la superficie afectada como suelo urbano no consolidado, por lo que se delimita posteriormente el correspondiente sector y se aplican los correspondientes estándares legales a esta categoría de suelo. Con el fin de concretar la ordenación detallada, se redacta un Estudio de detalle para la Modificación de la Ordenación Detallada de las Parcelas A1, A3 y A4 del Sector del Suelo Urbano Consolidado de la Vega, que se aprueba definitivamente el 5 de mayo de 2005 (BOP de Valladolid 19 de Mayo de 2005). Este Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento es anulado por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León por considerar dicha instancia judicial que el Estudio de Detalle recurrido debió incluirse en la categoría de suelo urbano no consolidado, como dispone el artículo 12 del RUCyL, a ejecutar y gestionar mediante actuaciones integradas-artículos 65.3 y 72 de la LUCyL, de modo que al no haberse hecho así procede considerar infringidos estos preceptos. Con posterioridad, el Tribunal Supremo desestimó el Recurso de Casación que se interpuso contra la referida Sentencia.

Será, por lo tanto, en este documento de revisión donde se recoja adecuadamente este cambio de uso, por medio de la delimitación de un sector de suelo urbano no consolidado.

Por lo anteriormente expuesto, uno de los objetivos de la Revisión es culminar esta ordenación según la propuesta de modificación, de acuerdo con el marco legal vigente.

Delimitación

La propuesta del PGOU es delimitar un sector de suelo urbano no consolidado de uso predominante residencial que se denominará SE-04.

Objetivos de la propuesta de ordenación

Implantación de área residencial e incorporación de un área dotacional de carácter público, para adecuarse a las necesidades de la zona urbana en la que se ubica.

- Criterios de ordenación:

Categorización como suelo urbano no consolidado y delimitación del sector correspondiente.

Cambio de uso terciario a residencial y dotacional-equipamiento público.

Zonificación y diseño que posibilita la integración de una zona verde en la parcela de mayor superficie de uso residencial, en la que se asignará la tipología de manzana abierta para dar a la zona una mayor permeabilidad al entorno.

- Criterios de desarrollo y gestión

Para facilitar la gestión del ámbito, se determina que la cesión del 10 % de aprovechamiento municipal se ubicará en parcela independiente, al noreste de la parcela del equipamiento docente.

c) Regularización de la situación urbanística de Parcelas del anterior ámbito SAU-13, afectadas por Sentencia judicial.

El anterior PGOU recogía un sector que ya se encontraba en desarrollo, el SAU-13, aprobándose consecuentemente el proyecto de Actuación, por lo que se consideró que se había completado el desarrollo urbanístico y, por lo tanto, el suelo tenía la consideración de urbano.

Asimismo, la propiedad redacta un Estudio de Detalle, en el que se plantea aumentar el número de viviendas y, consecuentemente al reajuste de edificabilidades, se aumentan las superficies destinadas a usos públicos y dotaciones, sufriendo también variación de superficie las parcelas destinadas a uso dotacional privado, destacando la parcela de ordenación EC3 con uso Apartahotel (Servicios terciarios y/o dotacional), sobre la que se concede la preceptiva licencia de obras al amparo de dicho instrumento de planeamiento.

Como ya se ha indicado en epígrafes anteriores, este Estudio de Detalle del SAU-13, fue anulado por la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo, con sede en Valladolid, del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, Sección Primera, de fecha de 4 de diciembre de 2007, esgrimiendo ese Tribunal el argumento de que la clasificación del suelo era incorrecta (éste no ostentaba la condición de suelo urbano consolidado) por lo que la figura de planeamiento empleada no resultaba la más adecuada. Como consecuencia de lo anterior, fueron paralizadas judicialmente las obras del apartahotel cuando ya se encontraban en un estado avanzado.

Posteriormente, el Tribunal Supremo, en sentencia de 21 de julio de 2011 ha desestimado el Recurso de Casación interpuesto por la propiedad contra la sentencia indicada anteriormente.

En la actualidad se han finalizado las obras de urbanización del sector, por lo que tienen la consideración de suelo urbano consolidado.

Vistas las vicisitudes urbanísticas expuestas, en la presente revisión del PGOU, como en los casos anteriores, se ha delimitado un sector de suelo urbano no consolidado, denominado en el presente planeamiento general como SE-03, que recoge parte de los terrenos incluidos en el antiguo Sector SAU- 13.

Para la delimitación del referido sector, que tiene ordenación detallada, se han seguido las determinaciones del art. 26.1.d) del RUCyL, pues deben clasificarse como suelo urbano no consolidado: *“...los terrenos donde se prevea un aumento del nº de viviendas o de la superficie o volumen edificable con destino privado, superior al 30% respecto de la ordenación anteriormente vigente”*. Puesto que en la parcela correspondiente al antiguo EC3 se prevé un aumento del volumen edificable superior al 30% respecto a la ordenación anteriormente vigente, se ha delimitado en la presente Revisión un sector de suelo urbano no consolidado discontinuo, con el fin de que se pueda proceder a la materialización de dicha edificabilidad con el consiguiente cumplimiento de los deberes urbanísticos correspondientes a dicha categoría de suelo contemplados en el articulado de la Ley y del Reglamento de Castilla y León, que se justifica debidamente en epígrafes posteriores. De la misma manera, y de acuerdo con dicho marco legal, la revisión del PGOU pretende recoger también el cambio de uso que ha sufrido, con el fin de considerar dentro de ordenación las actividades en él implantadas de carácter dotacional privado.

El resto del suelo que formaba el antiguo SAU-13, se clasifica en el presente documento como suelo urbano consolidado, puesto que, en la actualidad, dichos terrenos se encuentran completamente urbanizados e insertados en la malla urbana, cumpliendo, de ese modo, lo preceptuado en el art. 25 del RUCyL.

- Delimitación

La propuesta del PGOU es delimitar un sector de suelo urbano no consolidado de uso predominante terciario que se denominará SE-03. Se incluyen tres parcelas, cuyo uso en el planeamiento que lo desarrollaba era el de comercial (EC.1, EC.2 y EC.3), y además se añade un espacio libre sin urbanizar colindante denominado EL6 en el planeamiento anterior.

- **Objetivos de la propuesta de ordenación**
Implantación de área de usos terciarios incorporando nuevas dotaciones locales al conjunto urbano.
- **Criterios de ordenación:**
Categorización como suelo urbano no consolidado y delimitación del sector correspondiente.
Cambio de uso a terciario y dotacional privado.
Zonificación y diseño que posibilita la ubicación de las cesiones de sistemas locales en las parcelas de los extremos. Al Oeste, lindando con la Ronda Sur se da continuidad a las zonas verdes existentes con la ubicación del sistema local de espacio libre, y en la zona Este se posibilita la construcción del equipamiento público y un servicio de aparcamiento público.
Además se libera una zona para aparcamiento público en superficie.

d) Regularización de la situación urbanística de Parcelas para implantación de parque comercial en los anteriores sectores S-6 y S-15, afectadas por Sentencia judicial.

Como ya se ha indicado, para adecuarse a los criterios puestos de manifiesto por el poder judicial y a los criterios jurídicos actualmente en vigor, aunándolos asimismo con los criterios de ordenación de la Revisión de este Plan General, en el presente documento se delimita un sector de suelo urbano no consolidado con ordenación pormenorizada, incluyendo en él además de los terrenos incluidos en la Modificación, tres nuevas zonas, con el objeto de dar una ordenación adecuada al territorio adaptándose a los criterios jurídicos aplicables, reordenando de esta forma los sistemas locales y generales, tanto los existentes derivados de la gestión urbanística finalizada, como la previsión de nuevos sistemas que completan el funcionamiento de la unidad urbana.

- **Delimitación**
La propuesta del PGOU es delimitar un sector de suelo urbano no consolidado de uso predominante terciario que se denominará SE-01.
El sector está formado por las siguientes áreas:
 - Zona del complejo comercial: se localiza al noreste del municipio, al norte de la autovía A-62 y al este del futuro vial de prolongación de la VA-30 hasta el aeropuerto de Villanubla. En esta área se localiza la parcela de uso terciario (T-1), junto con otras dedicadas a los sistemas generales y locales.
 - Parcela catastral 0087602UM5008N0000SZ: junto con la zona del complejo comercial forman el ámbito de la mencionada Modificación del PGOU.
 - Parcela catastral 0799704UM5009N0001QH: se encuentra localizada al suroeste de la parcela T-1, al otro lado del futuro vial de conexión entre la VA-30 y el aeropuerto de Villanubla. En la actualidad esta parcela se encuentra calificada como sistema local de equipamientos, y en la Revisión se propone su conversión a Sistema General. Esta reordenación viene derivada de su condición cercana a la zona comercial terciaria propuesta y que complementará su funcionamiento. Hay que aclarar que esta reconversión no supone un incumplimiento de los estándares previstos en cuanto al antiguo sector 6, gran excedentario de sistemas locales, por lo que simplemente se cambia su orientación, en este caso a sistema general.
 - Parcela catastral 47011A001000030000XL: se encuentra localizada al noreste de la carretera VP-5802, en el comienzo de la ladera que desciende desde el páramo. En esta zona se propone implementar sistemas locales y generales del Plan General en Revisión.

Las zonas de las laderas son junto con la ribera del río Pisuerga, las áreas de mayor valor ambiental del término municipal, y con su incorporación se pretende garantizar su protección y puesta en valor, al pasar a formar parte de la red de espacios libres y equipamientos de uso público. La delimitación de este espacio no es al azar, sino que incluye los terrenos que no se encuentran incorporados en las “cuestas y laderas” definidas en las DOTVaEnt (artículo 6). En la actualidad esta parcela se encuentra en una zona que precede a una importante masa forestal que ocupa toda la ladera hasta el páramo. Esta masa arbórea posee una importante función medioambiental, ya que contribuye a fijar el suelo en zona donde se producen importantes fenómenos erosivos. La ordenación de espacios libres en esta zona, junto con el establecimiento de su adecuada revegetación, contribuirá a la disminución de la acción erosiva en la zona.

- Parcela catastral 47011A008000160000XU: esta parcela se encuentra situada en el límite suroeste del término municipal, lindando por el noroeste con suelo urbano industrial (antiguo S-8 IN), por el noreste con suelo urbanizable industrial (S-9 IN), y por el sur con el término municipal de Simancas. En esta zona colindante a actuaciones urbanizadoras ya iniciadas, se propone la delimitación de una parcela de uso industrial, junto con los equipamientos y espacios libres necesarios para dotar la edificabilidad prevista.

- **Objetivos de la propuesta de ordenación**

Implantación de un área comercial, e incorporación de las dotaciones locales que mejoran el conjunto urbano.

- **Criterios de ordenación**

La edificabilidad que se otorga al sector coincide con la definida en la mencionada Modificación a la parcela del complejo comercial, 117.827,00 m², más el incremento del 10 % necesario para dar cumplimiento al artículo 86 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, en el que se establece la necesidad de fijar en los sectores de suelo urbano no consolidado, el parámetro “variedad de uso”, que expresa que el 10 % de la edificabilidad debe destinarse a otros usos compatibles con el predominante. Aplicando lo anterior nos resulta una edificabilidad para el sector de 130.918,89 m², de los que 117.827,00 m² corresponden al complejo comercial, y el resto se materializará en dos zonas: 1.309,19 m² en la zona del complejo comercial, y el resto, esto es, 11.782,70 m² en la parcela catastral 47011A008000160000XU; en ambas zonas se localizarán los sistemas locales necesarios para dotar la edificabilidad asignada.

El artículo 86.bis del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León fija como límite 7.500 m² edificables por hectárea. Hay que recordar que parte de los terrenos incluidos en la delimitación son urbanos consolidados destinados a equipamientos y sistemas generales y locales ya existentes derivadas de la gestión urbanística, por lo que a efectos de la posterior gestión del ámbito delimitado hay que aclarar que las parcelas que aportan edificabilidad son tres:

- La que ocupa el complejo comercial: que posee una superficie de 127.627,00 m² y se le asigna una edificabilidad de 117.827,00 m².
- 19.990,52 m² de la parcela catastral 47011A001000030000XL de la ladera. El resto se clasifica como sistema general y por lo tanto no aporta edificabilidad, queda así incluida dentro de la categoría de espacios libres, con el fin de posibilitar la protección de la zona de ladera.

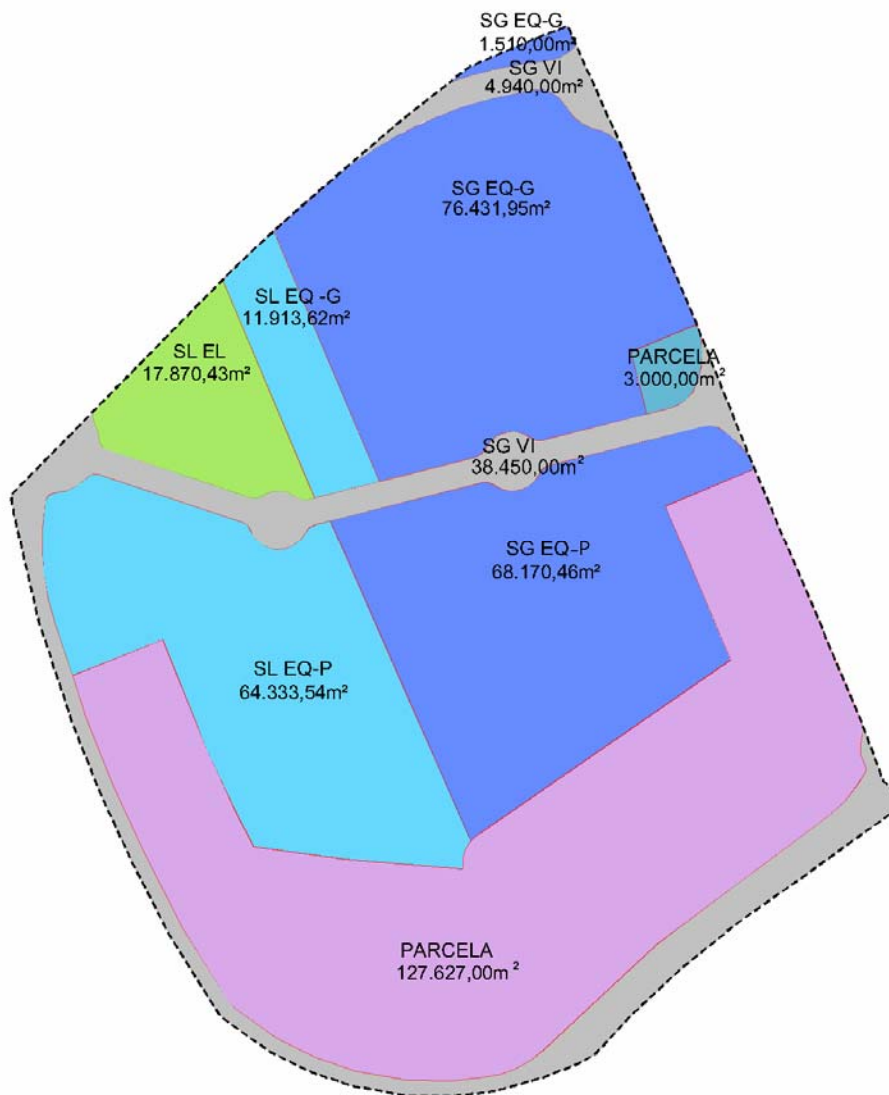
- La parcela catastral 47011A008000160000XU: posee una superficie de 26.941,00 m², y se le asigna una edificabilidad de 11.782,70 m², (la total del sector menos los 119.136,19 m² que se materializarán en la zona del complejo comercial).

La parcela T1 está exenta de cesión de aprovechamiento alguno al haber cumplido en su día tal obligación de cesión.

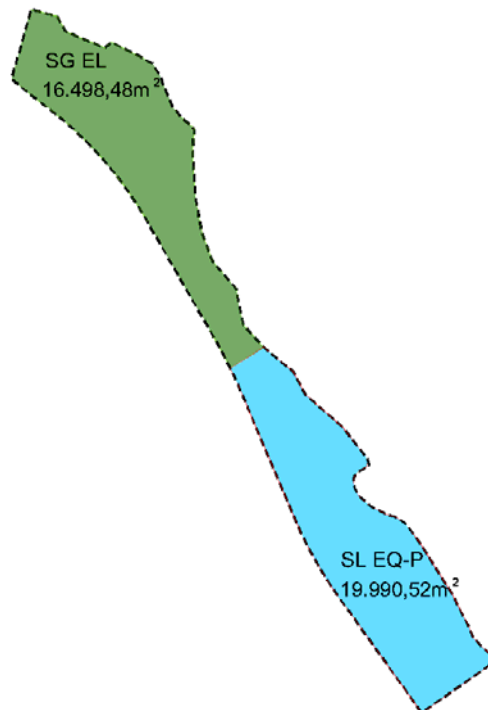
- Descripción de la propuesta

A continuación se detalla la ordenación propuesta en cada una de las cinco zonas que componen el sector de suelo urbano no consolidado SE-01:

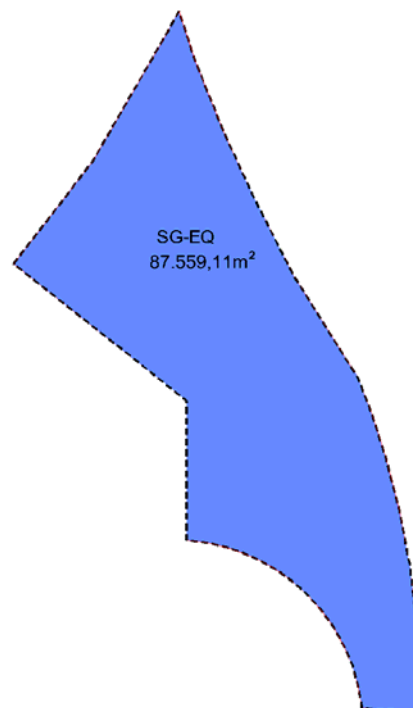
- Zona del complejo comercial: en esta área se localiza la parcela de uso terciario (zona A), con una superficie de 127.627,00 m² y una edificabilidad de 117.827,00 m², otra parcela edificable de 3.000,00 m² de superficie y 1.309,19 m² de edificabilidad, junto con las dedicadas a los sistemas generales y locales que dotan su edificabilidad.



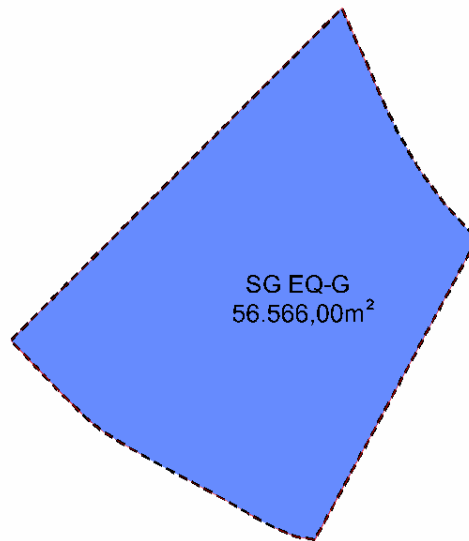
- Parcela catastral 47011A001000030000XL: la ordenación propuesta clasifica como sistema local viario aparcamiento 19.990,52 m², y el resto como sistema general de espacios libres.



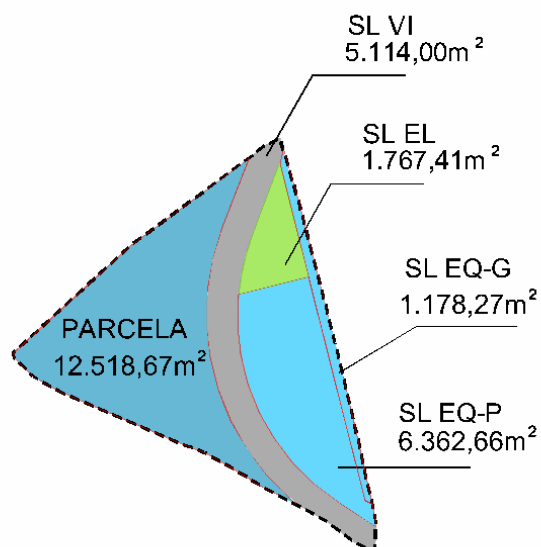
- Parcela catastral 0799704UM5009N0001QH: la ordenación propuesta la incluye como sistema general de equipamientos.



- Parcela catastral 0087602UM5008N0000SZ: en la ordenación propuesta mantiene la categorización de sistema general de equipamientos.



- Parcela catastral 47011A008000160000XU: en esta zona se delimita una parcela edificable, junto con los equipamientos y espacios libres necesarios para dotar su edificabilidad.



3.2.2.2. Actuaciones aisladas en suelo urbano consolidado

De cara a completar la urbanización de la red viaria local, se delimitan dos actuaciones aisladas de urbanización con gestión privada (AA-01 y AA-02).

Las dos primeras actuaciones aisladas de expropiación (AA-03 y AA-04), se localizan al norte de la

carretera VP-5802, completando una nueva zona dotacional. Otro de los objetivos que se pretende es dar una solución integral de continuidad al parque fluvial, tal y como establecía el plan general en vigor; para lograrlo se incorpora la delimitación de esta zona establecida en el plan del 2003, y para posibilitarla de incluye como una Actuación aislada de expropiación (AA-05).

3.3. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE GESTIÓN

3.3.1. Estrategia de actuación

El presente Plan General, de acuerdo con lo determinado en el RUCyL, debe fijar de manera expresa plazos para la aprobación de documentos de ordenación detallada y cumplimiento de deberes urbanísticos en sectores de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable.

Con carácter general, el plazo para el cumplimiento del conjunto de los deberes urbanísticos es de diez años a partir de la entrada en vigor del instrumento que establezca la ordenación detallada, de acuerdo con el artículo 49 del RUCyL. En las fichas de cada sector de suelo urbano no consolidado y urbanizable se indican los plazos concretos de cada uno.

Con carácter general, los sectores de suelo urbano no consolidado cuentan con ordenación detallada incluida por lo que el documento referido es el propio PGOU por lo que se establece un plazo para el cumplimiento del deber de urbanización de cinco años.

Los sectores de suelo urbanizable se incorporan como planeamiento asumido o parcialmente asumido, con lo que por lo que se establece un plazo para el cumplimiento del deber de urbanización de cinco años, excepto el sector de suelo urbanizable SE-07 (anteriormente S-9) que requiere de un plan parcial que establezca su ordenación detallada, en cuyo caso el plazo para el establecimiento de la ordenación detallada se fija en cinco años.

En cuanto al sistema de gestión, este se especifica en cada ficha individualizada de los sectores.

3.3.2. Conexión y refuerzo de Sistemas Generales

El Plan predecesor del 2003 ya contemplaba para todos los sectores de suelo urbanizable, una aportación a realizar al Ayuntamiento para la ejecución de Sistemas Generales, conexión a infraestructuras, ampliación y refuerzo de las mismas de 3.906,58 € por cada vivienda de nueva creación de 100 m² construidos y de 2.704,55 € por cada 100 m² de aprovechamiento de otros usos.

El art. 48 del RUCyL y el 20 de la LUCyL, en cuanto a los deberes de la promoción de las actuaciones urbanísticas para completar la urbanización de terrenos clasificados como suelo urbano no consolidado, o urbanizar terrenos urbanizables, establece que:

“La promoción de las actuaciones urbanísticas cuyo objeto sea completar o rehabilitar la urbanización de terrenos clasificados como suelo urbano no consolidado, o bien urbanizar terrenos clasificados como suelo urbanizable, comporta los siguientes deberes:

a) Entregar al Ayuntamiento, con carácter de cesión gratuita, todos los terrenos reservados para dotaciones urbanísticas públicas, incluidos los reservados para la ubicación de nuevos sistemas generales, para la conexión del sector con los sistemas generales de vías públicas y servicios urbanos existentes y previstos, o en su defecto con las redes municipales de vías públicas y servicios urbanos, y para la ampliación o refuerzo de los sistemas generales existentes, o en su defecto de las redes municipales existentes, de forma que se asegure su correcto funcionamiento. Los terrenos entregados cumplirán las siguientes condiciones (...)

b) Entregar a la Administración actuante, con carácter de cesión gratuita, los terrenos aptos para materializar el aprovechamiento que exceda del correspondiente a los propietarios, conforme a las siguientes reglas (...)

c) Costear, y en su caso ejecutar, todas las obras de urbanización necesarias para que las parcelas alcancen o recuperen la condición de solar, sin perjuicio del derecho al reintegro de los gastos de instalación de las redes de servicios con cargo a sus entidades prestadoras, conforme a la legislación sectorial. Entre las obras citadas se entenderán incluidas:

1.º Las obras precisas para la conexión del sector con los sistemas generales de vías públicas y servicios

urbanos existentes y previstos, o en su defecto con las redes municipales de vías públicas y servicios urbanos.

2.º Las obras precisas para la ampliación o refuerzo de los sistemas generales existentes, o en su defecto de las redes municipales existentes, de forma que se asegure su correcto funcionamiento.

3.º Las demás obras necesarias para la captación, potabilización, suministro, evacuación y depuración de agua que se requieran conforme a su legislación reguladora.

4.º Las infraestructuras de transporte público que el planeamiento urbanístico exija para promover la movilidad sostenible...”

Por lo tanto, en virtud del precepto a aplicar y en consideración también de lo dispuesto en el Plan del 2003, se debe pagar y reintegrar al Ayuntamiento los gastos generados por la ejecución de las obras precisas para que se complete la urbanización, entre las que se encuentran la ejecución de Sistemas Generales, conexión a infraestructuras, ampliación y refuerzo.

Así pues, el sector de suelo urbanizable SE-05 (denominado S-14 RE en el PGOU del 2003), al no haber completado totalmente su desarrollo, y tener pendiente de liquidación al Ayuntamiento la aportación antedicha, queda sometido a la obligación de efectuar dicha aportación, todo ello en virtud de lo dispuesto en el art. 45 y 48 del RUCyL.

De la misma manera, el nuevo sector de suelo urbano no consolidado denominado SE-02, y en atención a lo dispuesto en el art. 43 que se remite igualmente al art. 48, queda también sometido a dicha carga, por lo que deberá realizar la aportación correspondiente al ayuntamiento en los términos ya expuestos en párrafos anteriores.

El urbanizador del sector SE-07 asumirá el coste de la infraestructura de Saneamiento de Aguas Residuales (canalización de parte del arroyo Malaza y conexión con el Colector Oeste), en la cuantía que le corresponde, ejecutada anticipadamente por el urbanizador del vecino SAU-8 (Junta de Compensación del SAU-8) a la aprobación del Proyecto de Urbanización del Sector, al que reembolsará el coste de ejecución de esta infraestructura dentro del ámbito del Sector SE-07 (SAU-9).

El resto de los sectores del municipio, bien por sus propias características o bien por haber finalizado ya su desarrollo, no se encuentran sujetos a dicho deber, por lo que no tienen la obligación de realizar las aportaciones indicadas.

CAPÍTULO 4. JUSTIFICACIONES DE LAS PROPUESTAS

4.1. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 81 DEL RUCYL

Los objetivos y propuestas de ordenación de este documento, revisión del PGOU anterior, no se basan en un nuevo modelo territorial ni plantean nuevas previsiones de suelo residencial, dotacional, industrial, comercial ni de ningún otro uso, sino que se basan en la actualización del desarrollo de un modelo ya propuesto en el planeamiento que revisa.

En cuanto al cumplimiento del punto 2 del artículo 81 del RUCyL, la revisión del PGOU cumple sus determinaciones, pues no genera nuevos núcleos de población ni modifica los existentes de manera que se comprometa o perjudique la capacidad y funcionalidad de las redes de servicios de interés general, y dado el predominio de suelo urbano en el término municipal, se cumple sobradamente que más del 50 por ciento de la suma de las viviendas existentes y las previstas por el Plan General se sitúan en este tipo de suelo.

4.2. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El único instrumento de ordenación del territorio con incidencia en el ámbito municipal de Arroyo de la Encomienda, son las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno (en adelante DOTVaEnt)

Las directrices se recogen en seis grupos:

1. Directrices medioambientales.
2. Directrices estructurantes del modelo territorial
3. Directrices sectoriales de movilidad y transporte
4. Directrices sectoriales de servicios básicos y equipamientos
5. Directrices urbanísticas
6. Directrices orientativas de la gestión y gobierno del territorio.

En particular cabe destacar que las DOTVaEnt establecen en los planos de “Ordenación 2: protección de espacios valiosos”, cinco zonas de protección:

1. Áreas de Singular Valor Ecológico (ASVE): en Arroyo aparece representada la del “Río Pisuerga”.
2. Humedales y Cursos de agua: arroyos del Rodastillo y de la Malaza.
3. Cuestas y laderas; entre la vega y el páramo.
4. Áreas de interés paisajístico, histórico y agrario (APHA): no aparecen en el término municipal.
5. Otros espacios arbolados: pinares, encinares y quejigares: no aparecen en el término municipal.

De las cinco tipologías tres se localizan en el término municipal, tal y como se detalla en el ISA, pero hay que tener en cuenta que en la actualidad los usos urbanos se han expandido mucho, por lo que estos planos de las Directrices no se ajustan a la realidad territorial actual.

En el municipio de Arroyo, las cuestas y laderas se localizan en la mitad noroeste del municipio, y tanto el plan general en vigor como su Revisión, clasifican estas zonas como suelo rústico de protección natural, en cumplimiento de las DOTVaEnt (artículo 6). En este sentido hay que mencionar que el Reglamento de urbanismo establece que los suelos que estén afectados por riesgos naturales, tales como la erosión e inundación, deben de clasificarse como suelo rústico con protección especial, pero dado que las DOTVaEnt establecen su inclusión dentro del suelo rústico de protección natural, y que estas ordenan el ámbito concreto de Valladolid y su entorno, como es el caso, se considera acertado seguir el criterio de las DOTVaEnt.

Recuperando los elementos de protección de espacios valiosos de las DOTVaEnt, hay que destacar que en esta misma área se delimita el ASVE Riberas río Pisuerga. Este ASVE presenta una discontinuidad en el tramo del río donde se localiza la industria papelera de “Smurfit”, en donde la anchura de la zona a proteger disminuye hasta el cauce, impidiendo su continuidad a lo largo del término municipal. Se recomienda disminuir la ocupación de la parcela por la edificación, a fin de lograr una continuidad del ASVE a lo largo del río Pisuerga.

El PGOU que se revisa ya establecía un Sistema General de espacios libres a lo largo del cauce del río Pisuerga, que permitió la creación de un gran parque fluvial, casi ejecutado en su totalidad a excepción de la zona ocupada por la citada industria en su límite suroeste. Puesto que la revisión del PGOU propone una nueva ordenación detallada, ésta se diseña de forma que garantice la cesión de suelo para dar continuidad al parque fluvial en los primeros 100 m de ribera, coincidiendo con la zona de policía de aguas, completando así el espacio libre existente.

Por otro lado, en el extremo suroeste del término municipal desemboca el arroyo de Rodastillo en el río Pisuerga, precedido de una importante masa arbórea. En la parte del curso anterior a la autovía A-62, se une al arroyo de la Malaza al de Rodastillo, y es a partir de esta unión cuando aparece en los márgenes vegetación de ribera, ya que con anterioridad los cursos de agua carecen de entidad. Tal y como establecen las DOTVaEnt en su artículo 4, se podrá proponer un “Programa de mejora de las riberas del arroyo del Rodastillo, que establezca

las actuaciones prioritarias de restauración, un documento que se considera adecuado dadas las características ecológicas y ambientales de la zona”.

En resumen, el PGOU incluye dentro del suelo rústico con protección natural, los hábitats naturales de interés comunitario presentes en el término municipal (recogidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres), que aún conservan sus características naturales. Además, derivado del análisis de riesgos efectuado, se definen las zonas con riesgo de erosión, que coinciden con las zonas delimitadas en las Directrices de Ordenación Territorial de ámbito subregional de Valladolid y Entorno (DOTVaEnt) como “cuestas y laderas”, que en la revisión del PGOU son clasificadas como suelo rústico de protección natural, tal y como establece el artículo 6 de las citadas Directrices.

Asimismo, los ámbitos incluidos en las citadas Directrices como ASVE, son también clasificados como suelo rústico de protección natural, tal y como establece su artículo 3, excepto las áreas de suelo urbano de la vega del río Pisuerga, que se mantiene como sistema general de espacios libres en suelo urbano consolidado.

El Arroyo del Rodastillo atraviesa en parte un ámbito de suelo urbano consolidado, fruto del desarrollo del anterior suelo urbanizable S-8 del PGOU predecesor. La malla urbana presenta en la zona de dominio público del arroyo y sus bordes, un espacio libre que garantiza la preservación eficaz de este hábitat natural. No obstante el PGOU propone un Programa de Mejora de las riberas del arroyo del Rodastillo. En todo caso, la integración de la ribera del arroyo en la trama urbana es adecuada puesto que se garantiza su acondicionamiento, limpieza y mejora.

En cuanto al resto del Arroyo del Rodastillo y el Arroyo de la Malaza a su paso por el Término Municipal, discurren por el sector de suelo urbanizable SE-07 ya delimitado en el planeamiento predecesor del 2003 como S-9, siendo el planeamiento de desarrollo el que deberá garantizar la preservación de los arroyos como hábitats naturales y establecer las medidas de protección del mismo en su ordenación detallada. No obstante, el Arroyo de la Malaza está actualmente encauzado por lo que se entiende que sus condiciones naturales se han modificado. Su canalización, conocida por la Confederación Hidrográfica del Duero, fue necesaria al construir el denominado COLECTOR OESTE DE AGUAS RESIDUALES, que recoge los vertidos de alguno de los sectores que proyectaba el PGOU de 2003 (los situados junto a los límites Oeste y Suroeste), pues se contemplaban unos aliviaderos que evacuaban un caudal para el que el arroyo, en caso de la máxima avenida, no tenía capacidad. Este colector se proyecta en el Plan Especial de Desarrollo y Coordinación de Sistemas Generales e Infraestructuras del municipal de Arroyo de la Encomienda, aprobado definitivamente en el año 2005.

El resto del suelo rústico del municipio que no presenta características naturales que le hagan merecedor de especial protección, se incluyen dentro de la categoría de común o bien dentro de la categoría de infraestructuras en caso de que sirva de soporte a las mismas.

En cuanto al resto de determinaciones de las Directrices, no se considera necesario desglosar su cumplimiento en tanto en cuanto, el contenido de la revisión del PGOU deriva de su propia conveniencia, que es la recopilación y actualización en un único documento de todo el desarrollo urbanístico del municipio derivado de la aplicación en los últimos años del planeamiento general del año 2003, y puesto que este planeamiento del año 2003 ya era coherente en su modelo territorial con las DOTVaEnt aprobadas definitivamente en el año 2001 (Decreto 206/2011, de 2 de agosto), la revisión también es coherente con las mismas, pues no incorpora actuación alguna de incidencia territorial.

Justificación de inclusión de zonas no protegidas en áreas de reparto

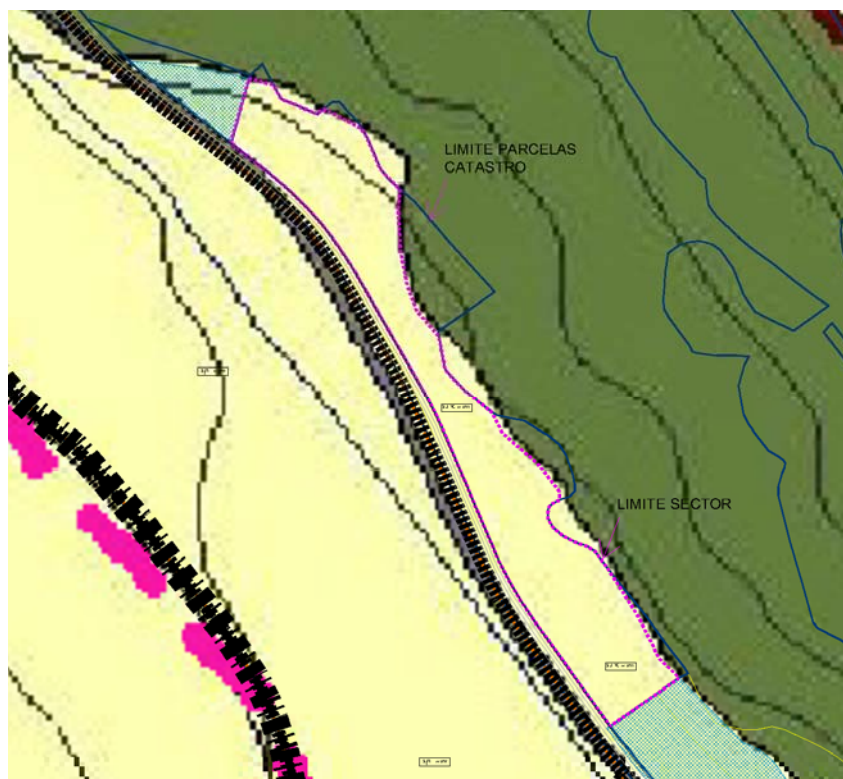
Únicamente hay que reseñar que, respecto al Plan actual, se han clasificado como suelo urbano no consolidado dos zonas que el planeamiento anterior clasificaba como suelo rústico, aunque no incluido en las zonas de protección de las DOTVaEnt, concretamente incorporándolas en un área de reparto, el sector SE-01.

Estas zonas son una banda al pie de la ladera a lo largo de la carretera de Arroyo a Ciguñuela, y un pequeño ámbito de forma triangular situado al suroeste, rodeado de malla urbana de uso industrial.

Esta determinación del planeamiento se basa en la necesidad de completar la bolsa de suelo incluida en la unidad urbana que configura la ordenación actual del término municipal. Una vez analizada la estructura general y orgánica del territorio se asignan estas dos zonas, en primer lugar por que no cuentan con elementos de interés y por lo tanto no precisan de una especial protección, y en segundo lugar por su configuración y escasa dimensión, que son adecuadas para formar parte de un área de reparto garantizando su adecuada transformación. En particular:

- La banda al pie de la ladera a lo largo de la carretera de Arroyo a Ciguñuela, se delimita en la zona excluida de la “protección de los espacios valiosos - laderas” definidos en las DOTVaEnt, reservándose estas parcelas íntegramente para uso de dotaciones, para completar las zonas públicas de aparcamiento del término municipal en el área Oeste, con la particularidad de que se prohíbe todo uso edificatorio (atendiendo a su localización). Las parcelas cuentan con acceso desde vial público con todos los servicios urbanos.

Es preciso aclarar que el límite entre esta zona protegida y el ámbito delimitado en el área de reparto parece estar confuso, debido a que la delimitación de las parcelas de Suelo urbano no consolidado en el PGOU se realiza por cartografía catastral (de cara a hacer más viable la gestión del ámbito, evitando incluir demasiados propietarios en el mismo), y éste no coincide en su totalidad con la delimitación del suelo de protección de las laderas, que obviamente es un límite natural. No obstante, ninguna zona del suelo clasificado como SU-NC está protegido en las DOTVaEnt, como se puede apreciar en la imagen adjunta.



En donde:

- El sombreado verde es delimitación de espacios valiosos - cuevas y laderas de las DOTVaEnt.
 - La línea punteada rosa es delimitación del ámbito del SUNC SE-01
 - La línea continua azul es límite de las parcelas catastrales
- El pequeño ámbito de forma triangular situado al suroeste, está rodeado de suelo de uso industrial ya desarrollado o en desarrollo, por lo que se encuentra integrado en la malla urbana. Se trata de colmatar la zona con un ámbito que por tamaño y posición, se considera más conveniente gestionar como parte de un sector de suelo urbano no consolidado, y no como un suelo urbanizable.

Linda por el Noroeste con trama industrial urbana consolidada, por el Este con un suelo urbanizable de uso industrial que ya delimitado en el PGOU predecesor (aunque no se incluye la ordenación detallada, ya contaba con plan parcial aprobado) y por el Suroeste, ya Término Municipal de Simancas, con suelo urbanizable de uso industrial. Al incluir estas parcelas en el área de reparto, la futura malla urbana tendrá continuidad en la zona de la carretera N-620.

4.3. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE NORMATIVAS SECTORIALES

En cuanto al cumplimiento de la legislación sectorial de aplicación que se ha tenido en cuenta en este documento, sería muy extenso reflejarlo en este apartado por lo que serán los correspondientes Organismos afectados los que, a través de los preceptivos informes sectoriales, de acuerdo con lo preceptuado en la LUCyL y en el RUCyL, valorarán la atención del PGOU a sus normativas. Únicamente se justifica el cumplimiento de tres normativas.

4.3.1. Decreto autonómico de sanidad mortuoria

En el presente documento, el Cementerio nuevo (CM) se sitúa en la misma parcela que en el Plan General ahora en revisión, no obstante, dicha ubicación ha sufrido varias vicisitudes desde su aprobación, que son analizadas en este epígrafe.

Como ya ha sido señalado en apartados anteriores, el PGOU del Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda, redactado bajo el imperio de la LUCyL, y que se encuentra ahora en revisión, fue aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Castilla y León en fecha de 25 de abril de 2003 y su normativa urbanística fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de 14 de Agosto de 2003.

En virtud de lo dispuesto en la Normativa que era de aplicación en Castilla y León en aquel momento, dicho Plan fue debidamente informado por los organismos competentes, entre los que se encontraba la Dirección General de Sanidad, no obteniendo ningún informe desfavorable respecto a la ubicación del Cementerio.

No obstante, proyectada la construcción del referido cementerio, se solicitó por el Ayuntamiento con fecha de 28 de enero de 2009, autorización sanitaria de instalación, al amparo de lo establecido en el artículo 37.1 del Decreto 16/2005, de 10 de febrero, por el que se regula la Policía Sanitaria Mortuoria en la Comunidad de Castilla y León. A la solicitud se acompañaba proyecto técnico y memoria de las obras en cumplimiento de lo previsto en el artículo 38 del Decreto 16/2005, de 10 de febrero, por el que se regula la Policía Sanitaria Mortuoria en la Comunidad de Castilla y León.

La Dirección General de Salud Pública e Investigación, Desarrollo e Innovación, en contestación de la referida consulta argumentó que:

“Se comprueba que el proyecto se ubica en terrenos que no distan 100 metros de los calificados como urbanizable, como se desprende de la lectura del texto e información gráfica del apartado primero de la memoria del “Proyecto básico y de ejecución para el nuevo cementerio municipal en Arroyo de la Encomienda, Tomo I” y del “Anexo Justificativo para el cumplimiento del Art. 36.4 del Decreto 16/2005”: “el sector S-16 de Suelo Urbanizable Industrial”.

Asimismo:

“...el artículo 36 del Decreto 16/2005, de 10 de febrero, en su apartado cuarto establece que “el emplazamiento de los cementerios de nueva construcción habrá de hacerse alejados como mínimo cien metros del suelo urbano y urbanizable, medidos a partir del perímetro exterior del cementerio”. Por lo tanto, la construcción incumple lo previsto en el apartado cuarto del artículo 36 del Decreto anteriormente referido.”

No obstante lo anterior, en la presente Revisión de planeamiento, se ha considerado lo dispuesto en el aludido artículo 36 del referido Decreto autonómico de Sanidad Mortuoria, modificado recientemente en su punto 5 por la Disposición Transitoria Primera del D. 45/2009, de 9 de julio y que ha quedado redactado de la siguiente manera:

“...4.- El emplazamiento de los cementerios de nueva construcción habrá de hacerse sobre terrenos geológicamente idóneos y alejados como mínimo cien metros del suelo urbano y urbanizable, medidos a partir del perímetro exterior del cementerio.

5.- Las edificaciones de cualquier tipo, así como las reconstrucciones o ampliaciones de edificaciones existentes, deben respetar las siguientes distancias a los cementerios: a) 100 metros en núcleos con población igual o superior a 20.000 habitantes. b) 50 metros en núcleos con población igual o superior a 5.000 habitantes e inferior a 20.000. c) 15 metros en núcleos con población inferior a 5.000 habitantes...”

Es por todo lo expuesto, que este documento da cumplimiento al artículo transcrito por cuanto el cementerio queda alejado cien metros del suelo urbanizable, concretamente del sector de suelo urbanizable industrial SE-08 (planeamiento parcialmente asumido, antes S-16), medidos a partir del perímetro exterior del cementerio.

Asimismo, y derivado del precepto indicado, y en atención a las características propias del municipio, las edificaciones, así como las reconstrucciones o ampliaciones de las edificaciones existentes deberán respetar la distancia de 50 metros al cementerio.

4.3.2. Código técnico de la edificación

De acuerdo con el Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de Marzo (Texto modificado por RD 1371/2007, de 19 de octubre (BOE 23/10/2007) y corrección de errores (BOE 25/01/2008)), que establece en su artículo 11 las exigencias básicas de seguridad en caso de incendio (SI), con un apartado específico desarrollado en la Sección SI 5 sobre Intervención de bomberos que recoge entre las exigencias del entorno de los edificios lo siguiente:

“En zonas edificadas limítrofes o interiores a áreas forestales, deben cumplirse las condiciones siguientes:

a) debe haber una franja de 25 m de anchura separando la zona edificadas de la forestal, libre de arbustos o vegetación que pueda propagar un incendio del área forestal así como un camino perimetral de 5 m, que podría estar incluido en la citada franja.”

EL PGOU incluye esta restricción en las fichas de los sectores lindantes con terrenos no transformados o no susceptibles de transformación, aunque concretamente y tal como se demuestra a continuación, no existirán problemas al respecto:

En el sector de Suelo urbanizable SE-08 parcialmente asumido (anteriormente S-16)

El sector SE-08 está separado de la zona natural de la ladera por la carretera provincial VP-5802, y además cuenta en su ordenación con una banda de reserva de espacios libres de sistema local, paralela a esta

carretera, que garantiza sobradamente la banda de 25 metros libre de arbolado, arbustos o vegetación que pueda propagar un incendio, separando así las futuras edificaciones industriales de las zonas forestales.

En el sector de Suelo urbano no consolidado SE-01

Las zonas del sector SE-01 colindante con terrenos de la ladera que puedan considerarse áreas forestal, son dos, la primera en el propio pie de la ladera, a la que el PGOU asigna en la ordenación detallada usos dotacionales públicos no edificatorios, es decir, se reserva esta zona del pie de la ladera para Espacios libres públicos, y Equipamiento destinado a aparcamiento, por lo que desde el propio PGOU queda garantizada la inexistencia de edificaciones en esa zona, y la segunda la zona colindante con suelo rústico común, separada por la nueva carretera de acceso al sector desde la autovía A-62. Por lo quedan asegurada la separación de las zonas edificadas con las áreas forestales.

4.3.3. Ley 5/2009, de ruido de Castilla y León

En cumplimiento del artículo 7 de la Ley de Ruido de Castilla y León se aporta como anexo un estudio de la zonificación acústica del territorio.

Además en la normativa urbanística se incluye un apartado en el que se definen 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, concretamente en el TÍTULO III. Capítulo 5. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.

4.4. JUSTIFICACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA CON LOS PLANEAMIENTOS DE LOS TÉRMINOS MUNICIPALES LIMÍTROFES

El Termino Municipal de Arroyo de la Encomienda, linda con los Términos de: Zaratán por el Norte, Ciguñuela por el Noroeste, Simancas por el Oeste y Valladolid por el Este y por el Sur (separados por el Río Pisuerga). La ordenación propuesta para Arroyo de la Encomienda es totalmente compatible con la ordenación que presentan los planeamientos vigentes de los Términos Municipales limítrofes, tal como se refleja en el plano que se adjunta en el PGOU "Planeamiento propuesto y planeamientos vigentes de los términos municipales limítrofes (clasificación del suelo)". En particular:

- Respecto al término municipal de Zaratán, se da continuidad al suelo rústico de protección natural y al suelo rústico común. Además el sector de suelo urbanizable SE-05 que se incorpora a la revisión como planeamiento parcialmente asumido (denominado S-14 en el PGOU del 2003), tiene continuidad con un área de suelo urbanizable no delimitada A-1 que completará la futura malla urbana hasta el límite que conforma la carretera VG.01 que conecta con la Autovía A-62 en el Ayuntamiento de Zaratán.
- Con el término de Ciguñuela también hay continuidad en cuanto a la ordenación, pues el suelo no urbanizable común y el suelo urbanizable de especial protección del Medio agrícola, forestal y natural delimitado en las Normas Subsidiarias se asimila a los suelos rústicos propuestos en el PGOU de Arroyo.
- En el límite con el ayuntamiento de Simancas, el término de Arroyo cuenta por el Oeste con suelo urbano y suelo urbanizable de uso industrial. La futura malla urbana tendrá continuidad puesto que en esta zona, el PGOU de Simancas prevé un sector de suelo urbanizable de uso industrial, quedando el resto como suelo rústico común, que exceptuando la protección del Arroyo de Rodastillo, no cuenta con una protección singular, lo que garantiza la compatibilidad de las ordenaciones de ambos municipios. En esta caso conviene hacer mención, que en la ficha de

desarrollo del sector de suelo urbanizable SE-07, se incluye la obligación de dar continuidad a una vía colectora prevista en el sector urbanizable del vecino término municipal de Simancas, cuyo trazado es paralelo a la autovía de Castilla.

Ya en la zona del río Pisuerga, en cuyas orillas el PGOU de Arroyo propone la clasificación de suelo rústico de Protección natural, el término de Simancas cuenta con suelo rústico de protección paisajística, categorías ambas que aseguran la protección del suelo de la ribera.

- Por último, en el límite con Valladolid, se da continuidad al suelo rústico de protección de infraestructuras y a la malla urbana, puesto que el PGOU de Arroyo recoge el suelo urbano consolidado correspondiente al núcleo de La Flecha, y su continuidad hacia el Norte por medio de los sectores de suelo urbanizable SE-05 y SE-06 (ambos como planeamiento asumido del anterior PGOU S-14 y S-1), y el planeamiento de Valladolid cuenta con suelo urbanizable delimitado.

En cuanto a las infraestructuras territoriales, la ordenación propuesta en la Revisión recoge la red viaria proyectada y ejecutada recientemente, del nuevo acceso desde la autovía A-62 (autovía de Castilla-Ronda Oeste) en los términos municipales de Arroyo de la Encomienda, Valladolid y Zaratán (proyecto aprobado por ORDEN FYM/1065/2011, publicación en BOCyL de 1 de septiembre de 2011).

4.5. CONCLUSIONES

Desde la entrada en vigor del Plan General del año 2003, se han desarrollado la totalidad de los sectores de suelo urbanizable de uso residencial previstos en el mismo, y únicamente dos de ellos no han finalizado las obras de urbanización, por lo que se mantienen como sectores de suelo urbanizable tratándose como Áreas de Planeamiento incorporado, recogiendo la ordenación y prescripciones de los planes parciales aprobados definitivamente para los mismos. Como ya se expuso anteriormente, estos desarrollos han posibilitado y dado lugar a una estadística de crecimiento continuado de población y licencias para nuevas edificaciones de uso residencial, que convierten a Arroyo de la Encomienda en el término municipal con más crecimiento de la provincia de Valladolid.

Este documento de revisión del Plan General, consolida el modelo residencial desarrollado durante los últimos años en base al Plan del 2003, limitándose a integrar dentro del suelo urbano la ordenación recogida en los distintos planes parciales desarrollados y cuyas obras de urbanización han sido rematadas, y a mantener las prescripciones de los dos sectores que no han culminado la urbanización, sin posibilitar nuevas transformaciones de suelo para uso residencial, y en consecuencia, sin incrementar la capacidad residencial del planeamiento que se revisa por nuevos desarrollos.

Así mismo, en el suelo urbano residencial del Plan del 2003 se mantiene la ordenación, y por tanto, no se producen incrementos en la capacidad residencial.

En suelo urbano, como consecuencia del cese de actividad de la factoría papelera de Smurfit ubicada en una posición central dentro de la trama residencial, el presente plan contempla la transformación del uso de esta parcela de suelo urbano, de industrial a residencial y terciario, que es el que lógicamente ha de tener en función de su ubicación y, en consecuencia, se delimita un Sector de suelo urbano no consolidado. Por último, en el suelo urbano de La Vega, se delimita un sector de suelo urbano no consolidado que posibilita el cambio de uso de dos parcelas: de terciario a residencial en una de ellas, y de terciario a equipamientos públicos en la otra, manteniéndose la edificabilidad que ya tenían asignadas en el plan del 2003.

Con todo ello, este Plan prevé un pequeño incremento de la capacidad residencial respecto el Plan del 2003 por cambios de uso en parcelas de suelo urbano, de 872 viviendas, cuando en la última década la media de licencias concedidas supera las 650 anuales y la población se ha triplicado.

TÍTULO III. DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL

Según el artículo 80 del RUCyL, el Plan General de Ordenación Urbana debe establecer las siguientes determinaciones de ordenación general:

a) Para todo el término municipal:

1. Objetivos y propuestas de ordenación
2. Clasificación del suelo
3. Sistemas generales de vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos.
4. catalogación de los elementos que deban ser protegidos, conservados o recuperados, con las normas de protección que procedan.

b) En suelo urbano consolidado:

División en unidades urbanas

c) En suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable, los parámetros de ordenación general para cada sector:

1. Delimitación de sectores
 - 2.a. Uso predominante, compatibles y prohibidos
 - 2.b. Plazo para establecer la ordenación detallada
 - 2.c. Edificabilidad máxima usos privados por cada hectárea del sector
 - 2.d. Índice de variedad de uso
 - 2.e. Índice de integración social

Particularmente, para cada sector de suelo urbano no consolidado o suelo urbanizable con uso predominante residencial:

- 3.a. Densidades máxima y mínima de población, o número máximo y mínimo de viviendas edificables por cada hectárea del sector.
- 3.b. Índice de variedad tipológica

d) En suelo rústico:

Las normas de protección que proceda en cada categoría

Según el artículo 92 del RUCyL, el Plan General de Ordenación Urbana debe establecer las siguientes determinaciones de ordenación detallada en suelo urbano consolidado:

a) Calificación urbanística

1. Asignación del uso pormenorizado
2. Asignación de la intensidad de uso o edificabilidad
3. Asignación de tipología edificatoria
4. Ordenanzas específicas

b) Sistemas locales

c) Ámbitos de planeamiento de desarrollo

d) Unidades de normalización

e) Usos fuera de ordenación

- f) Plazos para cumplir los deberes urbanísticos
- g) Áreas de tanteo y retracto

Según el artículo 101 del RUCyL, el Plan General de Ordenación Urbana debe establecer las siguientes determinaciones de ordenación detallada, en suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable:

- 2.a.- Calificación urbanística
- 2.b.- Sistemas locales
- 2.c.- Determinación del aprovechamiento medio
- 2.d.- Delimitación de unidades de actuación
- 2.e.- Usos fuera de ordenación
- 2.f.- Plazos para cumplir los deberes urbanísticos
- 2.g.- Áreas de tanteo y retracto

CAPÍTULO 1. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL EN TODO EL TÉRMINO MUNICIPAL

1.1. OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE ORDENACIÓN PARA TODO EL TÉRMINO MUNICIPAL

Como ya se ha indicado, el modelo territorial de este plan se basa en la actualización del modelo que revisa y la redistribución de sus sistemas generales, en tanto en cuanto se han desarrollado la práctica totalidad de los suelos programados en el planeamiento municipal y la propia colmatación del modelo formulado por el PGOU ha dejado al documento obsoleto en sus determinaciones.

Este modelo que ahora se revisa, partía del equilibrio del uso residencial y el uso terciario persiguiendo la reactivación de la actividad económica. Se planteaba una nueva zona de uso industrial y en cuanto al uso residencial se planteaba la tipología de vivienda colectiva como la adecuada, por la densidad que genera para su compatibilización con otros usos como puede ser el terciario y ubicándose en los sectores de suelo situados próximos a las vías de conexión con el área metropolitana de Valladolid, como pueden ser la Autovía de Castilla, la Ronda Exterior Sur, y la actual N-620, convertida en avenida urbana.

El anterior PGOU reestructuraba el tejido urbano y generaba una auténtica red viaria de conexión intramunicipal puesto que en ese momento existía una carencia de infraestructuras supramunicipales que articularan y conectaran el área metropolitana de Valladolid.

Los objetivos de este documento se han descrito en el TÍTULO II.

1.2. CLASIFICACIÓN DEL SUELO PARA TODO EL TÉRMINO MUNICIPAL

Según lo contenido en el artículo 10 de la LUCYL y en el artículo 20 del RUCYL, el PGOU de Arroyo de la Encomienda clasifica el territorio en las siguientes clases de suelo: SUELO RUSTICO, SUELO URBANIZABLE Y SUELO URBANO.

Los criterios para su delimitación ya se han expuesto en el TÍTULO II.

1.3. SISTEMAS GENERALES

El presente Plan General señala y cuantifica los Sistemas Generales de Vías Públicas, de Espacios Libres Públicos, de Equipamientos y de Servicios Urbanos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 83 del Reglamento de Urbanismo, teniendo en cuenta tanto los datos constatados en el momento de su elaboración como los que puedan resultar de la ejecución de sus determinaciones.

Asimismo, para cada uno de los elementos de los sistemas generales que aún no estén ejecutados, el Plan General debe indicar los criterios para su dimensionamiento, diseño y ejecución, de forma que se garantice su coherencia con el conjunto de la ordenación general y el sistema de obtención de los terrenos privados que deban pasar a titularidad pública, indicando el sector en el que se incluyan, en su caso.

Se ha efectuado una distribución clara de las distintas reservas de equipamientos, espacios libres públicos, servicios y vías públicas entre Sistemas Generales y Sistemas Locales, garantizando, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 83.2 del RUCyL, una superficie mínima de Sistemas Generales de Espacios Libres Públicos y de Equipamientos, superior a 5m² respectivamente por cada habitante del municipio, excluyendo del cómputo la superficie destinada a sistemas locales y, en el caso del Sistema General de Espacios Libres Públicos, la de los espacios protegidos.

Los criterios de Ordenación General de dimensionamiento, diseño y ejecución de cada uno de los Sistemas Generales se encuentran definidos en las Normas Generales, tanto las de Urbanización como las de Edificación o de Usos, así como en sus Ordenanzas respectivas.

Mediante la gestión de los sectores de suelo urbano no consolidado, se consigue generar en el entorno del nudo de enlace de la autovía de Castilla con la Ronda exterior Sur, una gran área para la implantación de equipamientos de ámbito supramunicipal, siguiendo las recomendaciones de las DOTVaEnt. Asimismo, por este sistema se consigue gestionar parte del suelo del borde del río Pisuerga como Espacio Libre, de gran interés para este uso por su alto valor natural.

1.3.1. Sistema General de vías públicas

El Sistema General de Vías Públicas es un condicionante principal de la organización espacial, pues se trata del soporte de la movilidad y las comunicaciones, además de un elemento que define la morfología de la ciudad. Se diseña con el objetivo de favorecer la movilidad urbana tanto municipal como supramunicipal, cosiendo los ejes estructurantes existentes y sirviendo de apoyo a una red viaria local que da servicio a todo el escenario urbano.

Desde este Plan General se definen como los elementos que integran el Sistema General Viario todas las carreteras que garantizan la inserción del municipio en el sistema territorial provincial, regional y estatal, así como aquellos otros elementos funcionales, sean estos lineales o aislados, que garantizan la continuidad de la relación con el sistema viario, ya sean de la red básica o local.

El municipio de Arroyo, cuenta con una red viaria estructurante que ha sido un condicionante básico para su organización y morfología.

La red principal es la constituida por los ejes siguientes:

- Autovía A-62 - Ministerio de Fomento
- Circunvalación VA-30 - Ministerio de Fomento
- Carretera VP-5802 - Diputación de Valladolid. En esta carretera se ha actualizado la titularidad de cada tramo de acuerdo con la aprobación, por la Comisión de Acción Territorial de la Diputación de Valladolid en el año 2005, de la cesión de titularidad de la carretera de la Red Viaria Provincial V.P. 5802, desde el punto kilométrico 0,000 hasta el punto kilométrico 1,730, al Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda.
- Avenida urbana (antes N-620) – Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda. La cesión al Ayuntamiento del tramo urbano de la N-620, se lleva a cabo por convenio de 22 de Julio de 2003 del Ministerio de Fomento, en el que se acuerda poner a cargo del Ayuntamiento el tramo de la N-620a del p.k. 128,660 al 130,300.

El marco legal de estas carreteras y las limitaciones a la propiedad se definen en la memoria informativa del presente PGOU.

Además se ha incorporado a red viaria proyectada y ejecutada recientemente, de acuerdo con los planes especiales de infraestructuras tramitados en el Termino Municipal, que definen la practica totalidad de los viarios estructurantes locales, principalmente motivado el Plan Especial de Infraestructuras que preveía el propio PGOU, para desarrollar el modelo de estructura general y orgánica del territorio e implantación de los sistemas generales y demás infraestructuras urbanísticas establecido, así como la coordinación en la ejecución de todos ellos, reforzando los servicios necesarios para la totalidad de los usos y actividades permitidos por el Plan General y verificando el cumplimiento de las previsiones de los mismos en los ámbitos en desarrollo.

Los planes especiales desarrollados han definido:

- Actuaciones definidas en el PLAN DE DESARROLLO Y COORDINACION DE SISTEMAS GENERALES E INFRAESTRUCTURAS DEL MUNICIPIO DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA previsto desde el PGOU de 2003, que recoge entre otras:
 - El acondicionamiento de la avenida urbana con doble calzada de doble carril, mediana central ajardinada o pavimentada, aceras laterales y servicios urbanos
 - La conexión viaria sobre N-620 (avenida urbana) de S-5, S-11 y núcleo de La Vega
 - El Enlace Central entre la Avenida Urbana y Ronda Exterior Sur
 - El Viario de conexión del núcleo de La Flecha con la carretera a Zaratán a través del Sector 14 (en ejecución)
 - La modificación del Viaducto Ronda Sur
 - La remodelación enlace de conexión viaria con autovía
- Nuevo acceso desde la autovía A-62 (autovía de Castilla-Ronda Oeste) en los términos municipales de Arroyo de la Encomienda, Valladolid y Zaratán (ORDEN FYM/1065/2011, de 9 de agosto, de aprobación definitiva del Plan Especial de carácter supramunicipal de acceso al complejo comercial desde la A-62 –Autovía de Castilla– (Ronda Oeste) en los términos municipales de Arroyo de la Encomienda, Valladolid y Zaratán (Valladolid), publicación en BOCyL Núm. 169 de 1 de septiembre de 2011). Este tramo forma parte de la mejora de la conexión entre los municipios de Zaratán y Arroyo de la Encomienda

Las vías estructurantes de carácter local actúan de vías distribuidoras internas entre las distintas áreas del municipio, garantizando la continuidad de la malla urbana entre las mismas. La malla urbana existente y proyectada cuenta con una conectividad transversal que permite gran libertad de movimientos.

Respecto al planeamiento vigente, el plan delimita como sistema general viario una zona que en la actualidad se incluía como reserva viaria, para la ampliación del enlace entre la carretera VP-5802 y la autovía de Castilla. Este nuevo sistema general se adscribe al sector de suelo urbanizable SE-07, por situarse en posición lindante, con el objetivo de facilitar su gestión.

Dado que el PGOU no propone nuevos desarrollos con respecto al planeamiento predecesor, y por lo tanto no se prevén nuevos flujos circulatorios, se mantienen los sistemas generales de vías públicas existentes, a excepción del mencionado sistema adscrito al SE-07. Únicamente se proyectan las redes locales de los sectores en los que se altera la ordenación vigente, como en la zona industrial de Smurfit que pasará a uso residencial y la implantación de un área comercial en el Noreste del municipio (El PGOU incluye un estudio de tráfico), que en ningún caso afectan a la estructura viaria del Término ni a su funcionamiento.

El Sistema general viario contará con una superficie total de 1.463.791 m².

ESTADO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
Ob	19618	SG25D6	SURESTE DEL SECTOR SE-07	Urbanizable
Ex	4940	SG74F1	CARRETERA DE SIMANCAS A ZARATÁN	Urbano NC
Ex	38450	SG80E2	AMBITO USO TERCIARIO AL NORESTE DEL TM	Urbano NC
Ex	1400783	SG100	SISTEMA GENERAL VIARIO ESTATAL y MUNICIPAL	Varios
	1.463.791			

1.3.2. Sistema General de espacios libres y equipamientos

1.3.2.1. Análisis de la realidad de las parcelas dotacionales

El Sistema General de Espacios Libres se diseña y se ubica de forma que sea accesible a toda la población, al tiempo que permite mejorar la calidad urbana y ambiental y favorecer la transición entre el medio urbano y el medio natural. En particular, se proponen espacios libres en las zonas de laderas y en la ribera del río Pisuerga, con el objeto de obtener para el uso público ámbitos con valores especiales, considerando que otorgar dicha clasificación convendrá a la recuperación de los valores de estas zonas.

El sistema general de Espacios libres queda estructurado con los siguientes espacios libres existentes, con un total de 816.259 m² de superficie:

SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
363	SG23G3	PARQUE C/ DE LOS CUCHILLEROS	Urbano
1014	SG31G2	PLAZA DE LA CONSTITUCION	Urbano
8411	SG33G3	PLAZA DE ESPAÑA	Urbano
1973	SG34G3	C/ REBESQUINA	Urbano
1773	SG35G3	C/ REBESQUINA	Urbano
1852	SG36G3	C/ REBESQUINA	Urbano
1771	SG37G3	C/ REBESQUINA	Urbano
2209	SG38G3	C/ DE LOS CUCHILLEROS	Urbano
845	SG39G3	PLAZA DE SAN LORENZO	Urbano
2714	SG40G2	PLAZA C/ DE LA TEJA	Urbano
2408	SG41G2	C/ DE GRAMOSO	Urbano
1301	SG42G2	AREA INFANTIL C/ CERVANTES	Urbano
3485	SG43H3	PLAZA V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO	Urbano
3468	SG44G3	C/ PURIFICACIÓN BEZOS - AVDA. SALAMANCA	Urbano
2743	SG45H3	C/ DEL PRINCIPE DE ASTURIAS	Urbano
3628	SG46H4	AVDA. DE LA FLECHA	Urbano
1960	SG47H4	COLINDA PARQUE LÚDICO RIBESA DEL PISUERGA	Urbano
8538	SG48G4	COLINDA PARQUE LÚDICO RIBESA DEL PISUERGA	Urbano
2750	SG49H3	C/ SANTA ANA	Urbano
243497	SG51F6	RIBERA DEL PISUERGA	Urbano
4188	SG52F5	PLAZA DEL SENADO	Urbano
12071	SG53F5	PASEO DE LA HABANA 1	Urbano
8786	SG54F6	PASEO DE LA HABANA 2	Urbano
12232	SG55F6	PASEO DE LA HABANA 3	Urbano
4188	SG56E6	PLAZA DE LAS CORTES DE CAASTILLA	Urbano
1732	SG57F5	AVDA. JOSE LUIS LASA	Urbano
3131	SG58F6	AVDA. JOSE LUIS LASA 2	Urbano
1648	SG59F6	PASEO DE JUAN CARLOS	Urbano
1542	SG60F6	PASEO DE JUAN CARLOS	Urbano
2469	SG61E6	AVDA. JOSE LUIS LASA 3	Urbano
50484	SG62E5	N-620	Urbano
62356	SG63E5	N-620	Urbano
14392	SG64E6	PARQUE DE LAS AMERICAS	Urbano
3167	SG65E6	C/ DEL LA CÁRCABA	Urbano
12441	SG66E6	C/ DE EL JUNCAL	Urbano
16192	SG67F5	C/ DE ORELLANA	Urbano
155678	SG68D7	A-62	Rustico
116506	SG70C3	SG-S7	Rustico
9492	SG85G4	ESPACIO LIBRE	Urbano
5031	SG86G5	ESPACIO LIBRE	Urbano
540	SG89G2	ESPACIO LIBRE EN C/ DEL CLAVEL	Urbano
7700	SG90F5	ESPACIO LIBRE ENTRA C/ DE LA PINTA Y LA RONDA SUR	Urbano
4198	SG91F5	ESPACIO LIBRE ENTRA C/ DE VAZQUEZ CORONADO Y LA RONDA SUR	Urbano
2177	SG94F6	ESPACIO LIBRE PASEO JUAN CARLOS I	Urbano
4367	SG96H3	ESPACIO LIBRE AVDA DE SALAMANCA	Urbano
2848	SG97H3	ESPACIO LIBRE AVDA DE SALAMANCA	Urbano
816.259			

Para completar la estructura general del municipio, el PGOU propone los siguientes Espacios libres con un total 46.713 m² de superficie:

SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
16498	SG69B3	VP-5802 (IKEA)	Urbano NC
1589	SG88G4	ESPACIO LIBRE EN PARQUE PISUERGA	Urbano
3282	SG92B3	AA05 ESPACIO LIBRE VP-5802	Rustico
25344	SG93B4	AA04 ESPACIO LIBRE VP 5802	Rustico
46.713			

La forma de obtención de estos sistemas generales proyectados es:

- SG69B3: Espacio libre al pie de la ladera al Norte de la VP-5802: a cargo del sector SE-01 en el que se incluye.
- SG88G4: Espacio libre en el parque fluvial del Río Pisuerga: a obtener por expropiación a cargo del Ayuntamiento.
- SG92B3: Espacio libre al pie de la ladera al Norte de la VP-5802: a obtener por expropiación a cargo del Ayuntamiento.
- SG93B4: Espacio libre al pie de la ladera al Norte de la VP-5802: a obtener por expropiación a cargo del Ayuntamiento.

Sistema General de Equipamientos

Este documento asigna los usos e intensidades a los equipamientos existentes, pero intenta no rigidizar la asignación de usos pormenorizados y condiciones de edificación de estos suelos. Se atiende a la cuantificación de este sistema dotacional pero se propone una red flexible de cualidad, remitiendo su ordenación pormenorizada a la regulación de los organismos encargados de su ejecución. Para ello, se asigna un índice de edificabilidad común de 2 m²/m² que garantizará la implantación de cualquier uso acorde con las necesidades del momento. El sistema general de Equipamientos queda estructurado con los siguientes equipamientos existentes, con un total de 447.125 m² de superficie:

USO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
D	4080	SG01H3	PISTA CUBIERTA	Urbano
M	241	SG02G3	INSTALACIONES MUNICIPALES C/ PATO	Urbano
A	89	SG03G3	ASISTENTE SOCIAL	Urbano
M	140	SG04G3	JUEZ DE PAZ Y ONG	Urbano
M	1905	SG09G3	AYTO	Urbano
D	3973	SG10G3	POLIDEPORTIVO MUNICIPAL JUAN IBAÑEZ	Urbano
A	364	SG12G3	HOGAR DEL PENSIONISTA	Urbano
V	300	SG13G3	POLICIA LOCAL	Urbano
G	957	SG15G2	CASA DE LA CULTURA Y JUVENTUD	Urbano
P	948	SG16G2	PARKING C/ EL CLAVEL	Urbano
D	7087	SG17G2	PISCINA MUNICIPAL LA FLECHA	Urbano
G	21709	SG19H4	JARDÍN BOTÁNICO	Urbano
D	9180	SG20G4	PISTAS CARRERAS	Urbano
G	2729	SG21F6	MULTIUSOS LA VEGA Y CONSULTORIO MÉDICO	Urbano
D	1113	SG22F6	PABELLÓN POLIDEPORTIVO	Urbano
D	17003	SG24E6	COMPLEJO POLIDEPORTIVO	Urbano
G	912	SG28F5	C/ DE LA PINTA	Urbano
G	1253	SG27D6	C/ DE LA CÁRCAVA	Urbano
T	809	SG29D7	MUSEO CULTURAL Y ETNOGRÁFICO	Urbano
D	1160	SG30D7	FRONTON MUNICIPAL	Urbano
G	1119	SG50H4	SEDE MANCOMUNIDAD	Urbano
G	87559	SG71E3	ADD IKEA	Urbano NC
P	68170	SG72E2	PARKING IKEA	Urbano NC
G	76432	SG73E1	CARRETERA DE SIMANCAS A ZARATÁN	Urbano NC
G	1510	SG75F1	CARRETERA DE SIMANCAS A ZARATÁN	Urbano NC
G	56566	SG76D5	VP-5802	Urbano NC
V	37779	SG79A2	CEMENTERIO MUNICIPAL	Rustico
D	25581	SG95F6	CAMPOS DE FUTBOL ARROYO DE LA VEGA	Urbano
G	1331	SG98F5	PARCELA ENTRE C/DE BARTOLOME DE LAS CASAS Y C/ DE VA	Urbano
G	15126	SG99G4	VIVERO MUNICIPAL	Urbano
	447.125			

- SG26E6 CEMENTERIO: Se trata del nuevo cementerio previsto en el extremo noroeste del término municipal. En este Sistema General se establece en su borde oeste una franja de terreno, de 50 m de ancho medidos en paralelo con el límite del vecino municipio de Ciguñuela (esta zona aparece señalada en los planos de ordenación), denominada el Parque del cementerio en donde no se puede construir edificaciones.

1.3.2.2. Cumplimiento de estándares y relación con el planeamiento predecesor

Como ya se ha indicado uno de los objetivos de esta revisión de planeamiento, es la redistribución de los sistemas generales de comunicación, equipamiento comunitario, y espacios libres, así como de los sistemas locales, motivado por el hecho de que la practica totalidad del suelo delimitado como urbanizable en el documento del año 2003, se haya materializado convirtiéndose en urbano, lo que hace necesaria la revisión del funcionamiento interno de las parcelas de equipamientos comunitarios y espacios libres públicos, en cuanto a usos, superficies y ubicación.

La revisión del PGOU, ha analizado exhaustivamente cada dotación existente, tanto en el suelo urbano de los núcleos de población como en el que resulta del desarrollo del planeamiento, asignando su carácter de local o general de acuerdo con su geometría, el ámbito al que dote, su tamaño, etc, además de la comprobación de la titularidad de la parcela, tema que en el planeamiento predecesor no se discriminaba, haciendo incidencia en las dotaciones como conjunto.

El resultado con respecto al planeamiento predecesor es que la revisión recoge ordenadamente la materialización del modelo en el año 2011, con los cambios derivados de las situaciones que han surgido durante los años de ejecución, resultando que se aumentan sensiblemente las dotaciones, como es lógico por el aumento de la capacidad residencial.

Esta revisión no compara las cifras del año 2003 y del 2011, considerando de antemano la dificultad de comparar numéricamente dos planeamientos con tantos años de diferencia, bajo otro marco legal, y conociendo previamente que la voluntad del planeamiento predecesor no era detallar numéricamente las dotaciones locales y generales, sino exponer conceptualmente que el modelo territorial reservaba las dotaciones suficientes para el recimiento que se proyectaba para el municipio.

Además con el desarrollo de los planeamientos, las cesiones de carácter local se incrementaron sensiblemente con respecto a las previstas por Ley.

En la propia memoria del documento del 2003, se dice:

“3.3.2.- CUANTIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DE SISTEMAS GENERALES

(...)

3.3.2.2. Sistema general zonas verdes y espacios libres

“(...)

A efectos de justificación de estándares y computando únicamente los espacios y zonas verdes de gran dimensión, el presente planeamiento da cumplimiento a este precepto tal como refleja el siguiente cuadro:

<i>ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES EXISTENTES EN SUELO URBANO</i>	261.769,87 m²
<i>ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES CEDIDOS POR CONVENIO EN AMBITOS EXTERIORES DE NUEVOS SECTORES DE SUELO URBANIZABLE</i>	262.967 m²
<i>Suelo en desembocadura de Arroyo a Río Pisuerga (de sector 15)</i>	148.536 m ²
<i>Suelo en ladera al norte del sector 7 (del sector 5)</i>	114.431 m ²
	524.736,87 m²

(...)

3.3.2.3. Equipamientos y dotaciones

(...)

Se acompañan los cuadros de equipamientos y dotaciones existentes:

EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES	78.764,26 m²
SUELO PREVISTO PARA EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES EN SISTEMAS GENERALES DE NUEVA CREACIÓN EN EL PLAN GENERAL	
	324.216,11 m²
Área de equipamientos adscrita al sector 6	286.436,84 m ²
Cementerio proyectado	37.779,27 m ²
SUELO PREVISTO PARA EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES EN INTERIOR DE SECTORES URBANIZABLES DE NUEVA CREACIÓN EN EL PLAN GENERAL	
	646.323 m²
Área de equipam.-dotaciones en sector 5	37.252 m ²
Área de equipam.-dotaciones en sector 6	319.944 m ²
Área de equipam.-dotaciones en sector 14	195.846 m ²
Área de equipam.-dotaciones en sector 15	127.281 m ²

Así, sumadas las superficies de equipamientos y dotacionales existentes a las previstas en el Plan General de nueva creación, gestionadas como sistema General adscrito a los sectores de urbanizable, o incluidas como obligatorias dentro del mismo y aceptada esta condición en los convenios de delimitación, tenemos una superficie total de 1.102.119,11 m², que representa un 9,5 % de la superficie total del término municipal, posibilitándose la implantación de grandes equipamientos supramunicipales o metropolitanos, siguiendo las recomendaciones de las DOTVAENT en base a la accesibilidad de su situación.

(...)"

Analizando estos datos del planeamiento vigente, en cuanto a las zonas verdes, podemos observar que dado el exceso presentado con respecto a la población prevista (5 m²/hab – 11,33 m²/hab), en la explicación de la memoria no se tuvieron en cuenta superficies pequeñas, ni tampoco los sistemas generales de EL proyectados y no conveniados previamente, por ejemplo: 58.015 m² del S-11, por lo que se confirma que las cifras que presenta el plan no son el estándar exacto de las dotaciones, sino que son orientativas y manifestantes del exceso de estándares de sistemas generales. La presente revisión en cambio, si presenta el cómputo exhaustivo de los sistemas generales y locales de espacios libres de todo el municipio, tanto existentes como previstos. En cuanto a los equipamientos, el planeamiento predecesor si consideraba la totalidad de lo previsto por el planeamiento, resultando un cifra muy sobrada con respecto a los estándares.

El presente documento de revisión, recoge de forma general estas cifras pero con una diferencia conceptual: la consideración como sistemas locales de los equipamientos interiores de los sectores de suelo urbanizable 5, 6, 14 y 15, tal como se definen en los planes parciales, y no como sistemas generales, resultando una diferencia de más de medio millón de metros cuadrados. No obstante, esta diferencia es únicamente cualitativa, no cuantitativa, puesto que en definitiva, las dotaciones totales de equipamientos no varían, exceptuando las modificaciones que plantean regularización de situaciones surgidas en la aplicación del actual PGOU (sectores de suelo urbano no consolidado).

A continuación se presenta la tabla de los cálculos de la totalidad de las dotaciones, de acuerdo con las superficies de la cartografía:

REVISION PGOU					
TIPO DE SUELO	SITUACIÓN	SG-EL	SL-EL	SG-EQ	SL-EQ
Suelo urbano	urbano	151.463,00	10.105,00	79.627,00	1.290,00
	antes rústico río (hacia La Vega)	4.089,00			
	antes rústico río (hacia Monasterio del Prado)	23.061,00			
	Huertos municipales (hacia Monasterio del Prado)			15.126,00	
	Invernaderos (hacia Monasterio del Prado)			9.180,00	
Suelo urbano no consolidado	SE-01 (antes rústico)	16.498,00	1.767,00		27.531,00
	SE-01 (anterior urbanizable S-15)			56.566,00	
	SE-01 (anterior urbanizable S-6)		17.870,00	233.671,00	76.247,00
	SE-02 (borde río)		15.199,70		20.948,05
	SE-03 (anterior urbanizable S-13)		4.679,80		3.594,89
	SE-04		6.183,00		16.951,39
Suelo urbano (derivado de planeamiento desarrollado)	S-2			16.282,00	
	S-3		8.122,00		10.732,00
	S-4		14.941,00		727,00
	S-5		39.179,00		15.959,00
	S-6		99.845,00		79.861,00
	S-7		46.002,00		27.032,00
	S-8		117.731,00		55.386,00
	S-10 (Borde del río)*	136.189,00			
	S-10 (Cerro de la horca)	62.356,00			
	S-10 (interiores al ámbito)	15.608,00	8.672,00		12.414,00
	S-11	66.676,00			1.347,00
	S-12 rústico río*	103.219,00			
	S-12 (interiores al ámbito)*	11.898,00		2.243,00	869,00
	S-13		62.541,72		30.559,00
	S-15		96.819,00		254.231,00
Suelo urbanizable (planeamiento asumido en desarrollo)	SE-06 (anterior S-1)		3.000,90		1.050,30
	SE-07 (anterior S-9)*		85.477,05		64.107,79
	SE-05 (anterior S-14)		62.502,38		147.948,04
	SE-08 (anterior S-16)		39.396,00		26.445,00
Suelo rústico	Cementerio nuevo (en rústico común)			37.779,00	
	Expropiaciones en la ladera	28.626,21			
	Ladera (gestionado previamente por antiguo S-5)	116.506,00			
	Borde río (gestionado previamente por antiguo S-15)	155.678,00			

SUBTOTALES

Ratios m²/hab (Población prevista 48.902)

891.867,21	740.033,55	450.474,00	875.230,46
18,24	15,13	9,21	17,90
ESPACIOS LIBRES		EQUIPAMIENTOS	
1.631.900,76		1.325.704,46	
33,37		27,11	

TOTALES

Ratios m²/hab (Población prevista 48.902)

Notas*:

Los sectores S-10 y S-12 ya estaba en desarrollo durante la tramitación del plan del 2003

Los huertos municipales se han considerado equipamiento

No se computan las superficies de infraestructuras territoriales ni servicios urbanos

En el S-2 desarrollado en el Ayuntamiento el uso de las dotaciones es de equipamiento

En el S-6 hay un servicio urbano para depósito de gas de 2259 m² de superficie

En el anterior S-13 hay un servicio urbano para EDAR de 5180 m² de superficie

En el anterior S-15 hay un servicio urbano de 1093 m² de superficie

La superficie del EL el borde del río, 243497 m², se le extracto la parte correspondiente de los sectores 10 y 12 de acuerdo con sus Planes parciales

En el SE-07 (anterior S-9) se han tomado las reservas del RUCyL, aunque será el Plan Parcial el que las determine para su desarrollo.

De acuerdo con el artículo 83 del RUCyL, la superficie mínima del sistema general de espacios libres públicos se obtiene aplicando un módulo de 5 metros cuadrados por habitante, sin incluir en el cómputo espacios libres públicos de sistema local ni Espacios Naturales Protegidos; y la superficie mínima del sistema general de equipamientos se obtiene aplicando un módulo de 5 metros cuadrados por habitante, sin incluir en el cómputo equipamientos de sistema local. Como se puede observar, estos estándares se cumplen sobradamente en la revisión del PGOU (suponiendo una proporción de 3 habitantes por vivienda), superando el triple del estándar en espacios libres y en equipamientos.

1.3.2.3. Conclusión

La revisión del PGOU, además de cumplir sobradamente los estándares mínimos legales para los Sistemas Generales, asigna uno total de 1.631.900,76 m² de Espacios libres y de 1.325.704,46 m² de equipamientos para todo el municipio, con unos ratios por habitante de 33,37 y 27,11 respectivamente, tal como se refleja en la tabla anterior, considerando que dotan holgadamente a la población prevista por el PGOU.

Este resultado es el esperado dados los objetivos de la presente revisión, cuyo fin es adecuar el planeamiento a la situación fáctica actual del territorio municipal.

1.3.3. Servicios urbanos e infraestructuras

El sistema general de servicios urbanos ha sido diseñado con el objetivo de asegurar su funcionalidad, eficiencia y accesibilidad a los servicios, y su planificación coordinada con las demás determinaciones del planeamiento urbanístico, atendiendo a su más fácil ampliación futura, de garantizar la seguridad de la población y la protección del medio ambiente, y de promover el drenaje natural, el uso de energías renovables, el uso compartido de infraestructuras y su canalización subterránea, así como su integración ambiental.

Conforme a lo dispuesto en la normativa vigente, serán consideradas como integrantes del Sistema General de Servicios Urbanos las redes de distribución de agua potable, electricidad, saneamiento, servicios de telefonía y datos y gas, así como las edificaciones e instalaciones necesarias para el correcto funcionamiento las mismas. Exclusivamente para el caso del Sistema General de Servicios Urbanos, en aquellos casos en los que alguno de los elementos que lo constituyen no deba necesariamente discurrir sobre o bajo terrenos de titularidad pública, se admitirá el uso al efecto de terrenos titularidad de la entidad prestataria del servicio o la constitución de servidumbres.

Abastecimiento de agua

Se observa que para los usos comercial y terciario la variación de consumo es neutra, mientras que para el uso vivienda hay un incremento de aproximadamente 850 nuevas viviendas.

Traducido a consumo de agua potable el incremento es inferior al 5%, por lo que las infraestructuras de abastecimiento desarrolladas con el Plan de Desarrollo y Coordinación de Sistemas Generales e Infraestructuras, tienen capacidad suficiente para garantizar el suministro.

La siguiente tabla analiza el incremento de consumo de agua potable derivada de la revisión del PGOM:

TABLA DE CALCULO CONSUMOS DE AGUA POTABLE

Zona	Superficie (m2)	Usos	Ud. Calculo	Dotación	Caudal Medio (l/s)	Coef. Punta	Consumo Punta (l/s)	Consumo (m3/día)
A-4 La Vega		Vivienda	310 viv	250 l/hab.día	2,9	2,4	6,89	248
Antigua Papelera		Vivienda	595 viv	250 l/hab.día	5,5	2,4	13,22	476
S-9		Industrial	-96787 m2	0,35 l/sHa	-3,4	2,4	-8,13	-108,4
Parque comercial		Industrial	13160 m2	0,35 l/sHa	0,5	2,4	1,11	14,7
A-4 La Vega	-30900	Terciario	-30900 m2	6,5 l/m2 día	-2,3	2,4	-5,58	-642,7
S-8	6258	Terciario	6258 m2	6,5 l/m2 día	0,5	2,4	1,13	130,2
Antigua papelera	29750	Terciario	29750 m2	6,5 l/m2 día	2,2	2,4	5,37	618,8
Caudal medio consumo normal (l/s)					5,84			736,58
Caudal punta total (l/s)							14,01	

En cuanto a la red de riego, da servicio a la totalidad del suelo urbano (incluidos los sectores de suelo urbanizable desarrollados), tal y como se muestra en el plano PI-7.3. La captación que abastece la red se sitúa en el río Pisuerga, en el límite este con el término municipal de Valladolid. Al igual que para el abastecimiento, la infraestructura de la red de riego tiene capacidad suficiente para asumir el incremento de caudal previsible.

No obstante, según establece el informe de la Confederación Hidrográfica del Duero al PGOU, tanto la habitabilidad de las viviendas como el comienzo de las actividades industriales que se proponen en las ordenaciones detalladas, quedará condicionada por el Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda al otorgamiento que la concesión del Consorcio de Aguas de Arroyo de la Encomienda y Zaratán, tiene actualmente en tramitación.

Saneamiento y depuración de aguas residuales

La siguiente tabla analiza el incremento de vertidos de aguas fecales derivada de la revisión del PGOM:

TABLA DE CALCULO CAUDALES DE AGUAS FECALES

Zona	Superficie (m ²)	Usos	Ud. Calculo	Dotación	Caudal Medio (l/s)	Coef. Punta	Caudal Punta (l/s)
A-4 La Vega		Vivienda	310 viv	250 l/hab.día	2,3	2,4	5,51
Antigua Papelera		Vivienda	595 viv	250 l/hab.día	4,4	2,4	10,58
S-9		Industrial	-96787 m ²	0,35 l/sHa	-2,7	2,4	-6,50
Parque comercial		Industrial	13160 m ²	0,35 l/sHa	0,4	2,4	0,88
A-4 La Vega	-30900	Terciario	-30900 m ²	6,5 l/m ² dia	-1,9	2,4	-4,46
S-8	6258	Terciario	6258 m ²	6,5 l/m ² dia	0,4	2,4	0,90
Antigua papelera	29750	Terciario	29750 m ²	6,5 l/m ² dia	1,8	2,4	4,30
Caudal medio consumo normal (l/s)					4,67		
Caudal punta total (l/s)							11,21

Al igual que para la red de abastecimiento, el incremento de vertidos será inferior a un 5% por lo que las infraestructuras existentes disponen de capacidad suficiente para asimilarlos. Está prevista la conexión con la depuradora situada al otro lado del río, que ejecutada por la Junta de Castilla y León, da servicio a la cuenca hidrográfica que confluye en la misma.

En el informe emitido por la Confederación Hidrográfica del Duero al PGOU se establece que, en tanto no exista un proyecto presentado ante dicho organismo de cuenca, que contemple la conexión de los vertidos del municipio de Arroyo de la Encomienda a la EDAR de Valladolid, dicho organismo no informará favorablemente ningún instrumento de planeamiento de desarrollo con conexión a la red de alcantarillado municipal.

Cuantificación de suelo en la ordenación:

El Sistema general de infraestructuras de servicios, cuenta con una superficie total de 2.259 m²:

USO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
G	2259	SG81E3	GASODUCTO ARANDA-ZAMORA-SALAMANCA	Urbano

El Sistema general de servicios urbanos, cuenta con una superficie total de 44.852 m²:

USO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
P	782	SG32H3	PARCELA CAPTACION DE AGUA Y EMBARCADERO	Urbano
D	5180	SG77G5	DEPURADORA	Urbano
P	270	SG78G3	DEPÓSITO MUNICIPAL DE AGUA	Urbano
E	1093	SG83D5	SUBESTACION CAMINO DE SIMANCAS	Urbano
P	37527	SG87D3	DEPOSITOS DE AGUA (ANTIGUO Y NUEVO)	Rustico
	44.852			

1.4. CATALOGACIÓN

El PGOU debe establecer una relación de todos los elementos del término municipal que merecen ser protegidos, conservados o recuperados por sus valores naturales o culturales presentes o pasados tales como: el patrimonio histórico, arqueológico y etnológico, los espacios urbanos relevantes, los elementos y tipos arquitectónicos singulares, los paisajes e infraestructuras de valor cultural o histórico y las formas tradicionales de ocupación humana del territorio, conforme a las peculiaridades locales.

Asimismo se deben incluir en el catálogo los bienes adscritos a regímenes de protección previstos en la legislación sectorial o en la normativa urbanística, o por su relación con el dominio público tales como: los Bienes de Interés Cultural declarados o en proceso de declaración, y los bienes incluidos en el Inventario de Bienes del Patrimonio Cultural de Castilla y León.

Para cada uno de los elementos catalogados, el Plan General indica:

- a) El grado de protección, que puede ser integral, estructural o ambiental.
- b) Los criterios, normas y otras previsiones que procedan para su protección, conservación y en su caso recuperación, y en general para concretar con precisión los términos en los que haya de cumplirse el deber de adaptación al entorno conforme al artículo 17 del RUCYL.
- c) En su caso, los criterios sobre compensaciones a los propietarios privados.

En particular, en el presente PGOU se catalogan ocho elementos arqueológicos y cuatro arquitectónicos así como la protección de los escudos existentes en el término municipal, incluyendo los bienes recogidos en el catálogo del planeamiento predecesor, y añadiendo la información sobre los yacimientos arqueológicos obtenida en los últimos años durante los procesos de desarrollo urbanístico del PGOU de 2003, en especial las modificaciones surgidas en las delimitaciones de los bienes arqueológicos por los correspondientes estudios arqueológicos, al estar éstos incluidos en los sectores desarrollados.

CATÁLOGO DE BIENES ARQUITECTÓNICOS

- AQ-01. Iglesia de San Juan Bautista, Bien integrante del Patrimonio Cultural de Castilla y León.
- AQ-02. Monasterio de Santa Ana, Bien integrante del Patrimonio Cultural de Castilla y León.
- AQ-03. Priorato de la Flecha, Bien integrante del Patrimonio Cultural de Castilla y León.
- AQ-04. Bodega en Aranzana, Bien integrante del Patrimonio Cultural de Castilla.

CATÁLOGO DE BIENES ARQUEOLÓGICOS

- YA-01. El Montecillo, Yacimiento arqueológico.
- YA-02. Las Eras – La Lámpara, Yacimiento arqueológico.
- YA-03. La Dehesilla, Yacimiento arqueológico.
- YA-04. Lindazo de Centenera, Yacimiento arqueológico.
- YA-05. La Flecha, Yacimiento arqueológico.
- YA-06. Santa Ana de la Flecha, Yacimiento arqueológico.
- YA-07. Aranzana Baja, Yacimiento arqueológico.

La descripción de los bienes y su localización se encuentra en el Título 2 Capítulo 2 de la memoria informativa, así como en el Catálogo del presente PGOU.

CAPITULO 2. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL EN EL SUELO RUSTICO

El PGOU incluye en su normativa las normas de protección que proceden en cada categoría del suelo.

En cuanto a las actuaciones previstas en suelo rústico, se definen tres actuaciones aisladas de expropiación, con el objeto de completar la estructura general del territorio y dotar a la zona oeste del municipio de sistemas generales, se delimitan dos zonas al pie de la ladera a lo largo de la carretera de Arroyo a Ciguñuela, y una zona que completa el parque fluvial del Pisuerga. Se obtendrán por expropiación dado el interés público de ellas. Estas actuaciones se especifican en el siguiente cuadro:

ACTUACIÓN AISLADA DE EXPROPIACIÓN			
	Superficie m ²	Clasificación de suelo	Uso a que se destina
AA-03	25.344,00	Rústico común	Sistema general- espacios libres
AA-04	3.282,21	Rústico común	Sistema general- espacios libres

CAPITULO 3. REVISIÓN DEL SUELO URBANO CONSOLIDADO

3.1. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL. DIVISIÓN EN UNIDADES URBANAS

De conformidad con lo dispuesto en el art. 85 del RUCyL, dado el tamaño del municipio en cuanto a superficie y número de habitantes, y su carácter unitario y compacto, todo el suelo urbano consolidado se integra en una única unidad urbana.

3.2. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA

Este documento establece la ordenación detallada de todo el suelo urbano consolidado, de acuerdo con el artículo 42 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de urbanismo de Castilla y León, recogiendo y refundiendo todos los contenidos determinantes para la ordenación detallada, particularmente los de los estudios de detalle, planes especiales y planes parciales bajo los que se van configurando la malla urbanas.

La revisión del PGOU se centra fundamentalmente en actualizar y refundir todas las determinaciones fijadas en planeamientos anteriores, respetando el entorno de las zonas urbanas más antiguas. También, por tener la mayoría de la malla urbana un origen programado, no se considera necesario cuantificar los parámetros de edificabilidad del suelo urbano consolidado. No se prevén cambios en la unidad urbana en cuanto al número de viviendas por hectárea, ni en metros cuadrados edificables en usos privados por hectárea.

Esta revisión mantiene los usos pormenorizados, tipologías edificatorias e intensidades de uso asignados por los planeamientos predecesores para el suelo que actualmente es “*de facto*” urbano consolidado, aunque con el objetivo de simplificar la aplicación del planeamiento, refunde las ordenanzas de aplicación (se adjunta cuadro de equivalencias de ordenanzas de aplicación de los planeamientos predecesores y de la presente revisión).

Las escasas alteraciones de ordenanzas que se incorporan, son motivadas por la adecuación a la realidad o demandada existente, principalmente en la zona del casco urbano que se desarrolla a lo largo de la Avenida de Salamanca, en el entorno de la antigua papelera y demás industrias existentes en la zona:

- Se actualizan las ordenanzas de aplicación de la zona industrial existente al norte de la Avenida de Salamanca.

En esta área, la progresiva reconversión de usos industriales a almacenaje de mayoristas y otros usos terciarios comerciales, requiere de una adecuación de los estándares constructivos y del

régimen de usos a otros más adecuados a las actividades económicas reales. Se opta por hacer dos ordenanzas para cada uno de los usos predominantes, una de uso industrial y otra de uso terciario, las cuales zonifiquen las actividades existentes y permitan el mantenimiento de las instalaciones y usos; pero eliminando las variables de la ordenanza anterior que permitiría una modificación de las tipologías y la estructura urbana existente.

- Acorde con lo anterior, y según se recogía ya en el Plan aprobado en el año 2003, al otro lado de la Avenida de Salamanca se redefinen las condiciones volumétricas del Hipermercado existente para su renovación

Se prevé la creación de nuevos sistemas locales, independientemente de que los existentes pudieran considerarse suficientes como consecuencia del desarrollo ordenado de la malla urbana, y se reconfiguran los existentes.

En suelo urbano consolidado la gestión urbanística se efectúa mediante actuaciones aisladas, a desarrollar sobre parcelas o agrupaciones de las mismas. El PGOU delimita dos actuaciones aisladas de urbanización, en el suelo urbano de La Flecha, ya que se ha encontrado un déficit en la red viaria local, por lo que se ha acordado establecer Actuaciones Aisladas de Urbanización, reguladas en los arts. 211 y ss. del Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el RUCyL. El PGOU señala estas nuevas vías que completarán la red viaria local, que se ven afectadas por las necesarias obras de urbanización, todo ello a través del procedimiento de gestión privada (art. 212 del RUCyL).

Las obras de urbanización se acometerán sobre las vías que propone el Planeamiento, cuya ejecución se materializará simultáneamente a la ejecución total o parcial de las construcciones e instalaciones que permita el planeamiento urbanístico sobre la parcela afectada por la actuación.

ACTUACIÓN AISLADA DE URBANIZACIÓN			
	Superficie m²	Clasificación de suelo	Uso a que se destina
AA-01	858,01	Urbano consolidado	Red viaria local
AA-02	268,17	Urbano consolidado	Red viaria local

CAPITULO 4. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL Y DETALLADA EN EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

El PGOU establece la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado, habilitando su ejecución directa sin necesidad de planeamiento de desarrollo. El PGOU define todas las determinaciones de ordenación detallada establecidas en los artículos 101 y ss del RUCyL.

Por su condición de ordenación detallada, los sectores se presentan también de forma independiente y exhaustiva en el tomo de ORDENACIÓN DETALLADA del PGOU, en el que se especifican separadamente las determinaciones de cada uno.

SECTOR 01

Ordenación general

Se trata de un sector discontinuo con una superficie total de sector es de 621.802,11 metros cuadrados.

El objetivo como ya se ha indicado es la implantación área comercial, e incorporación de las dotaciones locales que mejoran el conjunto urbano.

El Uso Global previsto para el sector es el uso terciario.

Dado que se incluye la ordenación detallada, se da un plazo para el cumplimiento de deberes urbanísticos (art. 49 del RUCyL) de 5 años.

La edificabilidad máxima para usos privados es de 7.500 m²/Ha, en cumplimiento el artículo 86.bis del RUCyL, que aplicados a la superficie total del ámbito que aporta edificabilidad, resultan un total de 130.918,89 m² de edificabilidad repartidos en 117.827,00 m² para uso terciario y 13.091,89 m² para uso industrial, lo que garantiza la variedad de uso que determina el RUCyL.

A continuación se resumen los parámetros de ordenación general:

ORDENACIÓN GENERAL SE-01		
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 86 RUCyL		
PARÁMETROS DE ORDENACION GENERAL	RUCyL	PGOU
DELIMITACIÓN		
SUPERFICIE BRUTA (m2)		621.802,11
Superficie que aporta edificabilidad (m2)		174.558,52
USOS		
Predominante		Terciario
Prohibidos		Residencial-vivienda
Compatibles		El resto
PLAZO PARA ESTABLECER LA ORDENACIÓN DETALLADA		
		--
EDIFICABILIDAD MÁXIMA USOS PRIVADOS por Ha (m2)		
hasta 7.500 m ² /Ha	7.500,00	7.500,00
Edificabilidad máxima total por usos m ²	130.918,89	130.918,89
	<i>Uso terciario</i>	117.827,00
	<i>Uso industrial</i>	13.091,89
INDICE VARIEDAD DE USO		
Mínimo 10%	10%	10%
Total estimado (m2)	13.091,89	13.091,89

Ordenación detallada

La ordenación este sector se ha explicado en el epígrafe de objetivos y criterios particulares, que en resumen es:

- Zona del complejo comercial: en esta área se localiza la parcela de uso terciario (zona A), con una superficie de 127.627,00 m² y una edificabilidad de 117.827,00 m², otra parcela edificable de 3.000,00 m² de superficie y 1.309,19 m² de edificabilidad, junto con las dedicadas a los sistemas generales y locales que dotan su edificabilidad.
- Parcela catastral 47011A001000030000XL: la ordenación propuesta clasifica como sistema local viario aparcamiento 19.990,52 m², y el resto como sistema general de espacios libres.
- Parcela catastral 0799704UM5009N0001QH: la ordenación propuesta la incluye como sistema general de equipamientos.

- Parcela catastral 0087602UM5008N0000SZ: en la ordenación propuesta mantiene la categorización de sistema general de equipamientos.
- Parcela catastral 47011A008000160000XU: en esta zona se delimita una parcela edificable, junto con los equipamientos y espacios libres necesarios para dotar su edificabilidad.

Se establece una única Unidad de Actuación en el sector.

SISTEMAS LOCALES

Se concretan los sistemas locales de espacios libres, equipamientos, y vías públicas.

- Espacios libres

Según lo estipulado en el artículo 105 del RUCyL:

“Reserva de suelo para el sistema local de espacios libres públicos

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, la reserva de suelo para el sistema local de espacios libres públicos debe alcanzar al menos:

a) En suelo urbano no consolidado: 15 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles.”

Los espacios libres se reparten proporcionalmente en cada zona donde se aloja el aprovechamiento privado, reservando un total de 19.637,83 m², de acuerdo con lo estipulado por el RUCyL:

Mínimo legal → $130.918,89 \text{ m}^2 * 15 \text{ m}^2/100 \text{ m}^2 = 19.637,83 \text{ m}^2 = 19.637,83 \text{ m}^2$ reservados

- Equipamientos

Según lo estipulado en el artículo 106 del RUCyL:

“Reserva de suelo para el sistema local de equipamiento público

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, la reserva de suelo para el sistema local de equipamiento público debe alcanzar al menos:

a) En suelo urbano no consolidado: 10 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles.”

Los equipamientos se reparten proporcionalmente en cada zona donde se aloja el aprovechamiento privado, reservando un total de 13.091,89 m², de acuerdo con lo estipulado por el RUCyL:

Mínimo legal → $130.918,89 \text{ m}^2 * 10 \text{ m}^2/100 \text{ m}^2 = 13.091,89 \text{ m}^2 = 13.091,89 \text{ m}^2$ reservados

- Red viaria y plazas de aparcamiento

Según lo estipulado en el artículo 104 del RUCyL:

Reserva para los sistemas locales de vías públicas y servicios urbanos:

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo

urbano no consolidado y urbanizable, deben preverse dos plazas de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados construibles, al menos una de ellas de uso público.”

Se reservan 2.525 plazas de aparcamiento de sistema local. El mínimo legal de uso público

correspondería a:

Mínimo legal → $130.918,9 \text{ m}^2 * 1 \text{ plz}/100 \text{ m}^2 = 1.309 \text{ plazas} < 2.525 \text{ plazas reservadas}$

El sistema local de vías públicas se ha resuelto de acuerdo con los posibles movimientos de población y mercancías derivados del desarrollo del sector. Se adjunta anexo con estudio de tráfico, analizando la influencia en el municipio de esta implantación de uso terciario.

Respecto a las redes de instalaciones y servicios se incluyen en el presente documento los esquemas de las mismas que servirán de base para su completa definición en el proyecto de urbanización. Las certificaciones de las compañías suministradoras de los diferentes servicios se incorporarán al documento de aprobación provisional.

DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO

De acuerdo con el artículo 107 del RUCyL, el PGOU al establecer la ordenación detallada debe determinar el aprovechamiento medio, dividiendo el aprovechamiento total del sector entre su superficie total siguiendo unas reglas.

En este caso, el aprovechamiento medio es 0,6469, obtenido por la división del sumatorio de todos los aprovechamientos permitidos sobre el sector, obtenidos por la multiplicación de la superficie edificable en cada uso compatible por su coeficiente de ponderación (incluyendo todo uso no dotacional así como las dotaciones urbanísticas privadas, y excluyendo las dotaciones urbanísticas públicas), entre la superficie total del sector (excluyendo la superficie ocupada por las dotaciones urbanísticas públicas existentes, tanto de carácter general como local, que ya estén afectas a su destino, y para las cuales no se prevea ningún cambio en la nueva ordenación):

$$\frac{117.827,00 \text{ m}^2 * 1,00 + 13.091,89 \text{ m}^2 * 0,5882}{194.057,00 \text{ m}^2}$$

$$194.057,00 \text{ m}^2$$

siendo:

117.827,00 m² de edificabilidad de terciario

13.091,89 m² de edificabilidad de industrial

Los coeficientes de homogeneización que se aplican en este PGOU para el cálculo de la edificabilidad ponderada son los mismos coeficientes de homogeneización del Plan General predecesor, dado que las circunstancias de mercado para las que se había proyectado el modelo territorial, que efectivamente se materializó y que se recoge en este PGOU, siguen correspondiendo a la realidad actual.

ZONIFICACION ACÚSTICA Y PROTECCIÓN CONTRA EL RUIDO

En cumplimiento de la Ley 5/2009, de 4 de Junio, del Ruido de Castilla y León que desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, se debe incorporar a los instrumentos de planificación urbanística una zonificación acústica del territorio y un apartado en el que se definirán las medidas previstas para prevenir y reducir la contaminación acústica.

El ANEXO 4 del presente PGOU "Estudio de zonificación acústica del territorio", establece la

zonificación acústica para el 100% del ámbito municipal, define las medidas correctoras y recoge la información existente en mapas de ruido de las principales infraestructuras de transporte.

El Sector SE-01 se ordena con uso predominante Terciario e Industrial. Por tanto se definen dos diferentes áreas acústicas de acuerdo al uso de las parcelas:

- Zonas de uso industrial - Área Ruidosa
- Zonas de uso terciario - Área Tolerablemente ruidosa

Se fija como objetivo de calidad acústica para ruido ambiental en estas zonas, la no superación de los valores de la tabla del Anexo II de la Ley 5/2009 que son:

AREA RECEPTORA Situación nueva	Índices de ruido dB(A)			
	L _d 7 h – 19 h	L _e 19 h – 23 h	L _n 23 h – 7 h	L _{den}
Tipo 1. Área de silencio	55	55	45	56
Tipo 2. Área levemente ruidosa	60	60	50	61
Tipo 3. Área tolerablemente ruidosa	65	65	55	66
Tipo 4. Área ruidosa	70	70	60	71
Tipo 5. Área especialmente ruidosa	sin determinar			

La valoración del cumplimiento de estos objetivos se realizará conforme a lo establecido en la citada Ley. En el Anexo 4 se proponen diversas medidas preventivas y correctoras para alcanzar los objetivos de calidad acústica.

A continuación se resumen los parámetros de ordenación detallada:

ORDENACIÓN DETALLADA SE-01				
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 101 RUCyL				
CALIFICACIÓN URBANÍSTICA				
Asignación del uso pormenorizado	Tipología edificatoria	Ordenanza de aplicación	Superficie de suelo (m ²)	Edificabilidad (m ²)
USO PRIVADO				
A. Terciario	(A) Aislada	T4	127.627,00	117.827,00
B. Industrial	(A) Aislada	I12	3.000,00	1.309,19
C. Industrial	(H) Hilera	I12	12.518,67	11.782,70
Total edificabilidad máxima usos privados (m²)				130.918,89

LIMITES (art. 103 RUCyL)		RUCyL	PGOU
Aprovechamiento máximo del subsuelo (20% del aprovechamiento sobre rasante), salvo uso aparcamiento e instalaciones (m ²)			
	A. Terciario	23.565,40	23.565,40
	B. Industrial	261,84	261,84
	C. Industrial	2.356,54	2.356,54
Ocupación terreno (uso no residencial) max.2/3 sup.exclu.SG (m ²)		181.117,41	181.117,41

PARÁMETROS DE ORDENACION DETALLADA	RUCyL	PGOU
SISTEMAS LOCALES		
Reserva de vías públicas y servicios urbanos		
2 pz/100 m2 construibles	2.618	2.618
al menos 1 pz de uso público	1.309	2.525
Reservas de plazas para personas con movilidad reducida (1 cada 40 o fracción) incluidas en el total de uso público	64	65
Superficie red viaria local (m ²)	--	5.114,00
Reserva de suelo para espacios libres públicos		
SU-NC 15 m2/100 m ² construibles	19.637,83	19.637,83
Índice de permeabilidad 50% (m2)	9.818,92	9.818,92
Reserva de suelo para equipamiento público		
SU-NC 10 m2/100 m2 construibles	13.091,89	Equipamiento: 13.091,89 Aparcamiento: 90.686,72
APROVECHAMIENTO MEDIO		0,6469
UNIDADES DE ACTUACIÓN		1
PLAZOS PARA CUMPLIR DEBERES URBANÍSTICOS		5

OTRAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA	
SISTEMAS GENERALES	PGOU
Reserva de vías públicas y servicios urbanos (m2)	43.390,00
Reserva de suelo para espacios libres públicos (m2)	16.498,48
Reserva de suelo para equipamiento público (m2)	290.237,52
Total	350.126,00

GESTIÓN SE-01	
Sistema de actuación	CONCIERTO

OBSERVACIONES DESARROLLO SE-01
Plazas de aparcamiento: El mínimo de plazas de aparcamiento obligatorias serán las que determina el RUCyL (2.618 plazas de las que al menos 1.309 serán de uso público)
En lo relativo a la ordenación de las dotaciones urbanísticas que conforman el equipamiento comercial, y en especial en cuanto a la ubicación y funcionalidad de los grandes establecimientos comerciales, se cumplirá lo determinado por el "Artículo 9. Aparcamientos" del Decreto 28/2010, de 22 de Julio por el que se aprueba la Norma Técnica Urbanística sobre Equipamiento Comercial de Castilla y León.

CALCULO APROVECHAMIENTO MEDIO (artículo 107 RUCyL)		
Coefficientes de homogeneización PGOU		
Vivienda libre colect		1,00
VPO		0,70
Comercial		0,85
Industrial		0,50
SE-01	Uso	Coef.pond.
Predom.	Terciario	1,00
Compatibles	Industrial	0,5882
Sumatorio aprovechamientos permitidos sobre el sector (ponderados)		125.528,11
Superficie total del sector excluyendo dotaciones existentes SG y SL		194.057,00
Aprovechamiento medio		0,6469

SECTOR 02

Ordenación general

Se trata de un sector con una superficie total de sector es de 115.004 metros cuadrados.

El objetivo como ya se ha indicado es la implantación de un área residencial y terciaria, con la correspondiente apertura de viarios para completar la red urbana local y la incorporación de las nuevas dotaciones locales al conjunto urbano.

El Uso Global previsto para el sector es el uso residencial con vivienda en edificación colectiva.

Dado que se incluye la ordenación detallada se da un plazo para el cumplimiento de deberes urbanísticos (art. 49 del RUCyL) de 5 años.

La edificabilidad máxima para usos privados es de 7.500 m²/Ha, en cumplimiento el artículo 86.bis del RUCyL, que aplicados a la superficie total del ámbito, resultan un total de 86.253 m² de edificabilidad repartidos en 57.502 m² para uso residencial y 28.751 m² para uso terciario, lo que garantiza la variedad de uso y de tipología edificatoria que determina el RUCyL.

En cuanto al índice de integración social, se garantiza el porcentaje mínimo determinado por el RUCyL en el artículo 87 aplicado al total de la edificabilidad residencial, señalando numéricamente la edificabilidad destinada a las viviendas con protección pública, 17.250,60 m², y señalando en los planos la parcela/s sobre las que se ubican.

A continuación se resumen los parámetros de ordenación general:

ORDENACIÓN GENERAL SE-02		
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 86 RUCyL		
PARÁMETROS DE ORDENACION GENERAL	RUCyL	PGOU
DELIMITACIÓN		
SUPERFICIE BRUTA (m2)		115.004,00
Superficie que aporta edificabilidad (m2)		115.004,00
USOS		
Predominante		Residencial
Prohibidos		Industrial
Compatibles		Terciario
PLAZO PARA ESTABLECER LA ORDENACIÓN DETALLADA		
EDIFICABILIDAD MÁXIMA USOS PRIVADOS por Ha (m2)		
hasta 7.500 m ² /Ha	7.500,00	7.500,00
Edificabilidad máxima total por usos m2	86.253,00	86.253,00
	<i>Uso residencial</i>	57.502,00
	<i>Uso terciario</i>	28.751,00
INDICE VARIEDAD DE USO		
Mínimo 10%	10%	33,33%
Total estimado (m2)	8.625,3	28.751,00
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL (artículo 87 RUCyL)		
30 a 80% edificabilidad residencial (m2)	17.250,60	17.250,60
	46.001,60	
DENSIDAD POBLACIÓN O VIVIENDAS EDIFICABLES /Ha		
Máximo viviendas/Ha	50	50
Mínimo viviendas/Ha	20	
Número máximo de viviendas totales del sector	575	575
INDICE MINIMO DE VARIEDAD TIPOLOGICA		33,33%

Ordenación detallada

La zonificación y el diseño de esta ordenación detallada se han basado en la permeabilidad de la avenida de Salamanca con el río Pisuerga, evitando la formación de pantallas paralelas a la avenida.

Se pretende recuperar los terrenos lindantes con la ribera, conectando el paseo fluvial existente a ambos lados del sector, persiguiendo una solución integrada en el entorno, una adecuación de las dotaciones, y la recuperación del borde del río Pisuerga, reservando la banda de suelo existente entre el dominio público y los 100 metros de policía de aguas para el sistema de equipamientos públicos y de espacios libres públicos con su respectivo servicio de aparcamiento, garantizando el uso público de la zona y la continuidad del paseo fluvial.

De acuerdo con lo dictado en el art. 101 y ss del RUCyL, el presente Plan General establece en este sector las determinaciones de ordenación detallada, otorgando la calificación urbanística a las parcelas resultantes mediante la aplicación de las correspondientes ordenanzas, tal como se refleja en la documentación gráfica.

Se establece una única Unidad de Actuación en el sector.

SISTEMAS LOCALES

Se concretan los sistemas locales de espacios libres, equipamientos, y vías públicas.

- Espacios libres

Según lo estipulado en el artículo 105 del RUCyL:

“Reserva de suelo para el sistema local de espacios libres públicos

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, la reserva de suelo para el sistema local de espacios libres públicos debe alcanzar al menos:

a) En suelo urbano no consolidado: 15 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles.”

Los espacios libres se ubican como se ha indicado, en la banda del borde del río Pisuerga, reservando una parcela de 15.111,19 m², superior a los estipulado por el RUCyL:

Mínimo legal → $86.253 \text{ m}^2 * 15 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2 = 12.937,95 \text{ m}^2 < 15.111,19 \text{ m}^2$ reservados

Su ubicación al sur garantizarse su adecuado soleamiento, y por tratarse de una ribera de un río, su índice de permeabilidad, o porcentaje de superficie destinado a la plantación de especies vegetales queda también garantizada, no debiendo ser inferior a 50%.

Al tratarse de un sector de uso predominante residencial, los espacios libres se distribuyen en áreas adecuadas para su uso. Se han evitado las zonas residuales. La reserva cuenta con una superficie unitaria mayor de 500 m² y se puede inscribirse en su interior una circunferencia de más de 20 metros de diámetro.

- Equipamientos

Según lo estipulado en el artículo 106 del RUCyL:

“Reserva de suelo para el sistema local de equipamiento público

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, la reserva de suelo para el sistema local de equipamiento público debe alcanzar al menos:

a) En suelo urbano no consolidado: 10 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles.”

Los equipamientos se ubican colindantes a la reserva de espacio libre del río Pisuerga, reservando una parcela de 8.980,75 m², superior a los estipulado por el RUCyL:

Mínimo legal → $86.253 \text{ m}^2 * 10 \text{ m}^2/100 \text{ m}^2 = 8.625,30 \text{ m}^2 < 8.980,75 \text{ m}^2$ reservados

- Red viaria y plazas de aparcamiento

Según lo estipulado en el artículo 104 del RUCyL:

Reserva para los sistemas locales de vías públicas y servicios urbanos:

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo

urbano no consolidado y urbanizable, deben preverse dos plazas de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados construibles, al menos una de ellas de uso público.”

Se reservan 893 plazas de aparcamiento ubicadas tanto en la red viaria local que articula el sector y su relación con el entorno, como en un aparcamiento en superficie lindante a los equipamiento y a los espacios libres previstos, de cara a optimizar su funcionalidad. El equipamiento de aparcamiento, dará servicio al equipamiento de sistema local y al paseo fluvial del Río Pisuerga. El mínimo legal de uso público correspondería a:

Mínimo legal → $86.253 \text{ m}^2 * 1 \text{ plz}/100 \text{ m}^2 = 863 \text{ plazas} < 893 \text{ plazas reservadas}$

El sistema local de vías públicas se ha resuelto de acuerdo con los posibles movimientos de población y mercancías derivados del desarrollo del sector, articulando el propio ámbito y conectándolo con los viarios circundantes, generando una continuidad en la malla urbana, anteriormente interrumpida por las naves industriales de “Smurfit”. Se abre un gran eje longitudinal paralelo al Río Pisuerga y a la Avenida de Salamanca, y a su vez se cose a ésta con viarios transversales cuya dimensión y trazado se consideran óptimos para su funcionamiento

Se adjunta anexo con estudio de tráfico, analizando la influencia en el municipio de la conversión de esta zona industrial en residencial y terciaria.

Respecto a las redes de instalaciones y servicios se incluyen en el presente documento los esquemas de las mismas que servirán de base para su completa definición en el proyecto de urbanización. Las certificaciones de las compañías suministradoras de los diferentes servicios se incorporarán al documento de aprobación provisional.

DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO

De acuerdo con el artículo 107 del RUCyL, el PGOU al establecer la ordenación detallada debe determinar el aprovechamiento medio, dividiendo el aprovechamiento total del sector entre su superficie total siguiendo unas reglas.

En este caso, el aprovechamiento medio es 0,6675, obtenido por la división del sumatorio de todos los aprovechamientos permitidos sobre el sector, obtenidos por la multiplicación de la superficie edificable en cada uso compatible por su coeficiente de ponderación (incluyendo todo uso no dotacional así como las dotaciones urbanísticas privadas, y excluyendo las dotaciones urbanísticas públicas), entre la superficie total del sector (excluyendo la superficie ocupada por las dotaciones urbanísticas públicas existentes, tanto de carácter general como local, que ya estén afectas a su destino, y para las cuales no se prevea ningún cambio en la nueva ordenación):

$$40.251,40 \text{ m}^2 * 1,00 + 17.250,60 \text{ m}^2 * 0,70 + 28.751 \text{ m}^2 * 0,85$$

$$115.004 \text{ m}^2$$

siendo:

40.251,40 m² de edificabilidad de residencial en vivienda libre

17.250,60 m² de edificabilidad de residencial en vivienda con protección pública

28.751 m² de edificabilidad de terciario-comercial

Los coeficientes de homogeneización que se aplican en este PGOU para el cálculo de la edificabilidad ponderada son los mismos coeficientes de homogeneización del Plan General predecesor, dado que las circunstancias de mercado para las que se había proyectado el modelo territorial, que efectivamente se materializó y que se recoge en este PGOU, siguen correspondiendo a la realidad actual.

ZONIFICACION ACÚSTICA Y PROTECCIÓN CONTRA EL RUIDO

En cumplimiento de la Ley 5/2009, de 4 de Junio, del Ruido de Castilla y León que desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, se debe incorporar a los instrumentos de planificación urbanística una zonificación acústica del territorio y un apartado en el que se definirán las medidas previstas para prevenir y reducir la contaminación acústica.

El ANEXO 4 del presente PGOU “Estudio de zonificación acústica del territorio”, establece la zonificación acústica para el 100% del ámbito municipal, define las medidas correctoras y recoge la información existente en mapas de ruido de las principales infraestructuras de transporte.

El Sector SE-02 se ordena con uso predominante Residencial y Terciario. Por tanto se definen dos diferentes áreas acústicas de acuerdo al uso de las parcelas:

- Zonas de uso Residencial - Área levemente ruidosa
- Zonas de uso terciario - Área Tolerablemente ruidosa

Se fija como objetivo de calidad acústica para ruido ambiental en estas zonas, la no superación de los valores de la tabla del Anexo II de la Ley 5/2009 que son:

AREA RECEPTORA Situación nueva	Índices de ruido dB(A)			
	L _d 7 h – 19 h	L _e 19 h – 23 h	L _n 23 h – 7 h	L _{den}
Tipo 1. Área de silencio	55	55	45	56
Tipo 2. Área levemente ruidosa	60	60	50	61
Tipo 3. Área tolerablemente ruidosa	65	65	55	66
Tipo 4. Área ruidosa	70	70	60	71
Tipo 5. Área especialmente ruidosa	sin determinar			

La valoración del cumplimiento de estos objetivos se realizará conforme a lo establecido en la citada Ley. En el Anexo 4 se proponen diversas medidas preventivas y correctoras para alcanzar los objetivos de calidad acústica.

A continuación se resumen los parámetros de ordenación detallada:

ORDENACIÓN DETALLADA SE-02				
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 101 RUCyL				
CALIFICACIÓN URBANÍSTICA				
Asignación del uso pormenorizado	Tipología edificatoria	Ordenanza de aplicación	Superficie de suelo (m2)	Edificabilidad (m2)
USO PRIVADO				
A. Terciario	(M) Manzana Abierta	T8	36.366,00	28.751,00
B. Residencial. Vivienda libre	(M) Manzana Abierta	R7	11.923,30	27.558,40
C. Residencial. Vivienda libre	(M) Manzana Abierta	R8	4.424,30	12.693,00
D. Residencial. Vivienda con protección pública	(M) Manzana Abierta	R7	5.237,80	17.250,60
Total edificabilidad máxima usos privados (m2)				86.253,00

LIMITES (art. 103 RUCyL)			
Aprovechamiento máximo del subsuelo (20% del aprovechamiento sobre rasante), salvo uso aparcamiento e instalaciones (m ²)			
	A. Terciario	5.750,20	5.750,20
	B. Residencial vivienda libre	5.511,68	5.511,68
	C. Residencial. Vivienda libre	2.538,60	2.538,60
	D. Residencial. Vivienda con protección pública	3.450,12	3.450,12

PARÁMETROS DE ORDENACION DETALLADA	RUCyL	PGOU
SISTEMAS LOCALES		
Reserva de vías públicas y servicios urbanos		
2 pz/100 m2 construibles	1.725	mín. 1.725
al menos 1 pz de uso público	863	893 (427 en red viaria y 466 en aparcamiento)
Reservas de plazas para personas con movilidad reducida (1 cada 40 o fracción) incluidas en el total de uso público	23	23
Superficie red viaria local (m2)	--	20.993,36
Reserva de suelo para espacios libres públicos		
SU-NC 15 m2/100 m ² construibles	12.937,95	15.111,19
Índice de permeabilidad 50% (m2)	6.468,98	7.555,60
Reserva de suelo para equipamiento público		
SU-NC 10 m2/100 m2 construibles	8.625,30	Equipamiento: 8.980,75 Aparcamiento: 11.967,30
APROVECHAMIENTO MEDIO		0,6675
UNIDADES DE ACTUACIÓN		1
PLAZOS PARA CUMPLIR DEBERES URBANÍSTICOS		5

GESTIÓN SE-02	
Sistema de actuación	CONCIERTO/ COOPERACIÓN

OBSERVACIONES DESARROLLO SE-02

Plazas de aparcamiento: El mínimo de plazas de aparcamiento obligatorias serán las que determina el RUCyL (1.725 plazas de las que al menos 863 serán de uso público). El equipamiento de aparcamiento, dará servicio al equipamiento de sistema local y al parque fluvial del Río Pisuerga.

CONEXION Y REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES: El plan del 2003 ya contemplaba para todos los sectores de suelo urbanizable, una aportación a realizar al ayuntamiento para la ejecución de sistemas generales, conexión a infraestructuras, ampliación y refuerzo de las mismas de 3.906,58 € por cada vivienda de nueva creación de 100 m2 construidos y de 2.704,55 € por cada 100 m2 de aprovechamiento de otros usos. En atención a lo dispuesto en el art. 43 del RUCyL que se remite igualmente al art. 48 del RUCyL, este sector queda sometido a dicha carga, por lo que deberá realizar la aportación correspondiente al ayuntamiento en los términos ya expuestos.
El sector asumirá la carga de urbanización de la conexión a sistemas generales viarios por el linde Suroeste para la ejecución de la rotonda de acceso.

CALCULO APROVECHAMIENTO MEDIO (artículo 107 RUCyL)

Coefficientes de homogeneización PGOU

Vivienda libre colect	1,00
VPO	0,70
Comercial	0,85
Industrial	0,50

SE-02	Uso	Coef.pond.
Predom.	Residencial	1,00
Compatibles	Comercial	0,8500
	VPO	0,7

Sumatorio aprovechamientos permitidos sobre el sector (ponderados)	76.765,17
Supeficie total del sector excluyendo dotaciones existentes SG y SL	115.004,00
Aprovechamiento medio	0,6675

SECTOR 03

Ordenación general

Se trata de un sector discontinuo con una superficie total de sector es de 13.519,45 metros cuadrados.

El objetivo, como ya se ha indicado, es la implantación de un de usos terciario-comercial y la incorporación de nuevas dotaciones locales al conjunto urbano.

El Uso Global previsto para el sector es el uso terciario.

Dado que se incluye la ordenación detallada, se da un plazo para el cumplimiento de deberes urbanísticos (art. 49 del RUCyL) de 5 años.

La edificabilidad máxima para usos privados es de 7.500 m²/Ha, en cumplimiento el artículo 86.bis del RUCyL, que aplicados a la superficie total del ámbito, resultan un total de 7.690,95 m² de edificabilidad repartidos en 6.921,86 m² para uso terciario y 769,10 m² para uso dotacional/equipamiento privado, lo que garantiza la variedad de uso y de tipología edificatoria que determina el RUCyL.

A continuación se resumen los parámetros de ordenación general:

ORDENACIÓN GENERAL SE-03		
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 86 RUCyL		
PARÁMETROS DE ORDENACION GENERAL	RUCyL	PGOU
DELIMITACIÓN		
SUPERFICIE BRUTA (m ²)		13.519,45
Superficie que aporta edificabilidad (m ²)		10.254,60
USOS		
Predominante		Terciario
Prohibidos		Residencial-vivienda, Industrial categorías 3 y 4
Compatibles		El resto
PLAZO PARA ESTABLECER LA ORDENACIÓN DETALLADA		
		--
EDIFICABILIDAD MÁXIMA USOS PRIVADOS por Ha (m²)		
hasta 7.500 m ² /Ha	7.500,00	7.500,00
Edificabilidad máxima total por usos m ²	7.690,95	7.690,95
<i>Uso Terciario</i>		6.921,86
<i>Uso Dotacional/Equipamiento privado</i>		769,10
INDICE VARIEDAD DE USO		
Mínimo 10%	10%	10,0%
Total estimado (m ²)	769,1	769,10

Ordenación detallada

La zonificación y el diseño de esta ordenación detallada se han basado en ubicación de las cesiones de sistemas locales en las parcelas de los extremos. Al Oeste, lindando con la Ronda Sur se da continuidad a las zonas verdes existentes con la ubicación del sistema local de espacio libre, y en la zona Este se posibilita la construcción de un equipamiento público y su respectivo servicio de aparcamiento.

En la parcela en la que se aloja la edificabilidad, parcela en U, se libera una de las alas para servicio de aparcamiento público, y en el resto se materializan los usos privados.

De acuerdo con lo dictado en el art. 101 y ss del RUCyL, el presente Plan General establece en este sector las determinaciones de ordenación detallada, otorgando la calificación urbanística a las parcelas resultantes mediante la aplicación de las correspondientes ordenanzas, tal como se refleja en la documentación gráfica.

Se establece una única Unidad de Actuación en el sector.

SISTEMAS LOCALES

Se concretan los sistemas locales de espacios libres, equipamientos, y vías públicas.

- Espacios libres

Según lo estipulado en el artículo 105 del RUCyL:

“Reserva de suelo para el sistema local de espacios libres públicos

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, la reserva de suelo para el sistema local de espacios libres públicos debe alcanzar al menos:

a) En suelo urbano no consolidado: 15 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles.”

Los espacios libres se ubican como se ha indicado próximos a la Ronda Sur, reservando una parcela de 4.679,80 m², superior a lo estipulado por el RUCyL:

Mínimo legal → $7.690,95 \text{ m}^2 * 15 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2 = 1.153,64 \text{ m}^2 < 4.679,80 \text{ m}^2$ reservados

Su ubicación al Oeste garantizarse su adecuado soleamiento. El porcentaje de superficie destinado a la plantación de especies vegetales queda también garantizada, no debiendo ser inferior a 50%.

Los espacios libres se distribuyen en áreas adecuadas para su uso, evitado las zonas residuales. La reserva cuenta con una superficie unitaria mayor de 500 m², y se puede inscribirse en su interior una circunferencia de más de 20 metros de diámetro.

- Equipamientos

Según lo estipulado en el artículo 106 del RUCyL:

“Reserva de suelo para el sistema local de equipamiento público

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, la reserva de suelo para el sistema local de equipamiento público debe alcanzar al menos:

a) En suelo urbano no consolidado: 10 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles.”

Los equipamientos se ubican colindantes a la parcela que acogerá la edificabilidad, reservando una superficie de 1.896,89 m², superior a lo estipulado por el RUCyL:

Mínimo legal → $7.690,95 \text{ m}^2 * 10 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2 = 769,10 \text{ m}^2 < 1.896,89 \text{ m}^2$ reservados

- Red viaria y plazas de aparcamiento

Según lo estipulado en el artículo 104 del RUCyL:

“Reserva para los sistemas locales de vías públicas y servicios urbanos:

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, deben preverse dos plazas de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados construibles, al menos una de ellas de uso público.”

Se reservan 82 plazas de aparcamiento ubicadas en parcelas para aparcamientos. El mínimo legal de uso público correspondería a:

Mínimo legal $\rightarrow 7.690,95 \text{ m}^2 * 1 \text{ plz}/100 \text{ m}^2 = 77 \text{ plazas} < 82 \text{ plazas reservadas}$

Las parcelas cuentan ya con una red viaria local existente estructurada y completa, que resuelve los posibles movimientos de población y mercancías derivados del desarrollo del sector, por lo que únicamente se proponen aparcamientos públicos. Esta zona no se tiene en cuenta en el estudio de tráfico pues la ordenación propuesta no altera los movimientos de población y mercancías del estado actual, y en cualquier caso por tamaño y ubicación puede considerarse intrascendente en el conjunto.

Respecto a las redes de instalaciones y servicios se incluyen en el presente documento los esquemas de las mismas que servirán de base para su completa definición en el proyecto de urbanización. Las certificaciones de las compañías suministradoras de los diferentes servicios se incorporarán al documento de aprobación provisional.

DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO

De acuerdo con el artículo 107 del RUCyL, el PGOU al establecer la ordenación detallada debe determinar el aprovechamiento medio, dividiendo el aprovechamiento total del sector entre su superficie total siguiendo unas reglas.

En este caso, el aprovechamiento medio es 0,6739, obtenido por la división del sumatorio de todos los aprovechamientos permitidos sobre el sector, obtenidos por la multiplicación de la superficie edificable en cada uso compatible por su coeficiente de ponderación (incluyendo todo uso no dotacional así como las dotaciones urbanísticas privadas, y excluyendo las dotaciones urbanísticas públicas), entre la superficie total del sector (excluyendo la superficie ocupada por las dotaciones urbanísticas públicas existentes, tanto de carácter general como local, que ya estén afectas a su destino, y para las cuales no se prevea ningún cambio en la nueva ordenación):

$$\frac{6.921,86 \text{ m}^2 * 1,00 + 769,10 \text{ m}^2 * 0,76}{10.254,60 \text{ m}^2}$$

siendo:

6.921,86 m² de edificabilidad de terciario

769,10 m² de edificabilidad de dotacional/equipamiento privado

Los coeficientes de homogeneización que se aplican en este PGOU para el cálculo de la edificabilidad ponderada, son los mismos coeficientes de homogeneización del Plan General predecesor, dado que las circunstancias de mercado para las que se había proyectado el modelo territorial, que efectivamente se materializó y que se recoge en este PGOU, siguen correspondiendo a la realidad actual.

ZONIFICACION ACÚSTICA Y PROTECCIÓN CONTRA EL RUIDO

En cumplimiento de la Ley 5/2009, de 4 de Junio, del Ruido de Castilla y León que desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, se debe incorporar a los instrumentos de planificación urbanística una zonificación acústica del territorio y un apartado en el que se definirán las medidas previstas para prevenir y reducir la contaminación acústica.

El ANEXO 4 “Estudio de zonificación acústica del territorio” del presente PGOM establece la zonificación

acústica para el 100% del ámbito municipal, define las medidas correctoras y recoge la información existente en mapas de ruido de las principales infraestructuras de transporte.

El Sector SE-03 se ordena con uso predominante Terciario. Por tanto se define una única área acústica.

- Zonas de uso comercial, oficinas o servicios
- Área tolerablemente ruidosa

Se fija como objetivo de calidad acústica para ruido ambiental en estas zonas, la no superación de los valores de la tabla del Anexo II de la Ley 5/2009 que son:

AREA RECEPTORA Situación nueva	Índices de ruido dB(A)			
	L _{dt} 7 h – 19 h	L _e 19 h – 23 h	L _n 23 h – 7 h	L _{dén}
Tipo 1. Área de silencio	55	55	45	56
Tipo 2. Área levemente ruidosa	60	60	50	61
Tipo 3. Área tolerablemente ruidosa	65	65	55	66
Tipo 4. Área ruidosa	70	70	60	71
Tipo 5. Área especialmente ruidosa	sin determinar			

La valoración del cumplimiento de estos objetivos se realizará conforme a lo establecido en la citada Ley. En el Anexo 4 se proponen diversas medidas preventivas y correctoras para alcanzar los objetivos de calidad acústica.

A continuación se resumen los parámetros de ordenación detallada:

ORDENACIÓN DETALLADA SE-03				
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 101 RUCyL				
CALIFICACIÓN URBANÍSTICA				
Asignación del uso pormenorizado	Tipología edificatoria	Ordenanza de aplicación	Superficie de suelo (m ²)	Edificabilidad (m ²)
USO PRIVADO				
A. Terciario	(M) Manzana Abierta	T12	2.862,68	6.921,86
B. Dotacional/Equipamiento privado	(M) Manzana Abierta	T12	2.862,68	769,10
Total edificabilidad máxima usos privados (m2)				7.690,95
LÍMITES (art. 103 RUCyL)			RUCyL	PGOU
Aprovechamiento máximo del subsuelo (20% del aprovechamiento sobre rasante), salvo uso aparcamiento e instalaciones (m ²)				
A. Terciario			1.384,37	1.384,37
B. Dotacional/Equipamiento privado			153,82	153,82
Ocupación terreno (uso no residencial) max.2/3 sup.exclu.SG (m ²)			9.012,97	4.759,57

PARÁMETROS DE ORDENACION DETALLADA	RUCyL	PGOU
SISTEMAS LOCALES		
Reserva de vías públicas y servicios urbanos		
2 pz/100 m ² construibles	154	154
al menos 1 pz de uso público	77	82
Reservas de plazas para personas con movilidad reducida (1 cada 40 o fracción) incluidas en el total de uso público	3	3
Reserva de suelo para espacios libres públicos		
SU-NC 15 m ² /100 m ² construibles	1.153,64	4.679,80
Existentes	3.264,85	
Totales	4.418,49	4.679,80
Reserva de suelo para equipamiento público		
SU-NC 10 m ² /100 m ² construibles	769,10	Equipamiento: 1.896,89 Aparcamiento: 1.698
UNIDADES DE ACTUACIÓN		
		1
PLAZOS PARA CUMPLIR DEBERES URBANÍSTICOS		
		5

GESTIÓN SE-03	
Sistema de actuación	CONCIERTO

OBSERVACIONES DESARROLLO SE-03
Plazas de aparcamiento: El mínimo de plazas de aparcamiento obligatorias serán las que determina el RUCyL (154 plazas de las que al menos 77 serán de uso público).

CALCULO APROVECHAMIENTO MEDIO (artículo 107 RUCyL)	
Coeficientes de homogeneización PGOU	
Vivienda libre colect	1,00
Dotacional privado	0,65
Comercial y Terciario	0,85
Industrial	0,5

SE-03	Uso	Coef.pond.
Predom.	Terciario	1,00
Compatibles	Dotacional/EQ privado	0,76

Sumatorio aprovechamientos permitidos sobre el sector (ponderados)	7.509,99
Supeficie total del sector excluyendo dotaciones existentes SG y SL	10.254,60
Aprovechamiento medio	0,7324

SECTOR 04

Ordenación general

Se trata de un sector discontinuo con una superficie total de sector es de 61.973 metros cuadrados.

El objetivo como ya se ha indicado es la implantación de un área residencial y la incorporación de un área dotacional de carácter público, para adecuarse a las necesidades de la zona urbana en la que se ubica, dado que el término municipal es excedentario en parcelas comerciales y terciarias de pequeño tamaño, como consecuencia de los desarrollos de los sectores de suelo urbanizable..

El Uso Global previsto para el sector es el uso residencial con vivienda en edificación colectiva.

Dado que se incluye la ordenación detallada se da un plazo para el cumplimiento de deberes urbanísticos (art. 49 del RUCyL) de 5 años.

La edificabilidad máxima para usos privados es de 6.755,53 m²/Ha, inferior a lo preceptuado en el artículo 86.bis del RUCyL, que aplicados a la superficie total del ámbito, resultan un total de 40.160,75 m² de edificabilidad.

En cuanto al índice de integración social, se garantiza el porcentaje mínimo determinado por el RUCyL en el artículo 87 aplicado al total de la edificabilidad residencial, señalando numéricamente la edificabilidad destinada a las viviendas con protección pública, 10.843,40 m², y señalando en los planos la parcela/s sobre las que se ubican.

A continuación se resumen los parámetros de ordenación general:

ORDENACIÓN GENERAL SE-04		
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 86 RUCyL		
PARÁMETROS DE ORDENACION GENERAL	RUCyL	PGOU
DELIMITACIÓN		
SUPERFICIE BRUTA (m2)		61.973,00
Superficie que aporta edificabilidad (m2)		59.448,70
Viarío existente (m2)		2.524,30
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 86 RUCyL		
PARÁMETROS DE ORDENACION GENERAL	RUCyL	PGOU
USOS		
Predominante		Residencial
Prohibidos		Industrial Cat. 3 y 4
Compatibles		El resto
PLAZO PARA ESTABLECER LA ORDENACIÓN DETALLADA		
--		
EDIFICABILIDAD MÁXIMA USOS PRIVADOS por Ha (m2)		
hasta 7.500 m ² /Ha	7.500,00	6.755,53
Edificabilidad máxima total por usos m ²	44.586,53	40.160,75
INDICE VARIEDAD DE USO (m2)		
Mínimo 10%	10%	10%
Total estimado (m2)	4.016,1	4.016,08
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL (artículo 87 RUCyL)		
30 a 80% edificabilidad residencial (m2)	10.843,40	10.843,40
	28.915,74	
DENSIDAD POBLACIÓN O VIVIENDAS EDIFICABLES /Ha		
Máximo 50 viviendas/Ha	50	50
Mínimo 20 viviendas/Ha	20	
Número máximo de viviendas totales del sector	297	297
INDICE MINIMO DE VARIEDAD TIPOLOGICA		
--		

Ordenación detallada

La zonificación y el diseño de esta ordenación detallada se han basado en la integración de una zona verde en la parcela de mayor superficie de uso residencial, en la que se asignará la tipología de manzana abierta para dar a la zona una mayor permeabilidad al entorno.

De acuerdo con lo dictado en el art. 101 y ss del RUCyL, el presente Plan General establece en este sector las determinaciones de ordenación detallada, otorgando la calificación urbanística a las parcelas resultantes mediante la aplicación de las correspondientes ordenanzas, tal como se refleja en la documentación gráfica.

Se establece una única Unidad de Actuación en el sector.

Para facilitar la gestión del ámbito, se determina que la cesión del 10 % de aprovechamiento municipal se ubicará en parcela independiente, al noreste de la parcela del equipamiento docente.

SISTEMAS LOCALES

Se concretan los sistemas locales de espacios libres, equipamientos, y vías públicas.

- Espacios libres

Según lo estipulado en el artículo 105 del RUCyL:

“Reserva de suelo para el sistema local de espacios libres públicos

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, la reserva de suelo para el sistema local de espacios libres públicos debe alcanzar al menos:

a) En suelo urbano no consolidado: 15 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles.”

Los espacios libres se ubican en dos parcelas, una en el centro de la parcela residencial y otra colindante a los equipamientos públicos, reservando un total de 6.182,49 m², superior a lo estipulado por el RUCyL:

Mínimo legal → $40.160,75 \text{ m}^2 * 15 \text{ m}^2/100 \text{ m}^2 = 6.024,11 \text{ m}^2 < 6.182,49 \text{ m}^2$ reservados

Su ubicación al Sur garantiza su adecuado soleamiento, y por tratarse de una ribera de un río, su índice de permeabilidad, o porcentaje de superficie destinado a la plantación de especies vegetales queda también garantizada, no debiendo ser inferior a 50%.

Al tratarse de un sector de uso predominante residencial, los espacios libres se distribuyen en áreas adecuadas para su uso. Se han evitado las zonas residuales. La reserva cuenta con una superficie unitaria mayor de 500 m² y se puede inscribirse en su interior una circunferencia de más de 20 metros de diámetro.

- Equipamientos

Según lo estipulado en el artículo 106 del RUCyL:

“Reserva de suelo para el sistema local de equipamiento público

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, la reserva de suelo para el sistema local de equipamiento público debe alcanzar al menos:

a) En suelo urbano no consolidado: 10 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles.”

Los equipamientos se cuentan con una parcela de 16.917,13 m², superior a lo estipulado por el RUCyL:

Mínimo legal $\rightarrow 40.160,75 \text{ m}^2 * 10 \text{ m}^2/100 \text{ m}^2 = 4.016,08 \text{ m}^2 < 16.917,13 \text{ m}^2$ reservados

- Red viaria y plazas de aparcamiento

Según lo estipulado en el artículo 104 del RUCyL:

Reserva para los sistemas locales de vías públicas y servicios urbanos:

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo

urbano no consolidado y urbanizable, deben preverse dos plazas de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados construibles, al menos una de ellas de uso público."

Se reservan 411 plazas de aparcamiento ubicadas en la red viaria local que articula el sector y su relación con el entorno. El mínimo legal de uso público correspondería a:

Mínimo legal $\rightarrow 40.160,75 \text{ m}^2 * 1 \text{ plz}/100 \text{ m}^2 = 402 \text{ plazas} < 411 \text{ plazas}$ reservadas

Las parcelas cuentan ya con un red viaria local existente estructurada y completa, que resuelve los posibles movimientos de población y mercancías derivados del desarrollo del sector, por lo que únicamente se proponen la ampliación de las mismas para posibilitar la distribución de los aparcamientos públicos. Esta zona no se tiene en cuenta en el estudio de tráfico pues la ordenación propuesta no altera los movimientos de población y mercancías del estado actual, pues se trata de un cambio de uso de terciario a residencial y dotacional.

Respecto a las redes de instalaciones y servicios se incluyen en el presente documento los esquemas de las mismas que servirán de base para su completa definición en el proyecto de urbanización. Las certificaciones de las compañías suministradoras de los diferentes servicios se incorporarán al documento de aprobación provisional.

DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO

De acuerdo con el artículo 107 del RUCyL, el PGOU al establecer la ordenación detallada debe determinar el aprovechamiento medio, dividiendo el aprovechamiento total del sector entre su superficie total siguiendo unas reglas.

En este caso, el aprovechamiento medio es 0,6107, obtenido por la división del sumatorio de todos los aprovechamientos permitidos sobre el sector, obtenidos por la multiplicación de la superficie edificable en cada uso compatible por su coeficiente de ponderación (incluyendo todo uso no dotacional así como las dotaciones urbanísticas privadas, y excluyendo las dotaciones urbanísticas públicas), entre la superficie total del sector (excluyendo la superficie ocupada por las dotaciones urbanísticas públicas existentes, tanto de carácter general como local, que ya estén afectas a su destino, y para las cuales no se prevea ningún cambio en la nueva ordenación):

$$\underline{25.301,27 \text{ m}^2 * 1,00 + 10.843,40 \text{ m}^2 * 0,70 + 4.016,08 \text{ m}^2 * 0,85}$$

$$59.448,70 \text{ m}^2$$

siendo:

25.301,27 m² de edificabilidad de residencial en vivienda libre

10.843,40 m² de edificabilidad de residencial en vivienda con protección pública

4.016,08 m² de edificabilidad de terciario-comercial

Los coeficientes de homogeneización que se aplican en este PGOU para el cálculo de la edificabilidad ponderada son los mismos coeficientes de homogeneización del Plan General predecesor, dado que las circunstancias de mercado para las que se había proyectado el modelo territorial, que efectivamente se materializó y que se recoge en este PGOU, siguen correspondiendo a la realidad actual.

ZONIFICACION ACÚSTICA Y PROTECCIÓN CONTRA EL RUIDO

En cumplimiento de la Ley 5/2009, de 4 de Junio, del Ruido de Castilla y León que desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, se debe incorporar a los instrumentos de planificación urbanística una zonificación acústica del territorio y un apartado en el que se definirán las medidas previstas para prevenir y reducir la contaminación acústica.

El ANEXO 4 “Estudio de zonificación acústica del territorio” del presente PGOM establece la zonificación acústica para el 100% del ámbito municipal, define la medidas correctoras y recoge la información existente en mapas de ruido de las principales infraestructuras de transporte.

El Sector SE-04 se ordena con uso predominante Residencial. Por tanto se define una única área acústica.

- Zonas de uso Residencial - Área levemente ruidosa

Se fija como objetivo de calidad acústica para ruido ambiental en estas zonas, la no superación de los valores de la tabla del Anexo II de la Ley 5/2009 que son:

AREA RECEPTORA Situación nueva	Índices de ruido dB(A)			
	L _d 7 h – 19 h	L _e 19 h – 23 h	L _n 23 h – 7 h	L _{den}
Tipo 1. Área de silencio	55	55	45	56
Tipo 2. Área levemente ruidosa	60	60	50	61
Tipo 3. Área tolerablemente ruidosa	65	65	55	66
Tipo 4. Área ruidosa	70	70	60	71
Tipo 5. Área especialmente ruidosa	sin determinar			

La valoración del cumplimiento de estos objetivos se realizará conforme a lo establecido en la citada Ley. En el Anexo 4 se proponen diversas medidas preventivas y correctoras para alcanzar los objetivos de calidad acústica.

A continuación se resumen los parámetros de ordenación detallada:

ORDENACIÓN DETALLADA SE-04				
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 101 RUCyL				
CALIFICACIÓN URBANÍSTICA				
Asignación del uso pormenorizado	Tipología edificatoria	Ordenanza de aplicación	Superficie de suelo (m2)	Edificabilidad (m2)
USO PRIVADO				
A. Residencial. Vivienda libre	(M) Manzana Abierta	R7	20.758,97	25.301,27
A. Otros usos				4.016,08
B. Residencial. Vivienda con protección pública			3.182,60	5.656,93
C. Residencial. Vivienda con protección pública (se ubicará cesión 10% de aprov.municipal en VPO)			6.085,09	5.186,47
Total edificabilidad máxima usos privados (m2)				40.160,75

LÍMITES (art. 103 RUCyL)			
Aprovechamiento máximo del subsuelo (20% del aprovechamiento sobre rasante), salvo uso aparcamiento e instalaciones (m ²)			
	A. Residencial y otros usos	5.863,47	5.863,47
	B. Residencial. Vivienda con protección pública	1.131,39	1.131,39
	C. Residencial. Vivienda con protección pública	1.037,29	1.037,29

PARÁMETROS DE ORDENACION DETALLADA	RUCyL	PGOU
SISTEMAS LOCALES		
Reserva de vías públicas y servicios urbanos		
2 pz/100 m2 construibles	803	803
al menos 1 pz. de uso público	402	411
Reservas de plazas para personas con movilidad reducida (1 cada 40 o fracción) incluidas en el total de uso público	11	12
Superficie red viaria local con aparcamientos (m2)	--	6.287,65
Reserva de suelo para espacios libres públicos		
SU-NC 15 m2/100 m2 construibles		
En uso residencial. Sup.unit.min.500m2 Diametro mín.:20	6.024,11	6.183,00
Índice de permeabilidad 50% (m2)	3.012,06	3.091,50
Reserva de suelo para equipamiento público		
SU-NC 10 m2/100 m2 construibles	4.016,08	16.951,39
APROVECHAMIENTO MEDIO		0,6107
UNIDADES DE ACTUACIÓN		1
PLAZOS PARA CUMPLIR DEBERES URBANÍSTICOS		5

GESTIÓN SE-04	
Sistema de actuación	CONCIERTO

OBSERVACIONES DESARROLLO SE-04
La cesión del 10 % de aprovechamiento municipal se ubicará en la parcela C, al noreste de la parcela del equipamiento docente. Plazas de aparcamiento: El mínimo de plazas de aparcamiento obligatorias serán las que determina el RUCyL (803 plazas de las que al menos 402 serán de uso público).

CÁLCULO APROVECHAMIENTO MEDIO (artículo 107 RUCyL)

Coefficientes de homogeneización PGOU

Vivienda libre colect	1,00
VPO	0,70
Comercial	0,85
Industrial	0,50

SE-04	Uso	Coef.pond.
Predom.	Residencial	1,00
Compatibles	Comercial	0,8500
	VPO	0,7

Sumatorio aprovechamientos permitidos sobre el sector (ponderados)	36.305,32
Superficie total del sector excluyendo dotaciones existentes SG y SL	59.448,70
Aprovechamiento medio	0,6107

CAPÍTULO 5. REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE

Como ya se ha indicado, esta revisión asume en su mayoría el planeamiento en desarrollo. Los parámetros de ordenación general y de ordenación detallada en su caso, se resumen a continuación únicamente para efectos de cálculos de estándares en este documento, pues para sus determinaciones de desarrollo se atenderá a los planeamientos asumidos junto con las modificaciones de ordenación que plantea este documento.

Justificación de la ausencia de ordenación detallada en el SE-07:

El sector SE-07 (anterior S-9 IN) es el único cuya ordenación detallada no se incluye en este documento, por lo que únicamente cuenta con determinaciones de ordenación general.

Aunque existe un Plan Parcial del anterior SAU-9 Industrial, Aprobado Definitivamente según publicación del BOCyL de 26 de agosto de 2004, desarrollado a partir de las Normas Subsidiarias de Arroyo durante la redacción del Plan General de 2003 de Arroyo de la Encomienda, la revisión de planeamiento no asume esta ordenación detallada puesto que no hubo continuidad en el desarrollo del sector, es decir, no se redactaron ni tramitaron los correspondientes documentos de gestión y urbanización del ámbito. Además, los múltiples cambios sufridos en el marco legal general y sectorial desde que se redactó este documento de Plan Parcial, requieren actualmente de una adaptación al mismo. El propio hecho de que recientemente se iniciaran las tramitaciones de un nuevo Plan Parcial, corrobora la necesidad de rehacer la ordenación detallada de este sector.

Por otro lado, es importante destacar que se trata de un sector de iniciativa privada con numerosos condicionantes previos a la ordenación, tanto físicos como de afecciones de elementos existentes en el ámbito o en su entorno, que requieren de una adaptación total a los mismos de acuerdo con su estado actual y el marco legal sectorial que los regula (Arroyos: Arroyo de los Machos, Arroyo de la Malaza y Arroyo del Rodastillo; y yacimientos Arqueológicos: La Dehesilla, El Montecillo y Las Eras – La Lámpara, líneas eléctricas de Alta y Media Tensión, gasoducto, afecciones de Autovía A-62 y VP-5802...).

En definitiva, el Plan Parcial aprobado definitivamente el 31/10/2003, no se tiene en cuenta como antecedente pues no hubo continuidad en el desarrollo, siendo necesaria la adaptación total al nuevo marco legal en un sector de iniciativa privada con numerosos condicionantes previos para la futura ordenación del ámbito.

El PGOU establece para este sector únicamente los parámetros de Ordenación General, que se describen en epígrafe y ficha correspondientes.

Parámetros de ordenación y gestión para los sectores:

A continuación se reflejan los parámetros de ordenación detallada y gestión y el cumplimiento del artículo 101 del RUCyL de cada sector.

*En el sector SE-05 se incluye la red viaria actualmente en obras, que modifica el parcelario definido en el documento de planeamiento.

SE 05 (antes S-14)

A continuación se resumen los parámetros de ordenación general del PLANEAMIENTO PARCIALMENTE ASUMIDO:

ORDENACIÓN GENERAL SE-05 (antes S-14)	
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 86 RUCyL	
PARÁMETROS DE ORDENACION GENERAL	Planeamiento parcialmente asumido
DELIMITACIÓN	
SUPERFICIE BRUTA (m2)	479.710,00
Superficie que aporta edificabilidad (m2)	479.710,00
USOS	
Predominante	Residencial
Compatibles	El resto
Prohibidos	Industrial
PLAZO PARA ESTABLECER LA ORDENACIÓN DETALLADA	
--	
EDIFICABILIDAD MÁXIMA USOS PRIVADOS por Ha (m2)	
hasta 7.500 m2/Ha	4.793,61
Edificabilidad máxima total por usos m2	229.954,32
	<i>Uso residencial</i>
	<i>Uso terciario</i>
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL	
20% edificabilidad residencial (m2) *Según Sentencia TSJ CyL	31.534,00
DENSIDAD POBLACIÓN O VIVIENDAS EDIFICABLES /Ha	
Viviendas/Ha	32,85
Número máximo de viviendas totales del sector	1.576

A continuación se resumen los parámetros de ordenación detallada del PLANEAMIENTO PARCIALMENTE ASUMIDO:

ORDENACIÓN DETALLADA SE-05 (antes S-14)				
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 101 RUCyL				
CALIFICACIÓN URBANÍSTICA				
Asignación del uso pormenorizado	Tipología edificatoria	Ordenanza de aplicación	Superficie de suelo (m2)	Edificabilidad (m2)
USO PRIVADO				
<i>M-1. Residencial. Vivienda libre</i>	<i>Residencial colectiva. Manzana abierta</i>	<i>R</i>	4.388,46	8.954,02
<i>M-1. Comercial</i>				997,18
<i>M-2. Residencial. Vivienda libre</i>			9.343,50	18.353,83
<i>M-2. Comercial</i>				2.095,09
<i>M-3. Residencial. Vivienda protegida</i>			8.131,41	17.340,14
<i>M-3. Comercial</i>				1.855,37
<i>M-4. Residencial. Vivienda libre</i>			10.081,89	23.521,90
<i>M-4. Comercial</i>				2.429,96
<i>M-5. Residencial. Vivienda protegida</i>			8.644,29	14.194,20
<i>M-5. Comercial</i>				1.519,56
<i>M-6. Residencial. Vivienda libre</i>			13.073,01	21.736,29
<i>M-6. Comercial</i>				2.444,60
<i>M-7. Residencial. Vivienda libre</i>			21.734,19	35.856,00
<i>M-7. Comercial</i>				3.699,35
<i>M-8. Residencial. Vivienda libre</i>			8.560,00	17.713,62
<i>M-8. Comercial</i>				2.016,28
<i>T. Terciario</i>	<i>Terciario (Uso exclusivo)</i>	<i>T</i>	23.902,09	55.226,93
Total edificabilidad máxima usos privados (m2)				229.954,32

PARÁMETROS DE ORDENACION DETALLADA	Planeamiento parcialmente asumido
SISTEMAS LOCALES	
Reserva de vías públicas y servicios urbanos	
Plazas de aparcamiento	4.377
Plazas de aparcamiento de uso público	2.189
Reservas de plazas para personas con movilidad reducida (1 cada 40 o fracción) incluidas en el total de uso público	78
Superficie red viaria (m2)	158.900,74
Servicios urbanos (m2)	2.500,00
Reserva de suelo para espacios libres públicos	62.502,38
Reserva de suelo para equipamiento público	147.948,04
APROVECHAMIENTO MEDIO	0,4370
UNIDADES DE ACTUACIÓN	1
PLAZOS PARA CUMPLIR DEBERES URBANÍSTICOS	5

*El PGOU da la posibilidad de cambiar de uso en caso necesario, a la superficie de reserva de viario de superficie 1.280 m², para equipamiento público.

GESTIÓN SE-05	
Sistema de actuación	COOPERACIÓN

OBSERVACIONES DESARROLLO SE-05
El PGOU recoge este ámbito como un sector de suelo urbanizable con PLANEAMIENTO PARCIALMENTE ASUMIDO. El Plan Parcial del Sector fue aprobado con carácter definitivo el 21 de enero de 2010, y el Proyecto de Actuación fue aprobado definitivamente por Acuerdo de la Junta de Gobierno Local el 5 de julio de 2012.
Los datos referentes a superficie del sector y aprovechamiento medio corresponden a los recogidos en el Proyecto de Actuación aprobado definitivamente.
Según Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León nº 3189 de fecha 10 de diciembre de 2009, dictada en el Procedimiento Ordinario 307/2009, la reserva de aprovechamiento del ámbito destinada a la construcción de vivienda protegida, debe ser la contenida en la aprobación inicial del Plan Parcial, es decir el 20%.
El Sector se encuentra afectado por el Yacimiento Arqueológico YA-7 "Aranzana Baja", al que le corresponde un Nivel de Protección GRADO 2, definido en la Normativa Urbanística del presente PGOU. Así mismo, le será de aplicación el régimen específico de protección que la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León, otorga a los Bienes Inmuebles Inventariados. Además, cuando se ejecuten tanto el Proyecto de Urbanización como los diferentes Proyectos de Ejecución, se deberán realizar sondeos previos o decapado del terreno y en función de los resultados de la excavación de los restos arqueológicos se tendrá en cuenta lo señalado en el Grado 2 de Protección Arqueológica.
CONEXION Y REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES: El plan del 2003 ya contemplaba para todos los sectores de suelo urbanizable, una aportación a realizar al ayuntamiento para la ejecución de sistemas generales, conexión a infraestructuras, ampliación y refuerzo de las mismas de 3.906,58 € por cada vivienda de nueva creación de 100 m2 construidos y de 2.704,55 € por cada 100 m2 de aprovechamiento de otros usos. Este sector de suelo urbanizable, al no haber completado totalmente su desarrollo, y tener pendiente de liquidación al ayuntamiento la aportación antedicha, queda sometido a la obligación de efectuar dicha aportación, todo ello en virtud de lo dispuesto en el art. 45 y 48 del RUCyL.

CALCULO APROVECHAMIENTO MEDIO (artículo 107 RUCyL)		
Coefficientes de homogeneización del Plan Parcial		
Vivienda libre		1,00
Vivienda de protección		0,70
Comercial		0,85
SE-05	Uso	Coef.pond.
Predom.	Residencial	1,00
Compatibles	Comercial	0,85
	VPO	0,70
Sumatorio aprovechamientos permitidos sobre el sector (ponderados)		209.651,47
Superficie total del sector excluyendo dotaciones existentes SG y SL		479.710,00
Aprovechamiento medio		0,4370

SE-06 (ANTES S-1)

A continuación se resumen los parámetros de ordenación general del PLANEAMIENTO ASUMIDO:

ORDENACIÓN GENERAL SE-06 (antes S-1)	
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 86 RUCyL	
PARÁMETROS DE ORDENACION GENERAL	Planeamiento asumido
DELIMITACIÓN	
SUPERFICIE BRUTA (m2)	30.008,80
Superficie que aporta edificabilidad (m2)	30.008,80
USOS	
Predominante	Residencial
Compatibles	El resto
Prohibidos	Industrial
PLAZO PARA ESTABLECER LA ORDENACIÓN DETALLADA	
--	
EDIFICABILIDAD MÁXIMA USOS PRIVADOS por Ha (m2)	
hasta 7.500 m2/Ha	4.117,65
Edificabilidad máxima total por usos m2	12.356,57
	<i>Uso residencial</i>
	<i>Uso equipamiento privado</i>
	10.503,08
	1.853,49
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL	
20% edificabilidad residencial (m2)	2.100,62
DENSIDAD POBLACIÓN O VIVIENDAS EDIFICABLES /Ha	
máximo Viviendas/Ha	25
Número máximo de viviendas totales del sector	75

A continuación se resumen los parámetros de ordenación detallada del PLANEAMIENTO ASUMIDO:

ORDENACIÓN DETALLADA SE-06 (antes S-1)				
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 101 RUCyL				
CALIFICACIÓN URBANÍSTICA				
Asignación del uso pormenorizado	Tipología edificatoria	Ordenanza de aplicación	Superficie de suelo (m2)	Edificabilidad (m2)
USO PRIVADO				
VAL. Vivienda libre	Unifamiliar adosada	VAL	11.741,30	8.402,46
VCP. Vivienda colectiva protegida	Colectiva	VCP	1.290,60	2.100,62
EP. Equipamiento privado		EP	1.050,30	1.853,49
ELPR. Espacio libre privado		ELPR	5.013,70	0,00
Total edificabilidad máxima usos privados (m2)				12.356,57

PARÁMETROS DE ORDENACION DETALLADA	Planeamiento asumido
SISTEMAS LOCALES	
Reserva de vías públicas y servicios urbanos	
Plazas de aparcamiento de uso público	129
Reservas de plazas para personas con movilidad reducida (1 cada 40 o fracción) incluidas en el total de uso público	4
Superficie red viaria (m2)	6.861,70
Reserva de suelo para espacios libres públicos	3.000,90
Reserva de suelo para equipamiento público	1.050,30
APROVECHAMIENTO MEDIO	0,3500
UNIDADES DE ACTUACIÓN	1
PLAZOS PARA CUMPLIR DEBERES URBANÍSTICOS	5

GESTIÓN SE-06	
Sistema de actuación	COMPENSACIÓN

OBSERVACIONES DESARROLLO SE-06

El PGOU recoge este ámbito como un sector de suelo urbanizable con PLANEAMIENTO ASUMIDO. El Plan Parcial del Sector fue aprobado con carácter definitivo el 20 de diciembre de 2006.

CALCULO APROVECHAMIENTO MEDIO (artículo 107 RUCyL)

Coeficientes de homogeneización del Plan Parcial

Vivienda adosada libre	1,00
Vivienda colectiva de de protección	0,50
Equipamiento privado	0,56666

SE-05	Uso	Coef.pond.
Predom.	Residencial viv.adosada	1,00
Compatibles	Equipamiento privado	0,56666
	VPO	0,50

Sumatorio aprovechamientos permitidos sobre el sector (ponderados)	10.503,07
Superficie total del sector excluyendo dotaciones existentes SG y SL	30.008,80
Aprovechamiento medio	0,3500

SE-07 (ANTES S-9)

A continuación se resumen los parámetros de ordenación general y las observaciones para el desarrollo del sector:

ORDENACIÓN GENERAL SE-07 (antes S-9)		
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 86 RUCyL		
PARÁMETROS DE ORDENACION GENERAL	RUCyL	PGOU
DELIMITACIÓN		
SUPERFICIE BRUTA (m2)		589.465,00
Superficie que aporta edificabilidad (m2)		569.847,00
USOS		
Predominante		Industrial
Compatibles		El resto
Prohibidos		Residencial
PLAZO PARA ESTABLECER LA ORDENACIÓN DETALLADA		
		5
EDIFICABILIDAD MÁXIMA USOS PRIVADOS por Ha (m2)		
hasta 7.500 m2/Ha		7.500,00
INDICE VARIEDAD DE USO (m2)		
Mínimo 10%		10%

OTRAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN	
SISTEMAS GENERALES	PGOU
Reserva de vías públicas y servicios urbanos (m2)	19.618,00
Total	19.618,00

GESTIÓN SE-07	
Sistema de actuación	COMPENSACIÓN

OBSERVACIONES DESARROLLO SE-07
El PGOU recoge este ámbito como un sector de suelo urbanizable cuya ordenación detallada se establecerá a través de un Plan Parcial.
El sector queda atravesado por los arroyos de La Malaza y del Rodastillo, que han de tenerse en cuenta en el desarrollo del sector de cara a su protección medioambiental. Parte del Arroyo de la Malaza se canalizó con las obras de construcción del COLECTOR OESTE DE AGUAS RESIDUALES del Termino Municipal. El PGOU propone un Programa de Mejora de las riberas del arroyo del Rodastillo. El urbanizador de este sector asumirá el coste de la infraestructura de Saneamiento de Aguas Residuales (canalización de parte del arroyo Malaza y conexión con el Colector Oeste), en la cuantía que le corresponde, ejecutada anticipadamente por el urbanizador del vecino SAU-8 (Junta de Compensación del SAU-8) a la aprobación del Proyecto de Urbanización del Sector, al que reembolsará del coste de la ejecución de esta infraestructura dentro del ámbito del Sector SE-07(SAU-9). Previamente a la aprobación del correspondiente planeamiento de desarrollo, se solicitará informe a la Confederación Hidrográfica del Duero.
El planeamiento de desarrollo debe incluir un estudio de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligatoriedad de establecer limitaciones a la edificación o de disponer de medios de protección acústicas imprescindibles en caso de superarse los umbrales recomendados (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido). En todo caso, las medidas correctoras serán de cargo del promotor de la actuación urbanística.
El planeamiento de desarrollo deberá incluir una vía colectora que conecte con el vecino término municipal de Simancas a través de este sector, y cuyo trazado deberá partir desde la glorieta situada en la intersección de la calle Ramón y Cajal con la carretera VP-5802, y terminar en el límite municipal al suroeste del sector, en donde desemboca un vial previsto en el Plan General de Simancas dentro del sector de suelo urbanizable delimitado S22 de uso también industrial, dando continuidad a este, tal y como se indica en la ficha del citado sector S22.
El Sector se encuentra afectado por tres Yacimientos Arqueológicos: YA-01 "El Montecillo", YA-02 "Las Eras-La Lámpara", a los que el PGOU otorga un Nivel de Protección GRADO 1 y 2; y YA-03 "La Dehesilla", al que el PGOU otorga un Nivel de Protección GRADO 3. La regulación de los Niveles de Protección está establecida en la Normativa Urbanística del PGOU, y en el Catálogo Arqueológico del PGOU. Deberán observarse las cuestiones de protección recogidas en las diferentes fichas del catálogo arqueológico, en función de los grados previstos. Así mismo, le será de aplicación el régimen específico de protección que la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León, otorga a los Bienes Inmuebles Inventariados.
CONEXION Y REFUERZO DE SISTEMAS GENERALES: Se incluye como SG-VI adscrito al Sector una reserva de suelo para la mejora del enlace entre la VP-5802 y la A-62.

SE-08 (ANTES S-16)

Ordenación general

Se trata de un sector continuo con una superficie total de 282.317 metros cuadrados.

Denominado en planeamiento predecesor S-16 IN, con uso global industrial. Se trata de un sector que el PGOU incorpora como parcialmente asumido. Cuenta con Plan Parcial aprobado definitivamente el 13/03/2008.

Como consecuencia de la aplicación de la legislación en vigor sobre sanidad y policía mortuoria, a fin de garantizar la separación del nuevo cementerio de suelos urbanizables, se modifican ciertas determinaciones del instrumento de planeamiento de desarrollo de este sector aprobado previamente, en concreto su superficie y su índice de edificabilidad, por lo que se mantiene parcialmente en vigor dicho instrumento como “planeamiento parcialmente asumido” (artículo 109 RUCyL).

A continuación se resumen los parámetros de ordenación general:

ORDENACIÓN GENERAL SE-08 (antes S-16)	
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 86 RUCyL	
PARÁMETROS DE ORDENACION GENERAL	Planeamiento parcialmente asumido
DELIMITACIÓN	
SUPERFICIE BRUTA (m2)*	282.317,00
Superficie que aporta edificabilidad (m2)	282.317,00
USOS	
Predominante	Industrial
Compatibles	El resto
Prohibidos	Residencial
PLAZO PARA ESTABLECER LA ORDENACIÓN DETALLADA	--
EDIFICABILIDAD MÁXIMA USOS PRIVADOS por Ha (m2)	
hasta 7.500 m2/Ha*	6.200,00
Edificabilidad máxima total por usos m2	175.037
	<i>Uso industrial</i>
	175.037

* El PGOU varía la superficie total del ámbito y el índice de edificabilidad máxima, con respecto a los valores del planeamiento asumido

Ordenación detallada

La zonificación, asignación de usos pormenorizados y parcelación de este sector no varía respecto al tramitado. A continuación se especifican los nuevos estándares de reservas derivados de la modificación de la superficie y de la intensidad de uso del sector,

SISTEMAS LOCALES

Se concretan los sistemas locales de espacios libres, equipamientos, y vías públicas.

- Espacios libres

Según lo estipulado en el artículo 105 del RUCyL:

“Reserva de suelo para el sistema local de espacios libres públicos

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, la reserva de suelo para el sistema local de espacios libres públicos debe alcanzar al menos:

b) En suelo urbanizable: 20 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles, con un mínimo del 10 por ciento de la superficie del sector.”

Los espacios libres no varían su localización con respecto al planeamiento aprobado.

Mínimo legal $\rightarrow 175.037 \text{ m}^2 * 20 \text{ m}^2/100 \text{ m}^2 = 35.007,40 \text{ m}^2 < 39.396 \text{ m}^2$ reservados

- Equipamientos

Según lo estipulado en el artículo 106 del RUCyL:

“Reserva de suelo para el sistema local de equipamiento público

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, la reserva de suelo para el sistema local de equipamiento público debe alcanzar al menos:

b) En suelo urbanizable: 15 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles, con un mínimo del 5 por ciento de la superficie del sector.”

Los equipamientos se ubican en una parcela de 26.445 m^2 , superior a lo estipulado por el RUCyL:

Mínimo legal $\rightarrow 175.037 \text{ m}^2 * 15 \text{ m}^2/100 \text{ m}^2 = 26.255,55 \text{ m}^2 < 26.445 \text{ m}^2$ reservados

- Red viaria y plazas de aparcamiento

Según lo estipulado en el artículo 104 del RUCyL:

Reserva para los sistemas locales de vías públicas y servicios urbanos:

1. Al establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable, deben preverse dos plazas de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados construibles, al menos una de ellas de uso público.”

Se reservan 1.750 plazas de aparcamiento ubicadas de la misma forma que en el planeamiento aprobado: 1.142 en la red viaria, 154 en el aparcamiento, 191 ponderadas en carga y descarga y 263 adjudicadas a la reserva de suelo para equipamiento dotacional:

Mínimo legal $\rightarrow 175.037 \text{ m}^2 * 1 \text{ plz}/100 \text{ m}^2 = 1.750 \text{ plazas} = 1.750 \text{ plazas}$ reservadas

DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO

De acuerdo con el artículo 107 del RUCyL, el PGOU al establecer la ordenación detallada debe determinar el aprovechamiento medio, dividiendo el aprovechamiento total del sector entre su superficie total siguiendo unas reglas.

En este caso, el aprovechamiento medio es 0,62, obtenido por la división del sumatorio de todos los aprovechamientos permitidos sobre el sector, obtenidos por la multiplicación de la superficie edificable en cada uso compatible por su coeficiente de ponderación (incluyendo todo uso no dotacional así como las dotaciones urbanísticas privadas, y excluyendo las dotaciones urbanísticas públicas), entre la superficie total del sector (excluyendo la superficie ocupada por las dotaciones urbanísticas públicas existentes, tanto de carácter general como local, que ya estén afectas a su destino, y para las cuales no se prevea ningún cambio en la nueva ordenación):

$175.037,00 \text{ m}^2 * 1,00$

282.317 m^2

siendo: 175.037,00 m2 de edificabilidad industrial

Los coeficientes de homogeneización que se aplican en este PGOU para el cálculo de la edificabilidad ponderada son los mismos coeficientes de homogeneización del Plan General predecesor, dado que las circunstancias de mercado para las que se había proyectado el modelo territorial, que efectivamente se materializó y que se recoge en este PGOU, siguen correspondiendo a la realidad actual.

ZONIFICACION ACÚSTICA Y PROTECCIÓN CONTRA EL RUIDO

En cumplimiento de la Ley 5/2009, de 4 de Junio, del Ruido de Castilla y León que desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, se debe incorporar a los instrumentos de planificación urbanística una zonificación acústica del territorio y un apartado en el que se definirán las medidas previstas para prevenir y reducir la contaminación acústica.

El ANEXO 4 “Estudio de zonificación acústica del territorio” del presente PGOM establece la zonificación acústica para el 100% del ámbito municipal, define la medidas correctoras y recoge la información existente en mapas de ruido de las principales infraestructuras de transporte.

El Sector SE-08 se ordena con uso predominante Industrial. Por tanto se define una única área acústica.

- Zonas de uso Industrial
- Área ruidosa

Se fija como objetivo de calidad acústica para ruido ambiental en estas zonas, la no superación de los valores de la tabla del Anexo II de la Ley 5/2009 que son:

AREA RECEPTORA Situación nueva	Índices de ruido dB(A)			
	L_d	L_e	L_n	L_{den}
	7 h – 19 h	19 h – 23 h	23 h – 7 h	
Tipo 1. Área de silencio	55	55	45	56
Tipo 2. Área levemente ruidosa	60	60	50	61
Tipo 3. Área tolerablemente ruidosa	65	65	55	66
Tipo 4. Área ruidosa	70	70	60	71
Tipo 5. Área especialmente ruidosa	sin determinar			

La valoración del cumplimiento de estos objetivos se realizará conforme a lo establecido en la citada Ley. En el Anexo 4 se proponen diversas medidas preventivas y correctoras para alcanzar los objetivos de calidad acústica.

A continuación se resumen los parámetros de ordenación detallada:

ORDENACIÓN DETALLADA SE-08 (antes S-16)				
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ARTÍCULO 101 RUCyL				
CALIFICACIÓN URBANÍSTICA				
Asignación del uso pormenorizado	Tipología edificatoria	Ordenanza de aplicación	Superficie de suelo (m2)	Edificabilidad (m2)
USO PRIVADO				
M-1. Industrial	Industrial	IU	27.425,00	41.106,00
M-2. Industrial			29.054,00	43.578,00
M-3. Industrial*			35.032,00	37.033,00
M-4. Industrial*			50.439,00	53.320,00
Total edificabilidad máxima usos privados (m2)				175.037,00

* El PGOU varía la edificabilidad de estas manzanas con respecto a los valores del planeamiento asumido

PARÁMETROS DE ORDENACION DETALLADA	RUCyL	PGOU
SISTEMAS LOCALES		
Reserva de vías públicas y servicios urbanos		
2 pz/100 m2 construibles	3.501	3.501
al menos 1 pz de uso público	1.750	1.750
Reservas de plazas para personas con movilidad reducida (1 cada 40 o fracción) incluidas en el total de uso público	44	47
Superficie red viaria (m2)		72.955,00
Servicios urbanos (m2)		1.306,00
Reserva de suelo para espacios libres públicos		
SUR 20 m2/100 m2 construibles	35.007,40	39.396,00
Reserva de suelo para equipamiento público		
SUR 15 m2/100 m2 construibles	26.255,55	26.445,00
APROVECHAMIENTO MEDIO*	0,6200	
UNIDADES DE ACTUACIÓN	1	
PLAZOS PARA CUMPLIR DEBERES URBANÍSTICOS	10	
* El PGOU varía el índice de aprovechamiento medio del ámbito y los sistemas locales, con respecto a los valores del planeamiento asumido		

GESTIÓN SE-08	
Sistema de actuación	CONCIERTO

OBSERVACIONES DESARROLLO SE-08
El PGOU recoge este ámbito como un sector de suelo urbanizable con PLANEAMIENTO PARCIALMENTE ASUMIDO. El Plan Parcial del Sector fue aprobado definitivamente el 18 de marzo de 2008. De este sector se modifican ciertas determinaciones del instrumento de planeamiento de desarrollo aprobado previamente, en concreto se disminuyen su superficie y su índice de edificabilidad, y consecuentemente los sistemas locales que se adaptan a estos cambios y a los estándares del RUCyL, por lo que se mantiene parcialmente en vigor dicho instrumento como "planeamiento parcialmente asumido" (artículo 109 RUCyL). La disminución de edificabilidad se asume en las manzanas M-3 y M-4.
En las zonas edificadas o edificables limítrofes o interiores a zonas clasificadas como suelo rústico de protección Natural o terrenos forestales en general, se dará cumplimiento a lo regulado en el artículo 11 del Documento Básico de Seguridad frente a Incendios del Código Técnico

CALCULO APROVECHAMIENTO MEDIO (artículo 107 RUCyL)

SE-08	Uso	
Predom.	Industrial	
Sumatorio aprovechamientos permitidos sobre el sector (ponderados)		175.037,00
Superficie total del sector excluyendo dotaciones existentes SG y SL		282.317,00
Aprovechamiento medio		0,6200

TÍTULO IV. CUADROS SÍNTESIS DEL PLAN GENERAL

CAPÍTULO 1. CLASES Y CATEGORÍAS DE SUELO

De las 1.188 Ha que tiene el término municipal de Arroyo de la Encomienda, la propuesta de ordenación que formula este documento de revisión se desglosa como a continuación se detalla:

ESTRUCTURA GENERAL DE LA PROPUESTA		
CLASE	CATEGORÍA	SUPERFICIE (m ²)
SUELO URBANO	CONSOLIDADO	5.470.154,90
	NO CONSOLIDADO	812.298,56
<i>Subtotal suelo urbano</i>		6.282.453,46
SUELO URBANIZABLE		1.381.500,80
SUELO RÚSTICO	COMÚN	1.030.708,17
	con PROTECCIÓN de infraestructuras*	1.009.812,00
	con PROTECCIÓN natural	2.167.044,80
<i>Subtotal suelo rústico</i>		4.207.564,97
Total término municipal		11.871.519,23

**Esta categoría de suelo rústico se superpone, en ciertas zonas, a otras categorías de suelo rústico; con objeto de no duplicar superficies, este dato cuantifica la superficie clasificada únicamente en esta categoría de suelo rústico.*

Estas cifras derivan de la planimetría utilizada en este documento, por lo que pueden existir pequeñas discrepancias con las cifras manejadas en otras fuentes documentales, que no influyen en las determinaciones de un plan general.

CAPÍTULO 2. SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO Y SUELO URBANIZABLE DELIMITADO

Respecto a los sectores de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable, a continuación se reflejan sus determinaciones generales.

SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO						
Denominación del sector	SE-01	SE-02	SE-03	SE-04	Totales	
Superficie bruta (m ²)	621.802,11	115.004,00	13.519,45	61.973,00	812.298,56	
Superficie que aporta edificabilidad (m ²)	174.558,52	115.004,00	10.254,60	59.448,70	359.265,82	
Superficie sistemas generales incluidos (m ²)	350.126,00				350.126,00	
Índice edificabilidad (m ² /Ha)	7.500,00	7.500,00	7.500,00	6.755,53		
Edificabilidad máxima total (m ²)	130.918,89	86.253,00	7.690,95	40.160,75	265.023,59	
Edificabilidad máxima por usos (m ²)	Residencial		57.502,00	36.144,68	93.646,68	
	Terciario	117.827,00	28.751,00	6.921,86	157.515,93	
	Dotacional-EQ privado			769,10		
	Industrial	13.091,89				13.091,89
Nº máximo de viviendas en el sector (viv)		575		297	872	
Total estimado integración social (m ²)		17.250,60	0	10.843,40	28.094,00	
Dotaciones Públicas sistema local (m ²)	Espacios libres	19.637,83	15.111,19	4.679,80	6.183,00	45.611,82
	Equipamientos	13.091,89	8.980,75	1.896,89	16.951,39	40.920,92
	Equipam.aparcamiento	90.686,70	11.967,30	1.698,20		104.352,20

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE						
Denominación del sector	SE-05	SE-06	SE-07	SE-08	Totales	
Denominación anterior planeamiento	S-14 RE	S-1 RE	S-9 IN	S-16 IN		
Superficie bruta (m ²)	479.710,00	30.008,80	589.465,00	282.317,00	1.381.500,80	
Superficie que aporta edificabilidad (m ²)	479.710,00	30.008,80	569.847,00	282.317,00	1.361.882,80	
Superficie sistemas generales adscrito (m ²)			19.618,00		19.618,00	
Superficie sistemas generales incluidos (m ²)					0,00	
Índice edificabilidad (m ² /Ha)	4.793,61	4.117,65	7.500,00	6.200,00	--	
Edificabilidad máxima total (m ²)	229.954,32	12.356,57	427.385,25	175.036,54	844.732,68	
Edificabilidad máxima por usos (m ²)	Residencial	157.670,00	10.503,08		168.173,08	
	Terciario	72.284,32			72.284,32	
	Equipamiento privado		1.853,49		1.853,49	
	Industrial			175.036,54	175.036,54	
Nº máximo de viviendas en el sector (viv)	1.576	75			1651	
Total estimado integración social (m ²)	31.534,00	2.100,62			33.634,62	
Dotaciones Públicas sistema local (m ²)	Espacios libres	62.502,38	3.000,90		39.396,00	104.899,28
	Equipamientos	147.948,04	1.050,30		26.445,00	175.443,34
	Equipam.aparcamiento					0,00
	Servicios urbanos	2.500,00			1.306,00	3.806,00

CAPÍTULO 3. HORIZONTE DE POBLACIÓN

Para analizar el horizonte de población, se toma como referencia la población prevista en el PGOU que se revisa, puesto que no hay incremento alguno de suelo edificable con respecto al planeamiento predecesor, exceptuando una pequeña zona situada en el límite suroeste del municipio, de 26.941 m² de superficie, lindante con el término municipal de Simancas, en donde se prevé el remate de la malla urbana, mediante la creación de nuevo suelo edificable de uso industrial, que por lo tanto no afecta al uso residencial.

El único incremento de edificabilidad residencial se produce en los cambios de uso planteados en la zona de La Vega, y en la industria papelera, donde bajo la misma clasificación de suelo, se prevé un cambio de uso, para lo que delimitan sectores de suelo urbano no consolidado. Por lo tanto, a esta hipótesis del PGOU anterior, se le incrementa la edificabilidad de uso residencial prevista en este documento en los sectores SE-02 y SE-04 de suelo urbano no consolidado, y su correspondiente ratio de viviendas y habitantes.

Capacidad residencial del planeamiento en vigor = 46.301 habitantes

Aumento de la edificabilidad de uso residencial = 93.646,68 m²

Incremento de viviendas previsto (considerando el máximo por ley) = 867 viviendas

Incremento de habitantes previsto (considerando 3 habitantes/vivienda) = 2.601 habitantes

Capacidad residencial del planeamiento propuesto = 48.902 habitantes

Hay que destacar que los 93.646 m² considerados en el cálculo anterior, no se corresponden con nuevas zonas edificables, sino que se trata de zonas incluidas en los sectores de suelo urbano no consolidado, en los que la revisión establece su cambio de uso a residencial; de ahí que generen un incremento en la capacidad residencial del plan. Con lo anterior, el planeamiento propuesto se traduce en un incremento relativo de la capacidad residencial del 5 %. Este resultado es el esperado dados los objetivos de la presente revisión, cuyo fin es adecuar el planeamiento a la situación fáctica actual del territorio municipal. En resumen, la revisión del PGOU prevé un techo máximo de población de 48.902 habitantes.

TITULO V. RESUMEN EJECUTIVO

CAPITULO 1. OBJETO

Con el objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el apartado c del artículo 112 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, se incluye dentro de la Memoria Vinculante el presente “resumen ejecutivo”, expresivo de los ámbitos en los que la nueva ordenación propuesta en esta Revisión de Plan General altera la anterior (PGOU 2003), y de los ámbitos donde se ha suspendido el otorgamiento de licencias y la tramitación de otros procedimientos.

El artículo 156.1 del RUCyL establece que la suspensión de licencias operará en las áreas donde se altere la calificación urbanística, o cualquiera de las determinaciones de ordenación general, y en general, en cualquier parte del ámbito de aplicación del Plan General donde se modifique el régimen urbanístico previo. De acuerdo con el epígrafe 3 del citado artículo, la suspensión del otorgamiento de licencias no afecta a aquellas solicitudes que cumplan los siguientes criterios de exclusión:

- “a) Que hayan sido presentadas, con toda la documentación necesaria completa, más de tres meses antes de la fecha de publicación del acuerdo que produzca la suspensión.
- b) Que tengan por objeto actos de uso del suelo que sean conformes tanto al régimen urbanístico vigente como a las determinaciones del instrumento que motiva la suspensión.”

Analizados todos los expedientes excepcionados de la suspensión de licencias conforme a las dos disposiciones anteriores, resultan todos ellos ser coherentes con el modelo propuesto en la revisión.

CAPITULO 2. ÁMBITOS DONDE LA NUEVA ORDENACIÓN ALTERA LA VIGENTE

Se refleja a continuación el alcance de las principales alteraciones de ordenación que presenta este documento con respecto a la ordenación del PGOU 2003, que se reflejan a su vez de forma gráfica en el plano RE-01. ALTERACIÓN DE PLANEAMIENTO, del anexo 3. PLANOS DE RESUMEN EJECUTIVO, de la presente memoria vinculante:

EN SUELO RÚSTICO

- El PGOU que se revisa fue redactado bajo el imperio de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León. En general, la totalidad del régimen del suelo rústico se ve afectado al haberse modificado el marco legal bajo el que se redacta el planeamiento, que afecta al régimen de este suelo, fundamentalmente, con la entrada en vigor del Decreto 22/2004, de 29 de enero por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, que, al mismo tiempo, ha sido objeto de sucesivas modificaciones.

Por lo tanto, el régimen del suelo rústico ha sido adaptado a la legislación vigente, art. 16 de la LUCyL y art. 59 a 65 del RUCyL, lo que no constituye una alteración de ordenación.

- Aunque el presente documento contempla las mismas categorías de suelo rústico que el PGOU anterior de 2003, Rústico común, Rústico de Protección natural y Rústico de Protección de Infraestructuras, éste revisa la delimitación de las diferentes categorías.

Por un lado, se aumenta la protección natural, con el objeto de dar cumplimiento a la totalidad de la normativa vigente al respecto, y a los criterios más proteccionistas que actualmente se aplican a la ordenación del territorio, con la voluntad de evitar la degradación de los espacios naturales o de interés, en detrimento del suelo rústico común, que se asignaba en el planeamiento anterior a

un ámbito mayor de suelo. Concretamente se asigna protección natural a todo el monte gestionado por la Junta de Castilla y León “laderas de Arroyo”, y a las zonas altas de la ladera que caen hacia la autovía A-62.

- Por otro lado, se asigna la protección correspondiente a las infraestructuras territoriales de las líneas de eléctricas que discurrían por suelo rústico, suelo rústico de Protección de Infraestructuras, que en el anterior PGOU no se categorizaban como tal. No obstante esta categoría se superpone a la que le corresponde por sus propias características o aptitudes del suelo, en aplicación al artículo 39. Concurrencia de categorías de suelo rústico, del RUCyL.
- El anterior PGOU no asignaba al suelo de los Sistemas Generales una clase de suelo. El presente documento de revisión modifica esta circunstancia, clasificando el suelo de acuerdo con las características de hecho y las aptitudes potenciales de cada terreno (el cementerio municipal sobre suelo rústico común, el parque fluvial a orillas del Pisuerga mayoritariamente sobre suelo urbano y hacia el Oeste sobre suelo rústico de protección natural, los depósitos de agua “Las Balonas” sobre suelo rústico de protección de infraestructuras, etc.).
- Se delimitan tres ámbitos como Actuaciones Aisladas (de expropiación), en los que las determinaciones del Plan General modifican los derechos reales de las parcelas.
- Se actualiza el límite del suelo rústico de protección de infraestructuras en el nudo de la carretera N-620 con la Autovía A-62, modificando la clasificación de la parcela que corresponde al cuadrante Noroeste no ocupada por la infraestructura viaria, que pasa a formar parte del suelo urbanizable lindante SE-07 (anteriormente denominado S-9), como sistema general viario.
- Por último, se revisan dos zonas anteriormente rústicas que se han clasificado como suelo urbano no consolidado, y que por lo tanto, estarán sujetos a suspensión de licencias:
 - 1) Franja de terreno al pie de la ladera, en el borde de la carretera de Ciguñuela, no incluida en las determinaciones de las DOTVAENT. Este suelo que cuenta con servicios y frente a viario público, anteriormente rústico de protección natural, pasa a formar parte de un sector de suelo urbano no consolidado discontinuo SE-01, reservándose para dotaciones públicas no edificatorias.
 - 2) La segunda zona es un pequeño espacio de forma triangular al suroeste del municipio, que linda con suelo urbanizable delimitado de uso industrial tanto por los lindes del propio municipio de Arroyo como por el linde con el municipio de Simancas, anteriormente Rústico común y que en este documento forma parte de un sector de suelo urbano no consolidado discontinuo SE-01, que completará la futura malla urbana.

EN SUELO URBANIZABLE

- En primer lugar, hay que destacar la consideración en el presente documento como suelo urbano consolidado, de los antiguos sectores de suelo urbanizable del PGOU 2003 actualmente desarrollados. Este cambio de clasificación de suelo no debe interpretarse como un cambio de ordenación, sino como una culminación del planeamiento propuesto mediante su desarrollo como suelo totalmente urbanizado.
- Estos ámbitos, actualmente urbanos, se corresponden originariamente a los sectores:
De uso residencial: S-2, S-3, S-4, S-5, S-6, S-7, S-10, S-11, S-12, S-13, S-15
De uso Industrial: S-8

- Por otro lado, los sectores de suelo urbanizable que presenta esta revisión, se corresponden con aquellos sectores que ya delimitó el PGOU anterior de 2003, pero que no culminaron su desarrollo. Dichos sectores se corresponden a los anteriormente denominados S-1 y S-14 de uso residencial, y S-9 y S-16 de uso industrial, y que se recogen en este documento de tres formas, de acuerdo a su estado de tramitación y las determinaciones de los mismos:

1. Sector con planeamiento asumido: SE-06 (antiguo S-1 RE)

De este sector se asumen íntegramente las determinaciones establecidas en el instrumento de planeamiento de desarrollo aprobado previamente, manteniendo dicho instrumento en vigor como “planeamiento asumido” (artículo 109 RUCyL).

2. Sectores con planeamiento parcialmente asumido: SE-05 (antiguo S-14 RE) y SE-08 (antiguo S-16 IN)

De estos sectores se modifican ciertas determinaciones del instrumento de planeamiento de desarrollo aprobado previamente, por lo que se mantienen parcialmente en vigor dichos instrumentos como “planeamiento parcialmente asumido” (artículo 109 RUCyL).

El sector SE-05 incorpora las superficies definidas en el Proyecto de actuación recientemente aprobado. El sector SE-08 reduce su superficie para dar cumplimiento a la separación mínima que se exige a los cementerios nuevos, desde la legislación sectorial en materia de Policía sanitaria mortuoria. Esta banda de suelo de 100 metros cambia su clasificación, de suelo urbanizable a suelo rústico común.

3. Sectores sin ordenación detallada: SE-07 (antiguo S-9 IN)

Aunque existe un Plan Parcial del anterior SAU-9 Industrial, Aprobado Definitivamente según publicación del BOCyL de 26 de agosto de 2004, desarrollado a partir de las Normas Subsidiarias de Arroyo durante la redacción del Plan General de 2003 de Arroyo de la Encomienda, la revisión de planeamiento no asume esta ordenación detallada puesto que no hubo continuidad en el desarrollo del sector, es decir, no se redactaron ni tramitaron los correspondientes documentos de gestión y urbanización del ámbito. Además, los múltiples cambios sufridos en el marco legal general y sectorial desde que se redactó este documento de Plan Parcial, requieren actualmente de una adaptación al mismo. El propio hecho de que recientemente se iniciaran las tramitaciones de un nuevo Plan Parcial corrobora la necesidad de rehacer la ordenación detallada de este sector.

Por otro lado, es importante destacar que se trata de un sector de iniciativa privada con numerosos condicionantes previos a la ordenación, tanto físicos como de afecciones de elementos existentes en el ámbito o en su entorno, que requieren de una adaptación total a los mismos de acuerdo con su estado actual y el marco legal sectorial que los regula (Arroyos: Arroyo de los Machos, Arroyo de la Malaza y Arroyo del Rodastillo; y yacimientos Arqueológicos: La Dehesilla, El Montecillo y Las Eras – La Lámpara, líneas eléctricas de Alta y Media Tensión, gasoducto, afecciones de Autovía A-62 y VP-5802...).

En definitiva, el Plan Parcial aprobado definitivamente el 31/10/2003, no se tiene en cuenta como antecedente pues no hubo continuidad en el desarrollo, siendo necesaria la adaptación total al nuevo marco legal en un sector de iniciativa privada con numerosos condicionantes previos para la futura ordenación del ámbito. El PGOU establece para este sector únicamente los parámetros de Ordenación General, que se describen en epígrafe y ficha correspondientes.

La suspensión de licencias opera en los sectores SE-07 y en el sector SE-08.

EN SUELO URBANO

- Puesto que la clasificación del suelo urbano es un acto reglado, se ha procedido a incorporar como suelo urbano consolidado, los terrenos que de facto han modificado su clasificación tras su completa urbanización, lo que no implica alteración del planeamiento, como ya se ha indicado.
- En el suelo urbano, se establecen ámbitos en los que la nueva ordenación altera la vigente y por lo tanto sobre los que es necesaria la suspensión de licencias de obras de nueva planta. Se pueden destacar principalmente tres casos:
 - Todos los ámbitos en los que se revisa la categorización del suelo urbano en atención a sentencias judiciales dictadas en los mismos y con diversas motivaciones. Se trata de los nuevos sectores SE-01, SE-02, SE-03 y SE-04 de suelo urbano no consolidado con ordenación detallada, antes suelo urbano consolidado.
 - Los ámbitos delimitados como Actuaciones Aisladas en los que las determinaciones del Plan General modifican los derechos reales de las parcelas, su configuración parcelaria o afectan a la condición de solar de las parcelas incluidas en la delimitación correspondiente.
 - Y por último, todos los ámbitos de suelo urbano consolidado en los que varía la ordenanza de aplicación, bien en su totalidad o por ajustes en la misma.
- Se actualizan las ordenanzas de aplicación de la zona industrial existente al norte de la Avenida de Salamanca. En esta área, la progresiva reconversión de usos industriales a almacenaje de mayoristas y otros usos terciarios comerciales, requiere de una adecuación de los estándares constructivos y del régimen de usos a otros más adecuados a las actividades económicas reales. Se opta por hacer dos ordenanzas para cada uno de los usos predominantes, una de uso industrial y otra de uso terciario, las cuales zonifiquen las actividades existentes y permita le mantenimiento de las instalaciones y usos; pero eliminando las variables de la ordenanza anterior que permitiría una modificación de las tipologías y la estructura urbana existente.
- Se modifica la ordenanza de una parcela para vivienda unifamiliar en el núcleo de La Vega, a la que se asigna uso terciario de servicios, para atender a esta demanda en la zona.
- La suspensión de licencias se aplicará para solicitudes de licencias de obra de nuevas edificaciones, pero no operará sobre las licencias de actividad, reforma, apertura y/o primera ocupación en edificaciones existentes compatibles con la ordenación propuesta en este planeamiento.
- El resto de modificaciones en las determinaciones de ordenación detallada, no se consideran estrictamente alteración de ordenación, pues se trata de variaciones determinadas a través de estudios de detalle aprobados y actualmente vigentes, de variaciones motivadas por la necesidad de actualización del régimen de usos o volumetrías de las edificaciones, o de variaciones motivadas por reflejar la realidad construida de las dotaciones públicas. Como ejemplos:
 - Se han modificado las condiciones de ordenación de los volúmenes de la ordenanza de Terciario de Comercial-Grandes Superficies, en centro "HIPERCOR", manteniendo los usos y su edificabilidad ponderada, debido a merma estimada por la homogenización de de usos computables respecto al cómputo original. Simplificadamente solo supone una reordenación de la edificabilidad original.
 - Se han ampliado los usos admisibles que anteriormente no estaban contemplados en ciertas ordenanzas, como por ejemplo el uso almacén, que ahora se contempla dentro del

uso industrial, de cara a adecuar los usos a la realidad de las actividades económicas actuales, lo que no se puede considerar una alteración de planeamiento.

- Se han ajustado parámetros de dotación de aparcamiento en especial para las ordenanzas de terciario con uso Hospedaje, Servicios y Oficinas adecuándolas a estándares en función de parámetros específicos de ese uso.
- Se establece un índice máximo de edificabilidad común para todas las parcelas de equipamiento público, mientras que el planeamiento anterior del 2003 determinaba diferentes índices dependiendo del uso y de la ubicación, no considerándose una alteración de planeamiento.
- Por último destacar que esta revisión clarifica y simplifica las ordenanzas de edificación vigentes, como consecuencia del desarrollo de los suelos programados, uno de los objetivos de la revisión del PGOU. El planeamiento vigente resultado del planeamiento de desarrollo, cuenta con numerosas ordenanzas de edificación y de usos que sumadas a las establecidas en el propio PGOU del año 2003, complican la claridad normativa del documento y su aplicación práctica. Esta homogeneización de las ordenanzas no es una alteración de ordenación sino una concreción y optimización documental.

PROTECCIONES

- Se modifica el catálogo de elementos protegidos, actualizando datos concretos de ciertos yacimientos arqueológicos, obtenidos por los diferentes estudios arqueológicos elaborados durante el desarrollo urbanístico acaecido, e incorporando las solicitudes hechas desde la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural.

DOTACIONES

- La revisión simplemente realiza una redistribución efectiva de las dotaciones urbanísticas, tanto existentes como previstas, en aplicación de la normativa vigente, de acuerdo con la situación actual y con las necesidades que plantea el modelo territorial, por lo que no se considera una alteración en sentido estricto.

Por todo ello y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 53 de la LUCyL y 156 del RUCyL, desde el acuerdo de aprobación inicial quedó suspendido el otorgamiento de licencias de parcelación y obras en los ámbitos antes mencionados, hasta la aprobación definitiva del PGOU. No obstante, podrán concederse licencias basadas en el régimen vigente, siempre que se respeten las determinaciones del nuevo Planeamiento.

CAPITULO 3. ÁMBITO DE SUSPENSIÓN DE LICENCIAS

Tal como se ha indicado en el epígrafe anterior, se procedió a la suspensión de licencias en todos los ámbitos en los que ha sido alterada la ordenación establecida por el PGOU 2003, operando sobre todo el término municipal, a excepción de aquellos ámbitos de suelo urbano consolidado procedentes del desarrollo de sectores de suelo urbano no consolidado o de suelo urbanizable, de aquellos que el presente Plan General haya calificado como de Planeamiento Asumido, así como de aquellos otros supuestos que la normativa urbanística de aplicación prevea de forma expresa.

En el suelo urbano la suspensión de licencias se aplica para solicitudes de licencias de obra de nuevas edificaciones, pero no operará sobre las licencias de actividad, reforma, apertura y/o primera ocupación en edificaciones existentes compatibles con la ordenación propuesta en este planeamiento.

En el anexo 3 PLANOS DE RESUMEN EJECUTIVO de la presente memoria vinculante, se incorpora el plano RE-02. SUSPENSIÓN DE LICENCIAS

Esta suspensión de licencias se mantendrá, dentro de los límites establecidos en artículo 156.5 del RUCyL, el cual dispone lo siguiente:

“...5.- La suspensión comienza al día siguiente de la publicación oficial del acuerdo que la produce, y se mantiene hasta la entrada en vigor del instrumento de planeamiento que la motiva, o como máximo:

a) Durante dos años, cuando la suspensión se haya producido por la aprobación inicial de un instrumento de planeamiento general (...)

6.-Una vez levantada la suspensión, no puede acordarse una nueva por el mismo motivo hasta pasados cuatro años desde la fecha de levantamiento...”

Por lo tanto, en virtud del precepto transcrito, la suspensión del otorgamiento de licencias se mantendrá hasta la entrada en vigor del instrumento de la Revisión del PGOU, o como máximo durante dos años.

TITULO VI. CONSIDERACIONES DE LOS INFORMES RECIBIDOS AL PGOU

A continuación se relacionan, en una tabla resumen, los informes de los organismos competentes recabados durante la tramitación administrativa municipal del PGOU, hasta la fecha de redacción del presente documento.

INFORMES SECTORIALES PARA LA APROBACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ARROYO		
AMINISTRACIÓN	FECHA DEL INFORME	CARÁCTER DEL INFORME
INFORMES AL AVANCE-DOCUMENTO DE INICIO		
MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, MEDIO RURAL Y MARINO. Confederación Hidrográfica del Duero	2-5-2011	---
JCYL. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio (Documento de Referencia)	6-5-2011	---
PREVIOS A APROBACIÓN INICIAL		
JCYL. DELEGACIÓN TERRITORIAL. Servicio Territorial de Fomento. CTU	24-10-2011	No lo dice
	28-11-2011	No lo dice
JCYL. CONSEJERÍA DE CULTURA. Comisión Territorial de Patrimonio Cultural	15-9-2011	DESFAVORABLE
	23-12-2011	DESFAVORABLE
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN VALLADOLID. DG de Política Energética y Minas	14-9-2011	DESFAVORABLE
	12-12-2011	FAVORABLE
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. Confederación Hidrográfica del Duero. Comisaría de Aguas	2-2-2012	FAVORABLE
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO. Subdirección General de Infraestructuras y Normativa Técnica	14-9-2011	Informa con observaciones
	5-1-2012	FAVORABLE
DIPUTACIÓN DE VALLADOLID. Servicio de Vías y Obras	6-9-2011	No lo dice
DIPUTACIÓN DE VALLADOLID. Servicio de Urbanismo	11-10-2011	No lo dice
JCYL. Delegación Territorial de Valladolid. Servicio Territorial de Medio Ambiente	26-10-2011	No lo dice
	22-12-2011	No lo dice
MINISTERIO DE FOMENTO. Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental	20-10-2011	DESFAVORABLE
	18-1-2012	DESFAVORABLE
JCYL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. Agencia de Protección Civil	22-8-2011	No lo dice
AYTO DE ARROYO. Informe Técnico	12-4-2012	No lo dice
AYTO DE ARROYO. Informe Jurídico	17-4-2012	No lo dice
DESPUÉS DE LA APROBACIÓN INICIAL		
MINISTERIO DE FOMENTO. Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental	2-11-2012	FAVORABLE
JCYL. Consejería de Cultura. Comisión Territorial de Patrimonio Cultural	4-10-2012	No lo dice
JCYL. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Agencia de Protección Civil	19-9-2012	No lo dice
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. Confederación Hidrográfica del Duero	12-11-2012	FAVORABLE
JCYL. Consejería de Economía y Empleo	15-10-2012	No lo dice
JCYL. Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid	19-11-2012	FAVORABLE

CAPÍTULO 1. PREVIOS A APROBACIÓN INICIAL

Previamente a la Aprobación Inicial del Plan, se recibieron los siguientes informes sectoriales:

- Informe de la Ponencia Técnica de la Comisión Territorial de Urbanismo. Servicio Territorial de Fomento de la JCYL
- Informe de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura
- Informe de la Subdelegación del Gobierno en Valladolid. DG de Política Energética y Minas

- Informe de la Dirección General de Telecomunicaciones del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
- Informe de la Diputación Provincial de Valladolid. Servicios de Urbanismo y de Vías y Obras
- Informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la JCyL
- Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental. Ministerio de Fomento
- Informe de la Agencia de Protección Civil

Con objeto de subsanar las consideraciones establecidas en los informes recibidos, se redactó una adenda al PGOU, de la que se recabaron los siguientes informes:

- Informe de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura
- Informe de la Subdelegación del Gobierno en Valladolid. DG de Política Energética y Minas
- Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental. Ministerio de Fomento
- Informe de la Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

CAPÍTULO 2. PREVIOS A APROBACIÓN PROVISIONAL

Con posterioridad a la aprobación inicial, el Plan se sometió al periodo de información pública y consultas, conforme a lo señalado en la normativa urbanística y en el Documento de Referencia del Plan. Durante este periodo, que finalmente se extendió desde el 9 de mayo de 2012 hasta el 21 de agosto de 2012, se recibieron un total de 12 alegaciones, las cuales se pasan a detallar a continuación según el orden de entrada en el Registro del Ayuntamiento.

Nº DE REGISTRO	ENTIDAD
8614	Hipermercados y EconomatOS SAU
8764	Nervión Cía. Anónima Inmobiliaria SA
10233	José Ángel Álvarez Lozano
10706	Cartonajes Internacional SL
11182	Francisco Martín Martín
12065	Fadis Alimentación SL
12066	Carlos Paradinas Jiménez, Eurovajilla, Sparks, Jemarpa SL, Productos Hospitalarios Radial SL, Valdelgas SL
12102	Banco Popular Español SA
12013	Novias Castilla SL
12159	Inversiones Gaete, Inversiones Mun SL
12196	Nueva Promotora Gyar SL
12197	Martín Sánchez Suministros de Hostelería SL

En este sentido señalar que la descripción de las alegaciones presentadas así como la propuesta de resolución, se acompaña como anexo al presente documento.

Así mismo, se solicitaron los informes sectoriales relacionados en el Documento de Referencia (en adelante DR), así como aquellos recibidos previamente a la aprobación inicial con carácter desfavorable (a fin

obtener el visto bueno de todas las Administraciones y organismos implicados). Durante este periodo se recibieron los siguientes informes:

- MINISTERIO DE FOMENTO. Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental.
- JCYL. Consejería de Cultura. Comisión Territorial de Patrimonio Cultural.
- JCyL. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Agencia de Protección Civil.
- JCyL. Consejería de Economía y Empleo.
- JCyL. Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. Confederación Hidrográfica del Duero.

Los dos primeros se corresponden con aquellos recabados previamente a la aprobación inicial, que habían informado con carácter desfavorable, y los cuatro últimos con las Administraciones relacionadas en el DR; en este sentido mencionar que aunque se solicitó informe a todas las Administraciones y organismos relacionados en el DR (13 entidades), a la fecha de redacción del presente documento, sólo se recibió contestación de los cuatro anteriormente relacionados (tres de ellos fuera de plazo).

Se incorpora un anexo con la descripción de los citados informes, y la incorporación de sus observaciones al documento del PGOU.

En Arroyo de la Encomienda, noviembre de 2012

EL EQUIPO REDACTOR



Fdo: Álvaro Fernández Carballada

ANEXO 1. TABLAS

En el presente anexo se recopilan las tablas correspondientes a:

- CUANTIFICACIÓN DE SISTEMAS GENERALES Y LOCALES
- CUADRO DE EQUIVALENCIAS DE ORDENANZAS
- CUADRO DE DIFERENCIAS DETECTADAS ENTRE LAS CARTOGRAFÍAS DE SECTORES DESARROLLADOS

CUANTIFICACIÓN DE SISTEMAS GENERALES Y LOCALES

Las dotaciones se denominan en este PGOU por medio de una denominación alfanumérica que indica el tipo de sistema, el número de orden y la hoja del PGOU en la que se encuentra.

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES EXISTENTES

SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
363	SG23G3	PARQUE C/ DE LOS CUCHILLEROS	Urbano
1014	SG31G2	PLAZA DE LA CONSTITUCION	Urbano
8411	SG33G3	PLAZA DE ESPAÑA	Urbano
1973	SG34G3	C/ REBESQUINA	Urbano
1773	SG35G3	C/ REBESQUINA	Urbano
1852	SG36G3	C/ REBESQUINA	Urbano
1771	SG37G3	C/ REBESQUINA	Urbano
2209	SG38G3	C/ DE LOS CUCHILLEROS	Urbano
845	SG39G3	PLAZA DE SAN LORENZO	Urbano
2714	SG40G2	PLAZA C/ DE LA TEJA	Urbano
2408	SG41G2	C/ DE GRAMOSO	Urbano
1301	SG42G2	AREA INFANTIL C/ CERVANTES	Urbano
3485	SG43H3	PLAZA V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO	Urbano
3468	SG44G3	C/ PURIFICACIÓN BEZOS - AVDA. SALAMANCA	Urbano
2743	SG45H3	C/ DEL PRINCIPE DE ASTURIAS	Urbano
3628	SG46H4	AVDA. DE LA FLECHA	Urbano
1960	SG47H4	COLINDA PARQUE LÚDICO RIBESA DEL PISUERGA	Urbano
8538	SG48G4	COLINDA PARQUE LÚDICO RIBESA DEL PISUERGA	Urbano
2750	SG49H3	C/ SANTA ANA	Urbano
243497	SG51F6	RIBERA DEL PISUERGA	Urbano
4188	SG52F5	PLAZA DEL SENADO	Urbano
12071	SG53F5	PASEO DE LA HABANA 1	Urbano
8786	SG54F6	PASEO DE LA HABANA 2	Urbano
12232	SG55F6	PASEO DE LA HABANA 3	Urbano
4188	SG56E6	PLAZA DE LAS CORTES DE CAASTILLA	Urbano
1732	SG57F5	AVDA. JOSE LUIS LASA	Urbano
3131	SG58F6	AVDA. JOSE LUIS LASA 2	Urbano
1648	SG59F6	PASEO DE JUAN CARLOS	Urbano
1542	SG60F6	PASEO DE JUAN CARLOS	Urbano
2469	SG61E6	AVDA. JOSE LUIS LASA 3	Urbano
50484	SG62E5	N-620	Urbano
62356	SG63E5	N-620	Urbano
14392	SG64E6	PARQUE DE LAS AMERICAS	Urbano
3167	SG65E6	C/ DEL LA CÁRCABA	Urbano
12441	SG66E6	C/ DE EL JUNCAL	Urbano
16192	SG67F5	C/ DE ORELLANA	Urbano
155678	SG68D7	A-62	Rustico
116506	SG70C3	SG-S7	Rustico
9492	SG85G4	ESPACIO LIBRE	Urbano
5031	SG86G5	ESPACIO LIBRE	Urbano
540	SG89G2	ESPACIO LIBRE EN C/ DEL CLAVEL	Urbano
7700	SG90F5	ESPACIO LIBRE ENTRA C/ DE LA PINTA Y LA RONDA SUR	Urbano
4198	SG91F5	ESPACIO LIBRE ENTRA C/ DE VAZQUEZ CORONADO Y LA RONDA SUR	Urbano
2177	SG94F6	ESPACIO LIBRE PASEO JUAN CARLOS I	Urbano
4367	SG96H3	ESPACIO LIBRE AVDA DE SALAMANCA	Urbano
2848	SG97H3	ESPACIO LIBRE AVDA DE SALAMANCA	Urbano
816.259			

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES PROYECTADOS

SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
16498	SG69B3	SE-01 ESPACIO LIBRE VP-5802	Urbano NC
1589	SG88G4	AA-05 ESPACIO LIBRE EN PARQUE PISUERGA	Urbano
3282	SG92B3	AA-04 ESPACIO LIBRE VP-5802	Rustico
25344	SG93B4	AA-03 ESPACIO LIBRE VP 5802	Rustico
46713			

SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS EXISTENTES

USO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
D	4080	SG01H3	PISTA CUBIERTA	Urbano
M	241	SG02G3	INSTALACIONES MUNICIPALES C/ PATO	Urbano
A	89	SG03G3	ASISTENTE SOCIAL	Urbano
M	140	SG04G3	JUEZ DE PAZ Y ONG	Urbano
M	1905	SG09G3	AYTO	Urbano
D	3973	SG10G3	POLIDEPORTIVO MUNICIPAL JUAN IBAÑEZ	Urbano
A	364	SG12G3	HOGAR DEL PENSIONISTA	Urbano
V	300	SG13G3	POLICIA LOCAL	Urbano
G	957	SG15G2	CASA DE LA CULTURA Y JUVENTUD	Urbano
P	948	SG16G2	PARKING C/ EL CLAVEL	Urbano
D	7087	SG17G2	PISCINA MUNICIPAL LA FLECHA	Urbano
G	21709	SG19H4	JARDÍN BOTÁNICO	Urbano
D	9180	SG20G4	PISTAS CARRERAS	Urbano
G	2729	SG21F6	MULTIUSOS LA VEGA Y CONSULTORIO MÉDICO	Urbano
D	1113	SG22F6	PABELLÓN POLIDEPORTIVO	Urbano
D	17003	SG24E6	COMPLEJO POLIDEPORTIVO	Urbano
G	912	SG28F5	C/ DE LA PINTA	Urbano
G	1253	SG27D6	C/ DE LA CÁRCAVA	Urbano
T	809	SG29D7	MUSEO CULTURAL Y ETNOGRÁFICO	Urbano
D	1160	SG30D7	FRONTON MUNICIPAL	Urbano
G	1119	SG50H4	SEDE MANCOMUNIDAD	Urbano
G	87559	SG71E3	ADD IKEA	Urbano NC
P	68170	SG72E2	PARKING IKEA	Urbano NC
G	76432	SG73E1	CARRETERA DE SIMANCAS A ZARATÁN	Urbano NC
G	1510	SG75F1	CARRETERA DE SIMANCAS A ZARATÁN	Urbano NC
G	56566	SG76D5	VP-5802	Urbano NC
V	37779	SG79A2	CEMENTERIO MUNICIPAL	Rustico
D	25581	SG95F6	CAMPOS DE FUTBOL ARROYO DE LA VEGA	Urbano
G	1331	SG98F5	PARCELA ENTRE C/DE BARTOLOME DE LAS CASAS Y C/ DE VA	Urbano
G	15126	SG99G4	VIVERO MUNICIPAL	Urbano
	447.125			

SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES EXISTENTES

USO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
G	2259	SG81E3	GASODUCTO ARANDA-ZAMORA-SALAMANCA	Urbano
	2.259			

SISTEMA GENERAL DE SERVICIOS URBANOS EXISTENTES

USO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
P	782	SG32H3	PARCELA CAPTACION DE AGUA Y EMBARCADERO	Urbano
D	5180	SG77G5	DEPURADORA	Urbano
P	270	SG78G3	DEPÓSITO MUNICIPAL DE AGUA	Urbano
E	1093	SG83D5	SUBESTACION CAMINO DE SIMANCAS	Urbano
P	37527	SG87D3	DEPOSITOS DE AGUA (ANTIGUO Y NUEVO)	Rustico
	44.852			

SISTEMA GENERAL VIARIO EXISTENTE

SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de Suelo
4940	SG74F1	CARRETERA DE SIMANCAS A ZARATÁN	Urbano NC
38450	SG80E2	AMBITO USO TERCIARIO AL NORESTE DEL TM	Urbano NC
1400783	SG100	SISTEMA GENERAL VIARIO ESTATAL y MUNICIPAL	Varios
1.444.173			

SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES EXISTENTES

SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	Tipo de suelo
1925	SL01F3	C/ DEL PARAMO	Urbano
5837	SL02F3	C/ DE LOS CAÑUELOS	Urbano
360	SL03G3	GLORIETA DE LOS MONTES TOROZOS	Urbano
895	SL04G3	C/ DE LAS INDUSTRIAS	Urbano
3697	SL07F4	C/ DE ARRIBES DE DUERO	Urbano
10510	SL08F4	A-62 AUTOVIA DE CASTILLA	Urbano
2673	SL09G3	ESPACIO LIBRE EN AYTO ANTIGUO	Urbano
499	SL11E6	C/ DE EL JUNCAL	Urbano
10156	SL12F4	A-62 AUTOVIA DE CASTILLA	Urbano
16258	SL13F5	N-620	Urbano
4497	SL14E4	S5 C/ MARIA MOLINA	Urbano
8268	SL15E4	AVDA DE LA ARANZANA	Urbano
977	SL16E6	C/ DE LA DEHESILLA	Urbano
535	SL17E6	C/ DE LA DEHESILLA	Urbano
665	SL18E6	C/ DE EL JUNCAL	Urbano
738	SL19E6	C/ DE EL JUNCAL	Urbano
4201	SL20E6	C/ DE SAN PABLO	Urbano
1260	SL21E6	C/ DEL PICÓN DE BAÑEZA	Urbano
353	SL22E7	C/ DE MIRASOL	Urbano
1057	SL23E7	C/ DEL CAMINO DEL MEDIO	Urbano
331	SL24D7	CENTRO CULTURAL Y ETNOGRÁFICO	Urbano
649	SL25D6	C/ DE USTARA	Urbano
594	SL26D6	C/ DE LA CÁRCAVA	Urbano
17830	SL28D5	C/ DE RAMÓN Y CAJAL - CAMINO DE SIMANCAS A ZARATÁN	Urbano
2228	SL29E5	C/ MANUEL DEL RIO	Urbano
2398	SL30E5	C/ MANUEL DEL RIO	Urbano
1886	SL31E5	C/ RAMÓN MARGALEF	Urbano
1592	SL32E5	C/ FELIPE GUILLÉN	Urbano
8030	SL33E5	C/ BLAS CABRERA	Urbano
1864	SL34E4	C/ ISAAC PERAL - AVDA DE LA ARANZANA	Urbano
6708	SL35E4	C/ ISAAC PERAL	Urbano
2590	SL36E4	C/ RAMÓN MARGALEF	Urbano
2743	SL37E4	C/ FELIPE GUILLÉN	Urbano
725	SL38E4	C/ FELIPE GUILLÉN	Urbano
1371	SL39E4	C/ FELIPE GUILLÉN	Urbano
2126	SL40E4	C/ FELIPE GUILLÉN	Urbano
4836	SL41E4	AVDA DE LA ARANZANA	Urbano
15990	SL42E4	C/ ISAAC PERAL	Urbano
15859	SL43E4	C/ GREGORIO MARAÑÓN	Urbano
512	SL44E4	C/ ARNALDO DE VILANOVA	Urbano
20936	SL45E3	PLAZA PVEMIOS NOBEL	Urbano
1278	SL46E3	C/ ISAAC PERAL	Urbano
1456	SL47E3	C/ ISAAC PERAL	Urbano
1456	SL48E3	C/ ISAAC PERAL	Urbano
1443	SL49E3	C/ ISAAC PERAL	Urbano
5396	SL50D4	C/ ARNALDO DE VILANOVA	Urbano
3151	SL51D4	C/ GREGORIO MARAÑÓN	Urbano
5678	SL52D5	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
637	SL53D5	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
637	SL54D5	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
1510	SL55D5	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
621	SL56D5	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
678	SL57D5	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
850	SL58D5	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
947	SL59D5	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
2689	SL60D5	C/ SEVERO OCHOA - AVDA DE AGUACHALES	Urbano
6752	SL61D5	C/ ANTONIO DE ULLOA	Urbano
1855	SL62D5	C/ RAMÓN Y CAJAL	Urbano
1904	SL63D5	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
530	SL64D4	AVDA DE AGUACHALES	Urbano
1127	SL65D4	AVDA DE AGUACHALES	Urbano
760	SL66D4	AVDA DE AGUACHALES	Urbano
507	SL67D4	AVDA DE AGUACHALES	Urbano
1750	SL68D4	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
1261	SL69D4	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
630	SL70D4	C/ SEVERO OCHOA	Urbano
349	SL71D4	C/ GREGORIO MARAÑÓN	Urbano
207	SL72D5	AVDA DE AGUACHALES	Urbano
24445	SL73C3	C/ DE SALERO SERVAL	Urbano
597	SL74D3	C/ DE LOS MOCHOS	Urbano
1536	SL75D3	C/ DE LOS MOCHOS	Urbano
801	SL76D3	C/ DE LOS MOCHOS	Urbano
1227	SL77D3	C/ DE LA HORCA - C/ DE LA FUENTE	Urbano

1222	SL78D3	C/ DE LA FUENTE-C/ DE LA ZANJA	Urbano
1222	SL79D3	C/ DE LA ZANJA-C/ DEL FRAILE	Urbano
1222	SL80C3	C/ DEL FRAILE-C/ DEL BARCO	Urbano
1222	SL81C3	C/ DEL BARCO-C/ DE LOS MOCHOS	Urbano
1439	SL82D4	C/ DE LA VICTORIA-C/ DE ESTEFANIA	Urbano
1134	SL83G3	C/LAS BALONAS	Urbano
5732	SL84C4	C/ DE LAS CARULAS	Urbano
881	SL85C4	C/ DEL SOL	Urbano
928	SL86C4	C/ DE LA ALMAZARA	Urbano
385	SL87D6	C/ DE LAS QUEBRADAS	Urbano
101	SL88D6	C/ DE LA CENTENERAS – C/ DE LAS QUEBRADAS	Urbano
415	SL89D6	C/ DE LA CENTENERAS – C/ DE LAS QUEBRADAS	Urbano
3927	SL90G3	C/ DE DONÑA JUANA	Urbano
40251	SL92C6	C/ DE ARES - C/ DE CIBELES	Urbano
3649	SL93C6	C/DE CIBELES	Urbano
6902	SL94C6	C/ DE ARES	Urbano
17870	SL95E2	CARRETERA DE SIMANCAS A ZARATÁN (IKEA)	Urbano NC
25454	SL97B4	C/ DE ATENEA – VP-5802	Urbano
5058	SL102C5	ESPACIO LIBRE EN VP-5802	Urbano
19417	SL103D5	ESPACIO LIBRE EN VP-5802	Urbano
12649	SL104D6	ESPACIO LIBRE EN VP-5802	Urbano
1197	SL105C5	ESPACIO LIBRE S8	Urbano
2862	SL106C5	ESPACIO LIBRE S8	Urbano
1562	SL107C5	ESPACIO LIBRE S8	Urbano
3554	SL108C5	ESPACIO LIBRE S8	Urbano
2555	SL109B5	ESPACIO LIBRE S8	Urbano
13598	SL117G5	ESPACIO LIBRE C/ SANTA MARIA	Urbano
1746	SL118F5	C/ DE ORELLANA	Urbano
2784	SL120F3	ESPACIO LIBRE PRIVADO EN S-3	Urbano
375	SL121F3	ESPACIO LIBRE PRIVADO EN S-3	Urbano
1237	SL122F3	ESPACIO LIBRE PRIVADO EN S-3	Urbano
375	SL123F3	ESPACIO LIBRE PRIVADO EN S-3	Urbano
375	SL124F3	ESPACIO LIBRE PRIVADO EN S-3	Urbano
1237	SL125F3	ESPACIO LIBRE PRIVADO EN S-3	Urbano
375	SL126F3	ESPACIO LIBRE PRIVADO EN S-3	Urbano
1388	SL127G3	ESPACIO LIBRE PRIVADO EN S-3	Urbano
2439	SL128G3	ESPACIO LIBRE PRIVADO EN S-3	Urbano
734	SL129F4	ESPACIO LIBRE PVIVADO EN S-4	Urbano
1818	SL130E5	ESPACIO LIBRE PVIVADO EN S-5	Urbano
416	SL132G5	C/ SOTO	Urbano
1644	SL133G5	C/ SOTO	Urbano
3355	SL135G5	C/ DE SANTA MARIA	Urbano
2671	SL136G4	C/ DE PEDRO DE VALDIVIA	Urbano
4997	SL137G4	PLAZA DE LA FLORIDA	Urbano
800	SL138G4	AVDA DE COLÓN	Urbano
1041	SL139G4	C/ DEL CARDENAL TORQUEMADA	Urbano
2443	SL140F4	C/ DE HERNANDO DE SOTO	Urbano
1745	SL141F4	C/ DE HERNANDO DE SOTO	Urbano
1751	SL142F4	C/ DE HERNANDO DE SOTO	Urbano
5024	SL143F4	C/ DE ALFONSO DE OJEDA	Urbano
578	SL144F4	C/ DE HERNANDO DE SOTO	Urbano
3039	SL145G4	C/ DE FRANCISCO VITORIA	Urbano
15379	SL146G4	C/ DEL CARDENAL TORQUEMADA	Urbano
1352	SL149G4	C/ DE PEDRO DE VALDIVIA	Urbano
1350	SL150G4	C/ DE ALONSO DE OJEDA	Urbano
465	SL153F4	C/ DE HERNANDO DE SOTO	Urbano
1367,72	SL155G4	C/ DEL CARDENAL TORQUEMADA	Urbano
918	SL157G4	PLAZA DE LA FLORIDA	Urbano
912	SL158G4	PLAZA DE LA FLORIDA	Urbano
931	SL159G4	PLAZA DE LA FLORIDA	Urbano
934	SL160G4	PLAZA DE LA FLORIDA	Urbano
306	SL161G5	C/ DE HERNANDO DE SOTO	Urbano
319	SL162G5	C/ DE HERNANDO DE SOTO	Urbano
1924	SL163C3	C/ DE SALERO SERVAL	Urbano
3043	SL164C3	C/ DE SALERO SERVAL	Urbano
463	SL165G4	C/ DE HERNANDO DE SOTO	Urbano
1635	SL166G5	AVDA DE COLÓN	Urbano
13327	SL167C4	VP-5802	Urbano
12141	SL168C5	VP-5802	Urbano
14263	SL169C5	VP-5802	Urbano
7409	SL170B5	C/ DE CRONOS LIMITE AYTO	Urbano
4815	SL171B5	C/ DE CRONOS LIMITE AYTO	Urbano
5380	SL172B6	C/ DE ARES LIMITE AYTO	Urbano
1320	SL173C3	C/ DE SALERO SERVAL	Urbano
927	SL174C6	C/DE CIBELES LIMITE AYTO	Urbano
322	SL175G3	C/REBESQUINA	Urbano
347	SL176G3	C/REBESQUINA	Urbano
188	SL177G3	C/REBESQUINA	Urbano
273	SL178G3	C/REBESQUINA	Urbano

SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES PROYECTADOS

SUP	NOMBRE	LOCALIZACIÓN	Tipo de suelo
3001	SL06G2	C/ DE ÁGUEDA	Urbanizable
1767	SL96C6	C/ DE CIBELES (IKEA)	Urbano NC
21312	SL98B3	VP-5802	Urbanizable
18083	SL99B4	CAMINO DE MONTECILLO	Urbanizable
11.415	SL110F3	ESPACIO LIBRE S14	Urbanizable
15.518	SL111F3	ESPACIO LIBRE S14	Urbanizable
22.743	SL112F2	ESPACIO LIBRE S14	Urbanizable
9.696	SL113G2	ESPACIO LIBRE S14	Urbanizable
3.131	SL114G1	ESPACIO LIBRE S14	Urbanizable
5014	SL119G2	ESPACIO LIBRE PRIVADO EN S-3	Urbano
4437	SL131E6	C/ DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO	Urbano
3525.8	SL147F4	C/ DE DIEGO ALMAGRO	Urbano
15111,19	SL154G4	CAMINO DE LA FLECHA	Urbano

SISTEMA LOCAL DE EQUIPAMIENTOS EXISTENTES

USO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	TIPO DE SUELO
O	8026	SLEQ06F3	PLAZA DE TOROS	Urbano
D	2706	SLEQ09G3	FUTURO FRONTÓN	Urbano
G	1086	SLEQ10G3	C/ REBESQUINA	Urbano
G	204	SLEQ12D6	C/DE LA CENTENERA	Urbano
G	727	SLEQ14F4	C/ DE LA PEÑA DE FRANCIA	Urbano
G	869	SLEQ20F5	C/ DEL TRATADO DE TORDESILLAS	Urbano
G	1347	SLEQ21F5	AVDA. JOSE LUIS LASA	Urbano
E	28998	SLEQ23E4	AV ARANZANA	Urbano
E	16951	SLEQ28F5	CEIP MARGARITA SALAS POLIDEPORTIVO LA VEGA	Urbano NC
G	7546	SLEQ31E6	C/ DE LA DEHESILLA	Urbano
G	2633	SLEQ32E7	C/ DEL CAMINO DEL MEDIO	Urbano
G	2235	SLEQ33E6	C/ DEL CAMINO DEL MEDIO	Urbano
E	9746	SLEQ34D4	CEIP SOTOVERDE	Urbano
G	121144	SLEQ35D4	AVDA DE AGUACHALES- CARRETERA DE SIMANCAS ZARATAN	Urbano
D	123341	SLEQ36D5	AVDA DE AGUACHALES-VP 5802	Urbano
D	2942	SLEQ39C4	C/ DE LA ALQUERIA	Urbano
P	64333	SLEQ40E2	C/ DE LA ALQUERIA	Urbano NC
G	11914	SLEQ41E2	CARRETERA DE SIMANCAS A ZARATÁN	Urbano NC
G	674	SLEQ44C3	C/ DE SALERO SERVAL	Urbano
G	2891	SLEQ47C3	CALLE DE LAS CARULAS	Urbano
G	3901	SLEQ48C3	C/ DE SALERO SERVAL	Urbano
G	2773	SLEQ49C3	C/ DE SALERO SERVAL	Urbano
G	2815	SLEQ50C4	AREA INFANTIL C/ DEL CAMINO VIEJO	Urbano
G	4019	SLEQ56C6	C/ DE ATLAS	Urbano
D	1901	SLEQ57C6	C/ DE CIBELES	Urbano
G	10364	SLEQ58C6	C/ DE ARES	Urbano
G	17182	SLEQ59C6	C/ DE ARES	Urbano
G	4873	SLEQ64B4	C/ DE FEDRA	Urbano
L	1253	SLEQ67D6	IGLESIA LA VEGA	Urbano
L	3282	SLEQ68F6	IGLESIA C/ DE LAS ESCUELAS	Urbano
P	2460	SLEQ69B4	Aparcamiento C/ de Diana	Urbano
P	3115	SLEQ70B4	Aparcamiento C/de Atenea	Urbano
P	507	SLEQ71B4	Aparcamiento C/de Atenea	Urbano
P	3495	SLEQ73B5	Aparcamiento c/ de Cronos	Urbano
G	79861	SLEQ74E3	CARRETERA DE SIMANCAS A ZARATÁN	Urbano
P	363	SLEQ75B5	Aparcamiento c/ de Cronos	Urbano
G	4857	SLEQ78G4	FEDERACION DE CASTILLA Y LEON DE FUTBOL	Urbano
G	5490	SLEQ79F4	ENTE C/ DIEGO ALMAGRO Y RONDA SUR	Urbano
G	9673	SLEQ80G5	AVDA DE COLÓN C/ DE HERNANDO SOTO	Urbano
G	5320	SLEQ81G5	C/ DE HERNANDO SOTO- C/ SANTA MARIA	Urbano
G	5219	SLEQ82G5	C/ DE COLÓN - C/ DEL CARDENAL	Urbano
G	8981	SLEQ83G5	EN SMURFIT	Urbano NC
P	2194	SLEQ84C6	APARCAMIENTO C/ DE CIBELES	Urbano
P	556	SLEQ90D3	APARCAMIENTO EN C/ DE LOS PÁRAMOS	Urbano
P	548	SLEQ91D3	APARCAMIENTO EN C/ DE LOS PÁRAMOS	Urbano
P	545	SLEQ92D3	APARCAMIENTO EN C/ DE LOS PÁRAMOS	Urbano
P	1338	SLEQ93C3	APARCAMIENTO EN C/ DE SALERO SERVAL	Urbano
P	1084	SLEQ94C4	APARCAMIENTO EN C/ DE SALERO SERVAL	Urbano
P	2249	SLEQ95C4	APARCAMIENTO EN C/ DEL CAMINO VIEJO - AVDA DE VALDEZARCO	Urbano
P	1864	SLEQ96C4	APARCAMIENTO EN C/ DEL CAMINO VIEJO - AVDA DE VALDEZARCO	Urbano
P	989	SLEQ97C4	APARCAMIENTO EN AVDA DE VALDEZARCE	Urbano
P	941	SLEQ98C4	APARCAMIENTO EN C/ DE LA ALMAZARA	Urbano
D	1197	SLEQ99C5	ESTACIÓN DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES S7	Urbano
P	527	SLEQ100C5	APARCAMIENTO C/ ATENEA	Urbano
E	42	SLEQ101D3	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
E	26	SLEQ102D4	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
E	42	SLEQ103D4	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
P	582	SLEQ104C5	APARCAMIENTO C/ ATENEA	Urbano
E	48	SLEQ105C3	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
E	48	SLEQ106C4	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
P	921	SLEQ107C4	APARCAMIENTO C /DE LA LADERA DEL SOL	Urbano
P	2946	SLEQ108C5	APARCAMIENTO C /CALLE DE ARES - C/ DE ATLAS	Urbano
E	50	SLEQ109D3	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
L	1837,32	SLEQ110G3	IGLESIA C/ CUCHILLEROS	Urbano
P	542	SLEQ121C5	APARCAMIENTO C/ DE CRONOS	Urbano
P	594	SLEQ122C5	APARCAMIENTO C/ DE CRONOS	Urbano
P	769	SLEQ123C5	APARCAMIENTO C/ DE CRONOS	Urbano
P	854	SLEQ124C5	APARCAMIENTO C/ DE CRONOS	Urbano
E	4791	SLEQ126G3	RAIMUNDO DE BLAS	Urbano
E	9284	SLEQ127G3	BLAS	Urbano
E	706	SLEQ128G2	ESCUELA INFANTIL MUNICIPAL	Urbano
E	2001	SLEQ129E6	VEGA	Urbano
P	21147	SLEQ130E4	APARCAMIENTO ANTIGUO S-5	Urbano

SISTEMA LOCAL DE EQUIPAMIENTOS PROYECTADOS

USO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	TIPO DE SUELO
G	1051	SLEQ11G2	C/ DE ÁGUEDA	urbanizable
G	1178	SLEQ45C6	ADD IKEA	Urbano NC
P	6363	SLEQ46C6	IKEA PARKING	Urbano NC
G	1280	SLEQ51F1	CARRETERA DE SIMANCAS A ZARATÁN	Urbanizable
G	26445	SLEQ65A2	VP-5802 (S16)	Urbanizable
P	19990	SLEQ66B3	VP-5802 (IKEA)	Urbano NC
G	134483,31	SLEQ76F1	EQ S-14	Urbanizable
G	13464,73	SLEQ77F1	EQ S-14	Urbanizable
P	467	SLEQ86G4	APARCAMIENTO C /DE PINZONES - C/ TORQUEMADA	Urbano NC
G	1896,89	SLEQ87G4	C/ DE PINZONES	Urbano NC
P	1231	SLEQ88G4	APARCAMIENTO C /ALONSO DE OJEDA	Urbano NC
P	11967	SLEQ89G4	EN SECTOR SE-02	Urbano NC

SISTEMA LOCAL DE SERVICIOS URBANOS EXISTENTES

USO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	TIPO DE SUELO
D	1901	SLEQ57C6	C/ DE CIBELES	Urbano
D	1197	SLEQ99C5	ESTACION DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES S7	Urbano
E	42	SLEQ101D3	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
E	26	SLEQ102D4	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
E	42	SLEQ103D4	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
E	48	SLEQ105C3	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
E	48	SLEQ106C4	TRANSFORMADOR S-7	Urbano
E	50	SLEQ109D3	TRANSFORMADOR S-7	Urbano

SISTEMA LOCAL DE SERVICIOS URBANOS PROYECTADOS

USO	SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	TIPO DE SUELO
D	1301	SLEQ111B4	DEPURADORA EN SE-08	Urbano
E	2500	SLEQ125F1	SUBESTACION EN SE-05	Urbanizable

SISTEMA LOCAL VIARIO PROYECTADO

SUP	NOMBRE	LOCALIZACION	TIPO DE SUELO
5144	SLEQ72C6	VIARIO IKEA	Urbano
1326	SLEQ112B4	VIARIO COMUNICACIÓN C/ DE FEDRA – SE-08	Urbano
20993,36	SLEQ113G4	VIARIO EN SMURFIT	Urbano
21203,18	SLEQ114F1	VIARIO SE-05 ZONA NORTE	Urbano
59484,35	SLEQ115F2	VIARIO SE-05 ZONA OESTE	Urbano
34045,87	SLEQ116F3	VIARIO SE-05 ZONASUR	Urbano
5696,9	SLEQ117E6	VIARIO SE04	Urbano
3147,11	SLEQ118F5	VIARIO SE05	Urbano
6861,7	SLEQ119G2	VIARIO SE06	Urbano
72955	SLEQ120B3	VIARIO SE08	Urbano

Los sistemas locales viarios existentes corresponden a la red viaria local que no se cuantifica.

CUADRO DE EQUIVALENCIAS DE ORDENANZAS

PLANEAMIENTOS PREDECESORES				REVISIÓN PGOU 2012		
SITUACIÓN URBANÍSTICA PGOU 2003	DENOMINACIÓN PGOU 2003	ORDENANZA PGOU 2003	ORDENANZA PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	SITUACIÓN URBANÍSTICA PGOU 2012	DENOMINACIÓN PGOU 2012	ORDENANZA REVISIÓN PGOU
SUC	EL JARDÍN	3.1 VIVIENDA COLECTIVA GRADO 1		SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
SUC	LA VEGA	6 EQUIPAMIENTO / DOTACIONAL		SUC		EQ Pr EQUIPAMIENTO PRIVADO
SUC	LA VEGA	1.2 VIVIENDA UNIFAMILIAR AISLADA GRADO 2		SUC		R2 VIVIENDA UNIFAMILIAR PAREADA
SUC	LA VEGA	2.1 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA GRADO 1		SUC		R3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA O AGRUPADA
SUC	LA VEGA	2.2 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA GRADO 2		SUC		R3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA O AGRUPADA
SUC	LA VEGA	2.3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA GRADO 3		SUC		R3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA O AGRUPADA
SUC	LA VEGA	3.2 VIVIENDA COLECTIVA GRADO 2		SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
SUC	LA VEGA	3.3 VIVIENDA COLECTIVA GRADO 3		SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
SUC	LA VEGA	3.6 VIVIENDA COLECTIVA GRADO 6		SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
SUC	LA VEGA	6 EQUIPAMIENTO / DOTACIONAL		SUC		T1 TERCIARIO
SUC	LA VEGA	4.2 HOTELERO Y TERCIARIO (GRADO 2)		SUC		T5 HOSPEDERÍA
SUC	MONASTERIO DEL PRADO	2.4 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA GRADO 4		SUC		R3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA O AGRUPADA
SUC	MONASTERIO DEL PRADO	3.4 VIVIENDA COLECTIVA GRADO 4		SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA

PLANEAMIENTOS PREDECESORES				REVISIÓN PGOU 2012		
SITUACIÓN URBANÍSTICA PGOU 2003	DENOMINACIÓN PGOU 2003	ORDENANZA PGOU 2003	ORDENANZA PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	SITUACIÓN URBANÍSTICA PGOU 2012	DENOMINACIÓN PGOU 2012	ORDENANZA REVISIÓN PGOU
SUC	MONASTERIO DEL PRADO	3.7 VIVIENDA COLECTIVA GRADO 7		SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
SUC	MONASTERIO DEL PRADO	4.1 EDIFICACIÓN COMERCIAL EN EDIFICIO DE USO COLECTIVO (GRADO 1)		SUC		T7.1 TERCIARIO
SUC	MONASTERIO DEL PRADO	4.3 GRANDES ALMACENES Y CENTROS COMERCIALES (GRADO 3)		SUC		T3 COMERCIAL-GRANDES SUPERFICIES
SUC	MONASTERIO DEL PRADO	4.2 HOTELERO Y TERCIARIO (GRADO 2)		SUC		T5 HOSPEDERÍA
SUC	NÚCLEO DE ARROYO	2.1 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA GRADO 1		SUC		R3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA O AGRUPADA
SUC	NÚCLEO DE ARROYO	3.1 VIVIENDA COLECTIVA GRADO 1		SUC		R4 VIVIENDA ADOSADA AGRUPADA O COLECTIVA
SUC	NÚCLEO DE ARROYO	9 VIVIENDA CASCO TRADICIONAL DE ARROYO		SUC		R4 VIVIENDA ADOSADA AGRUPADA O COLECTIVA
SUC	NÚCLEO DE ARROYO	2.1 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA GRADO 1		SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
SUC	NÚCLEO DE LA FLECHA	2.1 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA GRADO 1		SUC		R3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA O AGRUPADA
SUC	NÚCLEO DE LA FLECHA	3.1 VIVIENDA COLECTIVA GRADO 1		SUC		R4 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA, AGRUPADA O COLECTIVA
S-1	SECTOR 1		EP EQUIPAMIENTO PRIVADO COMERCIO Y TERCIARIO	S.Uble.	SE-06	EP EQUIPAMIENTO PRIVADO COMERCIO Y TERCIARIO
S-1	SECTOR 1		ES EQUIPAMIENTO PUBLICO EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES	S.Uble.	SE-06	ES EQUIPAMIENTO PUBLICO EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES
S-1	SECTOR 1		ES EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES	S.Uble.	SE-06	ES EQUIPAMIENTOS Y DOTACIONES
S-1	SECTOR 1		VAL VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA LIBRE	S.Uble.	SE-06	VAL VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA LIBRE

PLANEAMIENTOS PREDECESORES				REVISIÓN PGOU 2012		
SITUACIÓN URBANÍSTICA PGOU 2003	DENOMINACIÓN PGOU 2003	ORDENANZA PGOU 2003	ORDENANZA PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	SITUACIÓN URBANÍSTICA PGOU 2012	DENOMINACIÓN PGOU 2012	ORDENANZA REVISIÓN PGOU
S-1	SECTOR 1		VCP VIVIENDA COLECTIVA PROTEGIDA	S.Uble.	SE-06	VCP VIVIENDA COLECTIVA PROTEGIDA
S-2	RESIDENCIAL ENSANCHE OESTE		VIVIENDA COLECTIVA	SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
S-2	RESIDENCIAL ENSANCHE OESTE		DOTACIONAL PRIVADO	SUC		T1 TERCIARIO
S-2	RESIDENCIAL ENSANCHE OESTE		DOTACIONAL PRIVADO	SUC		EQ Pr EQUIPAMIENTO PRIVADO
S-3	SECTOR 3		VIVIENDA COLECTIVA	SUC		R4 VIVIENDA ADOSADA AGRUPADA O COLECTIVA
S-3	SECTOR 3		VIVIENDA COLECTIVA	SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
S-3	SECTOR 3		EPr EQUIPAMIENTO PRIVADO	SUC		T1 TERCIARIO
S-4	SECTOR 4		SAU 4: ZONA RESIDENCIAL VIVIENDA UNIFAMILIAR	SUC		R3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA O AGRUPADA
S-4	SECTOR 4		SAU 4: ZONA RESIDENCIAL VIVIENDA UNIFAMILIAR	SUC		R4 VIVIENDA ADOSADA AGRUPADA O COLECTIVA
S-4	SECTOR 4		SAU 4: ZONA RESIDENCIAL VIVIENDA PLURIFAMILIAR O COLECTIVA EN BLOQUE	SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
S-4	SECTOR 4		DOTACIONAL PRIVADO	SUC		T1 TERCIARIO
S-5	SECTOR 5		MANZANA CERRADA	SUC		R5 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA CON PATIO
S-5	SECTOR 5		MANZANA ABIERTA	SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
S-5	SECTOR 5		C USO COMERCIAL	SUC		T2 COMERCIAL-OFCINAS
S-6	SECTOR 6		MC MANZANA CERRADA	SUC		R5 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA CON PATIO
S-6	SECTOR 6		MA MANZANA ABIERTA	SUC		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
S-6	SECTOR 6		T COMERCIAL Y TERCIARIO	SUC		T6 ACTIVIDADES ECONÓMICAS

PLANEAMIENTOS PREDECESORES				REVISIÓN PGOU 2012		
SITUACIÓN URBANÍSTICA PGOU 2003	DENOMINACIÓN PGOU 2003	ORDENANZA PGOU 2003	ORDENANZA PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	SITUACIÓN URBANÍSTICA PGOU 2012	DENOMINACIÓN PGOU 2012	ORDENANZA REVISIÓN PGOU
S-6	SECTOR 6		T COMERCIAL Y TERCIARIO	SUC		T6 ACTIVIDADES ECONÓMICAS
S-7	SECTOR 7		UA VIVIENDA UNIFAMILIAR AISLADA	SUC		R1 VIVIENDA UNIFAMILIAR AISLADA
S-7	SECTOR 7		UP VIVIENDA UNIFAMILIAR PAREADA	SUC		R2 VIVIENDA UNIFAMILIAR PAREADA
S-7	SECTOR 7		UG VIVIENDA UNIFAMILIAR AGRUPADA	SUC		R3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA O AGRUPADA
S-7	SECTOR 7		UH VIVIENDA UNIFAMILIAR EN HILERA	SUC		R3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA O AGRUPADA
S-7	SECTOR 7		EC EQUIPAMIENTO COMERCIAL	SUC		T1 TERCIARIO
S-8	SECTOR 8		EP EQUIPAMIENTO	SUC		EQ EQUIPAMIENTO PÚBLICO
S-8	SECTOR 8		EP EQUIPAMIENTO	SUC		T10 TERCIARIO-DOTACIONAL
S-8	SECTOR 8		IG INDUSTRIA GENERAL	SUC		I10 INDUSTRIA GRANDE
S-8	SECTOR 8		ER EDIFICACIÓN REPRESENTATIVA	SUC		I11 INDUSTRIA EN EDIFICACIÓN REPRESENTATIVA
S-8	SECTOR 8		IU INDUSTRIA URBANA	SUC		I2 INDUSTRIA URBANA
S-8	SECTOR 8		IM INDUSTRIA MEDIA	SUC		I9 INDUSTRIA MEDIA
S-9	SECTOR 9			SUR	SE-07	
S-11	LAS LOMAS DE LA VEGA		TE USO DE SERVICIO TERCIARIO	S-11		T5 HOSPEDAJE
S-12	LA RIBERA DE LA VEGA		A UNIFAMILIAR ADOSADO	S-12		R3 VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA O AGRUPADA
S-12	LA RIBERA DE LA VEGA		C VIVIENDA COLECTIVA	S-12		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
S-12	LA RIBERA DE LA VEGA		DPr DOTACIONAL PRIVADO	S-12		T5 HOSPEDAJE
S-13	SECTOR 13		AR AREA RESIDENCIAL	SUC		R4 VIVIENDA ADOSADA AGRUPADA O COLECTIVA

PLANEAMIENTOS PREDECESORES				REVISIÓN PGOU 2012		
SITUACIÓN URBANÍSTICA PGOU 2003	DENOMINACIÓN PGOU 2003	ORDENANZA PGOU 2003	ORDENANZA PLANEAMIENTO DE DESARROLLO	SITUACIÓN URBANÍSTICA PGOU 2012	DENOMINACIÓN PGOU 2012	ORDENANZA REVISIÓN PGOU
S-13	SECTOR 13		AR AREA RESIDENCIAL	SUC		R5 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA CON PATIO
S-14	SECTOR-14		R RESIDENCIAL MANZANA ABIERTA	S.Uble.	SE-05	R RESIDENCIAL MANZANA ABIERTA
S-14	SECTOR-14		T TERCIARIO	S.Uble.	SE-05	T TERCIARIO
S-14	SECTOR-14		EL ESPACIOS LIBRES	S.Uble.	SE-05	EL ESPACIOS LIBRES
S-14	SECTOR-14		D SISTEMA LOCAL DE DOTACIONES	S.Uble.	SE-05	D SISTEMA LOCAL DE DOTACIONES
S-14	SECTOR-14		SI SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURAS	S.Uble.	SE-05	SI SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURAS
S-14	SECTOR-14		RV VIARIO Y COMUNICACIONES	S.Uble.	SE-05	RV VIARIO Y COMUNICACIONES
S-15	SECTOR 15		MC MANZANA CERRADA	S-15		R5 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA CON PATIO
S-15	SECTOR 15		MA MANZANA ABIERTA	S-15		R6 VIVIENDA COLECTIVA MANZANA ABIERTA
S-15	SECTOR 15		CyT COMERCIAL Y TERCIARIO	S-15		T6 ACTIVIDADES ECONÓMICAS
S-16	SECTOR 16		IU USO INDUSTRIAL	S.Uble.	SE-08	IU USO INDUSTRIAL
S-16	SECTOR 16		EL PARQUES Y JARDINES PUBLICOS	S.Uble.	SE-08	EL PARQUES Y JARDINES PUBLICOS
S-16	SECTOR 16		EQ EQUIPAMIENTO DOTACIONAL	S.Uble.	SE-08	EQ EQUIPAMIENTO DOTACIONAL
S-16	SECTOR 16		SU SERVICIOS URBANOS	S.Uble.	SE-08	SU SERVICIOS URBANOS
S-16	SECTOR 16		RV VIARIO Y COMUNICACIÓN	S.Uble.	SE-08	RV VIARIO Y COMUNICACIÓN

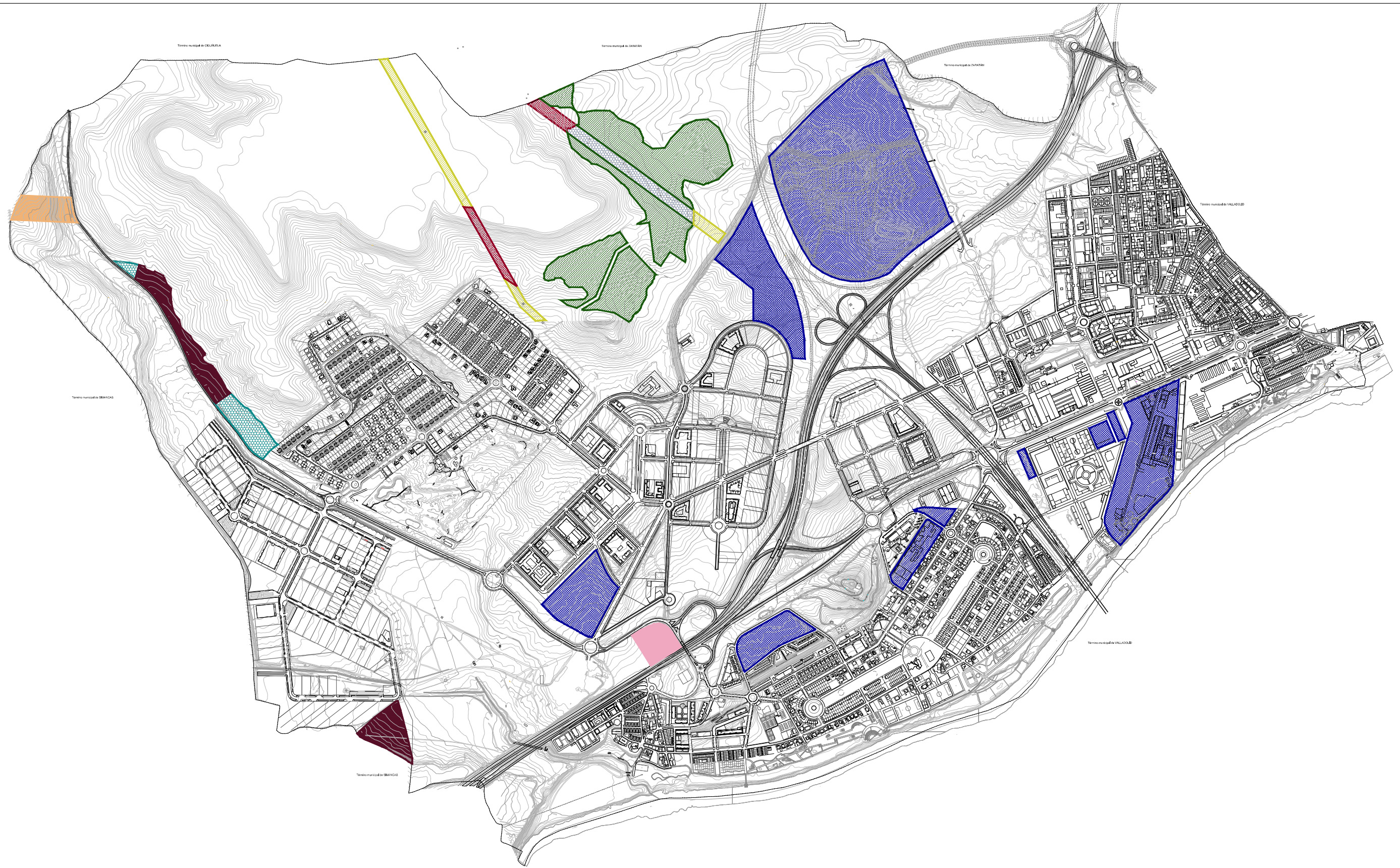
CUADRO DE DIFERENCIAS DETECTADAS ENTRE LAS CARTOGRAFÍAS DE SECTORES DESARROLLADOS

En cuanto a las discrepancias entre los valores de los SS.GG. y SS.LL., tanto de ELP como de EQ, del cuadro resumen de la memoria con los valores de los documentos vigentes y ejecutados, hay que aclarar que están motivadas por la metodología utilizada a la hora de recoger la realidad ejecutada. Para la revisión del PGOU, se han realizado una serie de trabajos encaminados a la actualización de la cartografía del CIT (recordemos la casi total ejecución del planeamiento vigente en un corto período de tiempo), lo que dio lugar a ciertas particularidades como las observadas por la CTU. Concretamente, en el caso de discrepancias entre la cartografía de la Consejería, y el volcado de los datos de las planimetrías de la ordenación detallada de los sectores que se encuentran desarrollados o en proceso de desarrollo, han prevalecido los datos aportados por la cartografía, cotejados por la ortofoto proporcionada por el CIT, especialmente en cuanto a la morfología y superficies de las parcelas de cesión para dotaciones de SSGG y SSSL, tanto de los EQ como de los EL, puesto que se ha entendido que las discrepancias que pudieran existir, no tienen relevancia a efectos de planeamiento general. No obstante, se adjunta tabla con datos comparativos de ambas fuentes, en la que se reflejan las diferencias detectadas entre las cartografías.

SUELO URBANO	EL/EQ	DATOS MEDICIÓN CARTOGRAFÍA	DATOS DOCUMENTOS APROBADOS	Comentarios
ANTERIOR S-02	EL	0,00	8.178,64	En el EL se construyó el EQ piscina de La Flecha (6998m2)
	EQ	16.282,00	9.228,19	Col. Raimundo de Blas (9284m2) + piscina La Flecha (6998m2)
	Subtotal	16.282,00	17.406,83	
ANTERIOR S-03	EL	8.122,00	8.174,83	
	EQ	10.732,00	10.823,89	
	Subtotal	18.854,00	18.998,72	
ANTERIOR S-04	EL	14.941,00	13.498,00	
	EQ	727,00	725,00	
	Subtotal	15.668,00	14.223,00	
ANTERIOR S-05	EL	39.179,00	34.012,00	El EL4 coge parte del EQ D1.
	EQ	28.998,00	33.807,00	El EQ D1 se reduce contra el EL4
	Subtotal	68.177,00	67.819,00	
ANTERIOR S-06	EL	99.845,00	103.814,00	Existen pequeños ajustes
	Subtotal	99.845,00	103.814,00	
ANTERIOR S-07	EL	50.783,00	52.525,00	El ELJ3 se divide en dos al quedar dividido por la rotonda que une con el s-15
	EL Reserva Viario	30.626,00	40.365,00	Ajustes con la carretera a Ciguñuela
	EL cesión viario	10.990,00	-	Cesión acceso carretera de Ciguñuela, rotonda de conexión con s-15
	EQ	15.996,00	16.294,00	
	EQ Aparcamiento	11.035,00	13.658,00	Mayor ajuste a la cartografía
	EQ cesión aceras	1.908,00	-	
Subtotal	121.338,00	122.842,00		
ANTERIOR S-08	EL	120.448,00	115.587,00	Incluye reserva para viales
	EQ	36.438,00	33.861,00	
	Subtotal	156.886,00	149.448,00	
ANTERIOR S-10	EL	24.280,00	23.997,28	Existen pequeños ajustes. Se incluye la plaza
	EQ	12.414,00	12.821,51	
	Subtotal	36.694,00	36.818,79	
ANTERIOR S-11	EL	64.850,00	61.055,50	El SG EL del PP se divide. Parte del SGEL67 está fuera del ámbito del PP
	EQ	1.347,00	1.408,01	
	Subtotal	66.197,00	62.463,51	
ANTERIOR S-12	EL	11.898,00	12.562,00	En el P gou también van como SG
	EL (SG)	93.710,00	103.219,00	Parte incluida en el SG51 ribera del pisuerga (243497,00m2). Dentro del ámbito del S-12 hay 93710m2 de SGEL
	EQ	2.243,00	2.277,00	
	EQ (SG)	9.404,00	0,00	Parte incluida en el SG95 campo futbol La Vega (25581,00m2). Dentro del ámbito del S-12 hay 9404 de SGEQ.
Subtotal	117.255,00	118.058,00		
ANTERIOR S-13	EL	62.579,00	61.599,65	
	EQ	30.559,00	30.947,75	
	Subtotal	93.138,00	92.547,40	
ANTERIOR S-15	EL	93.723,00	111.447,00	Solo hay ajustes de cartografía y faltan unos parterres en el norte del sector. Las superficies del PP parecen exageradas respecto al dwg
	EL cesión viario	4.985,00		
	EL cesión aceras	12.754,00		
	EQ	254.231,00	264.083,00	Solo hay ajustes de cartografía
	EQ cesión viario	3.131,00		
	Subtotal	368.824,00	375.530,00	
TOTAL EL	743.713,00	750.034,90		
TOTAL EQ	435.445,00	429.934,35		
TOTAL	1.179.158,00	1.179.969,25		

ANEXO 2. JUSTIFICACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DEL PLANEAMIENTO PROPUESTO CON LOS
PLANEAMIENTOS DE LOS TÉRMINOS MUNICIPALES LIMÍTROFES

ANEXO 3. PLANOS DE RESUMEN EJECUTIVO



CAMBIOS DE CLASIFICACIÓN

REVISIÓN PGOU

	SU	SUR	SR
PGOU ANTERIOR			
SU			
SUR	■		■
SR	■	■	

CAMBIOS DE CATEGORIZACIÓN

REVISIÓN PGOU

	SU-C	SU-NC	SR-C	SR-PN	SR-C
PGOU ANTERIOR					
SU-C					
SR-C	■				
SR-PN			■	■	■
SR-C			■	■	■

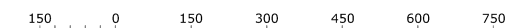


EXCMO. AYTO. DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

fernandezcarballeda asociados
equipo redactor



Escala:
A3 1/15000

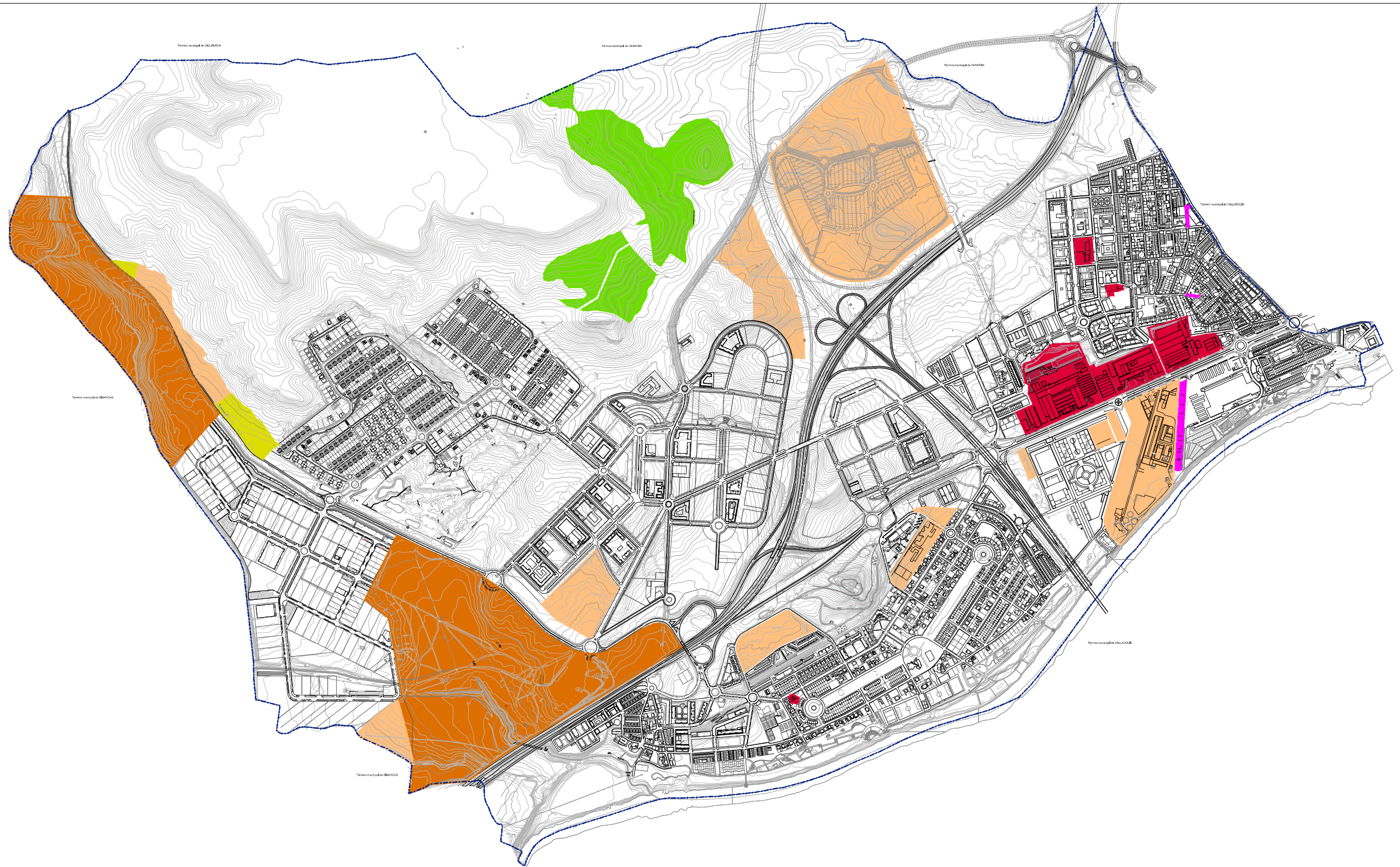


alvaro fernandez carballeda
arquitecto

Exp: 05094 noviembre2012

Plano nº **RE-01**

ALTERACIÓN DE PLANEAMIENTO
RESUMEN EJECUTIVO



EN SUELO URBANO CONSOLIDADO

- ACTUACIONES AISLADAS
(EN OBRAS DE NUEVA PLANTA)
- CAMBIOS DE ORDENANZA
(EN OBRAS DE NUEVA PLANTA)

EN SECTORES

- SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
(EN OBRAS DE NUEVA PLANTA)
- SUELO URBANIZABLE

EN SUELO RÚSTICO

- ACTUACIONES AISLADAS
- CAMBIOS EN LA CATEGORÍA

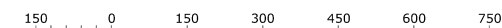


EXCMO. AYTO. DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

fernandezcarballada asociados
equipo redactor

fc | a
arquitecturaurbanismo

Escala:
A3 1/15000



alvaro fernandez carballeda
arquitecto

Exp: 05094 noviembre2012

Plano nº **RE-02**

SUSPENSIÓN DE LICENCIAS
RESUMEN EJECUTIVO

ANEXO 4. ESTUDIO DE ZONIFICACIÓN ACÚSTICA DEL TERRITORIO

ANEXO 4. ESTUDIO DE LA ZONIFICACIÓN ACÚSTICA DEL TERRITORIO

INTRODUCCIÓN

La Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla León en su Artículo 7 – Planeamiento territorial y urbanístico” establece:

“1.- En los instrumentos de planificación territorial y en los instrumentos de planeamiento urbanístico se incluirá una zonificación acústica del territorio, las zonas de servidumbre acústica y de reserva de sonido de origen natural, de conformidad con lo dispuesto en esta ley.

2.- En los instrumentos indicados en el punto anterior se incluirá 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...”

En cumplimiento de la citada ley se realiza para el desarrollo del presente PGOM, una clasificación de las áreas acústicas exteriores existentes en el término municipal. Cualquier nuevo instrumento de planeamiento que se formule deberá acompañarse de una zonificación acústica que también incluirá las medidas previstas para prevenir y reducir la contaminación acústica.

Como singularidad a la clasificación que se realiza en el presente documento, se hace constar la existencia de parcelas para uso dotacional en las cuales no se ha realizado ningún desarrollo y que por tanto, en función del uso final a que se destinen, podrían dar lugar a zonas acústicas de diferente índole. La idoneidad del uso final de las mismas deberá ser valorada cuando se proceda a su utilización.

TIPOS DE ÁREAS ACÚSTICAS EXTERIORES

Las áreas acústicas exteriores se clasifican, en atención al uso predominante del suelo, en los siguientes tipos:

a) Tipo 1. Área de silencio

Zona de alta sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que requieren una protección muy alta contra el ruido. En ella se incluyen las zonas con predominio de los siguientes usos del suelo:

- Uso dotacional sanitario.
- Uso dotacional docente, educativo, asistencial o cultural.
- Cualquier tipo de uso en espacios naturales en zonas no urbanizadas.
- Uso para instalaciones de control del ruido al aire libre o en condiciones de campo abierto.

b) Tipo 2. Área levemente ruidosa

Zona de considerable sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que requieren de una protección alta contra el ruido. En ella se incluyen las zonas con predominio de los siguientes usos del suelo:

- Uso residencial.
- Hospedaje.

c) Tipo 3. Área tolerablemente ruidosa

Zona de moderada sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que requieren de una protección media contra el ruido. En ella se incluyen las zonas con predominio de los siguientes usos del suelo:

- Uso de oficinas o servicios.
- Uso comercial.
- Uso deportivo.
- Uso recreativo y de espectáculos.

d) Tipo 4. Área ruidosa

Zona de baja sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que no requieren de una especial protección contra el ruido. En ella se incluyen las zonas con predominio del siguiente uso del suelo:

- Uso industrial.

e) Tipo 5. Área especialmente ruidosa

Zona de nula sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio afectados por servidumbres acústicas.

- Infraestructuras de transporte terrestre, ferroviario y aéreo.

Si una zona no corresponde a ninguno de los tipos descritos, se aplicará lo dispuesto para el área más similar a ella.

OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA

1.- Los objetivos de calidad acústica para ruido ambiental aplicables a áreas acústicas exteriores serán la no superación del valor de las tablas del Anexo II de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla León , que le sea de aplicación.

2.- En las áreas urbanizadas existentes, si en el área acústica exterior se supera el correspondiente valor de alguno de los índices establecidos en la tabla del Anexo II de la citada Ley que le sean de aplicación, su objetivo de calidad acústica será alcanzar dicho valor.

3.- Los objetivos de calidad acústica para el ruido ambiental y para las vibraciones aplicables a áreas acústicas interiores, serán los establecidos en el artículo 16 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

4.- En las áreas no urbanizadas los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a los espacios naturales será la no superación del valor de la tabla del Anexo II de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla León, que le sea de aplicación.

5.- Como objetivo de calidad acústica aplicable a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto,

se establece el mantener en dichas zonas los niveles sonoros por debajo de los valores de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla del apartado 1, del Anexo II, tratando de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.

6.- Se considerará que se respetan los objetivos de calidad acústica establecidos en las áreas acústicas exteriores cuando, para cada uno de los índices de inmisión de ruido, Ld, Le, o Ln, los valores evaluados conforme a los procedimientos establecidos en el Anexo V.2, cumplan, en el periodo de un año, que:

- Ningún valor supere los valores fijados en la correspondiente tabla 2, del Anexo II.
- El 97% de todos los valores diarios no superen en 3 dB los valores fijados en la correspondiente tabla 2, del Anexo II.

7.- Se considera que se respetan los objetivos de calidad acústica para el ruido y las vibraciones aplicables a áreas acústicas interiores si se cumple lo establecido en el artículo 17 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS PARA LA AMORTIGUACIÓN DEL RUIDO DERIVADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y DE LAS ÁREAS INDUSTRIALES

Con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se desarrollarán por cada sector los pertinentes estudios para determinar los niveles sonoros esperables, definiéndose en su caso los condicionantes y medidas de protección acústica (pantallas y sistemas de amortiguación) respecto a la red de infraestructuras de transporte y de las áreas industriales, conforme a lo establecido en la Normativa vigente sobre Ruido, y en especial según la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.

La zonificación del PGOU procura la localización de los usos urbanos, especialmente aquellos residenciales y dotacionales, alejadas en lo posible de las grandes infraestructuras de transporte que afectan al ámbito, así como la implantación alejada del sistema urbano central y de las zonas residenciales, de los usos productivos industriales de mayor incidencia acústica potencial. Los instrumentos de planeamiento de desarrollo que establezcan la ordenación detallada, tendrán en consideración la incidencia del ruido en la localización concreta de los usos y la orientación de las edificaciones.

Además de exigir la consideración de la normativa del ruido, estatal y autonómica, para las actuaciones y proyectos que se desarrollen, desde esta normativa se definen unas condiciones y pautas indicativas, como medidas preventivas para la amortiguación acústica, complementarias de otras soluciones específicas de atenuación perceptiva y ambiental.

Se propone la implantación de diversas estructuras vegetales, a modo de pantallas, en diversos bordes y espacios adicionales de los ámbitos de desarrollo situados en bordes, especialmente aquellos en contacto con espacios naturales del entorno o con relación visual desde los mismos, cuya función será, principalmente, atenuar el efecto paisajístico y ambiental general de las edificaciones e instalaciones, hacia el medio natural circundante.

Este tratamiento de los bordes con pantallas vegetales y arbolado será imprescindible en los sectores con usos productivos o en aquellos situados en proximidad con infraestructuras de transporte, con especial atención hacia la atenuación del ruido generado por estas infraestructuras de transporte.

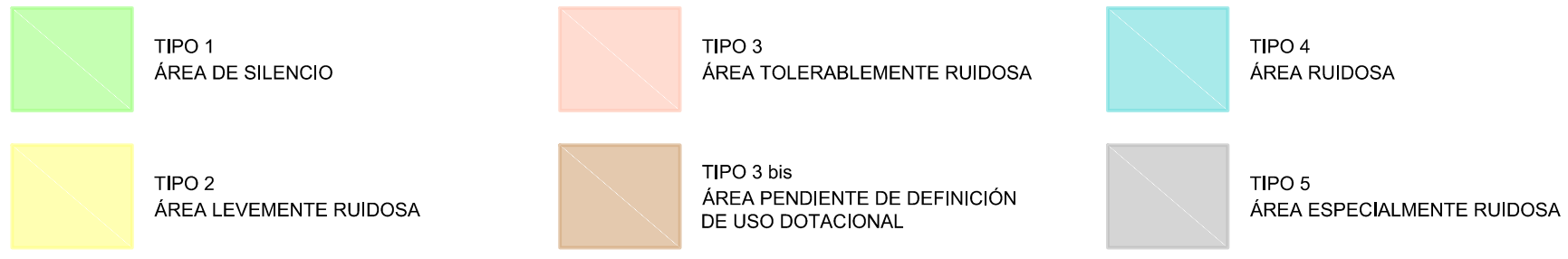
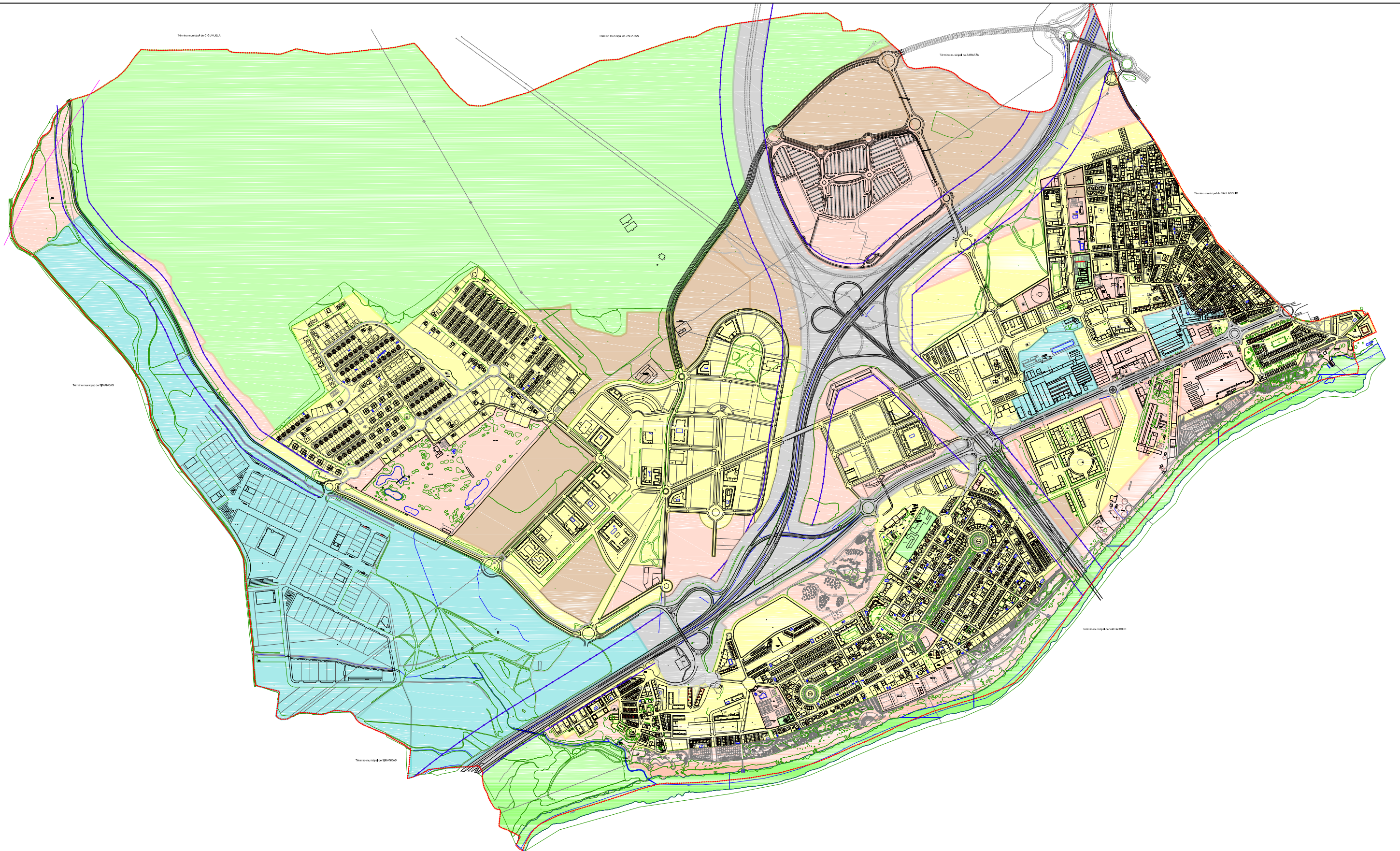
Las pantallas vegetales contribuirán a suavizar el contacto visual desde las principales infraestructuras viarias, atenuando el impacto sonoro y visual de los elementos constructivos de la nueva urbanización. La pantalla ocultará también el acceso visual desde el área urbanizada a estos grandes viales, mitigando en buena medida el ruido inducido por las autovías sobre el interior del ámbito.

MAPAS DE RUIDO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EXISTENTES

El Ministerio de Fomento a través de la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras y en aplicación de sus atribuciones, ha elaborado el "Mapa estratégico de Ruido" para la Autovía A-62 que discurre por el Término Municipal y viene a ser la infraestructura de transporte más importante en cuanto a nivel de vehículos y niveles de emisión sonora.


La afección sobre el término municipal de Arroyo de la Encomienda se encuentra en la **Hoja 372-I de la Unidad de Mapa Estratégico 09 (A-62)** del citado Mapa estratégico de Ruido. Dado el enorme impacto que sobre el medioambiente sonoro tiene esta vía, se han extractado los Mapas de niveles sonoros diurnos Lden, niveles sonoros nocturnos Lnoche y Zona de Afección y se han incorporado al presente estudio de zonificación acústica del territorio.

La autovía Ronda Exterior VA-30 atraviesa en dirección norte sur el término municipal y supone otro gran eje de tráfico viario. Su construcción en el tramo sur desde la A-62 se ha finalizado recientemente y ha incorporado diversas pantallas acústicas para evitar molestias en La Vega y La Flecha.



EXCMO. AYTO. DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

fernandez carballeda asociados
equipo redactor

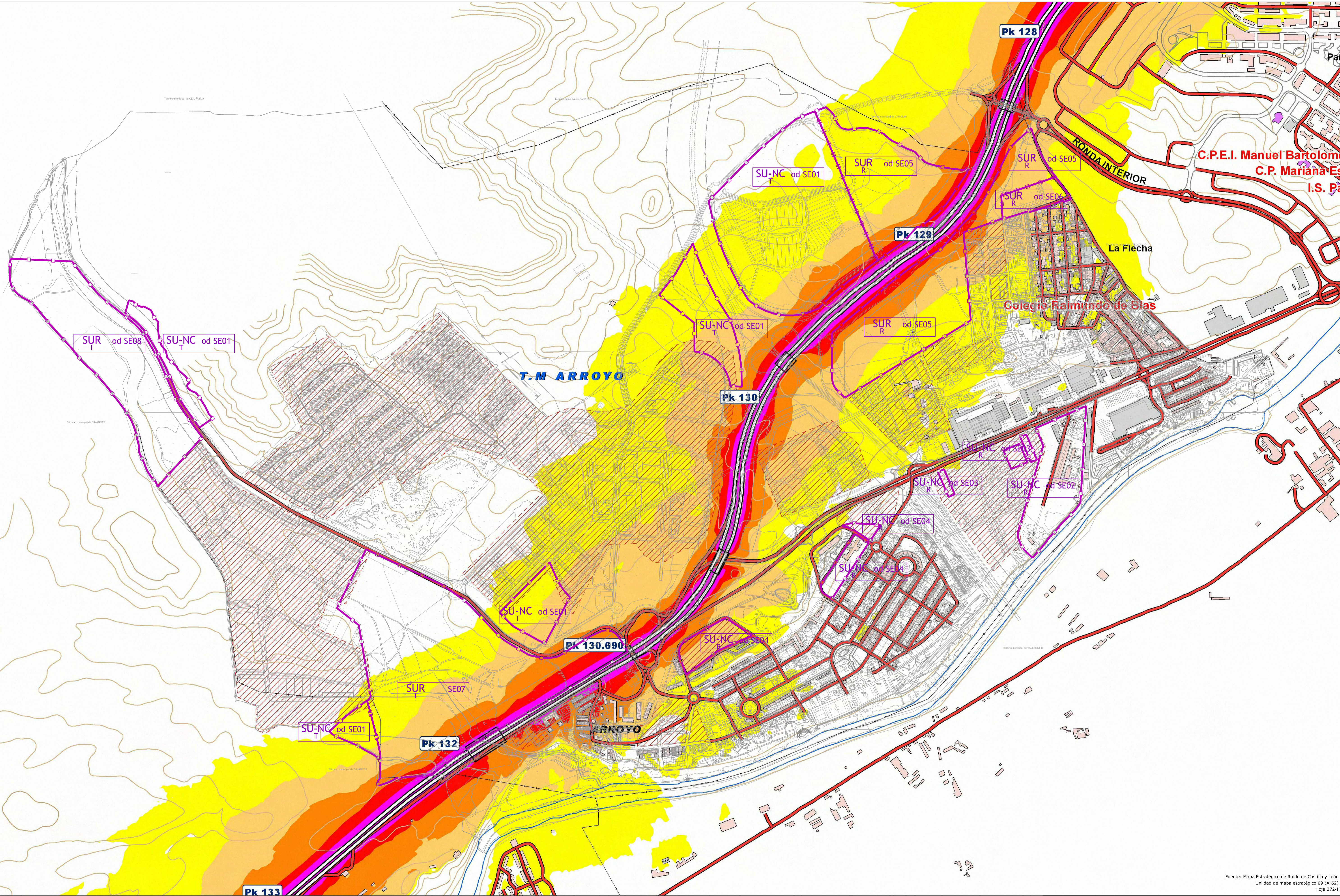

alvaro fernandez carballeda
arquitecto

Escala:
A3 1/15.000 0 120 240 360 480 600m

Exp: 05094 noviembre 2012
Plano nº **ZA-01**

fc | a
arquitectura urbana

ZONIFICACIÓN ACÚSTICA



Fuente: Mapa Estratégico de Ruido de Castilla y León
 Unidad de mapa estratégico 09 (A-62)
 Hoja 372-1

Leyenda Niveles Sonoros

55-60
60-65
65-70
70-75
>75

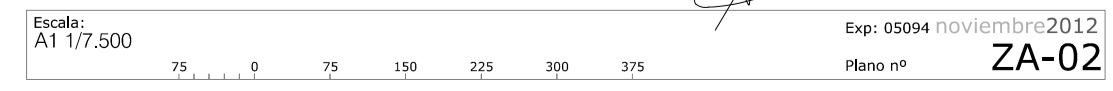
Delimitación de los Sectores Projectados



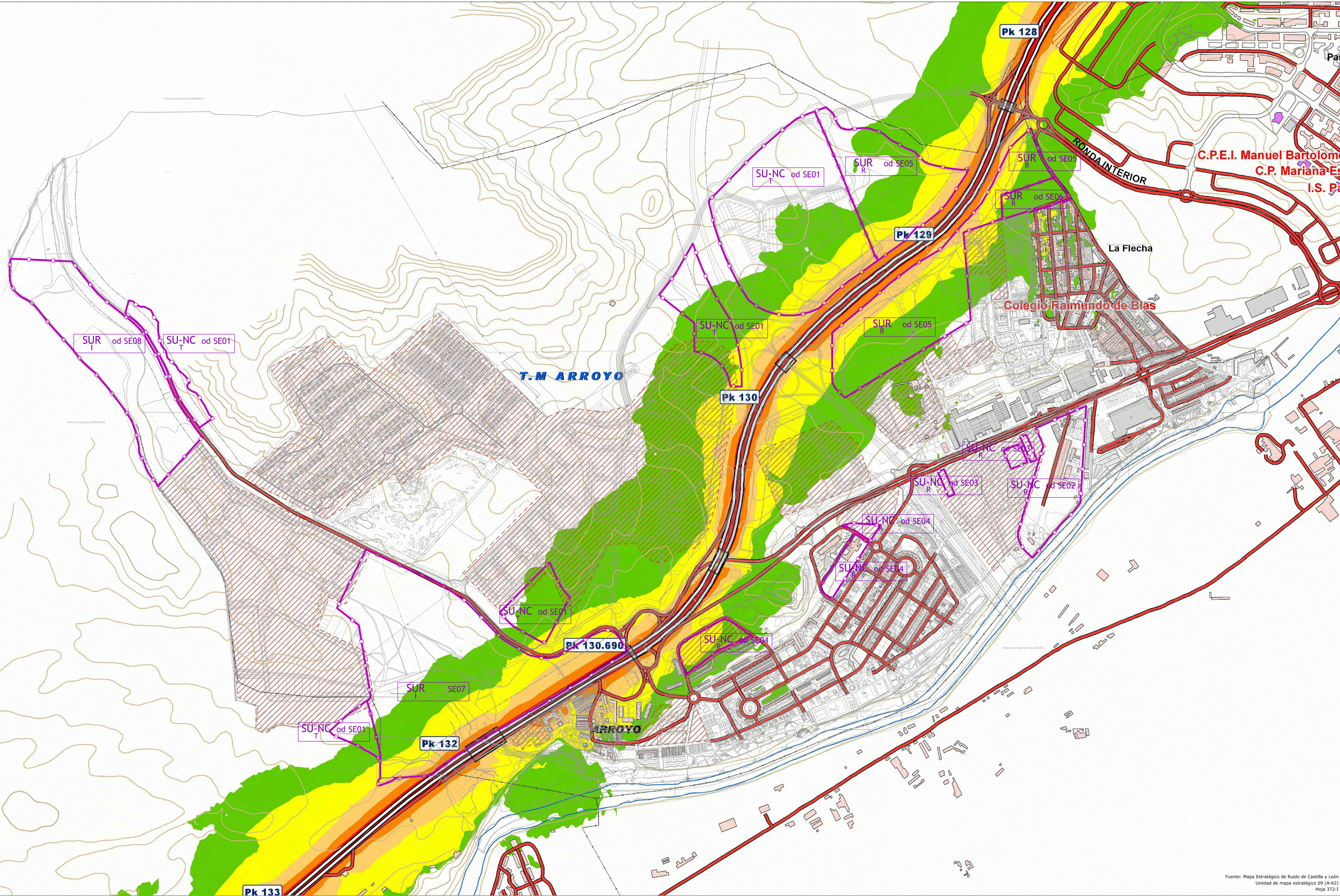
EXCMO. AYTO. DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA
 REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

fernandez carballeda asociados
 equipo redactor

alvaro fernandez carballeda
 arquitecto
 Exp: 05094 noviembre 2012
 Plano nº ZA-02



PLANO DE ÁREAS DE NIVELES SONOROS Lden



Leyenda Niveles Sonoros

50-55
55-60
60-65
65-70
>70

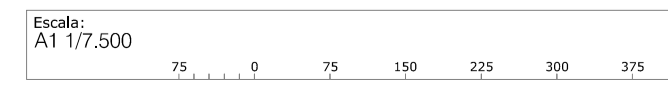
Delimitación de los Sectores Projectados



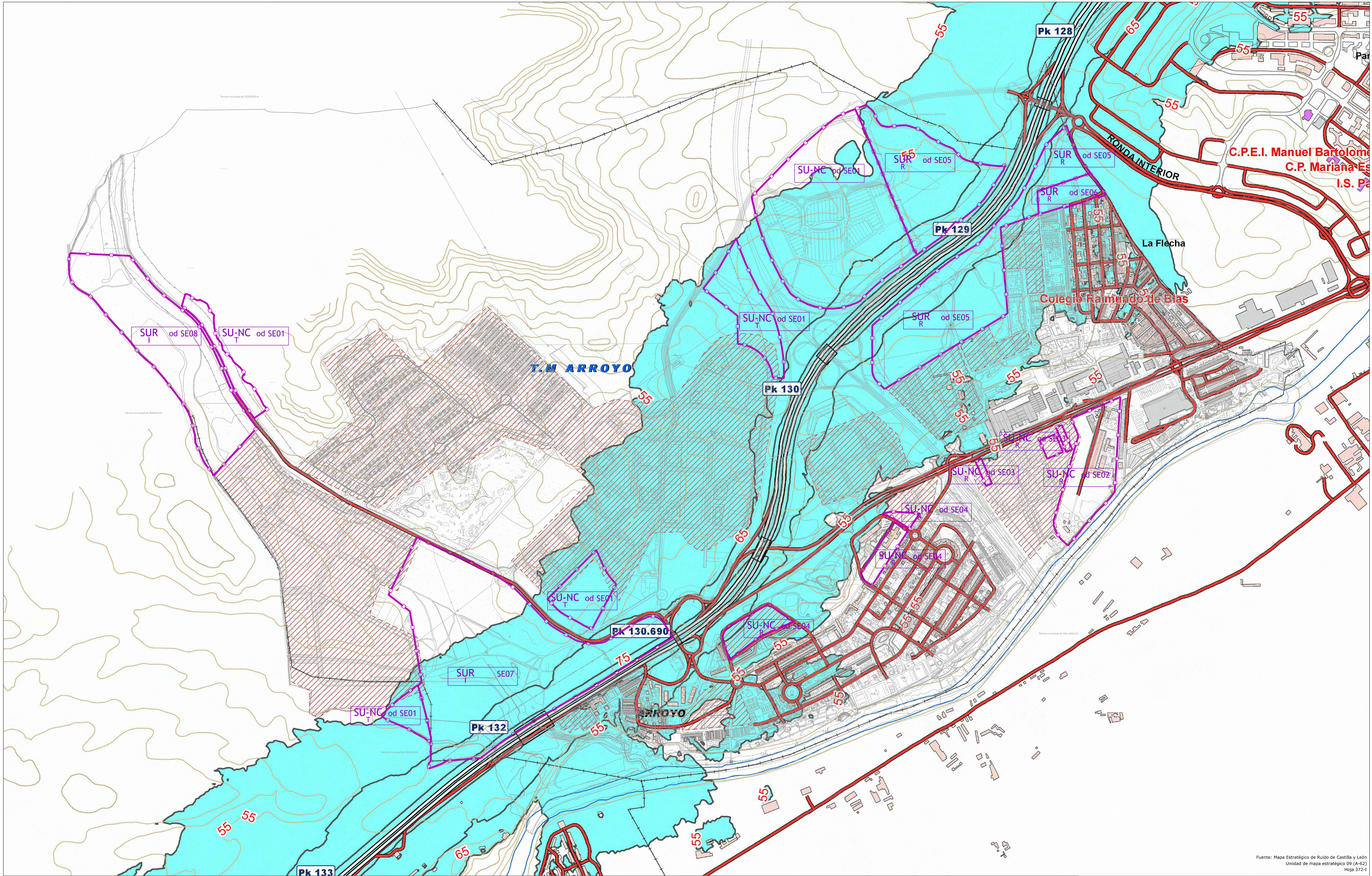
EXCMO. AYTO. DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

fernandez carballeda asociados
equipo redactor

alvaro fernandez carballeda
arquitecto
Exp: 05094 noviembre 2012
Plano nº ZA-03



Fuente: Mapa Estratégico de Ruido de Castilla y León
Unidad de mapa estratégico 09 (A-62)
Hoja 372-1



Fuente: Mapa Estratégico de Ruido de Castilla y León
 Unidad de mapa estratégico 09 (A-62)
 Hoja 372-1

Leyenda Niveles Sonoros

	Afección
	Delimitación de los Sectores Projectados



EXCMO. AYTO. DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA
 REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

fernandez carballeda asociados
 equipo redactor

alvaro fernandez carballeda
 arquitecto
 Exp: 05094 noviembre 2012
 Plano nº ZA-04



PLANO DE ZONA DE AFECCIÓN

ANEXO 5. ESTUDIO DE TRÁFICO

**CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE
TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION
DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA
(VALLADOLID)**

INDICE

1.- OBJETO.....	1
2.- DATOS PREVIOS.....	2
2.1.- DOCUMENTACION EMPLEADA.....	2
2.2.- ANTECEDENTES.....	2
2.3.- ESTUDIOS DE TRÁFICO EFECTUADOS.....	3
2.3.1.- ESTUDIO DE TRÁFICO EN EL ENLACE E128. TRAFICO EN LA AUTOVIA A-62.....	4
2.3.2.- TRAFICO EN LA GLORIETA ESTE DEL ENLACE E128 DE LA AUTOVIA A-62.....	32
2.3.3.- TRAFICO EN LA VA-20.....	41
2.3.4.- TRAFICO EN LA VA-30.....	43
3.- GENERACION Y DISTRIBUCION DEL TRÁFICO.....	54
4.- ESTUDIOS DE CAPACIDAD.....	57
4.1.- ESTUDIO CAPACIDAD. VA-20.....	57
4.2.- ESTUDIO CAPACIDAD. A-62.....	60
4.3.- ESTUDIO CAPACIDAD. VA-30.....	72
5.- CONCLUSION.....	75
APENDICE 1.- FICHA URBANISTICA DEL SECTOR.....	77
APENDICE 2.- ESCRITO MINISTERIO DE FOMENTO.....	80
APENDICE 3.- TRÁFICO EN LAS EST. DE AFORO DEL MINISTERIO DE FOMENTO. AÑO 2010.....	85
APENDICE 4.- EVOLUCION DEL TRÁFICO EN LA RED. SERIE HISTORICA 2000-2010.....	93
APENDICE 5.- EXTRACTO MAPA DE INTENSIDADES EN LA RED DEL ESTADO. AÑO 2010.....	95
APENDICE 6.- MAPAS DE TRÁFICO DE ACCESO A LAS CIUDADES. VALLADOLID. AÑO 2010.....	97

1.- OBJETO

El objeto del estudio es determinar, dentro de los límites razonables de un estudio de tráfico, la idoneidad de los viarios existentes para soportar el tráfico que generará la expansión demográfica que permitirá la modificación del PGOU de Arroyo de la Encomienda.

Del Estudio del documento inicial de esta modificación se desprende que las principales modificaciones que se plantean en esta revisión son aquellas que afectan a los sectores SE-01 y el SE-02.

El primer sector afecta directamente a las instalaciones de IKEA en este municipio. El estudio de tráfico de este sector ha sido revisado varias veces a lo largo de la tramitación de la licencia comercial y la aprobación del proyecto de construcción de los accesos desde la A-62 por lo que entendemos que la problemática de la generación de tráfico por este centro comercial se encuentra debidamente justificada, contando además con varios informes que ratifican lo aquí expuesto.

Sin embargo el Sector SE-02, que representa la parcela donde se encontraba situada la Industria papelera SMURFIT, al cambiar de uso industrial a terciario-residencial si generará un incremento de tráfico que podría suponer una afección a la circulación existente en los viales de titularidad estatal que se sitúan en el entorno de Arroyo de la Encomienda.

Por tanto, en el presente documento se realizará una revisión de los tráficos generados por estos sectores, actualizados a fechas corrientes, y su afección al viario existente. Para ello se realizarán los estudios de capacidad que se estimen necesarios obteniéndose el nivel de servicio antes y después de la puesta en servicio de los sectores.

En cuanto al estudio de tráfico, se parte del funcionamiento actual del municipio, mas el sector de suelo urbano no consolidado SE-01 para la implantación de un centro comercial y el sector de suelo urbano no consolidado SE-02 de uso predominante residencial, que supondrá aumento de densidad edificatoria respecto de la situación actual, que es la reconversión de la industria Smurfit.

El resto de los sectores SE-03 y SE-04, únicamente suponen un cambio de uso, de terciario a residencial, y de asistencial privado a residencial, respectivamente, lo que no supondrá cambios relevantes en el funcionamiento del tráfico con respecto a la situación actual."

Como fechas de puesta en funcionamiento utilizaremos el año 2012 para el sector SE-01, mientras que para el sector SE-02 la fecha será el año 2024.

2.- DATOS PREVIOS

2.1.- DOCUMENTACION EMPLEADA

Para el presente estudio se han tenido en cuenta los siguientes datos y documentos,

- Estudio de Tráfico del Parque Comercial en Sector 6 de Arroyo de la Encomienda (Valladolid), informado por la Demarcación de Carreteras del Estado.
- Estimación del tráfico generado por los nuevos sectores.
- Mapas de tráfico de los años editados por el Ministerio de Fomento.
- El anejo de tráfico del Plan de desarrollo y coordinación de sistemas generales e infraestructuras del municipio de Arroyo de la Encomienda realizado por la empresa ALATZAS.
- El actual PGOU de Arroyo de la Encomienda aprobado definitivamente el 25 de abril de 2003
- Proyecto de Construcción “ACCESO AL COMPLEJO COMERCIAL DESDE LA A-62, AUTOVIA DE CASTILLA (RONDA OESTE) EN ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)
- Plan Especial de Infraestructuras del Ayuntamiento de Zaratán.
- Documento de REVISION DEL PGOU DE Arroyo de la Encomienda, actualmente en tramitación de la aprobación inicial.

2.2.- ANTECEDENTES

Los antecedentes que rigen el presente trabajo han sido los siguientes:

- Informe favorable de 7 de julio de 2003 del Jefe de la Demarcación de Carreteras, al documento de revisión del PGOU de Arroyo de la Encomienda actualmente vigente.
- Informe favorable de 31 de Julio de 2008 del Director General de Carreteras al documento de modificación puntual del PGOU en el ámbito de los sectores S-6 y S-15 (IKEA)
- “Plan Especial de Infraestructuras VG-01 Acceso a Parque Comercial de Zaratán” por el cual se puede iniciar el expediente de expropiación de los terrenos ocupados por el proyecto de Construcción “ACCESO AL COMPLEJO COMERCIAL DESDE LA A-62, AUTOVIA DE CASTILLA (RONDA OESTE) EN ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID). Las fechas que articulan este Plan Especial de Infraestructuras son:
 - Aprobación inicial de fecha 8 de junio de 2010
 - Aprobación provisional de fecha 27 de julio de 2010
 - Aprobación por el Ministerio de Fomento del Plan Especial de fecha 19 de noviembre de 2010.
 - Aprobación definitiva de fecha 21 de diciembre de 2010.
- Como consecuencia de la exposición pública del Proyecto de Construcción por parte del Ministerio de Fomento se emiten una serie de informes que condicionan la solución definitiva del proyecto. Estos informes son los siguientes:

- Informe de Viabilidad de la Demarcación de Carreteras de Castilla León Occidental de fecha 29 de noviembre de 2010 donde se recogen las consideraciones aceptadas de la información pública.
- Resolución del Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras, de fecha 16 de febrero de 2011 por la que se autoriza la ejecución de las obras recogidas en el Proyecto de Construcción de ACCESO AL CENTRO COMERCIAL DESDE LA AUTOVIA A-62 AUTOVIA DE CASTILLA (RONDA OESTE) EN ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID).
- Estudio de tráfico de la Glorieta Este del enlace 128, redactado por CONSULTORES REUNIDOS CASTELLANOS, SA, por el cual se establece la posibilidad de la ejecución por fases del Proyecto de Construcción hasta alcanzar la disponibilidad de los terrenos.
- Informe de 1 de Julio de 2011 al documento “Plan Especial de Infraestructuras de Carácter Supramunicipal” para posibilitar el acceso al complejo comercial desde la autovía A-62

2.3.- ESTUDIOS DE TRÁFICO EFECTUADOS

Como se ha comentado con anterioridad se han realizado varios estudios de tráfico que afectan principalmente a los sectores S-6 y S-15.

En ellos se ha estudiado la afección del tráfico generado por estos sectores principalmente a la Autovía A-62 y a la Ronda Interior de Valladolid.

En el caso de la A-62 el estudio se centró en la afección al nudo E128 y en la idoneidad de la modificación propuesta como acceso al centro comercial.

En el caso de la Ronda Interior se estudió su conexión con la A-62 a través del enlace E128 y, a petición del Ayuntamiento de Valladolid, la capacidad del vial en sí al asumir un tráfico de cierta importancia proveniente del centro comercial.

Los estudios de tráfico que aquí aportaremos serán los siguientes:

- Estudio de tráfico en el enlace E128 y su afección a la Autovía A-62
- Estudio de tráfico en la glorieta este del enlace E128, inicio de la Ronda Interior
- Estudio de tráfico y capacidad de la VA-20
- Estudio de tráfico en la VA-30. Ronda Exterior de Valladolid

2.3.1.- ESTUDIO DE TRÁFICO EN EL ENLACE E128. TRAFICO EN LA AUTOVIA A-62

Con el fin de posibilitar el correcto acceso a este nuevo sector sin mermar la funcionalidad y la seguridad en la autovía A-62, se actuó mediante las siguientes actuaciones:

- Mediante una vía de servicio paralela a la A-62 desde el enlace 127 al 128, que evitara que el tráfico usuario del centro comercial que provenga de Valladolid norte tenga que incorporarse a la autovía A-62.
- Mediante la adecuación del tercer carril de la autovía entre los enlaces 127 y 128, que servirá para que el tráfico que acceda al sector proveniente desde la dirección Burgos-Palencia no ocasione molestias al resto del tráfico de la Autovía A-62.
- Mediante la construcción de una nueva rotonda en el enlace 128, M.D, para mejorar la seguridad del enlace existente y dotarlo de capacidad suficiente para absorber el tráfico existente y el generado por la actuación.
- Mediante la construcción de una nueva rotonda en el enlace 128, M.I, para mejorar la seguridad del enlace existente y dotarlo de capacidad suficiente para absorber el tráfico existente y el generado por la actuación.
- Mediante la ampliación de la estructura existente en el nudo 128, se aumentara la capacidad de la misma.

Los elementos que se analizaron fueron:

- El enlace 128, con todos los ramales de entrada y salida y las glorietas que forman parte del mismo.
- La nueva vía de servicio.
- El tercer carril habilitado en la Autovía A-62.
- También se analizó el tramo de Autovía A-62 en el entorno del acceso y todos sus puntos de convergencia y divergencia.

Con el estudio de tráfico se pretendía comprobar si la nueva situación de tráfico que se va a generar, es capaz de ser absorbida con las modificaciones que se proponen de forma que se no se sacrifique la funcionalidad ni la seguridad en la Autovía A-62, en los ramales existentes, en la vía de servicio y en las glorietas propuestas.

En este estudio se determinó la intensidad de tráfico en cada elemento que se proyecta o que se pueda ver afectado y en función de la capacidad del mismo se determinó el nivel de servicio prestado.

Para el estudio se tuvieron en cuenta los siguientes datos y documentos:

- Estaciones de aforos del Ministerio de Fomento

CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)

Se incluye a continuación los datos de esta estación de aforo, tanto para el año 2003 como para el año 2006 y un gráfico con la situación de las estaciones de aforo.

1. Estación: 9002 Primaria 2. Provincia: VA 3. Poblado más próx.: VALLADOLID 4. Titularidad: RCE Denominación antigua: Denominación nueva 5. Carretera: N-620 A-62 PK: 131.7 6. Calzada 1: BURGOS ASC 7. Calzada 2: PORTUGAL DESC		INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS TOTAL Extranjeros Peligrosas Total (IMD): 40562 3695 451 Motos: 67 3 0 Ligeros: 35149 1650 0 Pesados: 5346 2042 451 % pesados: 13.17 55.26 100																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Mes</th> <th>K</th> <th>L</th> <th>N</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Enero</td><td>704.00</td><td>143.00</td><td>111.00</td><td>287.00</td></tr> <tr><td>Febrero</td><td>579.00</td><td>306.00</td><td>119.00</td><td>481.00</td></tr> <tr><td>Marzo</td><td>521.00</td><td>146.00</td><td>127.00</td><td>308.00</td></tr> <tr><td>Abril</td><td>464.00</td><td>987.00</td><td>136.00</td><td>136.00</td></tr> <tr><td>Mayo</td><td>467.00</td><td>034.00</td><td>137.00</td><td>191.00</td></tr> <tr><td>Junio</td><td>247.00</td><td>081.00</td><td>138.00</td><td>246.00</td></tr> <tr><td>Julio</td><td>459.00</td><td>903.00</td><td>134.00</td><td>038.00</td></tr> <tr><td>Agosto</td><td>448.00</td><td>725.00</td><td>113.00</td><td>83.00</td></tr> <tr><td>Septiembre</td><td>637.00</td><td>917.00</td><td>142.00</td><td>064.00</td></tr> <tr><td>Octubre</td><td>826.00</td><td>111.00</td><td>154.00</td><td>298.00</td></tr> <tr><td>Noviembre</td><td>828.00</td><td>045.00</td><td>128.00</td><td>196.00</td></tr> <tr><td>Diciembre</td><td>283.00</td><td>98.00</td><td>102.00</td><td>094.00</td></tr> </tbody> </table>	Mes	K	L	N	F	Enero	704.00	143.00	111.00	287.00	Febrero	579.00	306.00	119.00	481.00	Marzo	521.00	146.00	127.00	308.00	Abril	464.00	987.00	136.00	136.00	Mayo	467.00	034.00	137.00	191.00	Junio	247.00	081.00	138.00	246.00	Julio	459.00	903.00	134.00	038.00	Agosto	448.00	725.00	113.00	83.00	Septiembre	637.00	917.00	142.00	064.00	Octubre	826.00	111.00	154.00	298.00	Noviembre	828.00	045.00	128.00	196.00	Diciembre	283.00	98.00	102.00	094.00	DISTRIBUCION TOTALES DIARIOS Motos: 67 Coches: 33433 Coches con caravana: 87 Camionetas: 1617 Tractores Agrícolas: 12 Camiones sin Remolque: 1677 Camiones Articulados: 3047 Trenes de carretera: 157 Vehículos Especiales: 54 Autobuses: 411
Mes	K	L	N	F																																																														
Enero	704.00	143.00	111.00	287.00																																																														
Febrero	579.00	306.00	119.00	481.00																																																														
Marzo	521.00	146.00	127.00	308.00																																																														
Abril	464.00	987.00	136.00	136.00																																																														
Mayo	467.00	034.00	137.00	191.00																																																														
Junio	247.00	081.00	138.00	246.00																																																														
Julio	459.00	903.00	134.00	038.00																																																														
Agosto	448.00	725.00	113.00	83.00																																																														
Septiembre	637.00	917.00	142.00	064.00																																																														
Octubre	826.00	111.00	154.00	298.00																																																														
Noviembre	828.00	045.00	128.00	196.00																																																														
Diciembre	283.00	98.00	102.00	094.00																																																														
Ligeros Pesados Total Coef. S: 1.037 0.873 1.012	H 30: 5103 2P 30: 5.67 H 100: 4243 2P 100: 11.68	Días Aforados: 024 Nivel de Fiabilidad: 2																																																																

1. Estación: 9002 Primaria 2. Provincia: VA 3. Poblado más próx.: VALLADOLID 4. Titularidad: RCE Denominación antigua: Denominación nueva 5. Carretera: N-620 A-62 PK: 131.7 6. Calzada 1: BURGOS ASC 7. Calzada 2: PORTUGAL DESC		INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS TOTAL Extranjeros Peligrosas Total (IMD): 41459 2135 356 Motos: 87 4 0 Ligeros: 34630 666 0 Pesados: 6742 1465 358 % pesados: 16.26 68.64 100																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Mes</th> <th>Lig</th> <th>Lpes</th> <th>L</th> <th>N</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Enero</td><td>1.13</td><td>1.10</td><td>1.12</td><td>1.10</td></tr> <tr><td>Febrero</td><td>.00</td><td>.00</td><td>1.09</td><td>1.10</td></tr> <tr><td>Marzo</td><td>1.07</td><td>.98</td><td>1.06</td><td>1.10</td></tr> <tr><td>Abril</td><td>.00</td><td>.00</td><td>1.02</td><td>1.10</td></tr> <tr><td>Mayo</td><td>.97</td><td>1.09</td><td>.99</td><td>1.10</td></tr> <tr><td>Junio</td><td>.00</td><td>.00</td><td>.95</td><td>1.11</td></tr> <tr><td>Julio</td><td>.91</td><td>.88</td><td>.91</td><td>1.13</td></tr> <tr><td>Agosto</td><td>.00</td><td>.00</td><td>.92</td><td>1.11</td></tr> <tr><td>Septiembre</td><td>.93</td><td>.95</td><td>.93</td><td>1.10</td></tr> <tr><td>Octubre</td><td>.00</td><td>.00</td><td>.98</td><td>1.10</td></tr> <tr><td>Noviembre</td><td>1.03</td><td>1.04</td><td>1.03</td><td>1.10</td></tr> <tr><td>Diciembre</td><td>.00</td><td>.00</td><td>1.07</td><td>1.10</td></tr> </tbody> </table>	Mes	Lig	Lpes	L	N	Enero	1.13	1.10	1.12	1.10	Febrero	.00	.00	1.09	1.10	Marzo	1.07	.98	1.06	1.10	Abril	.00	.00	1.02	1.10	Mayo	.97	1.09	.99	1.10	Junio	.00	.00	.95	1.11	Julio	.91	.88	.91	1.13	Agosto	.00	.00	.92	1.11	Septiembre	.93	.95	.93	1.10	Octubre	.00	.00	.98	1.10	Noviembre	1.03	1.04	1.03	1.10	Diciembre	.00	.00	1.07	1.10	DISTRIBUCION TOTALES DIARIOS Motos: 87 Turismos: 32616 Coches con caravana: 12 Camionetas: 2002 Tractores Agrícolas: 0 Camiones sin Remolque: 1993 Camiones Articulados: 4073 Trenes de carretera: 233 Vehículos Especiales: 48 Autobuses: 395
Mes	Lig	Lpes	L	N																																																														
Enero	1.13	1.10	1.12	1.10																																																														
Febrero	.00	.00	1.09	1.10																																																														
Marzo	1.07	.98	1.06	1.10																																																														
Abril	.00	.00	1.02	1.10																																																														
Mayo	.97	1.09	.99	1.10																																																														
Junio	.00	.00	.95	1.11																																																														
Julio	.91	.88	.91	1.13																																																														
Agosto	.00	.00	.92	1.11																																																														
Septiembre	.93	.95	.93	1.10																																																														
Octubre	.00	.00	.98	1.10																																																														
Noviembre	1.03	1.04	1.03	1.10																																																														
Diciembre	.00	.00	1.07	1.10																																																														
Ligeros Pesados Total Coef. S: 0.978 0.888 0.963	H 30: 4262 2P 30: 9.44 H 100: 3918 2P 100: 8.53	Días Aforados: 042 Nivel de Fiabilidad: 4																																																																

Así podemos observar que en el año 2006 el tráfico que circulaba por la A-62 en el tramo objeto de estudio se sitúa en torno a 41459 veh/día, mientras que en el año 2003 era de 40562, siendo por lo tanto la tasa media de crecimiento del orden de 0,75%.

En cuanto al tráfico de vehículos pesados, este presenta un comportamiento algo diferente en cuanto a crecimiento, presentando en ambas estaciones un valor que oscila entre el 13 y el 17 por ciento en los últimos años

Por otro lado en la actualidad se está construyendo la Ronda Exterior de Valladolid, la cual tiene prevista su unión con la Autovía A-62 al sur del tramo objeto de estudio. Esta circunstancia podrá provocar variaciones de tráfico circulante en la A-62, pero no se consideró relevante de cara al objeto de este estudio de tráfico por dejarnos del lado de la seguridad.

Más importante que el tráfico en la hora cien de la A-62, era el estudio de las puntas horarias de los viernes y de los sábados, puesto que son las que coincidirán con las puntas de tráfico generadas por el nuevo sector comercial. De los datos de la estación se pudo observar que la intensidad en el viernes medio es superior a la IMD de la carretera, y en la hora de mayor tráfico, entre las 19 y las 20, la intensidad representa el 7,45% del total diario, que equivale a 3.437 vehículos, valor inferior al de la IH100 de la A-62. Sin embargo, los valores para el sábado medio arrojaron una intensidad 37.646 vehículos, valor inferior a la IMD de la A-62 y en la hora de mayor tráfico, entre las 13 y las 14, es de 2.624, valor muy inferior al de la IH100 de la A-62.

Se realizó una prognosis del tráfico en la Autovía A-62, para estimar el mismo en los años de puesta en servicio (2011) y en el año horizonte (2031), adoptando una tasa de crecimiento medio doble de la observada en los 3 últimos años, llegamos a los valores de la siguiente tabla:

	PROGNOSIS TRAFICO EN LA AUTOVIA A-62		
	AÑO 2006	AÑO 2011	AÑO 2031
IMD	41459	44663	60155
IH100	3918	4221	5685
IMVIERNES	46138	49704	66944
IHMAXVIERNES	3347	3606	4856
IMSABADO	37646	40555	54622
IHMAXSABADO	2624	2827	3807

TRÁFICO GENERADO POR EL DESARROLLO DEL SECTOR.

Para la determinación del tráfico generado por el Parque Comercial se usaron los índices de atracción de los diferentes usos, considerando los métodos de Trip Generation del Institute of Transportation Engineers de los Estados Unidos y el de la Diputación Foral de Navarra.

Este tráfico fue calculado en el estudio de tráfico del proyecto de construcción que sirve de base a este documento, siendo las características más representativas las siguientes:

Intensidad diaria punta (en Sábado) = 51.332 vehículos/día

Intensidad horaria punta (en Sábado) = 5.390 vehículos/hora

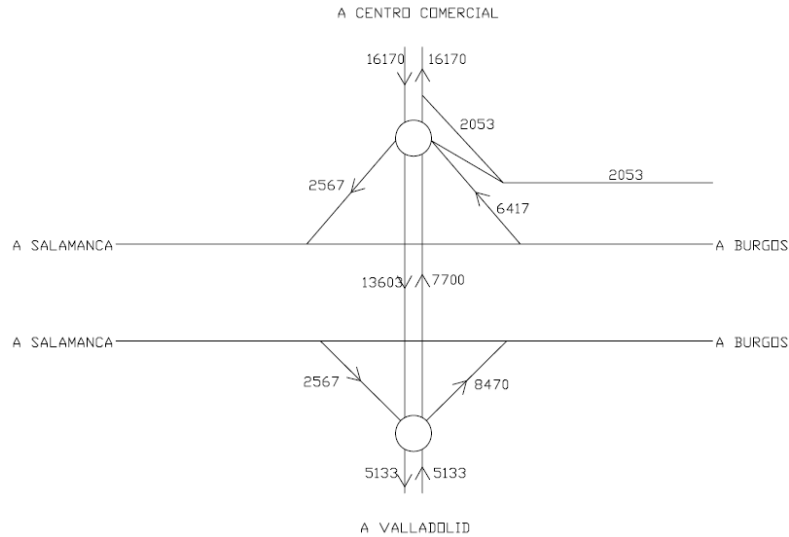
En ese estudio se consideró que el 63% del tráfico accederá por el nudo 128 de la A-62 con la siguiente composición:

- El 20% del tráfico generado por la nueva superficie, procede de la VA-20.
- El 10% del tráfico generado por la nueva superficie, proviene del sur de la A-62, de la dirección de Salamanca.
- El 25% del tráfico generado por la nueva superficie, proviene del norte de la A-62, de la dirección de Burgos.
- El 8% del tráfico generado por la nueva superficie, proviene de la zona norte de Valladolid, a través de la nueva vía de servicio.

A continuación representamos de forma gráfica como se distribuye este tráfico dentro del enlace E128

CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)

ESQUEMA INTENSIDAD DIARIA PUNTA GENERADA POR CENTRO COMERCIAL



ASIGNACION DEL TRÁFICO GENERADO POR EL SECTOR A LA CALZADA DERECHA A-62

De la observación de los datos de los aforos del Mapa de Tráfico 2006 elaborado por el Ministerio de Fomento, se deduce que el reparto de tráfico por sentido en las proximidades de la zona estudiada es de 65%-35%, siendo el sentido más cargado el sentido Salamanca- Burgos.

Por lo tanto asumimos que la calzada derecha, soporta una carga del 35% de la IMD total.

Realizamos el estudio de la situación en el año 2011, que se supone de puesta en servicio de la nueva instalación y en el año 2031, considerado como horizonte límite del presente estudio.

El tráfico en esta calzada será la suma del que le corresponde cada uno de los años considerados, más el que generará la nueva superficie comercial.

	PROGNOSIS TRAFICO CALZADA DERECHA + IKEA		
	AÑO 2006	AÑO 2011	AÑO 2031
IMD	20928	22049	27471
IH100	2045	2151	2664
IMVIERNES	22565	23813	29847
IHMAXVIERNES	1845	1936	2374
IMSABADO	19593	20611	25535
IHMAXSABADO	1592	1663	2007

Asumiendo el mismo coeficiente de tráfico pesado que el observado en los aforos, el 16, 26 %, se determinó la intensidad del tráfico de esta calzada, tanto en el año 2011 como en el 2031, siendo:

- Si se desarrolla el sector

Nº pesados 2011 = 3585 vehículos pesados/día

Nº pesados 2031 = 4467 vehículos pesados/día

- Si no se desarrolla el sector

Nº pesados 2011 = 2541 vehículos pesados/día

Nº pesados 2031 = 3423 vehículos pesados/día

ASIGNACION DEL TRÁFICO GENERADO POR EL SECTOR A LA CALZADA IZQUIERDA A-62

Procediendo de igual forma se obtuvo el tráfico para la calzada izquierda de la A-62

PROGNOSIS TRAFICO CALZADA IZQUIERDA + IKEA			
	AÑO 2006	AÑO 2011	AÑO 2031
IMD	35418	37501	47571
IH100	3437	3634	4585
IMVIERNES	38460	40777	51983
IHMAXVIERNES	3066	3234	4047
IMSABADO	32940	34831	43974
IHMAXSABADO	2596	2727	3365

Asumiendo el mismo coeficiente de tráfico pesado que el observado en los aforos, el 16, 26 %, se determinó la intensidad del tráfico de esta calzada, tanto en el año 2011 como en el 2031, siendo:

- Si se desarrolla el sector

Nº pesados 2011 = 6098 vehículos pesados/día

Nº pesados 2031 = 7735 vehículos pesados/día

- Si no se desarrolla el sector

Nº pesados 2011 = 4720 vehículos pesados/día

Nº pesados 2031 = 6357 vehículos pesados/día

ASIGNACION DEL TRÁFICO GENERADO POR EL SECTOR A LOS RAMALES DEL ENLACE E128

De la estimación del reparto espacial de la demanda de tráfico generado por el nuevo sector y de los datos obtenidos en los aforos realizados, se calculó la intensidad diaria que solicitaba a cada uno de los ramales de acceso y salida a la autovía A-62.

- Ramal 1:
Intensidad2011 = $7970+6417= 14387$ vehículos/día
Intensidad2031 = $10740+6417= 17157$ vehículos/día

- Ramal 2:
Intensidad2011 = $8330+2567= 10897$ vehículos/día
Intensidad2031 = $11220+2567= 13787$ vehículos/día

- Ramal 3:
Intensidad2011 = $808+2567= 3375$ vehículos/día
Intensidad2031 = $1089+2567= 3656$ vehículos/día

- Ramal 4:
Intensidad2011 = $4700+8470= 13170$ vehículos/día
Intensidad2031 = $6330+8470= 14800$ vehículos/día

ASIGNACION DEL TRÁFICO GENERADO POR EL SECTOR A LA GLORIETA DEL ENLACE E128

De la estimación del reparto espacial de la demanda de tráfico generado por el nuevo sector y de los datos obtenidos en los aforos realizados se calculó la intensidad diaria que solicita a cada una de las dos glorietas que conforman el enlace 128.

- Glorieta oeste:
Intensidad2011 = $7970+16170= 24140$ vehículos/día
Intensidad2031 = $10740+16170= 26910$ vehículos/día

- Glorieta este:
Intensidad2011 = $7970+3375+13603= 24948$ vehículos/día
Intensidad2031 = $10740+3656+13603= 27999$ vehículos/día

Considerando un porcentaje de vehículos pesados del 10%

ASIGNACION DEL TRÁFICO GENERADO PASO SUPERIOR VIAL DE CONEXIÓN ENTRE GLORIETAS

De la estimación del reparto espacial de la demanda de tráfico generado por el nuevo sector y de los datos obtenidos en los aforos, se calculó la intensidad diaria que solicitaba a cada uno de los sentidos del de paso superior que conforma el enlace 128.

- Dirección a Zaratán:
Intensidad2011 = 8330+7700= 16030 vehículos/día
Intensidad2031 = 11220+7700= 18920 vehículos/día

- Dirección a Valladolid:
Intensidad2011 = 7970+13603= 21573 vehículos/día
Intensidad2031 = 10740+13603= 24343 vehículos/día

ASIGNACION DEL TRÁFICO GENERADO EN LA VIA DE SERVICIO

El tráfico en la vía de servicio estaría compuesto por los vehículos usuarios del actual acceso 127 a la autovía A-62 en dirección a Salamanca y por los usuarios del centro comercial procedentes de Valladolid norte.

$$\begin{aligned} \text{Intensidad2011} &= 808+2053= 2861 \text{ vehículos/día} \\ \text{Intensidad2031} &= 1089+2053= 3142 \text{ vehículos/día} \end{aligned}$$

Considerando un 10% de vehículos pesados

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO CALZADA DERECHA A-62.

La capacidad del tramo de autovía se calcula mediante la fórmula:

$$C=Cj \cdot N \cdot FHP \cdot fA \cdot fC \cdot fVP$$

Dónde:

C = Capacidad en un sentido, expresada en vehículos / hora.

Cj = Capacidad de un carril en condiciones ideales: $Cj = 2.200$ vehículos ligeros/hora en autovías de dos carriles por sentido.

N = Número de carriles por sentido

FHP = Factor que considera la intensidad de tráfico en los 15 minutos punta dentro de la hora de proyecto: FHP = 0,95, valor típico para el cálculo de capacidad en carreteras interurbanas.

fA = Factor de ajuste por anchura de carril y obstáculos laterales: fA = 0,98, valor para carriles de 3,5 m de anchura y sin obstáculos laterales.

fC = Factor de ajuste debido al tipo de conductores: fC = 1, pues la calidad de las autovías actuales y la buena señalización contribuyen a no disminuir la capacidad de la carretera por este motivo.

fVP = Factor de ajuste debido a vehículos pesados

$$fVP = 100 / (100 + Pc \cdot (Ec - 1)) = 0,96$$

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

PC = 8,53 valor observado en la estación primaria 9002, ubicada en el P.K. 131,70 de la A-62, para la IH100.

EC = Factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados. Para un terreno llano, se adopta el valor es EC=1,5.

La capacidad resultante, es una calzada de dos carriles, es de:

$$C = 2200 \cdot 2 \cdot 0,95 \cdot 0,98 \cdot 1 \cdot 0,96 = 3.933 \text{ v/h}$$

El nivel de servicio se calcula mediante la tabla siguiente, correspondiente a una autovía con velocidad libre (velocidad con tráfico cero) de 120 km/h:

	I/C
Nivel de Servicio	Calzada de 2 carriles
A	< 0,34
B	< 0,55
C	< 0,79
D	< 0,96
E	< 1,00
F	inestable

Dónde:

I = Intensidad de tráfico en un sentido en la hora de proyecto, en vehículos / hora.

C = Capacidad en un sentido, en vehículos/hora.

Los cálculos de la relación intensidad / capacidad y del Nivel de Servicio, en la hora punta y en la calzada derecha, en cada una de las situaciones estudiada es:

- Combinación de funcionamiento ordinario, considerando la intensidad punta del centro comercial y la intensidad horaria máxima de los sábados en la A-62.

Intensidad MAX SABADO 2011 = 1663 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 1734 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{1734}{3933} = 0,44$$

Encontrándonos por consiguiente en un nivel de servicio B

Intensidad MAX SABADO 2031 = 2007 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 2093 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{2093}{3933} = 0,53$$

Correspondiente con un nivel de servicio B

- Combinación de funcionamiento extraordinario, considerando la intensidad punta del centro comercial y la intensidad máxima de los viernes en la A-62.

Intensidad MAX VIERNES 2011 = 1936 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 2019 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{2019}{3933} = 0,51$$

Encontrándonos por consiguiente en un nivel de servicio B

Intensidad MAX VIERNES 2031 = 2374 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 2475 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{2475}{3933} = 0,63$$

Correspondiente con un nivel de servicio C

- Combinación de funcionamiento pésima, considerando la intensidad punta del centro comercial y la intensidad de la hora 100 en la A-62.

Intensidad MAX PESIMA 2011 = 2151 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 2243 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{2243}{3933} = 0,57$$

Encontrándonos por consiguiente en un nivel de servicio C

Intensidad MAX PESIMA 2031 = 2664 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 2778 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{2778}{3933} = 0,71$$

Correspondiente con un nivel de servicio C

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO CALZADA IZQUIERDA A-62.

De la misma forma que para la calzada derecha obtenemos los siguientes valores, pero teniendo en cuenta que existe un tercer carril de trenzado, descontamos de la intensidad de la autovía a los vehículos que no llegan a salir de este tercer carril de trenzado. Los cálculos de la relación intensidad / capacidad y del Nivel de Servicio, en la hora punta y en la calzada izquierda, en cada una de las situaciones estudiada es:

- Combinación de funcionamiento ordinario, considerando la intensidad punta del centro comercial y la intensidad horaria máxima de los sábados en la A-62.

Intensidad MAX SABADO 2011 = 2511 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 2.618 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{2618}{3933} = 0,67$$

Encontrándonos por consiguiente en un nivel de servicio C

Intensidad MAX SABADO 2031 = 3149 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 3283 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{3283}{3933} = 0,83$$

Correspondiente con un nivel de servicio D

- Combinación de funcionamiento extraordinario, considerando la intensidad punta del centro comercial y la intensidad máxima de los viernes en la A-62.

Intensidad MAX VIERNES 2011 = 3018 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 3147 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{3147}{3933} = 0,80$$

Encontrándonos por consiguiente en un nivel de servicio D

Intensidad MAX VIERNES 2031 = 3831 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 3994 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{3994}{3933} = 1,01$$

Correspondiente con un nivel de servicio F (estaría saturada).

- Combinación de funcionamiento pésima, considerando la intensidad punta del centro comercial y la intensidad de la hora 100 en la A-62.

Intensidad MAX PESIMA 2011 = 3418 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 3564 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{3564}{3933} = 0,90$$

Encontrándonos por consiguiente en un nivel de servicio E

Intensidad MAX PESIMA 2031 = 4369 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 8.53 % de pesados) da 4555 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I / C = \frac{4555}{3933} = 1,15$$

Correspondiente con un nivel de servicio F (estaría saturada)

La situación de saturación que se alcanzaría en la calzada este de la autovía A-62 en el año 2031, se verá aliviada con la disminución de tráfico que representan las actuaciones que se están llevando a cabo en este momento, como pueden ser la VA-30, ronda exterior.

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO RAMALES DE ACELERACION Y DECELERACION.

La capacidad de una calzada de sentido único se calcula de forma similar al de una autovía, variando el parámetro de capacidad en condiciones ideales y el número de carriles, siendo la fórmula:

$$C=Cj . N . FHP . fA . fC . fVP$$

Dónde:

- C = Capacidad en un sentido, expresada en vehículos / hora.
Cj = Capacidad de un carril en condiciones ideales: Cj = 2000 vehículos ligeros/hora en ramales con velocidad libre comprendida entre 50 y 65..
N = Número de carriles por sentido
FHP = Factor que considera la intensidad de tráfico en los 15 minutos punta dentro de la hora de proyecto: FHP = 0,95, valor típico para el cálculo de capacidad en carreteras interurbanas.
fA = Factor de ajuste por anchura de carril y obstáculos laterales: fA = 0,98, valor para carriles de 3,5 m de anchura y sin obstáculos laterales.
fC = Factor de ajuste debido al tipo de conductores: fC = 1, pues la calidad de las autovías actuales y la buena señalización contribuyen a no disminuir la capacidad de la carretera por este motivo.
fVP = Factor de ajuste debido a vehículos pesados

$$fVP = 100 / (100 + Pc \cdot (Ec - 1)) = 0,96$$

- PC = Porcentaje de vehículos pesados en la intensidad horaria de proyecto:
PC = 8,53 valor observado en la estación primaria 9002, ubicada en el P.K. 131,70 de la A-62, para la IH100.
EC = Factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados. Para un terreno llano, se adoptar el valor es EC=1,5.

La capacidad resultante, es un ramal con un solo carril, es de:

$$C = 2000 \cdot 1 \cdot 0,95 \cdot 0,98 \cdot 1 \cdot 0,96 = 1.788 \text{ v/h}$$

Por lo tanto el nivel de servicio para cada ramal, teniendo en cuenta su intensidad horaria, será:

Ramal 1:

- Intensidad horaria VIERNES 2011 = 1343 vehículos/hora, nivel de servicio C
- Intensidad horaria SABADO 2011 = 1208 vehículos/hora, nivel de servicio C
- Intensidad horaria PESIMA 2011 = 1471 vehículos/hora, nivel de servicio D
- Intensidad horaria VIERNES 2031 = 1616 vehículos/hora, nivel de servicio D
- Intensidad horaria SABADO 2031 = 1393 vehículos/hora, nivel de servicio D
- Intensidad horaria PESIMO 2031 = 1748 vehículos/hora, nivel de servicio E

Ramal 2:

- Intensidad horaria VIERNES 2011 = 1000 vehículos/hora, nivel de servicio C
- Intensidad horaria SABADO 2011 = 828 vehículos/hora, nivel de servicio B
- Intensidad horaria PESIMA 2011 = 1103 vehículos/hora, nivel de servicio C
- Intensidad horaria VIERNES 2031 = 1254 vehículos/hora, nivel de servicio C
- Intensidad horaria SABADO 2031 = 1021 vehículos/hora, nivel de servicio C
- Intensidad horaria PESIMO 2031 = 1392 vehículos/hora, nivel de servicio D

Ramal 3:

Intensidad horaria VIERNES 2011 = 350 vehículos/hora, nivel de servicio A
 Intensidad horaria SABADO 2011 = 330 vehículos/hora, nivel de servicio A
 Intensidad horaria PESIMA 2011 = 370 vehículos/hora, nivel de servicio A
 Intensidad horaria VIERNES 2031 = 386 vehículos/hora, nivel de servicio A
 Intensidad horaria SABADO 2031 = 375 vehículos/hora, nivel de servicio A
 Intensidad horaria PESIMO 2031 = 392 vehículos/hora, nivel de servicio A

Ramal 4:

Intensidad horaria VIERNES 2011 = 1115 vehículos/hora, nivel de servicio C
 Intensidad horaria SABADO 2011 = 1070 vehículos/hora, nivel de servicio C
 Intensidad horaria PESIMA 2011 = 1175 vehículos/hora, nivel de servicio C
 Intensidad horaria VIERNES 2031 = 1193 vehículos/hora, nivel de servicio C
 Intensidad horaria SABADO 2031 = 1086 vehículos/hora, nivel de servicio C
 Intensidad horaria PESIMO 2031 = 1285 vehículos/hora, nivel de servicio C

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO CONVERGENCIAS Y DIVERGENCIAS CON LA A-62.

La divergencia/convergencia que se produce en la conexión de un ramal de enlace con la autovía puede causar una disminución del nivel de servicio en el tronco de la autovía. Este nivel se calcula a partir de la densidad de vehículos/km/carril (expresada en vehículos ligeros equivalente en condiciones ideales de circulación), según la tabla siguiente:

Nivel de Servicio	Densidad VehL/km/carril
A	< 6,2
B	< 12,4
C	< 17,4
D	< 21,7
E	> 21,7
F	(*)

El nivel de Servicio F (*), además del caso en que la intensidad de tráfico en el tronco de la autovía supere su capacidad, también se produce cuando, en la sección del tronco de la autovía antes de la divergencia o convergencia del ramal, la intensidad de tráfico de los dos carriles exteriores de la autovía supera su capacidad conjunta.

La densidad de tráfico en la zona del tronco de la autovía influenciada por la convergencia o divergencia de un ramal de enlace de un solo carril, se obtiene mediante las fórmulas siguientes:

Convergencia: $Dr = 3,4027 + 0,00456 \cdot Qr + 0,00485 \cdot Q12 - 0,01278 \cdot La$

Divergencia: $Dr = 2,6426 + 0,005345 \cdot Q12 - 0,0183 \cdot Ld$

Dónde:

Dr = densidad expresada en vehículos ligeros en condiciones ideales por Kilómetro y por carril.

Qr = intensidad horaria de tráfico en el ramal, expresada en vehículos ligeros en condiciones ideales

Q12 = intensidad horaria de tráfico que circula por los dos carriles exteriores del tronco de la autovía antes de la convergencia o divergencia del ramal, expresada en vehículos ligeros en condiciones ideales.

Ld = longitud total del carril en deceleración, en metros.

La conversión de intensidades de tráfico reales en intensidades de vehículos ligeros en condiciones ideales se realiza mediante la fórmula:

$$Q_{VehL/h} = \frac{Q_{Veh/h}}{FHP \cdot f_A \cdot f_C \cdot f_{VP}}$$

Donde $Q_{Veh/h}$ es la intensidad de tráfico en un sentido en la hora de proyecto, $Q_{VehL/h}$, la intensidad en vehículos ligeros equivalentes en condiciones ideales, y FHP, f_A , f_C , f_{VP} los coeficientes ya utilizados en el cálculos de la capacidad del tronco de la autovía;

FHP = 0,95

f_A = 0,98

$f_{VP} = 100/(100+P_C \cdot (E_C - 1)) = 0,96$, considerando $P_C = 8,53$ y $E_C = 1,5$.

El valor resultante para el producto $FHP \cdot f_A \cdot f_C \cdot f_{VP}$ es 0,89.

Las intensidades de tráfico que se han utilizado en el cálculo de la capacidad y nivel de servicio, en las convergencias y divergencias de los ramales de enlace con el tronco de la autovía, corresponden a las intensidades de proyecto.

La intensidad en la hora de proyecto se obtiene de la actualización de los datos de la estación disponible.

$$0,5 \cdot 3169 \cdot 1,066 = 2248$$

El valor es correspondiente al trazado geométrico de los carriles de aceleración y deceleración, según la inclinación de la rasante (i), aplicando la Norma 3.1. IC para velocidades de proyecto de 120 km/h en la autopista y 60 km/h en el ramal.

En las tablas siguientes se muestra el cálculo del Nivel de Servicio de la convergencia y divergencia de los ramales con la autovía.

- **CONFLUENCIA RAMAL 2 ACELERACION- A-62 CALZADA DERECHA:**

Funcionamiento ordinario

2011	
Q12	1835
Qr	828
Ld	340
Dr	11.73
NS	B

2031	
Q12	2255
Qr	1021
Ld	340
Dr	14.65
NS	C

Funcionamiento extraordinario

2011	
Q12	2175
Qr	1000
Ld	340
Dr	14.17
NS	C

2031	
Q12	2667
Qr	1254
Ld	340
Dr	17.71
NS	D

Funcionamiento pésimo

2011	
Q12	2417
Qr	1103
Ld	340
Dr	15.81
NS	C

2031	
Q12	2993
Qr	1392
Ld	340
Dr	19.92
NS	D

- **CONFLUENCIA RAMAL 4 ACELERACION- A-62 CALZADA IZQUIERDA:**

Funcionamiento ordinario

2011	
Q12	2821
Qr	1070
Ld	450
Dr	16.21
NS	C

2031	
Q12	3538
Qr	1086
Ld	450
Dr	19.76
NS	D

Al tratarse de un carril de trenzado la longitud efectiva llega a ser mayor

Funcionamiento extraordinario

2011	
Q12	3391
Qr	1115
Ld	450
Dr	19.18
NS	D

2031	
Q12	4304
Qr	1193
Ld	450
Dr	23.97
NS	E

Al tratarse de un carril de trenzado la longitud efectiva llega a ser mayor

Funcionamiento pésimo

2011		2031	
Q12	3840	Q12	4909
Qr	1175	Qr	1285
Ld	450	Ld	450
Dr	21.64	Dr	27.32
NS	D	NS	E

Al tratarse de un carril de trenzado la longitud efectiva llega a ser mayor

- CONFLUENCIA RAMAL 1 DECELERACION- A-62 CALZADA DERECHA:

Funcionamiento ordinario

2011		2031	
Q12	1835	Q12	2255
Ld	450	Ld	450
Dr	4.22	Dr	6.46
NS	A	NS	B

Al tratarse de un antiguo carril de trenzado la longitud efectiva llega a ser mayor

Funcionamiento extraordinario

2011		2031	
Q12	2175	Q12	2667
Ld	450	Ld	450
Dr	6.03	Dr	8.66
NS	A	NS	B

Al tratarse de un antiguo carril de trenzado la longitud efectiva llega a ser mayor

Funcionamiento pésimo

2011		2031	
Q12	2417	Q12	2993
Ld	450	Ld	450
Dr	7.33	Dr	10.41
NS	B	NS	B

Al tratarse de un antiguo carril de trenzado la longitud efectiva llega a ser mayor

- CONFLUENCIA RAMAL 3 DECELERACION- A-62 CALZADA IZQUIERDA:

Funcionamiento ordinario

2011	
Q12	2821
Ld	216
Dr	13.77
NS	C

2011	
Q12	3538
Ld	216
Dr	17.60
NS	D

Funcionamiento extraordinario

2011	
Q12	3391
Ld	216
Dr	16.81
NS	C

2011	
Q12	4304
Ld	216
Dr	21.69
NS	D

Funcionamiento pésimo

2011	
Q12	3840
Ld	216
Dr	19.21
NS	D

2011	
Q12	4909
Ld	216
Dr	24.93
NS	E

Por lo tanto, se comprueba que en las confluencias de los ramales el nivel de servicio no es peor que en el tronco de la autovía en cada caso.

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO GLORIETA OESTE

En las intersecciones giratorias con prioridad al anillo, glorietas, no se emplea el concepto global de capacidad de la intersección, ya que no existe una correspondencia unívoca entre su geometría y su capacidad, sino que dicha capacidad depende de la distribución de tráfico en los diferentes ramales de entrada y salida. Las glorietas se comportan como una sucesión de intersecciones en T, y por lo tanto hay que calcular cada una de esas "T" y analizar su capacidad de manera individual.

Mediante el método de Kimber se permite calcular la capacidad de una entrada en función de su geometría y del tráfico circulante enfrente de dicha entrada:

$$C = K (F - f_c Q_c)$$

Siendo Q_c el tráfico circulante frente a la entrada, mientras que F y f_c

Son constantes dependientes de la geometría y K un factor de corrección para tener en cuenta el radio y el ángulo de entrada.

$$K = 1 - 0,00347(\phi - 30^\circ) - 0,978\left(\frac{1}{r} - 0,05\right)$$

$$F = 303x$$

$$f_c = 0,21 t_D (1 + 0,2 x_s)$$

con:

$$x = v + \frac{e - v}{1 + 2S}$$

$$S = \frac{e - v}{l}$$

$$t_D = 1 + \frac{0,5}{1 + e^{-\frac{D-60}{10}}}$$

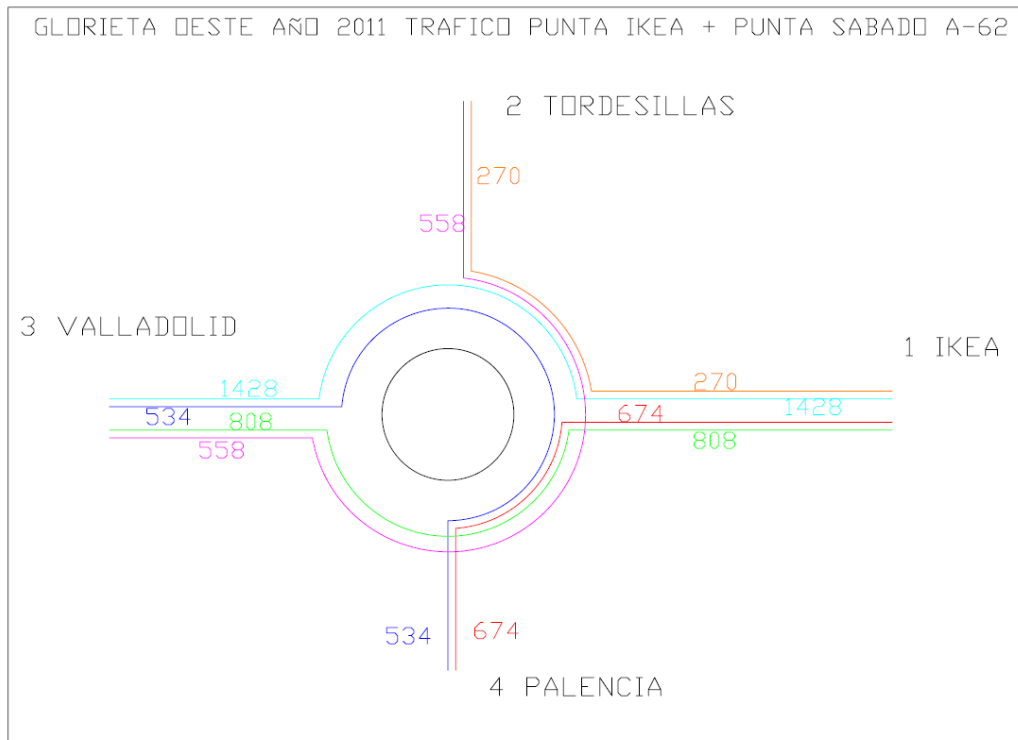
Donde e representa el ancho en la entrada, r el radio en la entrada, v el ancho de la vía antes del abocinamiento de la entrada y D el diámetro exterior.

Se analiza a continuación la glorieta proyectada.

Es una glorieta con diámetro interior 60 metros y con dos carriles de 4 metros cada uno. Tiene 4 patas que son: desde Valladolid a través del paso superior sobre la A-62, conexión con el nuevo vial de Zaratán, conexión con el ramal 1 de deceleración de la A-62 (provenientes del sentido Burgos-Madrid) y conexión con carril de aceleración ramal 2 de la A-62 (en sentido hacia Madrid).

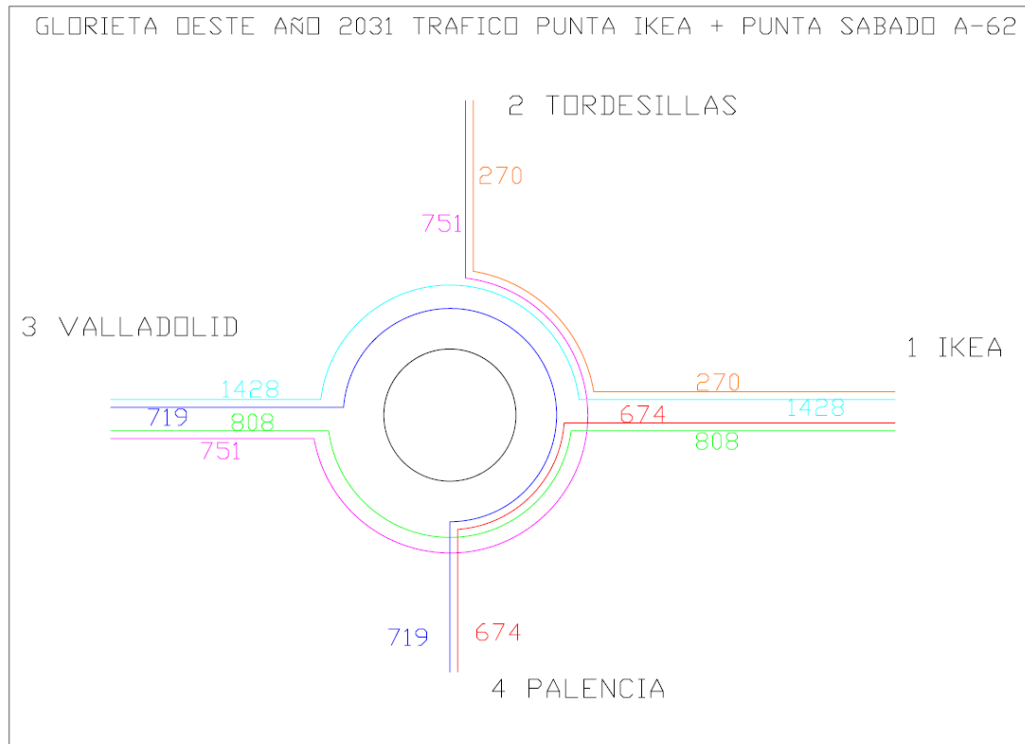
Se sigue el mismo método que en apartados anteriores, estudiando una situación ordinaria, una extraordinaria y una pésima.

- **Funcionamiento ordinario**



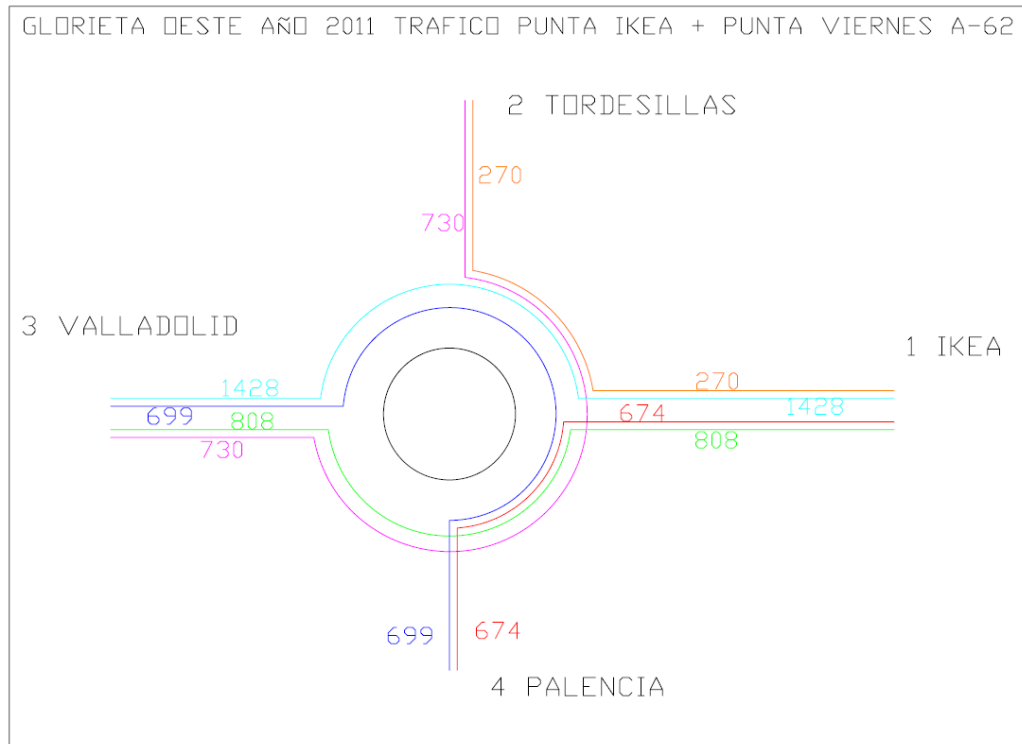
Capacidad de las entradas a la glorieta (Método de Kimber)					
(año 2011, hora punta sábado A-62 + hora punta IKEA)					
	Entrada 1		Entrada 3		Entrada 4
Diámetro exterior (D)	76		76		76
Angulo aproximación (ø)	30		30		30
Anchura vial acceso (v)	7		7		7
Anchura abocinada (e)	12		12		12
Longitud cuña deflectora (l)	15		15		7,5
Trafico circulante (Qc)	1092		0		1366
tD	1,083990807		1,083990807		1,083990807
S	0,333333333		0,333333333		0,666666667
x	10		10		9,142857143
fc	0,682914209		0,682914209		0,64389054
F	3030		3030		2770,285714
K	1,023163158		1,023163158		1,023163158
Capacidad de entrada	2337,168306		3100,184368		1934,526543

**CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION
DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)**



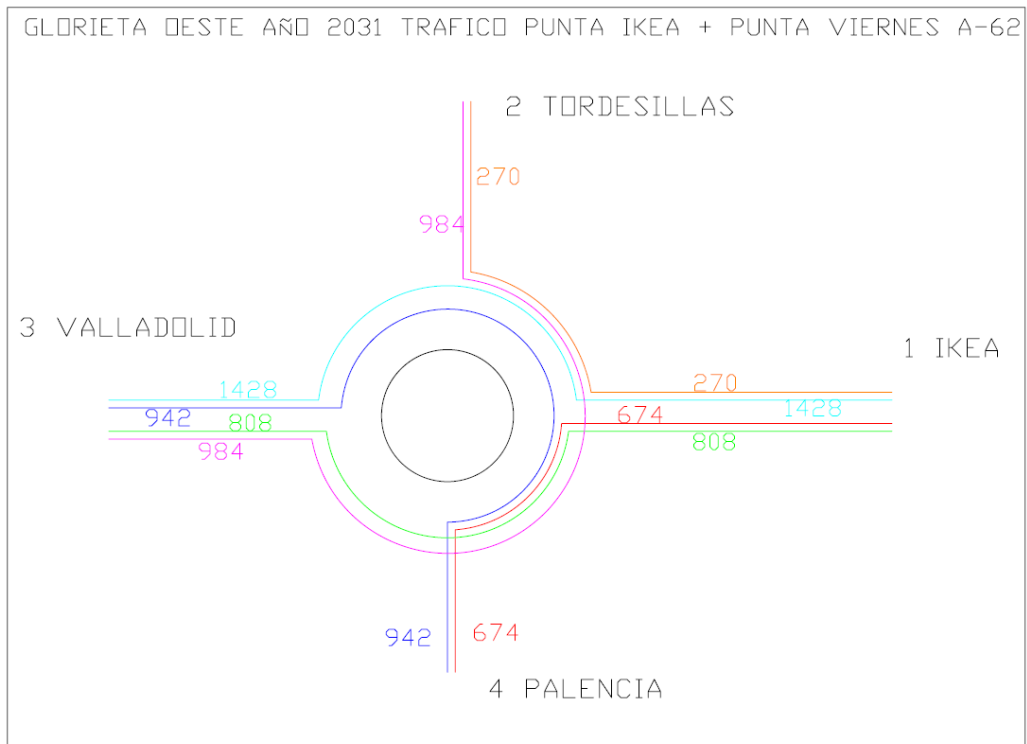
Capacidad de las entradas a la glorieta (Método de Kimber)			
(año 2031, hora punta sábado A-62 + hora punta IKEA)			
	Entrada 1	Entrada 3	Entrada 4
Diámetro exterior (D)	76	76	76
Angulo aproximación (θ)	30	30	30
Anchura vial acceso (v)	7	7	7
Anchura abocinada (e)	12	12	12
Longitud cuña deflectora (l)	15	15	7,5
Trafico circulante (Qc)	1470	0	1559
tD	1,083990807	1,083990807	1,083990807
S	0,333333333	0,333333333	0,666666667
x	10	10	9,142857143
fc	0,682914209	0,682914209	0,64389054
F	3030	3030	2770,285714
K	1,023163158	1,023163158	1,023163158
Capacidad de entrada	2073,047361	3100,184368	1807,377163

▪ **Funcionamiento extraordinario**



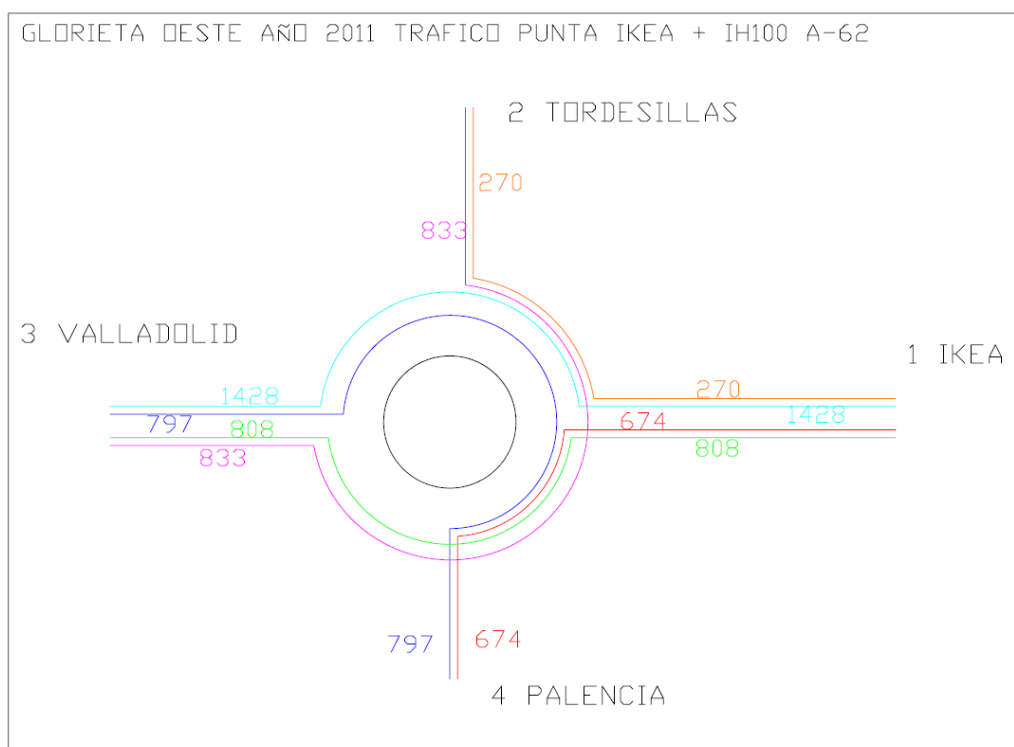
Capacidad de las entradas a la glorieta (Método de Kimber) (año 2011, hora punta viernes A-62 + hora punta IKEA)			
	Entrada 1	Entrada 3	Entrada 4
Diámetro exterior (D)	76	76	76
Angulo aproximación (ø)	30	30	30
Anchura vial acceso (v)	7	7	7
Anchura abocinada (e)	12	12	12
Longitud cuña deflectora (l)	15	15	7,5
Trafico circulante (Qc)	1429	0	1538
tD	1,083990807	1,083990807	1,083990807
S	0,333333333	0,333333333	0,666666667
x	10	10	9,142857143
fc	0,682914209	0,682914209	0,64389054
F	3030	3030	2770,285714
K	1,023163158	1,023163158	1,023163158
Capacidad de entrada	2101,6954	3100,184368	1821,21207

CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)

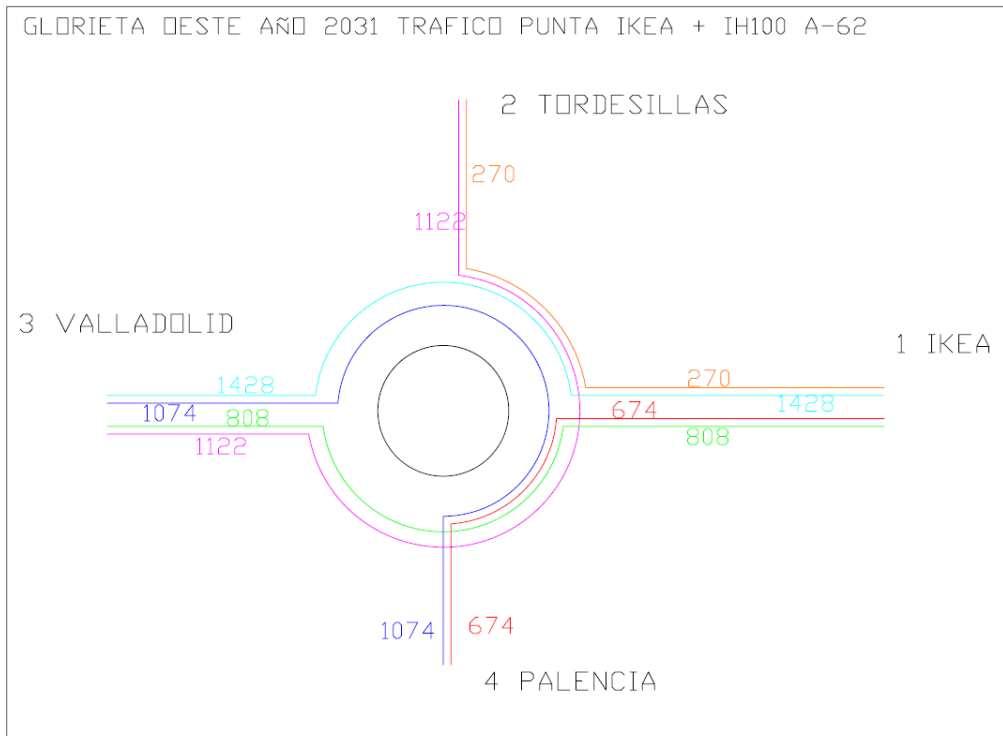


Capacidad de las entradas a la glorieta (Método de Kimber)			
(año 2031, hora punta viernes A-62 + hora punta IKEA)			
	Entrada 1	Entrada 3	Entrada 4
Diámetro exterior (D)	76	76	76
Angulo aproximación (θ)	30	30	30
Anchura vial acceso (v)	7	7	7
Anchura abocinada (e)	12	12	12
Longitud cuña deflectora (l)	15	15	7,5
Trafico circulante (Qc)	1926	0	1792
tD	1,083990807	1,083990807	1,083990807
S	0,333333333	0,333333333	0,666666667
x	10	10	9,142857143
fc	0,682914209	0,682914209	0,64389054
F	3030	3030	2770,285714
K	1,023163158	1,023163158	1,023163158
Capacidad de entrada	1754,425268	3100,184368	1653,87558

- **Funcionamiento pésimo**



Capacidad de las entradas a la glorieta (Método de Kimber) (año 2011, IH100 A-62 + hora punta IKEA)			
	Entrada 1	Entrada 3	Entrada 4
Diámetro exterior (D)	76	76	76
Angulo aproximación (∅)	30	30	30
Anchura vial acceso (v)	7	7	7
Anchura abocinada (e)	12	12	12
Longitud cuña deflectora (l)	15	15	7,5
Trafico circulante (Qc)	1630	0	1641
tD	1,083990807	1,083990807	1,083990807
S	0,333333333	0,333333333	0,666666667
x	10	10	9,142857143
fc	0,682914209	0,682914209	0,64389054
F	3030	3030	2770,285714
K	1,023163158	1,023163158	1,023163158
Capacidad de entrada	1961,250135	3100,184368	1753,355147



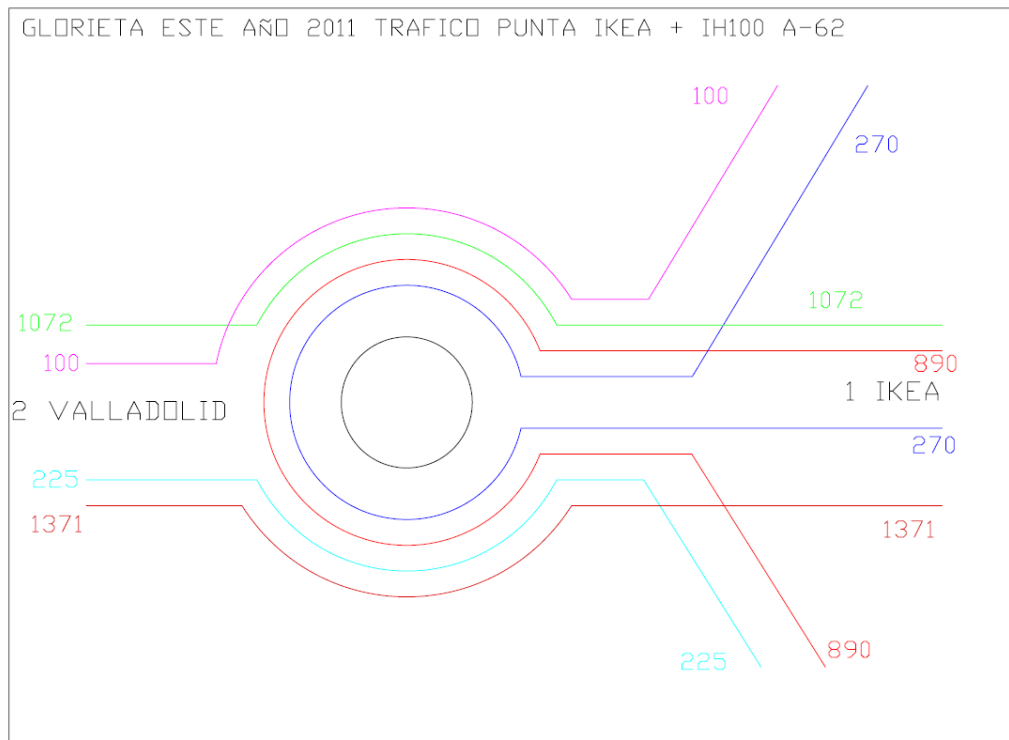
Capacidad de las entradas a la glorieta (Método de Kimber) (año 2031, IH100 A-62 + hora punta IKEA)			
	Entrada 1	Entrada 3	Entrada 4
Diámetro exterior (D)	76	76	76
Angulo aproximación (θ)	30	30	30
Anchura vial acceso (v)	7	7	7
Anchura abocinada (e)	12	12	12
Longitud cuña deflectora (l)	15	15	7,5
Trafico circulante (Qc)	2196	0	1930
tD	1,083990807	1,083990807	1,083990807
S	0,333333333	0,333333333	0,666666667
x	10	10	9,142857143
fc	0,682914209	0,682914209	0,64389054
F	3030	3030	2770,285714
K	1,023163158	1,023163158	1,023163158
Capacidad de entrada	1565,767451	3100,184368	1562,960479

Como puede comprobarse, la capacidad de las entradas es suficiente para la solicitud de tráfico prevista.

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO GLORIETA ESTE

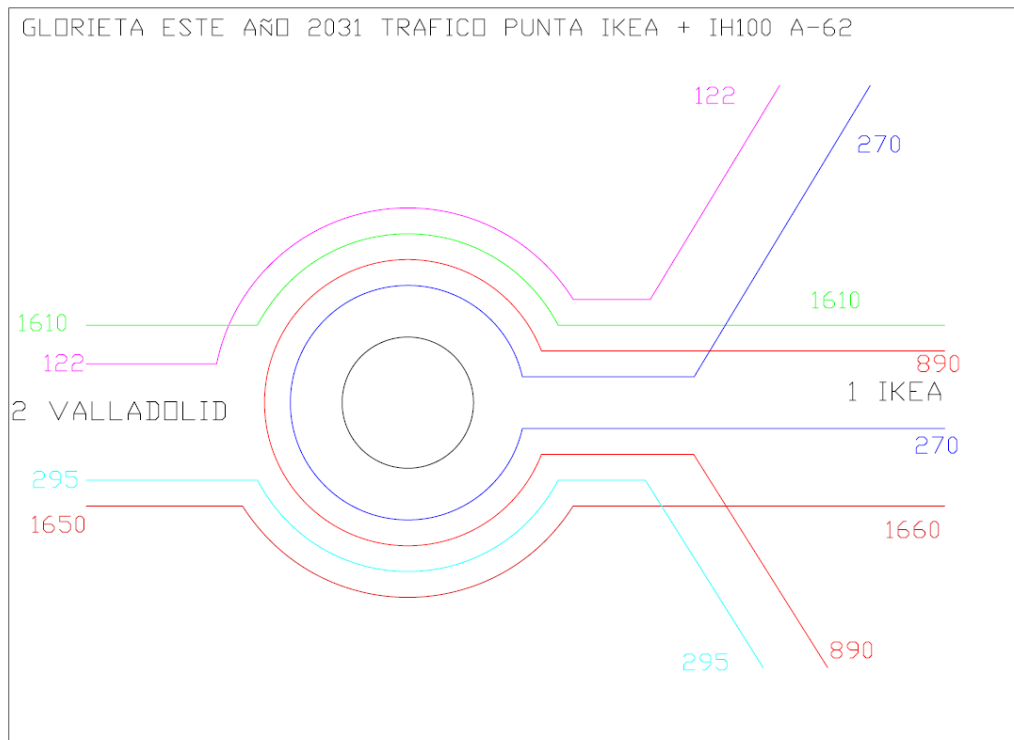
Es una glorieta con diámetro interior 50 metros y con dos carriles de 4 metros cada uno. Tiene 2 patas que son: desde Valladolid y otra desde el paso superior sobre la A-62,

Se sigue el mismo método que en el apartado anterior, pero estudiando únicamente el funcionamiento pésimo por ser, a la vista de los resultados de la glorieta oeste, el más desfavorable.



Capacidad de las entradas a la glorieta (Método de Kimber) (año 2011, IH100 A-62 + hora punta IKEA)		
	Entrada 1	Entrada 2
Diámetro exterior (D)	66	66
Angulo aproximación (ø)	45	45
Anchura vial acceso (v)	7	7
Anchura abocinada (e)	12	12
Longitud cuña deflectora (l)	15	15
Trafico circulante (Qc)	0	1160
tD	1,177171847	1,177171847
S	0,333333333	0,333333333
x	10	10
fc	0,741618264	0,741618264
F	3030	3030
K	0,967213636	0,967213636
Capacidad de entrada	2930,657318	2098,585493

CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)



Capacidad de las entradas a la glorieta (Método de Kimber) (año 2031, IH100 A-62 + hora punta IKEA)		
	Entrada 1	Entrada 2
Diámetro exterior (D)	66	66
Angulo aproximación (ø)	45	45
Anchura vial acceso (v)	7	7
Anchura abocinada (e)	12	12
Longitud cuña deflectora (l)	15	15
Trafico circulante (Qc)	0	1160
tD	1,177171847	1,177171847
S	0,333333333	0,333333333
x	10	10
fc	0,741618264	0,741618264
F	3030	3030
K	0,967213636	0,967213636
Capacidad de entrada	2930,657318	2098,585493

Por lo tanto queda probada la capacidad de las entradas a esta glorieta, ya que la entrada 1 tiene una solicitud de 2862 vehículos hora y una capacidad superior, y la entrada 2 tiene una solicitud de 1945 y una capacidad superior.

CONCLUSIONES

A modo de recapitulación, se puede afirmar que la adecuación del acceso al Complejo Comercial previsto en el Sector 6 de Arroyo de la Encomienda desde la Ronda Exterior Este de Valladolid (A-62),

supone una mejora respecto el existente en la actualidad a la vez que es suficiente para absorber el tráfico que generará el nuevo sector. Esta actuación no va a afectar negativamente a la Autovía A-62, habiéndose comprobado que el nivel de servicio de la Autovía A-62 no se ve disminuido al que le correspondería si no se desarrollase esta actuación.

Se ha realizado una prognosis de la IMD para el año probable de entrada en servicio (2011) y para la vida útil prevista, estimada en 20 años.

Puesto que las puntas horarias de una autovía y de una zona comercial no son coincidentes en el tiempo, se han estudiado tres combinaciones posibles de funcionamiento:

- Funcionamiento ordinario, se tiene en cuenta la intensidad punta para el centro comercial (sábado) y la intensidad de la Autovía A-62 en sábado.
- Funcionamiento extraordinario, se tiene en cuenta la intensidad punta del centro comercial y la intensidad punta de la Autovía A-62 en viernes.
- Funcionamiento pésimo, se tiene en cuenta simultáneamente la intensidad punta del centro comercial y la IH100 de la Autovía A-62.

Se ha comprobado el nivel de servicio en los nuevos ramales proyectados, en las glorietas previstas y en las confluencias con la Autovía, estando los valores dentro de los estándares de calidad recomendados para una actuación de la envergadura de la prevista.

El tronco de la autovía A-62 ha sido igualmente estudiado, estudiando separadamente cada una de las calzadas que la forman.

La calzada derecha (sentido Burgos-Salamanca) presenta un nivel de servicio B en el año de puesta en servicio y se alcanza en nivel de servicio C en el año horizonte previsto.

En la calzada izquierda (sentido Salamanca-Burgos) el nivel de servicio en el año de puesta en funcionamiento varía entre el C y el E, en función de la hipótesis de funcionamiento considerada y alcanzaría su saturación en el año 2031.

Esta situación de saturación de la Autovía es independiente del desarrollo del sector considerado, y se verá mejorada con otra serie de actuaciones que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento, tanto a corto plazo como a medio plazo.

La convergencia de los ramales con la autovía presentará un nivel de servicio no peor que el existente en el propio tronco de la autovía A-6.

En las glorietas proyectadas, se ha comprobado que se dispone de la capacidad suficiente en todas las entradas a las mismas.

2.3.2.- TRAFICO EN LA GLORIETA ESTE DEL ENLACE E128 DE LA AUTOVIA A-62

INTRODUCCION

Con motivo de la exposición pública del Proyecto de construcción "ACCESO AL COMPLEJO COMERCIAL DESDE LA A-62, AUTOVIA DE CASTILLA (RONDA OESTE) EN ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID), el ayuntamiento de Valladolid presenta una serie de alegaciones que dan origen a un nuevo estudio de tráfico de la glorieta este del enlace E128, lugar de inicio de la Ronda Interior.

De igual forma, las prescripciones impuestas por el Ministerio de Fomento al proyecto de construcción, y a su posterior autorización de construcción por fases de las obras del citado proyecto, hacen necesaria la justificación del correcto funcionamiento de esta glorieta mientras esta no se adecue a las prescripciones del Ministerio, es decir, la idoneidad de la glorieta para soportar el tráfico de los sectores S-6 y S-15 en su configuración actual.

A continuación recogemos parte del documento presentado.

TRAFICOS A SOPORTAR

Del estudio de tráfico del proyecto de construcción "ACCESO AL COMPLEJO COMERCIAL DESDE LA A-62, AUTOVIA DE CASTILLA (RONDA OESTE) EN ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID) se extraen los siguientes datos:

	PROGNOSIS TRAFICO EN LA AUTOVIA A-62		
	AÑO 2006	AÑO 2011	AÑO 2031
IMD	41459	44663	60155
IH100	3918	4221	5685
IMVIERNES	46138	49704	66944
IHMAXVIERNES	3347	3606	4856
IMSABADO	37646	40555	54622
IHMAXSABADO	2624	2827	3807

Para la determinación del tráfico generado por el Parque Comercial se usaron los índices de atracción de los diferentes usos, considerando los métodos de Trip Generation del Institute of Transportation Engineers de los Estados Unidos y el de la Diputación Foral de Navarra.

Este tráfico ya ha sido calculado en el estudio de tráfico del proyecto de construcción que sirve de base a este documento, siendo las características más representativas las siguientes:

Intensidad diaria punta (en Sábado) = 51.332 vehículos/día

Intensidad horaria punta (en Sábado) = 5.390 vehículos/hora

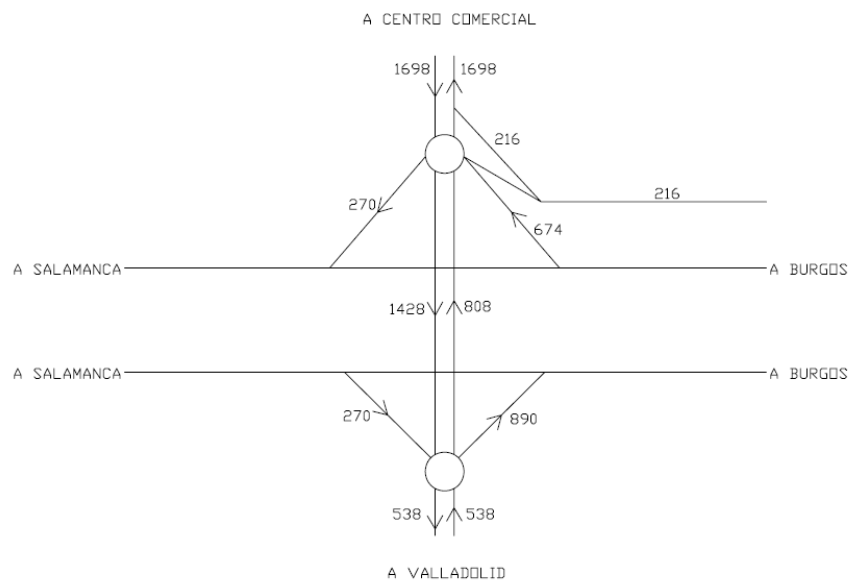
En ese estudio se consideró que el 63% del tráfico accederá por el nudo 128 de la A-62.

Este porcentaje se obtiene de la estimación de reparto espacial de la demanda propuesto, que consiste en:

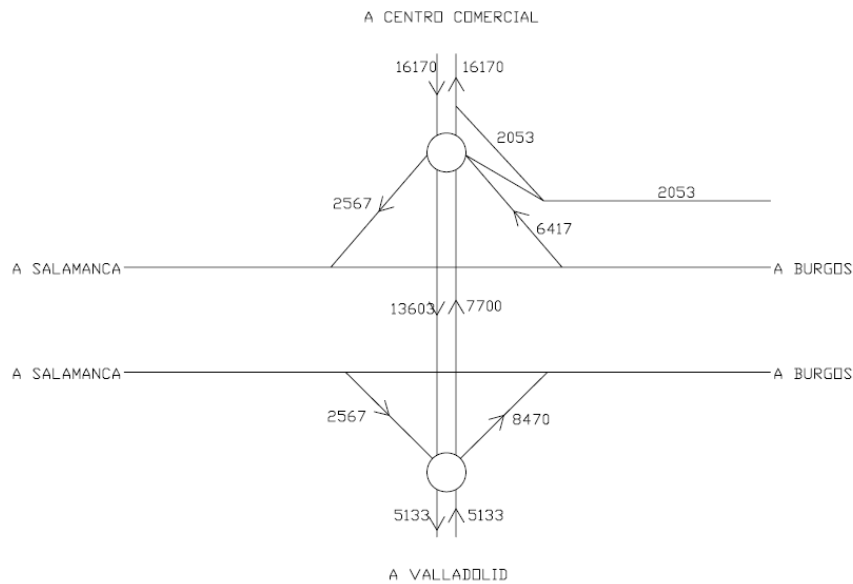
- El 20% del tráfico generado por la nueva superficie, procede de la VA-20.
- El 10% del tráfico generado por la nueva superficie, proviene del sur de la A-62, de la dirección de Salamanca.
- El 25% del tráfico generado por la nueva superficie, proviene del norte de la A-62, de la dirección de Burgos.
- El 8% del tráfico generado por la nueva superficie, proviene de la zona norte de Valladolid, a través de la nueva vía de servicio.

Por lo tanto el esquema del tráfico generado por el centro comercial en las inmediaciones del nudo 128 es el que sigue:

ESQUEMA INTENSIDAD HORARIA PUNTA GENERADA POR CENTRO COMERCIAL



ESQUEMA INTENSIDAD DIARIA PUNTA GENERADA POR CENTRO COMERCIAL



ASIGNACION DE TRAFICOS A LA GLORIETA ESTE

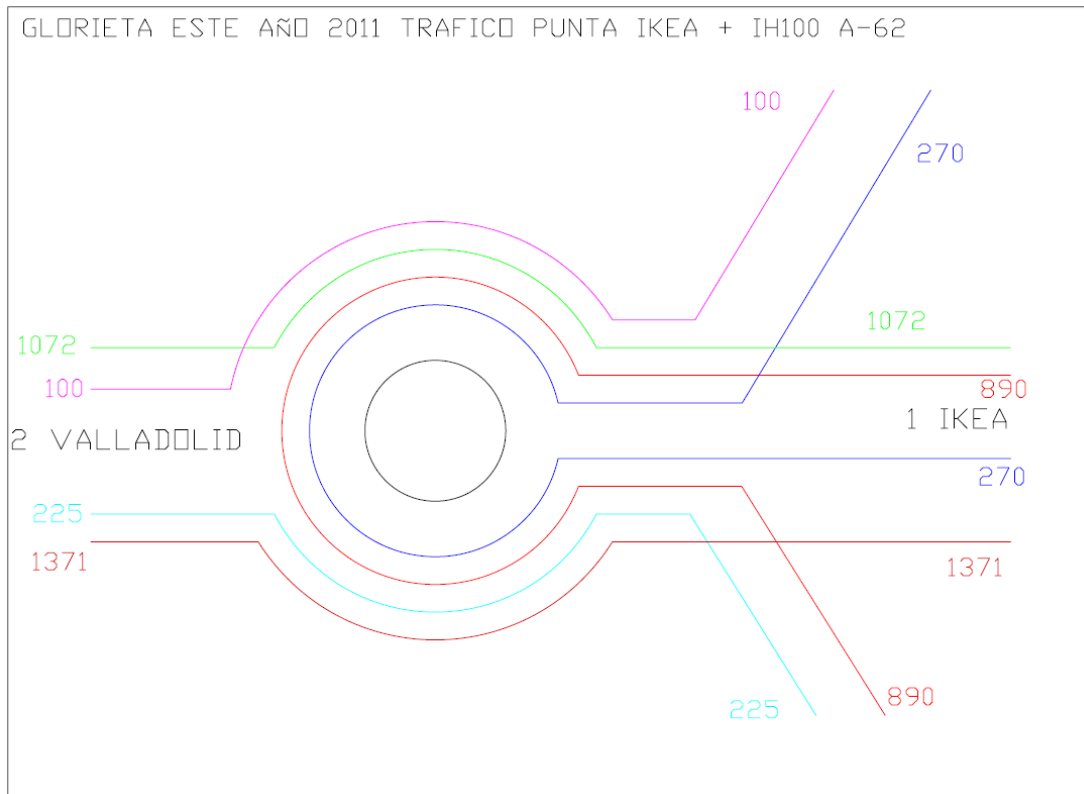
En este epígrafe se estudia la nueva situación del tráfico que se generará tras el desarrollo del sector.

Puesto que las puntas horarias de la superficie comercial y la de la autovía A-62 no son coincidentes en el tiempo, en el proyecto de construcción se analizan 3 posibles combinaciones de funcionamiento:

1. Combinación de funcionamiento ordinario, considerando la intensidad punta del centro comercial y la intensidad horaria máxima de los sábados en la A-62.
2. Combinación de funcionamiento extraordinario, considerando la intensidad punta del centro comercial y la intensidad máxima de los viernes en la A-62.
3. Combinación de funcionamiento pésimo, considerando la intensidad punta del centro comercial y la intensidad de la hora 100 en la A-62.

Para la elaboración de este documento únicamente se ha estudiado la situación pésima de funcionamiento la cual supone la coincidencia temporal del máximo tráfico en la A-62 con la máxima afluencia de compradores al centro comercial, situación que deja cierto margen de seguridad en cuanto al funcionamiento de la glorieta.

La asignación de tráfico desglosados en su origen – destino es el siguiente:



CALCULO DE CAPACIDAD DE LA GLORIETA

La instrucción “Recomendaciones sobre Glorietas” del Ministerio de Fomento (1999) desarrolla el método del “Transport Road and Research Laboratory” para el cálculo de la capacidad en glorietas, considerado como uno de los mejores métodos empíricos existentes.

Este método modeliza la glorieta como una sucesión de intersecciones en T, calculándose su capacidad como tal, en función del tráfico que circula por el anillo y el tráfico que pretende acceder a la glorieta.

Este modelo, permite evaluar, a partir de los tráficos que se incorporan a la glorieta su funcionamiento. Para el cálculo de capacidad se precisa disponer de:

- **Datos geométricos**
 - Semianchura de la calzada del acceso v (m).
 - Anchura de la entrada e (m)
 - Longitud del abocinamiento de la entrada l (m)
 - Angulo entre las trayectorias de la entrada y anular (g)
 - Mínimo radio de la trayectoria de entrada r (m)
 - Diámetro de la glorieta D (m)

- **Datos de demanda de tráfico**

- Matriz origen – destino

Cada elemento de la matriz, a_{ij} , representa el número de vehículos totales equivalentes a ligeros (ligeros+pesados+motocicletas) que necesitan acceder a la glorieta por le entrada i y se dirigen a la salida j .

Para evaluar el funcionamiento de la glorieta en cualquier situación de tráfico se introducen los valores de la matriz origen-destino como intensidades horarias en hora punta.

Coeficientes de Cálculo

El programa calcula automáticamente los siguientes coeficientes.

$$s = 1,6 \cdot \frac{e-v}{1}$$

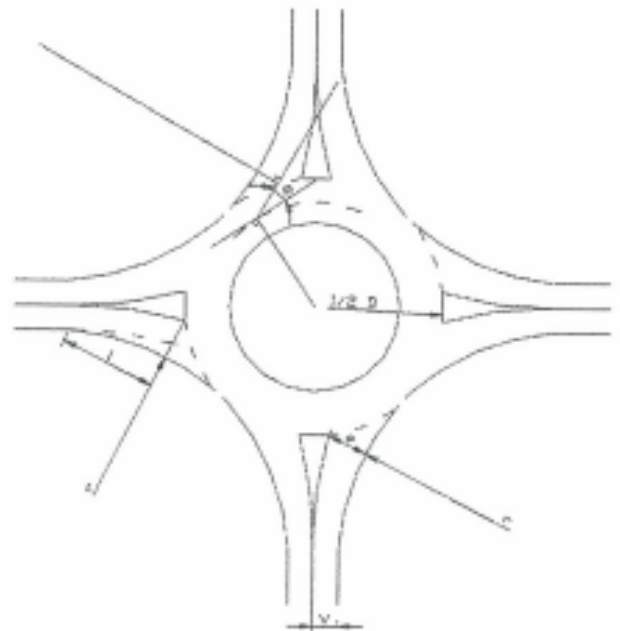
$$x = v + \frac{e-v}{1+2 \cdot s}$$

$$k = 1 - \frac{f-33}{259} - 0,978 \cdot \left(\frac{1}{r} - 0,05 \right)$$

$$t = 1 + \frac{0,5}{1+e^{(0,1D-6)}}$$

$$F = 303 \cdot x \cdot k$$

$$f = 0,210 \cdot t \cdot k \cdot (1 + 0,2 \cdot x)$$



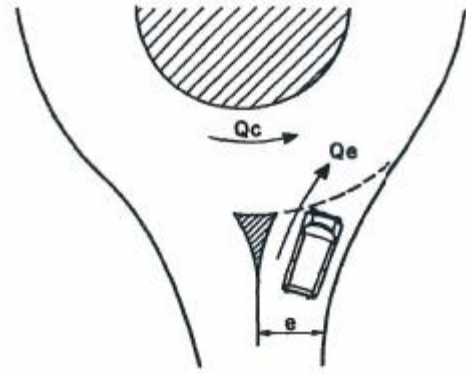
Capacidad de una entrada

La capacidad de una entrada para una situación concreta de intensidades horarias definidas por una matriz origen-destino se calcula mediante la ecuación que relaciona la capacidad de cada entrada y la intensidad circular que la corta:

$$Q_e = F - f \cdot Q_c$$

Dónde:

- Q_e : Capacidad de la entrada (máximo nº de vehículos que podrán acceder por esa entrada)
- F y f : Coeficientes función del trazado en planta, calculados automáticamente por el programa.
- Q_c : Intensidad anular que corta dicha entrada.



El valor de la intensidad circular (Q_c) para cada entrada es sencillo de calcular a partir de la matriz origen-destino, de forma que conociendo las trayectorias de los distintos vehículos que acceden a la glorieta se conocen los tráficos que se oponen a cada entrada. El programa calcula este valor de forma automática a partir de la matriz de origen-destino.

El proceso de cálculo de la capacidad es iterativo, convergiendo tras una serie de iteraciones en un equilibrio global de la glorieta.

Para ello se calcula en cada iteración y para cada entrada el equilibrio entre la capacidad de acceso (Q_e) y la intensidad circular (Q_c), verificando que la intensidad de entrada (I_e) no sea superior a la capacidad (Q_e) en ningún acceso.

En caso de que esto ocurra ($I_e > Q_e$), el programa corregirá la intensidad de entrada limitándola a la capacidad, aplicando un coeficiente reductor igual a Q_e/I_e en cada movimiento de la entrada, recalculando de nuevo las intensidades circulares (Q_c) en el siguiente paso.

Al final del proceso iterativo se llega a la convergencia y equilibrio global de todas las entradas.

Para obtener los tráficos de salida obtenemos de la matriz origen-destino los valores porcentuales de los vehículos que salen por cada ramal respecto a las intensidades de entrada de los otros $n-1$ accesos.

$$I_{s_i} = \sum p_{ji} \cdot I_{e_j}$$

Dónde:

I_{s_i} : Intensidad de salida en el ramal i .

I_{e_j} : Intensidad de entrada en el ramal j .

p_{ji} : Porcentaje de vehículos que salen por el ramal i del total de los que entran por el ramal j .

Utilizando los datos anteriores, el Programa calcula el Nivel de Saturación de cada entrada a la glorieta, como resultado del cociente entre la intensidad de entrada (Ie) por cada ramal y la capacidad teórica (Qe) de la misma:

- Si el cociente intensidad/capacidad (denominado grado de saturación) es inferior a 0,85 significa que existe un nivel de saturación “Adecuado”, iluminándose la casilla correspondiente al mismo en color verde.
- Cuando el cociente entre la intensidad de entrada y la capacidad es mayor a 0,85 y menor a 1 corresponde a un nivel de saturación “Saturado” y la casilla correspondiente se ilumina en color naranja.
- Y por último, cuando el cociente intensidad de entrada/capacidad es mayor a 1,00 hay un nivel de saturación de “Congestión” y la casilla se ilumina en color rojo.

Procedimiento general de cálculo

Para la obtención de los niveles de servicio en las glorietas y su nivel de saturación, se describe a continuación el procedimiento de cálculo, a partir de la formulación indicada en los apartados anteriores:

- 1) Se introducen los datos de entrada geométricos de las glorietas.
- 2) Se introducen en el modelo los datos de intensidades horarias en la matriz O/D del modo que por ejemplo la celda situada en la fila 2 y columna 3 se corresponde con la intensidad total de tráfico (Vehículos/hora) que accede por la entrada 2 y sale por la 3.
- 3) La numeración de los accesos se realiza de forma consecutiva y en sentido antihorario o sentido del tráfico.
- 4) Se calculan los coeficientes F y f que definen en cada entrada la relación entre la capacidad de entrada (Qe) y la intensidad circular (Qc). ($Q_e = F \cdot 1 \cdot Q_c$).
- 5) A partir de los datos introducidos se calcula para cada acceso la intensidad de entrada (Ie), de salida (Is), la capacidad de entrada (Qe), la intensidad circular (Qc), el grado de saturación o cociente (Ie/Qe) y el nivel de servicio. Si el grado de saturación es bajo indica fluidez y si es alto indica congestión.

Cálculos y resultados

A continuación se recoge la matriz O/D de la glorieta objeto de estudio con los correspondientes tráficos comentados con anterioridad.

AÑO 2011				
MATRIZ ORIGEN DESTINO				
Intensidad horaria Vehículos/h				
O/D	1	2	3	4
1	0	225	1371	0
2	0	0	0	0
3	1335	890	0	0
4	100	0	270	0

CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)

A continuación se recogen los resultados obtenidos en el cálculo con el programa descrito.

Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo Glorieta
(De acuerdo a las Recomendaciones sobre Glorietas. Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras. 1999)

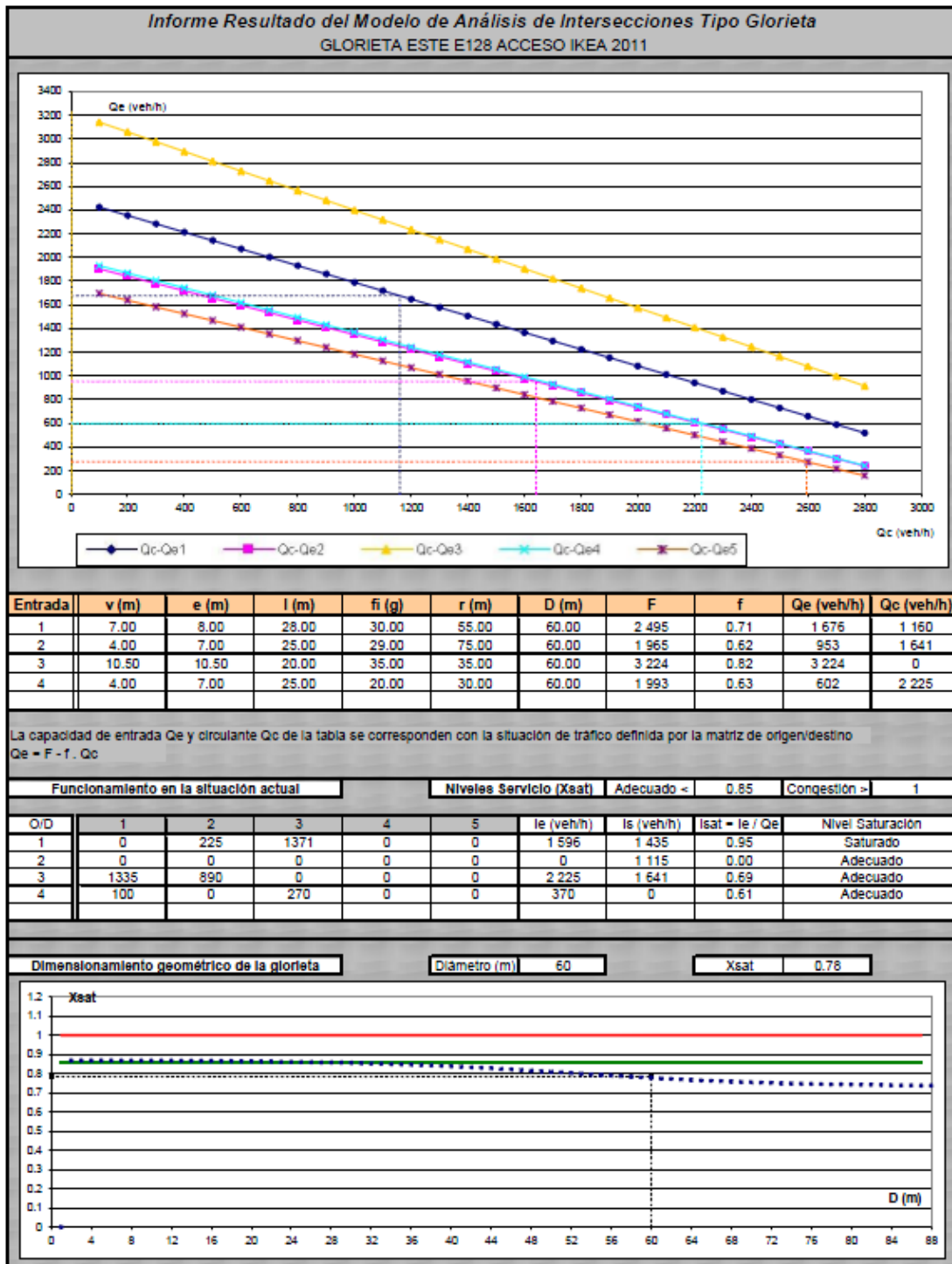
Descripción/Localización de la intersección tipo glorieta					
GLORIETA ESTE E128 ACCESO IKEA 2011					
Parámetros geométricos de dimensionamiento de la glorieta					
Número de Accesos		4			
Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)
1	7.00	8.00	28.00	30.0	55.0
2	4.00	7.00	25.00	29.0	75.0
3	10.50	10.50	20.00	35.0	35.0
4	4.00	7.00	25.00	20.0	30.0
5					

v -> la mitad de la anchura de la vía de aproximación e -> ancho de la entrada
l -> longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada fi -> ángulo de entrada (grados sexagesimales)
r -> radio de la entrada D -> diámetro del círculo inscrito

Parámetros y coeficientes del método del cálculo de capacidad					
Entrada	s	x	k	t	F
1	0.06	7.90	1.04	1.25	2 495
2	0.19	6.17	1.05	1.25	1 965
3	0.00	10.50	1.01	1.25	3 224
4	0.19	6.17	1.07	1.25	1 993
5	0.20	5.71	1.01	1.25	1 751

Matriz Origen / Destino. (Total Vehiculos/hora)					
O/D	1	2	3	4	5
1	0	225	1371	0	0
2	0	0	0	0	0
3	1335	890	0	0	0
4	100	0	270	0	0
5	0	0	0	0	0

Niveles de Servicio según Grado de saturación			
N Servicio	Adecuado	Saturado	Congestión
Xsat	0.85	0.85 - 1	1



A la vista de los resultados obtenidos podemos concluir que para el año de puesta en servicio del enlace E128, año 2011, **la glorieta este en su configuración actual**, es decir, antes de su ampliación, presenta un índice de congestión ADECUADO en su conjunto, es decir en su funcionamiento global.

De igual forma se puede concluir que la glorieta cuando se ejecute su ampliación tendrá un funcionamiento mejor lo que ratifica lo expuesto en el proyecto de construcción de los accesos a IKEA

2.3.3.- TRAFICO EN LA VA-20

De lo expuesto en el punto anterior obtenemos el tráfico que como resultados del desarrollo de los sectores S-06 y S-15 va a llegar a la VA-20, Ronda Interior de Valladolid.

Partiendo de este tráfico, si analizamos la capacidad de la VA-20 tenemos los siguientes datos:

La capacidad del tramo de una calzada de dos carriles por sentido se calcula mediante la fórmula:

$$C = C_j \cdot N \cdot FHP \cdot f_A \cdot f_C \cdot f_{VP}$$

Dónde:

- C = Capacidad en un sentido, expresada en vehículos / hora.
- C_j = Capacidad de un carril en condiciones ideales: C_j = 2.200 vehículos ligeros/hora en autovías de dos carriles por sentido.
- N = Número de carriles por sentido
- FHP = Factor que considera la intensidad de tráfico en los 15 minutos punta dentro de la hora de proyecto: FHP = 0,95, valor típico para el cálculo de capacidad en carreteras interurbanas.
- f_A = Factor de ajuste por anchura de carril y obstáculos laterales: f_A = 0,98, valor para carriles de 3,5 m de anchura y sin obstáculos laterales.
- f_C = Factor de ajuste debido al tipo de conductores: f_C = 1, pues la calidad de las vías actuales y la buena señalización contribuyen a no disminuir la capacidad de la carretera por este motivo.
- f_{VP} = Factor de ajuste debido a vehículos pesados

$$f_{VP} = 100 / (100 + P_c \cdot (E_c - 1)) = 0,94$$

- P_c = Porcentaje de vehículos pesados en la intensidad horaria de proyecto:
P_c = 12,25 valor observado en la estación primaria VA-163-2, situada entre la carretera de Soria y la A-62
- E_c = Factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados. Para un terreno llano, se adopta el valor es E_c=1,5.

La capacidad resultante, en una calzada de dos carriles, es de:

$$C = 2200 \cdot 2 \cdot 0,95 \cdot 0,98 \cdot 1 \cdot 0,94 = 3.850 \text{ v/h por sentido}$$

	I/C
Nivel de Servicio	Calzada de 2 carriles
A	< 0,28
B	< 0,47
C	< 0,66
D	< 0,79
E	≤ 1,00
F	inestable

Dónde:

I = Intensidad de tráfico en un sentido en la hora de proyecto, en vehículos / hora.

C = Capacidad en un sentido, en vehículos/hora.

Los cálculos de la relación intensidad / capacidad y del Nivel de Servicio, en la hora punta y en la calzada derecha, en cada una de las situaciones estudiada es:

- Intensidad_{MAX} = 23468x0.11= 2581 vehículos/hora en la calzada más cargada

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 12.25 % de pesados) da 2745 vehículos ligeros equivalente por hora.

Por lo tanto

$$I/C = 2745/3850 = 0,71$$

Encontrándonos por consiguiente en un nivel de servicio D.

Si se le suma la generación de tráfico del centro comercial de 538 vehículos/hora tenemos

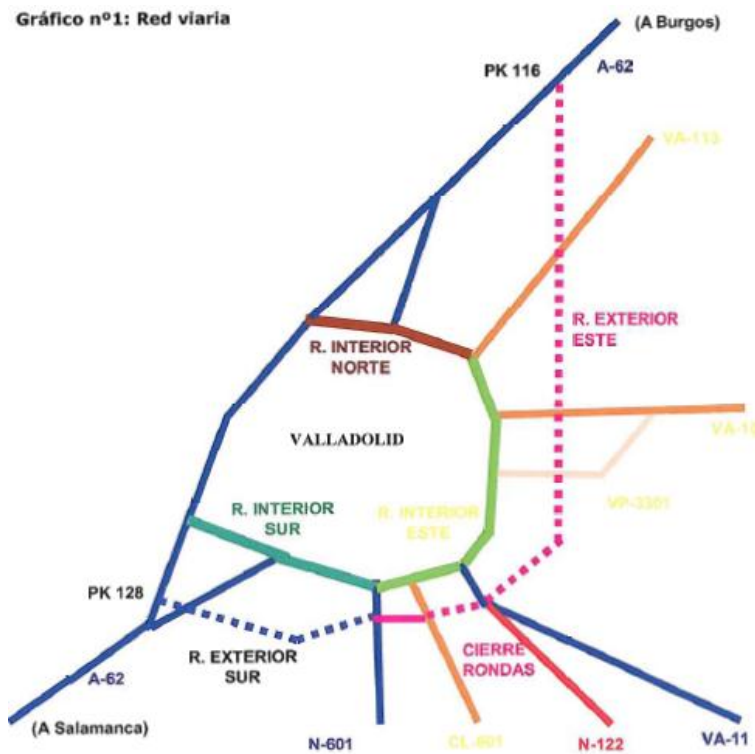
$$I/C = (2745+538)/3850 = 3283/3850 = 0,85$$

Encontrándonos por consiguiente en un nivel de servicio E.

2.3.4.- TRAFICO EN LA VA-30

Dada la extensión de este estudio de tráfico, el cual se encuentra repartido en los proyectos de que consta la Ronda Exterior de Valladolid (Ronda Exterior Sur, Cierre de Rondas y Ronda Exterior Este), nos fijaremos en los datos arrojados por el último efectuado y que se corresponden con el proyecto de Ronda Exterior Este cuya fecha de redacción es la más reciente.

En dicho anejo se realiza una simulación de la red de afección de esta autovía que se recoge en el siguiente gráfico.



En dicha simulación se introducen los datos del tráfico de las estaciones de aforo situadas en:

- carreteras:
 - N-601 Adanero – Gijón,
 - CL-601 Valladolid – Segovia,
 - N-122 Valladolid Soria
 - VP- 3301 Valladolid – Casasola
 - VA-100 Valladolid – Renedo
 - VA-113 Valladolid - Cabezón
- Autovías
 - A-11 Valladolid – Soria
 - A62 Burgos – Portugal

Los datos de tráfico se obtuvieron de las siguientes estaciones de aforo:

Tabla n°1: Estaciones de aforo de titularidad estatal. 2004

Carretera	Estación	Tipo Estación	P.K.	Localidad	2004		
					IMD	Pesados	% Pes.
VA-11	VA-03	Primaria	346,5	Tudela de Duero	10.147	1.730	17,0%
	VA-180	Secundaria	355,5	Cistérniga	19.652	2.722	13,9%
N-122	VA-154	Secundaria	356,3	Cistérniga	2.990	2.070	69,2%
N-601	E-147	Permanente	170,2	Boecillo	11.201	2.243	20,0%
	VA-50	Secundaria	180,6	Laguna de Duero	23.910	2.998	12,5%
	VA-177	Cobertura	187	Valladolid	19.658	2.138	10,9%
	VA-13	Secundaria	195,5	Zaratán	14.835	2.722	18,3%
A-62	VA-49	Cobertura	200,1	Villanubla	10.743	1.825	17,0%
	VA-40	Cobertura	106,1	Cabezón	25.910	6.418	24,8%
	VA-12	Secundaria	116,2	Valladolid	32.145	9.169	28,5%
	VA-185	Cobertura	119	Valladolid	28.446	3.948	13,9%
	VA-186	Cobertura	123	Valladolid	25.134	3.483	13,9%
VA-20	VA-188	Cobertura	127	Valladolid	28.836	4.002	13,9%
	VA-2	Primaria	131,7	Valladolid	37.542	6.071	16,2%
	VA-163	Cobertura	5,8	Valladolid (ronda Este)	31.306	3.232	10,3%
	VA-164	Cobertura	0,8	Valladolid (ronda Norte)	13.170	3.632	27,6%
	VA-195	Cobertura	9	Polígono S. Cristóbal	29.184	3.176	10,9%

Tabla n°2: Estaciones de aforo de titularidad autonómica. 2003

Carretera	Estación	Tipo Estación	P.K.	Localidad	2003		
					IMD	Pesados	% Pes.
C-610	VA-80	Primaria	4,5	Valladolid	8.304	487	5,9%
CL-601	VA-20	Cobertura	11,0	Valladolid	8.838	517	5,8%
VA-100	VA-165	Primaria	6,4	Renedo	4.801	235	4,9%
VA-112	VA-215	Cobertura	14,0	Cabezón	1.124	66	5,9%
VA-113	VA-220	Cobertura	5,5	Valladolid	9.501	1.045	11,0%
	VA-225	Cobertura	8,0	Cabezón	2.899	211	7,3%
	VA-230	Secundaria	10,9	Cabezón	2.991	202	6,8%
VA-514	VA-350	Cobertura	11,0	Wamba	1.072	161	15,0%
VA-900	VA-385	Cobertura	5,0	Fuensaldaña	3.847	577	15,0%

De los tráficos obtenidos y de la asignación del mismo obtenemos la siguiente tramificación de tráficos en la VA-30.

ASIGNACION A LA RED DE CARRETERAS DE VALLADOLID VARIANTE EXTERIOR ESTE. TRAFICO DIARIO					
CARRETERA	TRAMO DE CARRETERA	IMD (Vehículos/día)			
		AÑO 2007	AÑO 2012 Ronda in-completa	AÑO 2012 Ronda completa	AÑO 2017
Cierre rondas	CL-601 / N-122	10.384	16.638	24.700	31.017
Ronda exterior Este	N-122 / VA-100	0	0	19.595	22.615
	VA-100 / VA-113	0	0	15.768	18.246
	VA-113 / A-62	0	0	17.891	20.843
Ronda exterior Sur	A-62 / N-601	21.746	26.369	19.270	23.228
	N-601 / CL-601	32.556	37.966	43.797	48.600
Ronda Interior	N-620 / N-601	20.972	24.539	23.124	24.805
	N-601 / CL-601	27.358	28.558	28.075	29.737
	CL-601 / N-122	26.142	26.873	26.744	26.319
	N-122 / VA-100	38.913	44.427	36.944	41.223
	VA-100 / A-62	25.415	30.954	21.831	26.092

A estos tráficos se les suma los generados por los desarrollos urbanísticos previstos de los sectores colindantes con la VA-30 entre los que destacan:

Nº	SECTOR	SUPERFICIE	VIVIENDAS	VEHICULOS GENERADOS AÑO				
				2009	2014	2019	2024	2029
1	Nuevo complejo Ferroviario	484.000		0	1611	3043	4295	5369
2	Laderas del Esgueva	135.000	7450	0	9782	9782	17089	24228
3	Área Homogénea 6	65.000	3130	0	4123	7548	10211	12306
4	Valdechivillas	498.000	12525	0	18772	34525	47002	56974

Como hipótesis de crecimiento del tráfico utilizan las siguientes:

PERIODO AÑOS	HIPOTESIS
2004 - 2007	3.50%
2007 - 2012	3.50%
2012 - 2017	2.50%
2017 - 2027	1.50%

Definiendo los siguientes escenarios de funcionamiento

AÑO	TASA 3.5%	TASA 2.5%	TASA 1.5%	TASA MIXTA
2009	3.5%	3.5%	3.5%	3.5%
2014	3.5%	2.5%	1.5%	3.5%
2019				2.5%
2024				1.5%
2029				1.5%

Con todos estos datos se genera una matriz origen destino y empleando el programa EMMÉ se realiza la asignación final del tráfico a la red. Dicha asignación supone una variación lineal de los tráficos en los diferentes años de asignación. En el algoritmo de cálculo se introducen también rutinas de asignación de tráficos de inducción que para este caso se ha utilizado un coeficiente de inducción del 10% repartido en tres años.

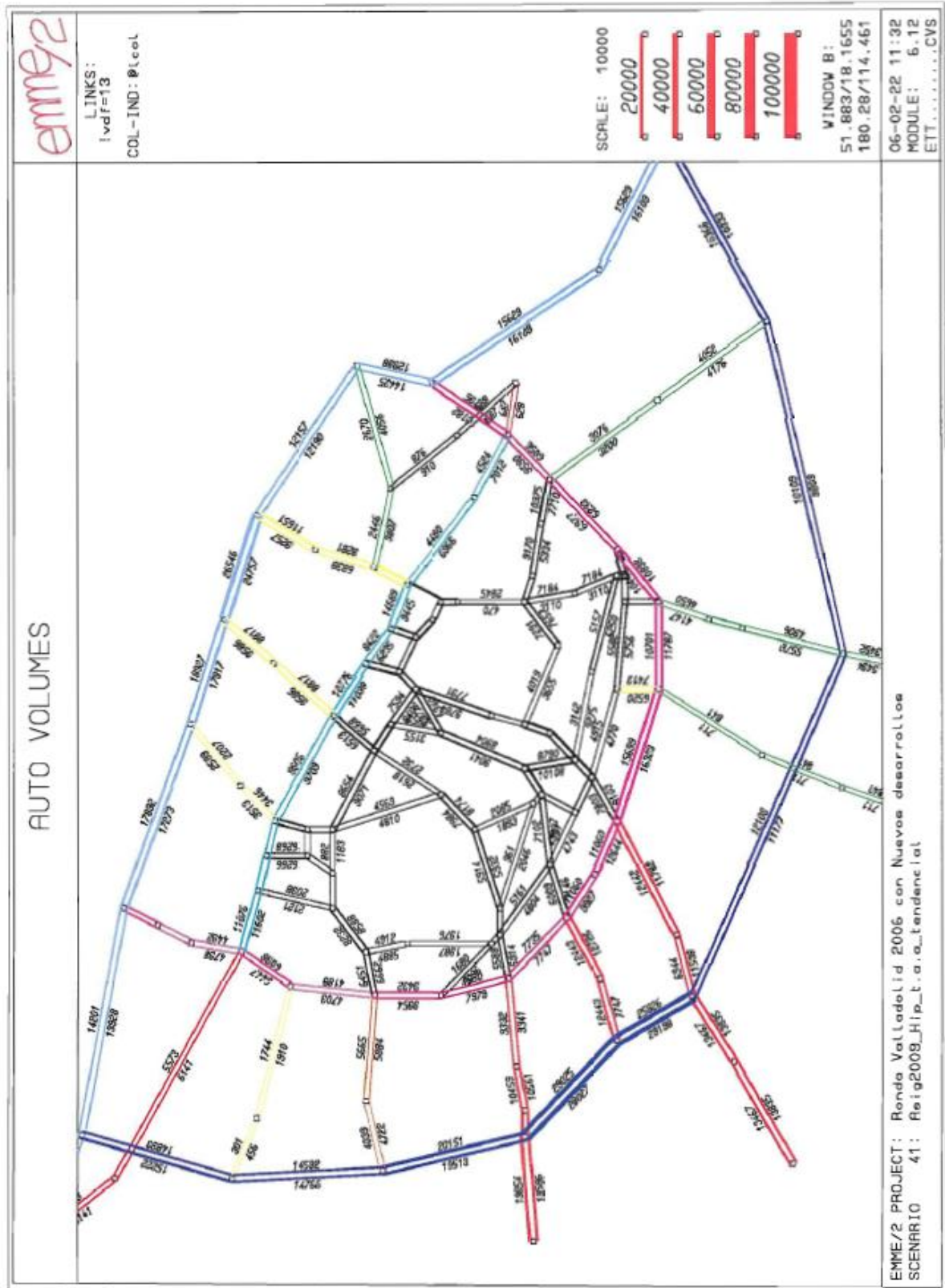
A modo de resumen disponemos en una tabla los datos de todos los escenarios calculados para los tramos de la VA-30 que se sitúan en el entorno de la Avenida de Salamanca, dentro del término municipal de Arroyo de la Encomienda

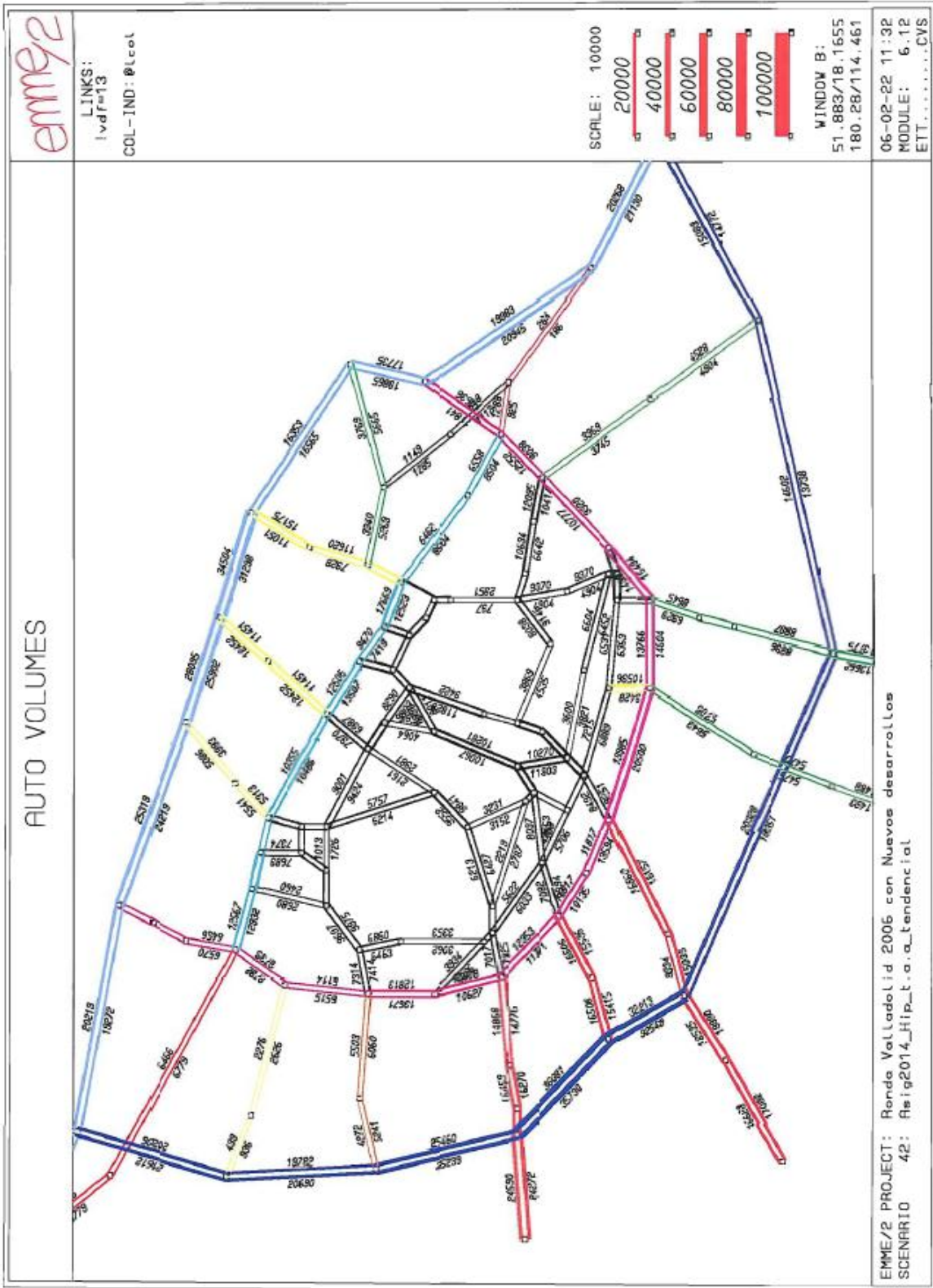
**CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION
DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)**

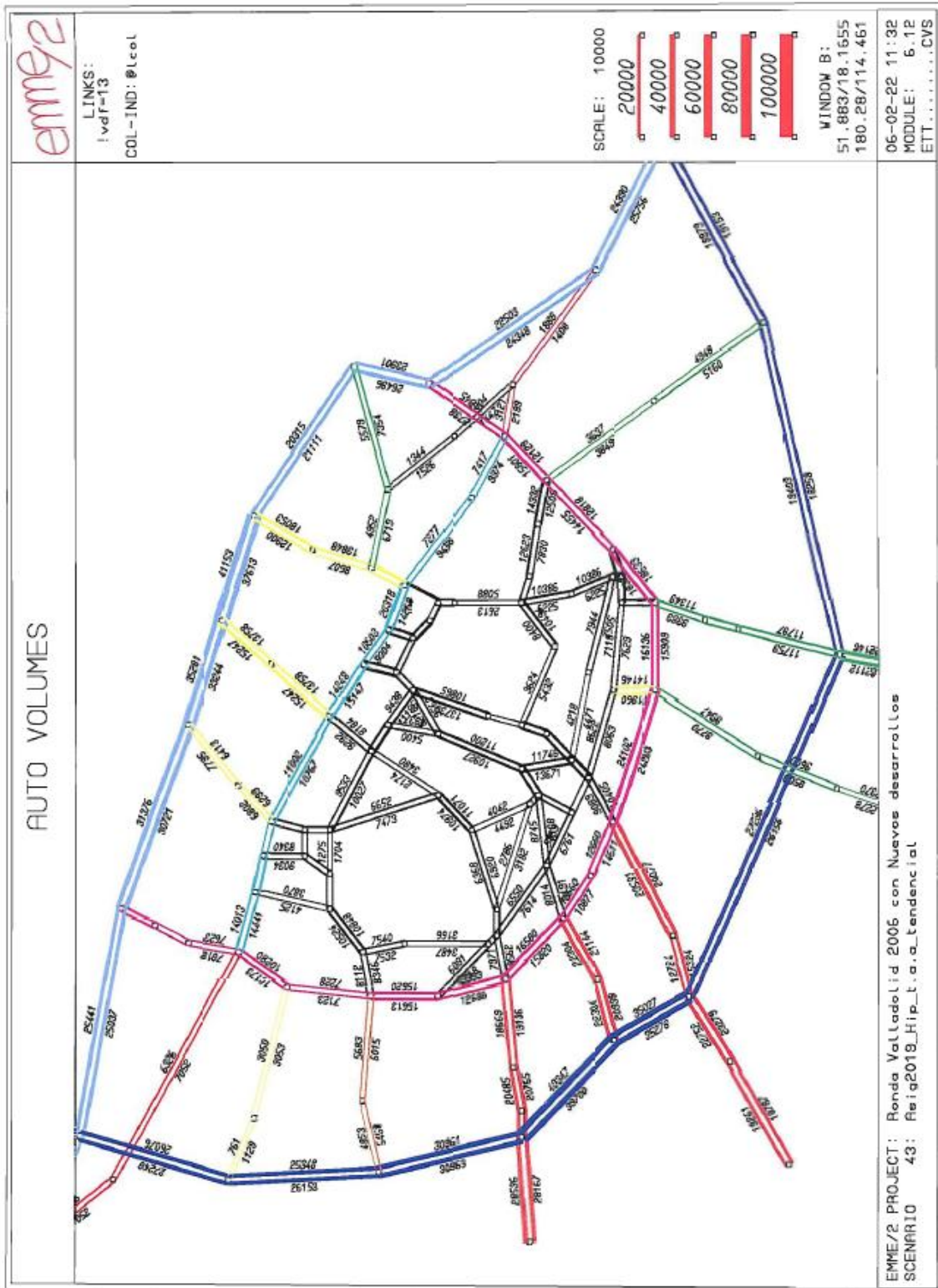
ESCENARIO	AÑO	TRAMO VA-30			
		A62 -ARROYO		AVDA SALAMANCA	
		SALAMANCA	BURGOS	ENTRADA VA-30	SALIDA VA-30
3.5%	2009	14833	15222	5573	6141
	2014	20208	21612	6466	6779
	2019	27361	28490	7144	7268
	2029	35790	36820	12439	12630
2.5%	2009	13792	14411	5454	6067
	2014	18319	18343	6215	6300
	2019	22759	24363	6469	6571
	2029	31465	32911	7871	8238
1.5%	2009	12964	13548	5320	5979
	2014	16184	16345	5510	6407
	2019	18960	20098	6136	6588
	2029	25390	27194	6647	6636
MIXTO	2009	14833	15222	5573	6141
	2014	20208	21612	6466	6779
	2019	26076	27248	6926	7052
	2029	31018	32885	8333	7958

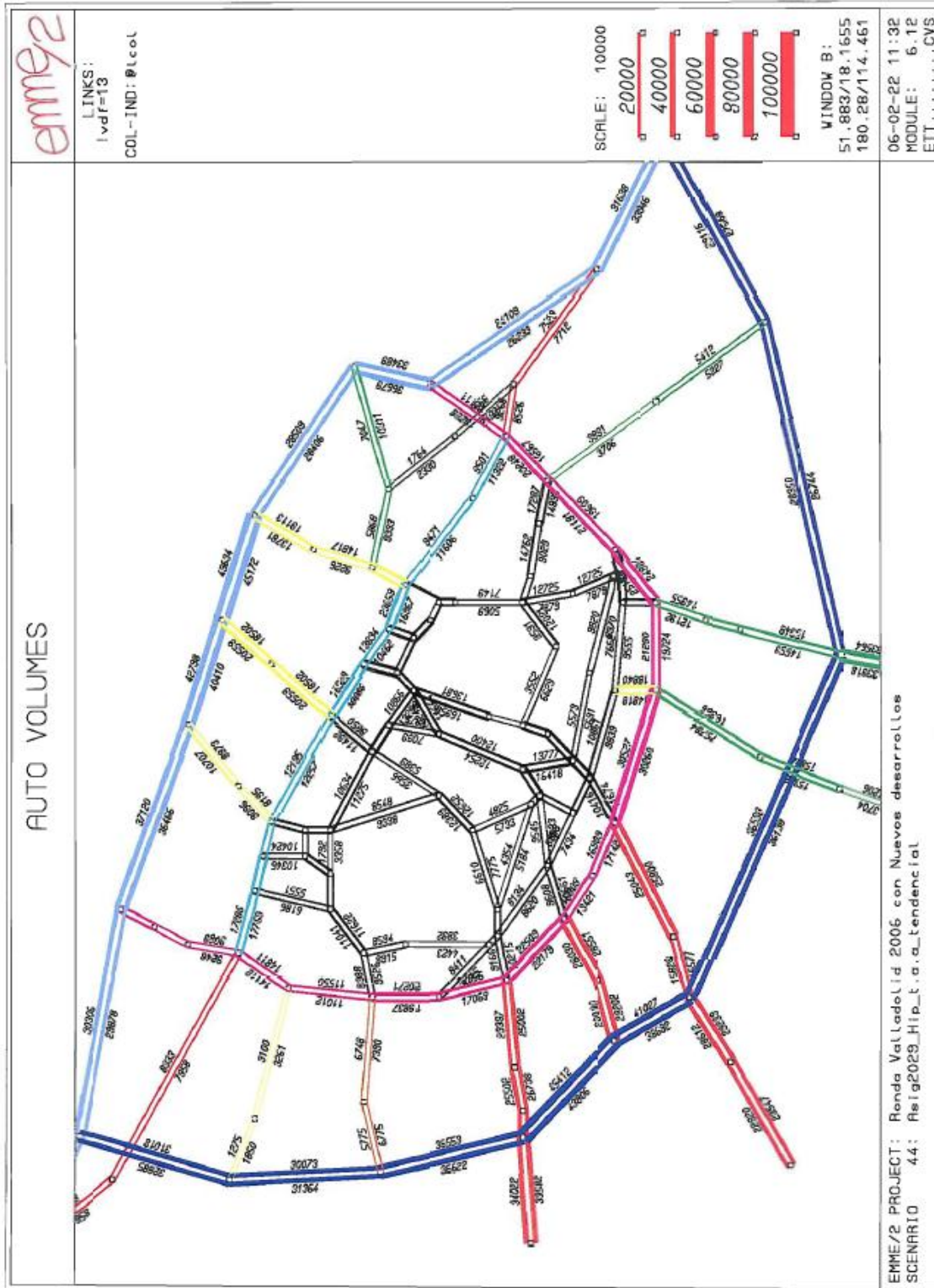
En el proyecto mencionado se desarrollan la totalidad de los escenarios de funcionamiento para los años 2009, 2014, 2019 y 2029 pero para el presente estudio nos quedaremos con el escenario de crecimiento mixto por considerar que es el que mejor se adapta a la evolución de tráfico.

A continuación recogemos los gráficos de salida del programa EMME-2 para el escenario de crecimiento mixto en el entorno de nuestra zona de estudio.









2.4.- DATOS DEL TRÁFICO ACTUAL

Para la obtención de los tráficos actuales recurrimos a las publicaciones del Ministerio de Fomento. Para la elaboración de este documento recurriremos a los últimos datos publicados. Estos documentos son:

- Tráfico en las Estaciones de Aforo del Ministerio de Fomento. Año 2010
- Mapa de Intensidad de tráfico en la red del Estado. Año 2010.
- Mapas de tráfico de acceso a las ciudades. Valladolid Año 2010.
- Serie Histórica de tráfico. Años 2000-2010

De forma general, estos documentos se recogen en los apéndices de este estudio. De ellos extraemos los datos de las estaciones que son de relevancia para nuestro estudio y los datos de tráfico que arrojan, los cuales recogemos a continuación en una tabla.

VIA	ESTACION	PK	TIPO	2010				2008	
				IMD TOTAL	IMDp	%P	IH 100	IMD TOTAL	IMDp
A-62	VA-12-1	116.29	PRIMARIA	34383	6606	19.21		36597	7408
A-62	VA-185-2	119.05	SECUNDARIA	27298	5519	20.21		24337	5009
A-62	VA-186-2	122.55	SECUNDARIA	32227	6417	19.91		39914	7136
A-62	VA-188-2	126.78	SECUNDARIA	48423	7147	14.75		50973	7638
A-62	E-31-0	131.79	PERMANENTE	41816	6140	14.68	8.53	44035	6189
A-62	VA-41-2	136.65	SECUNDARIA	40422	6694	16.56		39201	6986
VA-30	E-434-0	19.32	PERMANENTE	30101	3370	11.19			
VA-20	VA-163-2	6.14	SECUNDARIA	32755	3734	11.39		45046	5593
VA-20	VA-164-3	0.80	COBERTURA	22652	2582	11.39			
VA-20	VA-195-2	8.33	SECUNDARIA	25037	2538	10.13		31742	3300

Las estaciones que se encuentran más cerca de nuestra zona de actuación son las VA-188-2, E-31-0, VA-41-2, VA-163.2, E-434-0 y la VA-195-2.

2.5.- EVOLUCION Y COMPARACION DE LOS TRAFICOS

Si comparamos los tráficos obtenidos para las estaciones de aforo consideradas en el entorno de la zona de afección del estudio podemos sacar las siguientes conclusiones.

- Autovía A-62

Su tráfico experimentó un crecimiento casi continuando en todas sus estaciones desde el año 1995 hasta el 2004 con tasas de crecimiento cercanas al 5%, mientras que las estaciones situadas en el entorno de la ciudad de Valladolid experimentaron crecimientos cercanos al 10%.

Posteriormente, entre los años 2004 y 2008, los tráficos de esta autovía se estabilizan teniendo incluso en determinados tramos crecimientos negativos. Esto sin embargo no ocurre en las estaciones del entorno de Valladolid cuyo crecimiento es más moderado con crecimiento acumulados del 0.75%. Por ejemplo para la estación E-31 el tráfico en el año 2004 es de 41816, en el 2006 es de 41459, en el 2008 es de 44035 y en el 2010 es de 41816.

Si comparamos el tráfico del 2010 con los tráficos obtenidos en los estudios de tráfico recogidos en este documento observamos que para el año 2010 vemos que en el entorno de la estación VA-188 tenemos que el estudio de la Ronda Exterior arroja un valor de 49538 vehículos día, en el estudio de los accesos al centro comercial tenemos 44663 y en la propia estación arroja un valor de 48423. Por lo que podemos concluir que la tasa de crecimiento se sitúa alrededor del 2%. Por tanto podemos concluir que la propuesta de tasa de crecimiento tendencial o mixto del estudio de la Ronda parece apropiada.

En cuanto al porcentaje de pesados utilizaremos el valor dado por la estación VA-188-2, el 14.75%

- VA-30

En el caso de esta autovía no tenemos datos anteriores al 2010, año de puesta en funcionamiento, por lo que solo los podremos comparar con los datos de su estudio de tráfico.

Así tenemos que en el estudio realizado arroja un volumen de 29358 vehículos día en el tramo entre la A-62 y la VA-12, 39669 vehículos/día entre la N-601 y la CL-601 y 57052 vehículos/día en el tramo de cierre de Rondas. Sin embargo los aforos presentan valores de 32755 en el tramo entre A-62 y VA-12, no teniendo datos en la actualidad del cierre de Rondas pues este tramo se abrió al tráfico en julio del 2010.

A la vista de los resultados parece que el escenario tendencial adoptado para el estudio de la Ronda Exterior parece adecuado pues arroja valores similares

En cuanto al porcentaje de pesados utilizaremos el valor del 11%

- VA-20

La Ronda Interior o VA-20 es una vía semaforizada de gran capacidad que constituye el primer anillo de circunvalación de la ciudad de Valladolid. Esta Ronda se divide en tres tramos de titularidades distintas.

Así tenemos que el primer tramo, Ronda Interior sur, va desde la A-62 hasta la carretera de Segovia (CL-601) y pertenece a la Junta de Castilla y León/Ayuntamiento de Valladolid. Este tramo es el de más reciente construcción. Este tramo no tiene aforos

El segundo tramo, desde la carretera de Segovia a hasta la carretera de Cabezón (VA-113), denominado Ronda Interior Este, pertenece al Ministerio de Fomento. En este tramo se encuentra ubicadas las estaciones VA-195-3 y la VA-163-3

Y el último tramo que discurre entre la VA-113 y la A-62, denominado Ronda Interior Norte, también pertenece al Ministerio de Fomento. En este tramo se sitúa la estación VA-164-4.

En general vemos que el tráfico en esta ronda interior ha ido descendiendo a medida que se ha puesto en funcionamiento los distintos tramos de la Ronda Exterior VA-30, siendo considerable el descenso del año 2010. A este descenso ha contribuido la apertura de varios tramos de la Ronda Exterior.

Sin embargo, el estudio de tráfico de la Ronda Exterior, considerando un funcionamiento completo de toda ella, arroja valores crecientes del tráfico pero principalmente vinculados al desarrollo urbanístico considerado en el método empleado. Con valores para el año 2010 para la zona de la estación VA-195 de 23704 vehículos, de 32022 para la VA-163 y 21346 para la zona de la estación VA-164, vemos que son valores muy similares a los arrojados por las estaciones de aforo.

Sin embargo consideramos de dudosa viabilidad el horizonte urbanístico planteado en el escenario empleado. Para la Ronda Interior consideramos más ajustado el escenario de crecimiento al 1.5%.

Para este escenario, para los tramos situados a ambas márgenes de la Avenida de Salamanca el estudio arroja valores de intensidades de 8580 (4482+4798) vehículos día en el tramo entre la A-62 y la Avenida de Salamanca y de 12545 (6447+6098) vehículos día para el tramo entre la avenida de Salamanca y la carretera a Simancas.

En cuanto al porcentaje de pesados utilizaremos el valor de 11.5%, promedio del valor de las estaciones

3.- GENERACION Y DISTRIBUCION DEL TRÁFICO

3.1.- GENERACION DE TRÁFICO POR EL SECTOR SE-02

La generación de viajes por un sector está condicionada por una serie de factores de carácter socioeconómico, de localización y de accesibilidad. Los factores que condicionan la generación de tráfico son, entre otros, los siguientes:

- El nivel de motorización
- El nivel de renta
- La composición familiar
- El nivel profesional
- La distancia al centro de la población
- La densidad de la población
- La población activa
- La disponibilidad de medios de transporte público
- La motivación de centros comerciales e industriales

Para establecer el grado de motorización de aplicación al sector estaremos a lo normal en este tipo de áreas residenciales. Para el sector objeto de estudio establecemos un número de vehículos por familia

Por otro lado, para la determinación del número de viajes diarios y por tanto el tráfico generado por el Sector supondremos lo siguiente:

- el 50% de la población del Sector será población activa que necesitará efectuar un número de viajes diarios para trasladarse a su lugar de trabajo
- Se considera una ocupación de 4 personas por vivienda, por lo que si el Sector tiene previsto la construcción de 575 viviendas arroja un valor de población residencial de 2300 personas

Por otro lado, los datos generales del sector SE02 de Arroyo de la Encomienda son los siguientes:

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| • Superficie Bruta | 115.004.00 m ² |
| • Uso residencial | 57502.00 m ² |
| • Número máximo de viviendas | 50 viv/ha = 575 |
| • Terciario | 28751.00 m ² |
| • Equipamientos públicos | 8980.75 m ² |
| • Espacios libres públicos | 15199.70 m ² |
| • Aparcamiento | 11967.30 m ² |
| • Vial | 21262.25 m ² |

De todos los datos proporcionados por el Plan Parcial, llegamos a la conclusión de que el uso residencial predominante será el generador del tráfico de la urbanización. En consonancia con otras actuaciones similares se considera que cada vivienda genera 4 viajes al día. Por lo tanto, a efectos de

consideración de generación de tráfico se realizarán un total de 4 viajes diarios por residencia. Esto arroja un total de 2300 viajes al día, 1150 viajes de ida y los mismos de vuelta

Además, dado el emplazamiento del Sector en Arroyo de la Encomienda, a pesar de la presencia de transporte público, supondremos que la totalidad de los viajes se realizarán en vehículo particular. Esta hipótesis nos deja del lado de la seguridad respecto del tráfico generado.

A efectos del conjunto de intensidades del tráfico haremos las siguientes hipótesis:

- La distribución del tráfico se realizará en un periodo de 12 horas
- Para la determinación de la máxima intensidad se considera que en los momentos de máxima afluencia será un 40% superior a la intensidad horaria media, es decir, se adopta un coeficiente de punta de 1,40.
- El número de viajes generados/atraídos serán:
 - Residencial: 575 viviendas x 4 viajes= 2300
 - Uso terciario Comercial: como máximo se generarán 4,00 viajes diarios por cada 500 m², lo que supone, según los números del Plan Parcial, 342 veh/día.
 - Equipamiento: como máximo se generarán 2,00 viajes diarios por cada 200 m² lo que supone 90 veh/día
- La IMD generada por el Sector SE02 será de 2732 vehículos día.
- La intensidad horaria media será de 320 vehículos hora

3.2.- ASIGNACION DEL TRAFICO GENERADO POR EL SECTOR

Dada la localización geográfica del sector y su diseño de accesos realizaremos varias hipótesis en cuanto a su distribución espacial. Dichas hipótesis son las siguientes:

- El 30% de los viajes se generarán desde el sector hacia la VA-30
- El 70 % restante se generará en dirección hacia la VA-20
- De los viajes con dirección VA-30 un 20 % se dirigirán hacia el Polígono de San Cristóbal, es decir, dirección Soria y Segovia. El resto se dirigirán hacia la A-62.
- De los viajes con dirección a la VA-20, el 60% se dirigirá en dirección hacia el Polígono de San Cristóbal, es decir, dirección Burgos – Palencia, mientras que el resto se dirigirá hacia la autovía A-62

Por tanto la distribución final del tráfico será la siguiente:

**CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION
DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)**

Trafico del sector:		2732
TRAFICO DIRECCION VA-20	70%	1912
SALIDA DIRECCION POLIGONO S. CRISTOBAL (SORIA-SEGOVIA)	60%	1639
SALIDA DIRECCION A-62 (SALAMANCA-BURGOS)	10%	273
TRAFICO DIRECCION VA-30	30%	820
SALIDA DIRECCION POLIGONO S. CRISTOBAL (BURGOS- PALENCIA)	20%	546
SALIDA DIRECCION A-62 (SALAMANCA-BURGOS)	10%	273

Por otra parte el desarrollo del sector no se realizará por completo en el primer año sino que se realizará al menos dentro del plazo previsto en el PGOU. En el caso del SE02 el Plan fija el plazo máximo del desarrollo en 12 años contados desde el 2012. Es decir, debemos contar con el año horizonte del 2024.

4.- ESTUDIOS DE CAPACIDAD

A continuación realizaremos de nuevo los cálculos de capacidad de los viales afectados por el incremento de la intensidad de circulación motivada por la Modificación del PGOU de Arroyo de la Encomienda.

De los puntos anteriores se deduce que las vías afectadas son: VA-20, A-62 (ENLACE E128) Y VA-30 (ENLACE ARROYO DE LA ENCOMIENDA).

Pasamos a continuación a realizar los distintos estudios.

4.1.- ESTUDIO CAPACIDAD. VA-20

Del punto de asignación de tráfico del presente documento hemos visto que la VA-20 absorberá 1912 vehículos en el año 2024, año límite de desarrollo del sector, por lo que debemos partir del supuesto del tráfico en esta vía en ese año

Para ello debemos transformar el tráfico que hemos obtenido para la VA-20 en tráfico del año 2024.

En el punto de evolución de los tráfico se fijó como dato de partida el tráfico de la VA-20 en el año 2010 que arrojaba el estudio de la Ronda Exterior, con valores de intensidades de 9280 (4482+4798) vehículos día en el tramo entre la A-62 y la Avenida de Salamanca y de 12545 (6447+6098) vehículos día para el tramo entre la avenida de Salamanca y la carretera a Simancas. En cuanto al porcentaje de pesados utilizaremos el valor de 11.5%.

Por su parte utilizaremos como escenario de crecimiento, tal y como hemos observado con anterioridad, la del 1.5% acumulativo por adaptarse más a la situación de esta vía.

Si hacemos la prognosis del tráfico, con la hipótesis de crecimiento adoptada, y le sumamos el tráfico generado por el sector S02, para el año 2024 tendremos los siguientes tráfico:

- Tramo entre A-62 y Avenida Salamanca

	TOTAL	CALZADA DIRECCION A-62	CALZADA DIRECCION BURGOS
2010	9280	4482	4798
LIGEROS	8213	3967	4246
PESADOS	1067	515	552
2024	11431	5521	5910
SECTOR S02	273	273	0
LIGEROS	10389	5159	5230
PESADOS	1315	635	680

- Tramo entre Avenida de Salamanca y la carretera a Simancas

	TOTAL	CALZADA DIRECCION A-62	CALZADA DIRECCION BURGOS
2010	12545	6447	6098
LIGEROS	11102	5706	5397
PESADOS	1443	741	701
2024	15452	7941	7511
SECTOR S02	1639		1639
LIGEROS	15314	7028	8286
PESADOS	1777	913	864

Partiendo de este tráfico, analizamos la capacidad de la VA-20.

La capacidad del tramo de una calzada de dos carriles por sentido se calcula mediante la fórmula:

$$C = C_j \cdot N \cdot FHP \cdot f_A \cdot f_C \cdot f_{VP}$$

Dónde:

- C = Capacidad en un sentido, expresada en vehículos / hora.
- C_j = Capacidad de un carril en condiciones ideales: $C_j = 2.200$ vehículos ligeros/hora en autovías de dos carriles por sentido.
- N = Número de carriles por sentido
- FHP = Factor que considera la intensidad de tráfico en los 15 minutos punta dentro de la hora de proyecto: FHP = 0,95, valor típico para el cálculo de capacidad en carreteras interurbanas.
- f_A = Factor de ajuste por anchura de carril y obstáculos laterales: $f_A = 0,98$, valor para carriles de 3,5 m de anchura y sin obstáculos laterales.
- f_C = Factor de ajuste debido al tipo de conductores: $f_C = 1$, pues la calidad de las vías actuales y la buena señalización contribuyen a no disminuir la capacidad de la carretera por este motivo.
- f_{VP} = Factor de ajuste debido a vehículos pesados

$$f_{VP} = 100 / (100 + P_C \cdot (E_C - 1)) = 0,94$$

- P_C = Porcentaje de vehículos pesados en la intensidad horaria de proyecto:
 $P_C = 11.50$
- E_C = Factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados. Para un terreno llano, se adopta el valor es $E_C=1,5$.

La capacidad resultante, en una calzada de dos carriles, es de:

$$C = 2200 \cdot 2 \cdot 0,95 \cdot 0,98 \cdot 1 \cdot 0,94 = 3.850 \text{ v/h por sentido}$$

	I/C
Nivel de Servicio	Calzada de 2 carriles
A	< 0,28
B	< 0,47
C	< 0,66
D	< 0,79
E	≤ 1,00
F	inestable

Dónde:

I = Intensidad de tráfico en un sentido en la hora de proyecto, en vehículos / hora.

C = Capacidad en un sentido, en vehículos/hora.

Los cálculos de la relación intensidad / capacidad y del Nivel de Servicio, en la hora punta y en la calzada derecha, en cada una de las situaciones estudiada es:

- Tramo entre A-62 y Avenida Salamanca

Intensidad $I_{MAX} = 11704 \times 0.11 = 1287$ vehículos/hora en la calzada más cargada

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 11.5 % de pesados) da 1370 vehículos ligeros equivalente por hora.

Por lo tanto

$$I/C = 1370/3850 = 0,36$$

Encontrándonos por consiguiente en el año 2024 en **un nivel de servicio B.**

- Tramo entre Avenida de Salamanca y la carretera a Simancas

Intensidad $I_{MAX} = 17091 \times 0.11 = 1880$ vehículos/hora en la calzada más cargada

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 11.5 % de pesados) da 2001 vehículos ligeros equivalente por hora.

Por lo tanto

$$I/C = 2001/3850 = 0,52$$

Encontrándonos por consiguiente en el año 2024 en un **nivel de servicio C**.

Si supusiésemos que todo el tráfico del sector se incorporase al sentido más cargado tendríamos

Intensidad $I_{MAX} = 17364 \times 0.11 = 1910$ vehículos/hora en la calzada más cargada

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 11.5 % de pesados) da 2031 vehículos ligeros equivalente por hora.

Por lo tanto

$$I/C = 2031/3850 = 0,52$$

Encontrándonos por consiguiente en el año 2024 en un **nivel de servicio C**.

4.2.- ESTUDIO CAPACIDAD. A-62

Con los datos de tráfico obtenidos con anterioridad, pasamos a determinar la capacidad de cada uno de los elementos del enlace de la VA-20 con la A-62, enlace E128, y de la propia A-62.

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO CALZADA DERECHA A-62.

La capacidad del tramo de autovía se calcula mediante la fórmula:

$$C = C_j \cdot N \cdot FHP \cdot fA \cdot fC \cdot fVP$$

Dónde:

C = Capacidad en un sentido, expresada en vehículos / hora.

C_j = Capacidad de un carril en condiciones ideales: C_j = 2.200 vehículos ligeros/hora en autovías de dos carriles por sentido.

N = Número de carriles por sentido

FHP = Factor que considera la intensidad de tráfico en los 15 minutos punta dentro de la hora de proyecto: FHP = 0,95, valor típico para el cálculo de capacidad en carreteras interurbanas.

fA = Factor de ajuste por anchura de carril y obstáculos laterales: fA = 0,98, valor para carriles de 3,5 m de anchura y sin obstáculos laterales.

fC = Factor de ajuste debido al tipo de conductores: fC = 1, pues la calidad de las autovías actuales y la buena señalización contribuyen a no disminuir la capacidad de la carretera por este motivo.

fVP = Factor de ajuste debido a vehículos pesados

$$fVP = 100 / (100 + P_c \cdot (E_c - 1)) = 0,93$$

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

PC = 14,75 valor observado en la estación VA-188-2 ubicada en el P.K. 126,78 de la A-62, para la IH100.

EC = Factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados. Para un terreno llano, se adopta el valor es EC=1,5.

La capacidad resultante, es una calzada de dos carriles, es de:

$$C = 2200 \cdot 2 \cdot 0,95 \cdot 0,98 \cdot 1 \cdot 0,93 = 3.810 \text{ v/h}$$

El nivel de servicio se calcula mediante la tabla siguiente, correspondiente a una autovía con velocidad libre (velocidad con tráfico cero) de 120 km/h:

	I/C
Nivel de Servicio	Calzada de 2 carriles
A	< 0,34
B	< 0,55
C	< 0,79
D	< 0,96
E	< 1,00
F	inestable

Dónde:

I = Intensidad de tráfico en un sentido en la hora de proyecto, en vehículos / hora.

C = Capacidad en un sentido, en vehículos/hora.

Los cálculos de la relación intensidad / capacidad y del Nivel de Servicio, en la hora punta y en la calzada derecha, los vamos a realizar únicamente para el año horizonte de 2031 en cada una de las situaciones estudiada, lo cual nos deja muy del lado de la seguridad. Los resultados obtenidos son es:

- Combinación de funcionamiento ordinario, considerando la intensidad punta del centro comercial, la intensidad horaria máxima de los sábados en la A-62 y el tráfico generado por el Sector S02.

Intensidad MAX SABADO 2031 = 2280(2007+ 273) vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 14,50 % de pesados) da 2451 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I/C = 2451/3810 = 0,64$$

Correspondiente con un nivel de servicio C

- Combinación de funcionamiento extraordinario, considerando la intensidad punta del centro comercial , la intensidad máxima de los viernes en la A-62 y la totalidad del tráfico generado por el Sector S02.

Intensidad MAX VIERNES 2031 = 2647(2374+273) vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 14,50 % de pesados) da 2846 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I/C=2846/3810= 0,74$$

Correspondiente con un nivel de servicio C

- Combinación de funcionamiento pésima, considerando la intensidad punta del centro comercial, la intensidad de la hora 100 en la A-62 y la totalidad del tráfico generado por el sector S02.

Intensidad MAX PESIMA 2031 = 2937(2664+273) vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 14.50 % de pesados) da 3158 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I/C=3158/3810= 0,82$$

Correspondiente con un nivel de servicio D

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO CALZADA IZQUIERDA A-62.

De la misma forma que para la calzada derecha obtenemos los siguientes valores, pero teniendo en cuenta que existe un tercer carril de trenzado, descontamos de la intensidad de la autovía a los vehículos que no llegan a salir de este tercer carril de trenzado. Los cálculos de la relación intensidad / capacidad y del Nivel de Servicio, en la hora punta y en la calzada izquierda, en cada una de las situaciones estudiada es:

- Combinación de funcionamiento ordinario, considerando la intensidad punta del centro comercial, la intensidad horaria máxima de los sábados en la A-62 y la totalidad del tráfico generado por el Sector S02.

Intensidad MAX SABADO 2031 = 3422(3149+273) vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 14.50 % de pesados) da 3679 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I/C=3679/3810= 0,96$$

Correspondiente con un nivel de servicio D

- Combinación de funcionamiento extraordinario, considerando la intensidad punta del centro comercial, la intensidad máxima de los viernes en la A-62 y la totalidad del tráfico generado por el Sector S02.

Intensidad MAX VIERNES 2031 = 4104(3831+273) vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 14.50 % de pesados) da 4414 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I/C=4414/3810= 1.15$$

Correspondiente con un nivel de servicio F (estaría saturada).

- Combinación de funcionamiento pésima, considerando la intensidad punta del centro comercial, la intensidad de la hora 100 en la A-62 y la totalidad del tráfico generado por el Sector S02.

Intensidad MAX PESIMA 2031 = 4642 vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 14.50 % de pesados) da 4991 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I/C=4991/3810= 1.31$$

Correspondiente con un nivel de servicio F (estaría saturada)

La situación de saturación que se alcanzaría en la calzada izquierda de la autovía A-62 en el año 2031, se verá aliviada con la disminución de tráfico que representan las actuaciones que se están llevando a cabo en este momento, como puede ser el cierre de la VA-30, Ronda exterior de Valladolid.

En cualquier caso la saturación de la A-62 se produciría independientemente del desarrollo del sector S02 y se ha obtenido considerando que la intensidad horaria del tráfico generado por el sector es coincidente con el máximo del tráfico generado. Si realizamos el estudio para el año horizonte del Sector, año 2024, veremos que no se alcanza la saturación en ninguno de los supuestos

Intensidad MAX SABADO 2024 = 2865(2592+273) vehículos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 14.50 % de pesados) da 3060 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I/C=3060/3810= 0,80$$

Correspondiente con un nivel de servicio D

Intensidad MAX VIERNES 2024 = 3480(3207+273) vehiculos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 14.50 % de pesados) da 3725 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I/C=3725/3810= 97$$

Correspondiente con un nivel de servicio E.

Intensidad MAX PESIMA 2024 = 3965(3692+273) vehiculos/hora.

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 14.50 % de pesados) da 4142 vehículos ligeros equivalente por hora. Por lo tanto

$$I/C=4142/3810= 1.08$$

Correspondiente con un nivel de servicio F (estaría saturada)

En cualquier caso si consideramos el trafico sólo de la autovía 3692 vehículos, transformado a vehículos equivalentes, 3969, vemos que esta calzada ya está saturada con independencia del tráfico generado por el sector.

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO RAMALES DE ACELERACION Y DECELERACION.

La capacidad de una calzada de sentido único se calcula de forma similar al de una autovía, variando el parámetro de capacidad en condiciones ideales y el número de carriles, siendo la fórmula:

$$C=Cj . N . FHP . fA . fC . fVP$$

Dónde:

C = Capacidad en un sentido, expresada en vehículos / hora.

Cj = Capacidad de un carril en condiciones ideales: Cj = 2000 vehículos ligeros/hora en ramales con velocidad libre comprendida entre 50 y 65..

N = Número de carriles por sentido

FHP = Factor que considera la intensidad de tráfico en los 15 minutos punta dentro de la hora de proyecto: FHP = 0,95, valor típico para el cálculo de capacidad en carreteras interurbanas.

fA = Factor de ajuste por anchura de carril y obstáculos laterales: fA = 0,98, valor para carriles de 3,5 m de anchura y sin obstáculos laterales.

fC = Factor de ajuste debido al tipo de conductores: fC = 1, pues la calidad de las autovías actuales y la buena señalización contribuyen a no disminuir la capacidad de la carretera por este motivo.

fVP = Factor de ajuste debido a vehículos pesados

$$fVP = 100 / (100 + Pc \cdot (Ec - 1)) = 0,93$$

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

PC = 14,75 valor observado en la estación VA-188-2 ubicada en el P.K. 126,78 de la A-62, para la IH100.

EC = Factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados. Para un terreno llano, se adopta el valor es EC=1,5.

La capacidad resultante, es un ramal con un solo carril, es de:

$$C = 2000 \cdot 1 \cdot 0,95 \cdot 0,98 \cdot 1 \cdot 0,93 = 1.732 \text{ v/h}$$

Por lo tanto el nivel de servicio para cada ramal, teniendo en cuenta su intensidad horaria, será:

Ramal 1:

RAMAL 1	VIERNES 2031	SABADO 2031	PESIMA 2031
Intensidad	1616	1393	1748
Intensidad Sector SE-02	136	136	136
Total intensidad	1752	1529	1884
I/C	1.011547344	0.882794457	1.087759815
NIVEL DE SERVICIO	F	D	F

Ramal 2:

RAMAL 2	VIERNES 2031	SABADO 2031	PESIMA 2031
Intensidad	1254	1021	1392
Intensidad Sector SE-02	136	136	136
Total intensidad	1390	1157	1528
I/C	0.802540416	0.668013857	0.88221709
NIVEL DE SERVICIO	D	C	D

Ramal 3:

RAMAL 3	VIERNES 2031	SABADO 2031	PESIMA 2031
Intensidad	386	375	392
Intensidad Sector SE-02	136	136	136
Total intensidad	522	511	528
I/C	0.301385681	0.295034642	0.304849885
NIVEL DE SERVICIO	A	A	A

Ramal 4:

RAMAL 4	VIERNES 2031	SABADO 2031	PESIMA 2031
Intensidad	1193	1086	1285
Intensidad Sector SE-02	136	136	136
Total intensidad	1329	1222	1421
I/C	0.767321016	0.705542725	0.820438799
NIVEL DE SERVICIO	C	C	D

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO CONVERGENCIAS Y DIVERGENCIAS CON LA A-62.

La divergencia/convergencia que se produce en la conexión de un ramal de enlace con la autovía puede causar una disminución del nivel de servicio en el tronco de la autovía. Este nivel se calcula a partir de la densidad de vehículos/km/carril (expresada en vehículos ligeros equivalente en condiciones ideales de circulación), según la tabla siguiente:

Nivel de Servicio	Densidad VehL/km/carril
A	< 6,2
B	< 12,4
C	< 17,4
D	< 21,7
E	> 21,7
F	(*)

El nivel de Servicio F (*), además del caso en que la intensidad de tráfico en el tronco de la autovía supere su capacidad, también se produce cuando, en la sección del tronco de la autovía antes de la divergencia o convergencia del ramal, la intensidad de tráfico de los dos carriles exteriores de la autovía supera su capacidad conjunta.

La densidad de tráfico en la zona del tronco de la autovía influenciada por la convergencia o divergencia de un ramal de enlace de un solo carril, se obtiene mediante las fórmulas siguientes:

Convergencia: $Dr = 3,4027 + 0,00456 \cdot Qr + 0,00485 \cdot Q12 - 0,01278 \cdot La$

Divergencia: $Dr = 2,6426 + 0,005345 \cdot Q12 - 0,0183 \cdot Ld$

Dónde:

Dr = densidad expresada en vehículos ligeros en condiciones ideales por Kilómetro y por carril.

Qr = intensidad horaria de tráfico en el ramal, expresada en vehículos ligeros en condiciones ideales

$Q12$ = intensidad horaria de tráfico que circula por los dos carriles exteriores del tronco de la autovía antes de la convergencia o divergencia del ramal, expresada en vehículos ligeros en condiciones ideales.

Ld = longitud total del carril en deceleración, en metros.

La conversión de intensidades de tráfico reales en intensidades de vehículos ligeros en condiciones ideales se realiza mediante la fórmula:

$$Q_{VehL/h} = \frac{Q_{Veh/h}}{FHP \cdot f_A \cdot f_C \cdot f_{VP}}$$

Donde $Q_{Veh/h}$ es la intensidad de tráfico en un sentido en la hora de proyecto, $Q_{VehL/h}$, la intensidad en vehículos ligeros equivalentes en condiciones ideales, y FHP, f_A , f_C , f_{VP} los coeficientes ya utilizados en el cálculos de la capacidad del tronco de la autovía;

FHP = 0,95

f_A = 0,98

$f_{VP} = 100/(100+PC \cdot (EC-1))=0,96$, considerando $Pc=8,53$ y $Ec=1,5$.

El valor resultante para el producto FHP. f_A . f_C . f_{VP} es 0,89.

Las intensidades de tráfico que se han utilizado en el cálculo de la capacidad y nivel de servicio, en las convergencias y divergencias de los ramales de enlace con el tronco de la autovía, corresponden a las intensidades de proyecto.

El valor es correspondiente al trazado geométrico de los carriles de aceleración y deceleración, según la inclinación de la rasante (i), aplicando la Norma 3.1. IC para velocidades de proyecto de 120 km/h en la autopista y 60 km/h en el ramal.

En las tablas siguientes se muestra el cálculo del Nivel de Servicio de la convergencia y divergencia de los ramales con la autovía.

- CONFLUENCIA RAMAL 2 ACELERACION- A-62 CALZADA DERECHA:

Funcionamiento Ordinario		Funcionamiento Extraordinario		Funcionamiento Pésimo	
2031					
Q12	2451	Q12	2846	Q12	3158
Qr	1529	Qr	1752	Qr	1884
Ld	340	Ld	340	Ld	340
Dr	17.92	Dr	20.85	Dr	22.96
NS	D	NS	D	NS	E

- CONFLUENCIA RAMAL 4 ACELERACION- A-62 CALZADA IZQUIERDA:

Funcionamiento Ordinario		Funcionamiento Extraordinario		Funcionamiento Pésimo	
2031					
Q12	3679	Q12	4414	Q12	4991
Qr	1222	Qr	1329	Qr	1421
Ld	450	Ld	450	Ld	450
Dr	21.07	Dr	25.12	Dr	28.34
NS	D	NS	E	NS	E

- CONFLUENCIA RAMAL 1 DECELERACION- A-62 CALZADA DERECHA:

Funcionamiento Ordinario		Funcionamiento Extraordinario		Funcionamiento Pésimo	
2031					
Q12	2451	Q12	2846	Q12	3158
Ld	450	Ld	450	Ld	450
Dr	7.51	Dr	9.62	Dr	11.29
NS	B	NS	B	NS	B

- CONFLUENCIA RAMAL 3 DECELERACION- A-62 CALZADA IZQUIERDA:

Funcionamiento Ordinario		Funcionamiento Extraordinario		Funcionamiento Pésimo	
2031					
Q12	3679	Q12	4414	Q12	4991
Ld	216	Ld	216	Ld	216
Dr	18.35	Dr	22.28	Dr	25.37
NS	D	NS	E	NS	E

Por lo tanto, se comprueba que en las confluencias de los ramales el nivel de servicio no es peor que en el tronco de la autovía en cada caso.

CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO GLORIETA ESTE

Para el cálculo de la capacidad de la glorieta utilizaremos el método desarrollado en las "Recomendaciones sobre Glorietas" del Ministerio de Fomento cuya base técnica se desarrolla en varios apartados de este documento.

Para ello, después de ver los resultados obtenidos en otros puntos de este documento, desarrollaremos las matrices de origen-destino necesarias solo para el supuesto de funcionamiento pésimo en el año horizonte 2001, quedándonos así del lado de la seguridad.

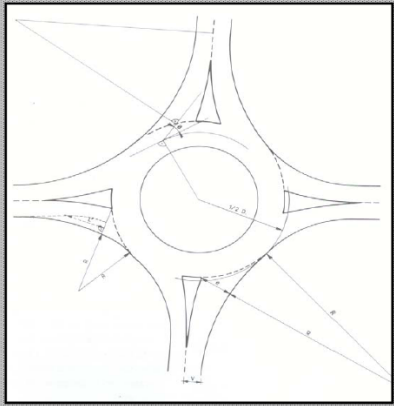
Por tanto, la matriz de origen-destino para la glorieta este es:

AÑO 2031				
MATRIZ ORIGEN DESTINO GLORIETA ESTE				
Intensidad horaria Vehículos/h				
O/D	1	2	3	4
1	0	431	1660	0
2	0	0	0	0
3	2004	890	270	0
4	0	0	0	0

Como datos geométricos utilizaremos los datos de la glorieta modificada que se recoge en el proyecto de accesos al centro comercial de IKEA cuya finalización está prevista en los próximos meses.

Utilizando el programa informático calculamos el Nivel de Saturación de las entradas de la glorieta. A continuación recogemos la salida de este programa.

Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo Glorieta
(De acuerdo a las Recomendaciones sobre Glorietas. Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras. 1999)



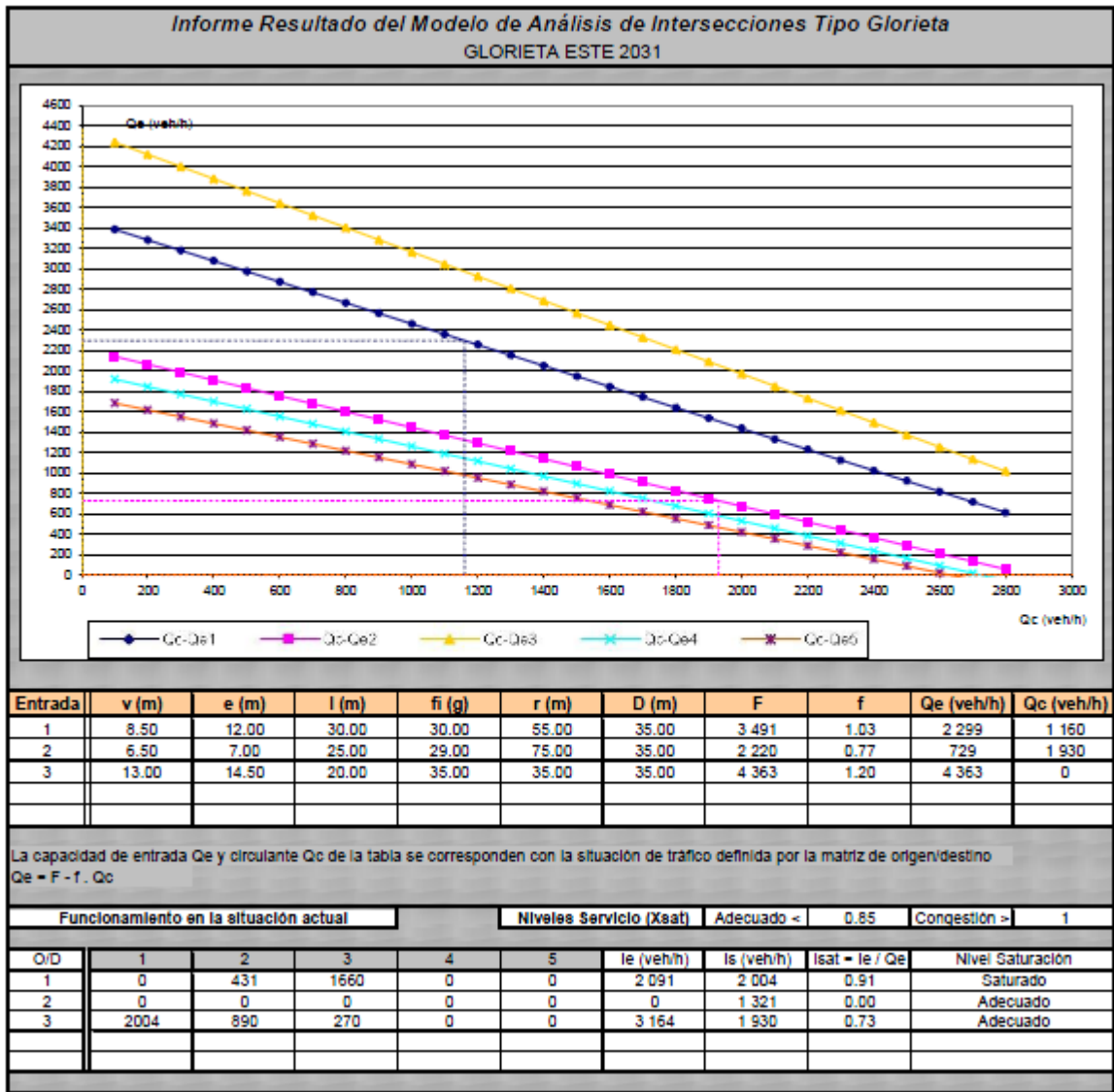
Descripción/Localización de la intersección tipo glorieta					
GLORIETA ESTE 2031					
Parámetros geométricos de dimensionamiento de la glorieta					
Número de Accesos: 3					
Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)
1	8.50	12.00	30.00	30.0	55.0
2	6.50	7.00	25.00	29.0	75.0
3	13.00	14.50	20.00	35.0	35.0
4					
5					

v -> la mitad de la anchura de la vía de aproximación e -> ancho de la entrada
l -> longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada fi -> ángulo de entrada (grados sexagesimales)
r -> radio de la entrada D -> diámetro del círculo inscrito

Parámetros y coeficientes del método del cálculo de capacidad					
Entrada	s	x	k	t	F
1	0.19	11.05	1.04	1.46	3.491
2	0.03	6.97	1.05	1.46	2.220
3	0.12	14.21	1.01	1.46	4.363
4					
5					

Matriz Origen / Destino. (Total Vehículos/hora)					
O/D	1	2	3	4	5
1	0	431	1660	0	0
2	0	0	0	0	0
3	2004	890	270	0	0
4	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0

Niveles de Servicio según Grado de saturación			
N Servicio	Adecuado	Saturado	Congestión
Xsat	0.85	0.85 - 1	1



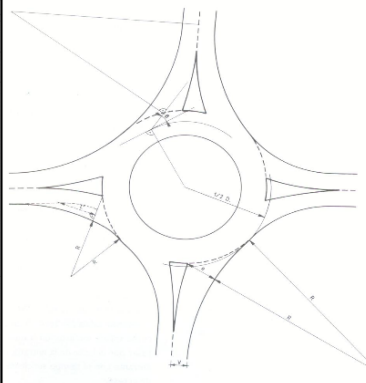
CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO GLORIETA OESTE

Por tanto, la matriz de origen-destino para la glorieta este es:

AÑO 2031				
MATRIZ ORIGEN DESTINO GLORIETA ESTE				
Intensidad horaria Vehículos/h				
O/D	1	2	3	4
1	0	0	808	1122
2	1074	0	674	0
3	1428	0	0	270
4	0	0	0	0

CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)

Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo Glorieta
(De acuerdo a las Recomendaciones sobre Glorietas. Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras. 1999)



Descripción/Localización de la intersección tipo glorieta
GLORIETA OESTE 2031

Parámetros geométricos de dimensionamiento de la glorieta

Número de Accesos: 4

Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)
1	8.00	10.50	25.00	35.0	55.0	40.0
2	6.50	9.00	45.00	25.0	100.0	40.0
3	10.50	12.50	35.00	30.0	75.0	40.0
4	6.50	9.00	25.00	30.0	75.0	40.0
5						

v -> la mitad de la anchura de la vía de aproximación e -> ancho de la entrada
l -> longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada fi -> ángulo de entrada (grados sexagesimales)
r -> radio de la entrada D -> diámetro del círculo inscrito

Parámetros y coeficientes del método del cálculo de capacidad

Entrada	s	x	k	t	F	f
1	0.16	9.89	1.02	1.44	3 068	0.92
2	0.09	8.62	1.07	1.44	2 796	0.88
3	0.09	12.19	1.05	1.44	3 869	1.09
4	0.16	8.39	1.05	1.44	2 664	0.85
5	0.20	5.71	1.01	1.44	1 751	0.66

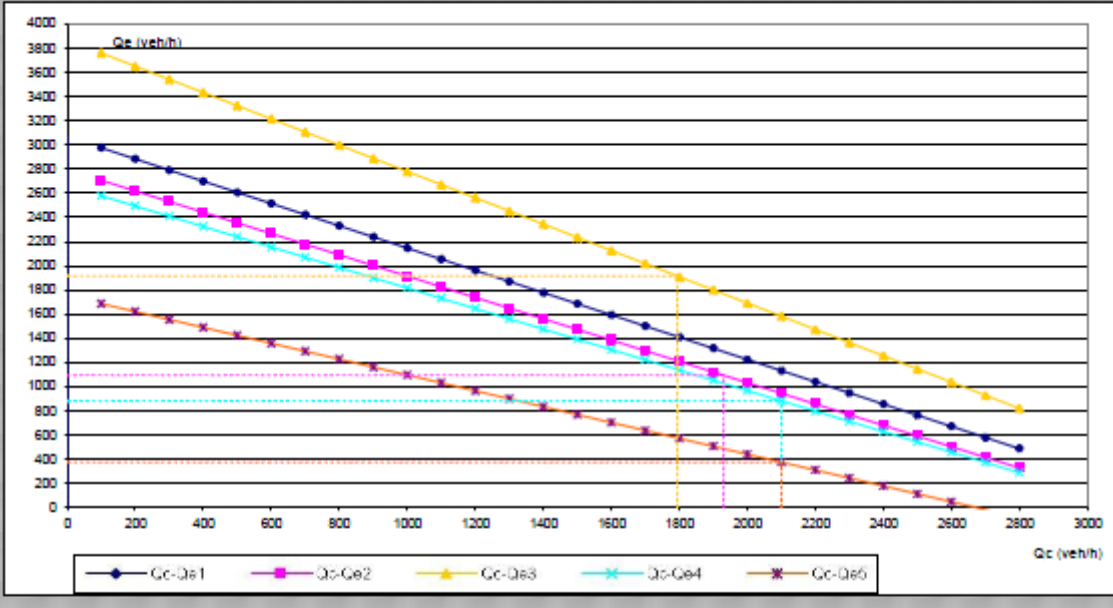
Matriz Origen / Destino. (Total Vehiculos/hora)

OD	1	2	3	4	5
1	0	0	808	1122	0
2	1074	0	674	0	0
3	1428	0	0	270	0
4	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0

Niveles de Servicio según Grado de saturación

N.Servicio	Adecuado	Saturado	Congestión
Xsat	0.85	0.85 - 1	1

Informe Resultado del Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo Glorieta
GLORIETA OESTE 2031



Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)	F	f	Qe (veh/h)	Qc (veh/h)
1	8.00	10.50	25.00	35.00	55.00	40.00	3 068	0.92	3 068	0
2	6.50	9.00	45.00	25.00	100.00	40.00	2 796	0.88	1 094	1 930
3	10.50	12.50	35.00	30.00	75.00	40.00	3 869	1.09	1 915	1 794
4	6.50	9.00	25.00	30.00	75.00	40.00	2 664	0.85	882	2 100

La capacidad de entrada Qe y de circulación Qc de la tabla se corresponden con la situación de tráfico definida por la matriz de origen/destino
 $Qe = F - f \cdot Qc$

Funcionamiento en la situación actual					Niveles Servicio (Xsat)		Adecuado <	0.85	Congestión >	1	
O/D	1	2	3	4	5	Is (veh/h)	Isat = Is / Qe	Nivel Saturación			
1	0	0	808	1122	0	1 930	2 100	0.63	Adecuado		
2	1074	0	674	0	0	1 748	0	1.60	Congestión		
3	1428	0	0	270	0	1 698	1 230	0.89	Saturado		
4	0	0	0	0	0	0	1 392	0.00	Adecuado		

Por lo que podemos extraer la conclusión que en el año 2031 las glorietas, en conjunto, funcionarían próximas a la saturación, pudiendo haber algún ramal que presente saturación

4.3.- ESTUDIO CAPACIDAD. VA-30

Para el caso de la VA-30 vemos que todo el tráfico generado por el sector se incorporará a esta autovía por el enlace de Arroyo de la Encomienda.

Como se ha visto en puntos anteriores no disponemos de datos de tráfico dentro del enlace por lo que no podremos realizar un estudio más exhaustivo del mismo comprobando las capacidades de los ramales, glorietas, convergencias y divergencias. En cualquier caso dado el escaso tráfico que aporta el sector a esta autovía, 820 vehículos día con un reparto de 546 en sentido Burgos y 273 en sentido A-62, no pensamos que genere problemas de capacidad.

A continuación estudiamos la capacidad del tronco.

En el punto de evolución de los tráficos se fijó que la VA-30, en el año 2010, arrojaba valores de intensidades de 30055(14833+15222) vehículos día para el tramo situado antes de la avenida de Salamanca y de 29398(14632+14766) vehículos día para el tramo después de la Avenida de Salamanca. En cuanto al porcentaje de pesados utilizaremos el valor de 11%.

Por su parte utilizaremos un escenario tendencial de crecimiento por ser el que mejor se adapta más a la situación de esta vía. Este escenario supone las siguientes tasas de crecimiento:

AÑO	TASA TENDENCIAL
2010 - 2014	3.5%
2019 - 2024	2.5%
2024 - 2029	1.5%

Si hacemos la prognosis del tráfico, con la hipótesis de crecimiento adoptada, y le sumamos el tráfico generado por el sector S02, para el año 2024 tendremos los siguientes tráficos:

- Tramo entre A-62 y Avenida Salamanca

	TOTAL	CALZADA DIRECCION A-62	CALZADA DIRECCION BURGOS
2010	30055	14833	15222
LIGEROS	26749	13201	13548
PESADOS	3306	1632	1674
2024	44149	21789	22360
SECTOR S02	273	273	0
LIGEROS	39566	19665	19900
PESADOS	4856	2397	2460

- Tramo entre Avenida de Salamanca y la carretera a Simancas

	TOTAL	CALZADA DIRECCION A-62	CALZADA DIRECCION BURGOS
2010	29398	14632	14766
LIGEROS	26164	13022	13142
PESADOS	3234	1610	1624
2024	43183	21493	21690
SECTOR S02	546		1639
LIGEROS	43669	21493	23149
PESADOS	4750	2364	2386

Partiendo de este tráfico, analizamos la capacidad de la VA-30.

La capacidad del tramo de una calzada de dos carriles por sentido se calcula mediante la fórmula:

$$C = C_j \cdot N \cdot FHP \cdot f_A \cdot f_C \cdot f_{VP}$$

Dónde:

- C = Capacidad en un sentido, expresada en vehículos / hora.
- C_j = Capacidad de un carril en condiciones ideales: C_j = 2.200 vehículos ligeros/hora en autovías de dos carriles por sentido.
- N = Número de carriles por sentido
- FHP = Factor que considera la intensidad de tráfico en los 15 minutos punta dentro de la hora de proyecto: FHP = 0,95, valor típico para el cálculo de capacidad en carreteras interurbanas.
- f_A = Factor de ajuste por anchura de carril y obstáculos laterales: f_A = 1, valor para carriles de 3,5 m de anchura y sin obstáculos laterales.
- f_C = Factor de ajuste debido al tipo de conductores: f_C = 1, pues la calidad de las vías actuales y la buena señalización contribuyen a no disminuir la capacidad de la carretera por este motivo.
- f_{VP} = Factor de ajuste debido a vehículos pesados

$$f_{VP} = 100 / (100 + P_C \cdot (E_C - 1)) = 0,94$$

- P_C = Porcentaje de vehículos pesados en la intensidad horaria de proyecto:
P_C = 11.00
- E_C = Factor de equivalencia en vehículos ligeros de los vehículos pesados. Para un terreno llano, se adopta el valor es E_C=1,5.

La capacidad resultante, en una calzada de dos carriles, es de:

$$C = 2200 \cdot 2 \cdot 0,95 \cdot 1 \cdot 1 \cdot 0,94 = 3.930 \text{ v/h por sentido}$$

	I/C
Nivel de Servicio	Calzada de 2 carriles
A	< 0,28
B	< 0,47
C	< 0,66
D	< 0,79
E	≤ 1,00
F	inestable

Dónde:

I = Intensidad de tráfico en un sentido en la hora de proyecto, en vehículos / hora.

C = Capacidad en un sentido, en vehículos/hora.

Los cálculos de la relación intensidad / capacidad y del Nivel de Servicio, en la hora punta y en cada una de las situaciones estudiada es:

- Tramo antes de la Avenida Salamanca

Intensidad_{MAX} = (22360+273) x 0.085= 1923 vehículos/hora en la calzada más cargada

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 11.5 % de pesados) da 2046 vehículos ligeros equivalente por hora.

Por lo tanto

$$I/C = 2046/3930 = 0,52$$

Encontrándonos por consiguiente en el año 2024 en un **nivel de servicio C**.

- Tramo después de la Avenida de Salamanca

Intensidad_{MAX} = (21690+546) x 0.085= 1890 vehículos/hora en la calzada más cargada

Transformándolo a vehículos ligeros equivalentes (con un 11 % de pesados) da 2011 vehículos ligeros equivalente por hora.

Por lo tanto

$$I/C = 2011/3850 = 0,51$$

Encontrándonos por consiguiente en el año 2024 en un **nivel de servicio C**.

5.- CONCLUSION

A la vista de los resultados obtenidos podemos concluir que para el año de finalización de desarrollo del sector S02, año 2024, la aportación del tráfico generado a las carreteras de la Red Estatal dependiente del Ministerio de Fomento no supondrá un empeoramiento de la situación actual de la red.

Únicamente si se llevan los datos al año horizonte de desarrollo de los sectores S06 y S12, planteados en el estudio de los accesos al centro comercial de IKEA, año 2031, la red presenta en alguno de sus elementos fenómenos de saturación, más propios del crecimiento de la red que por la aportación de tráfico de la Modificación del Plan general de Arroyo de la Encomienda.

APENDICES

APENDICE 1.- FICHA URBANISTICA DEL SECTOR

APENDICE 2.- ESCRITO MINISTERIO DE FOMENTO

APENDICE 3.- TRÁFICO EN LAS EST. DE AFORO DEL MINISTERIO DE FOMENTO. AÑO 2010

APENDICE 4.- EVOLUCION DEL TRÁFICO. SERIE HISTORICA 2000-2010

APENDICE 5.- EXTRACTO MAPA DE INTENSIDADES EN LA RED DEL ESTADO. AÑO 2010.

APENDICE 6.- MAPAS DE TRÁFICO DE ACCESO A LAS CIUDADES. VALLADOLID. AÑO 2010.

APENDICE 1.- FICHA URBANISTICA DEL SECTOR

FICHA DE SECTOR



fernandezcarballeda asociados



FICHA DEL SECTOR

47010RPGOU_Arroyo de la Encomienda	Arroyo De La Encomienda
NOMBRE DEL SECTOR: Sector Dos	Nº SECTOR: SE02
ORDENACION DETALLADA: SI	DISCONTINUO: SI

PARAMETROS DE ORDENACION GENERAL

SUPERFICIE TOTAL (m²): 115.004	SUPERFICIE SG INCLUIDOS (m²): 0
DENSIDAD DE EDIFICACION (m²/m²): 0,75	PLAZO PARA OD (años): -
USO PREDOMINANTE: Residencial	INDICE DE VARIEDAD DE USO (%): 33%
CATEGORIA SUELO: SU-NC	ASUMIDO: No
DENSIDAD DE POBLACION (viv/Ha.): Min: 230 Máx: 575	
INDICE DE VARIEDAD TIPOLOGICA (%): -	INDICE DE INTEGRACION SOCIAL (%): 30%

PARAMETROS DE ORDENACION DETALLADA

APROVECHAMIENTO MEDIO (m²/m²): 0,6675	APROVECHAMIENTO LUCRATIVO TOTAL (m²): 86.253,00		
<p>SISTEMAS GENERALES</p> <p>VIAS PUBLICAS (m²): 0</p> <p>SERVICIOS URBANOS (m²): 0</p> <p>ESPACIOS LIBRES (m²): 0</p> <p>EQUIPAMIENTOS (m²): 0</p>	<p>SISTEMAS LOCALES</p> <p>Nº DE PLAZAS DE APARCAMIENTO: mfn. 863 en uso público</p> <p>VIAS PUBLICAS (m²): 21.262,25</p> <p>SERVICIOS URBANOS (m²): -</p> <p>ESPACIOS LIBRES (m²): 15.199,70</p> <p>EQUIPAMIENTOS (m²): 8.980,75+11.967,30 Aparcamiento</p>		
<p>Nº DE UNIDADES DE ACTUACION: -</p> <p>USOS FUERA DE ORDENACION: NO</p> <p>AREAS DE TANTEO Y RETRACTO: NO</p>	<table border="1"> <tr> <td> <p>VIVIENDAS</p> <p>LIBRES: -</p> <p>PROTEGIDAS: -</p> <p>TOTALES: -</p> </td> <td> <p>PLAZOS</p> <p>URBANIZACION: 6</p> <p>CESION: 6</p> <p>EDIFICACION: 12</p> </td> </tr> </table>	<p>VIVIENDAS</p> <p>LIBRES: -</p> <p>PROTEGIDAS: -</p> <p>TOTALES: -</p>	<p>PLAZOS</p> <p>URBANIZACION: 6</p> <p>CESION: 6</p> <p>EDIFICACION: 12</p>
<p>VIVIENDAS</p> <p>LIBRES: -</p> <p>PROTEGIDAS: -</p> <p>TOTALES: -</p>	<p>PLAZOS</p> <p>URBANIZACION: 6</p> <p>CESION: 6</p> <p>EDIFICACION: 12</p>		

OBSERVACIONES

Gestión: Los coeficientes de homogeneización y el cálculo del aprovechamiento medio se actualizarán en el momento en que realice la gestión del sector.
 El sector asumirá la carga de urbanización de la conexión a sistemas generales viarios por el lnde Suroeste para la ejecución de la rotonda de acceso.
 Plazas de aparcamiento: El mínimo de plazas de aparcamiento obligatorias serán las que determina el RUCyL (1.725 plazas de las que al menos 863 serán de uso público)
 El PGOU según la ordenación detallada estima un número de plazas de aparcamiento de 893.
 El equipamiento de aparcamiento, dará servicio al equipamiento de sistema local y al parque fluvial del Río Pisuerga.

47010RPGOU_Arroyo de la Encomienda_20110209

FICHA DE SECTOR

FICHA DEL SECTOR

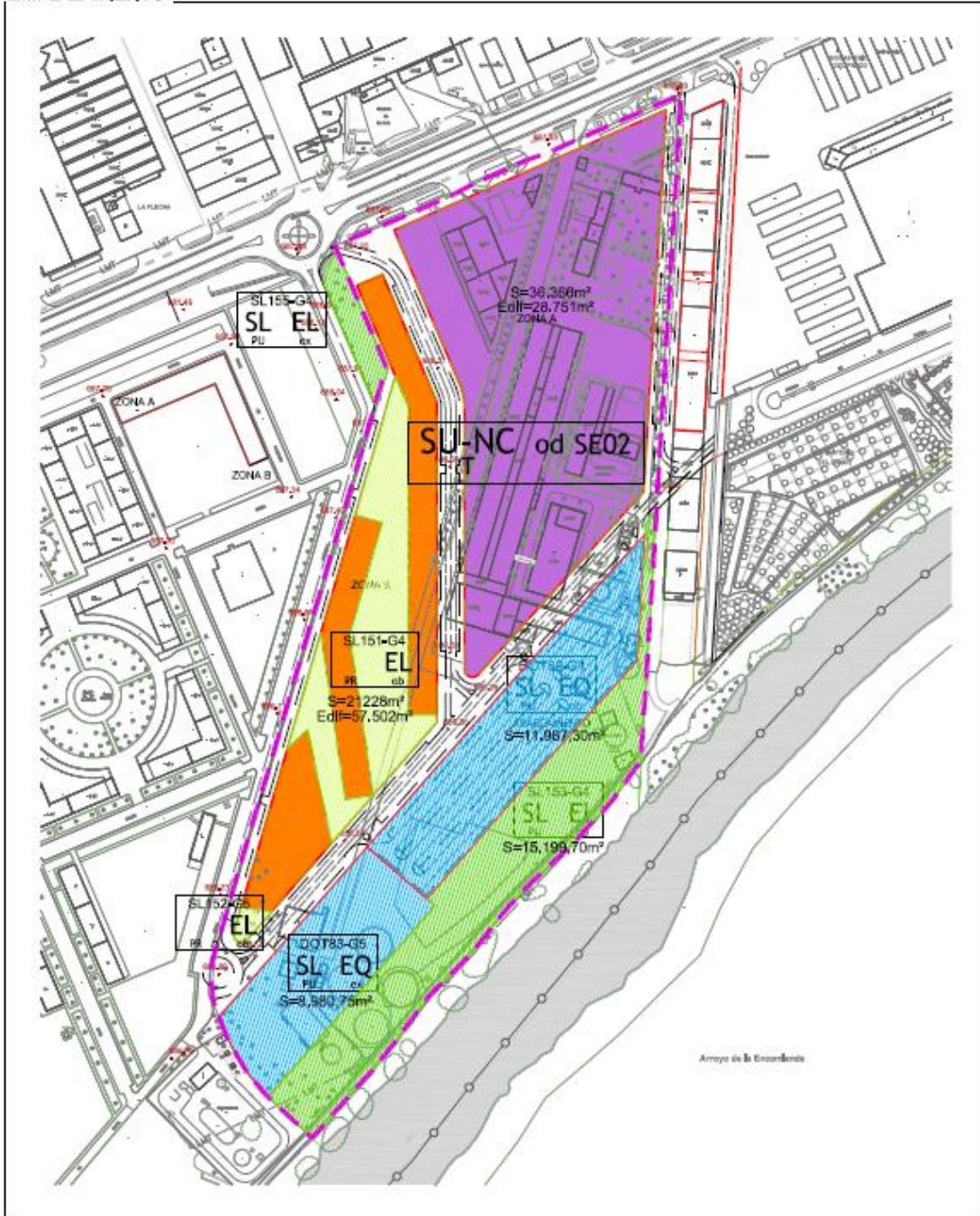
47010RPGOU_Arroyo de la Encomienda

Arroyo De La Encomienda

NOMBRE DEL SECTOR: Sector Dos

Nº SECTOR: SE02

EMPLAZAMIENTO



47010RPGOU_Arroyo de la Encomienda_11/08/2017

APENDICE 2.- ESCRITO MINISTERIO DE FOMENTO



MINISTERIO DE FOMENTO

Ministerio de Fomento

26-oct-11

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental

SALIDA 5216

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN OCCIDENTAL

O F I C I O

S/REF.:

N/REF.:

FECHA: Valladolid, a 20 de octubre de 2011

ASUNTO: INFORME SOBRE EL DOCUMENTO "REVISIÓN DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)". ART. 10.2 LEY 25/88 DE CARRETERAS

AYUNTAMIENTO DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA P/ ESPAÑA, 1

ARROYO DE LA ENCOMIENDA 47155

AYUNTAMIENTO DE (VALLADOLID)

ARROYO DE LA ENCOMIENDA (Valladolid)

31 OCT 2011

REGISTRO

ENTRADA N° 17298

ANTECEDENTES

- Informe favorable de 7 de julio de 2003 del Jefe de la Demarcación de Carreteras, al documento de revisión del PGOU de Arroyo de la Encomienda actualmente vigente.
- Informe Favorable de 31 de julio de 2008 del Director General de Carreteras al documento de modificación puntual del PGOU en el ámbito de los sectores S-6 y S15 (Ikea)
- Informe de 1 de julio de 2011 al documento "Plan Especial de Infraestructuras de carácter supramunicipal para posibilitar el acceso al complejo comercial desde la autovía A-62"

ANÁLISIS DEL DOCUMENTO

1º.- ÁMBITO

El documento tiene por objeto la revisión de la ordenación general del término municipal de Arroyo de la Encomienda.

2º.- CARRETERAS ESTATALES AFECTADAS

Las carreteras estatales que discurren en parte por este municipio son la Autovía de Castilla A-62 y la Ronda Exterior Sur de Valladolid VA-30.

La antigua travesía de la N-620 se cedió al Ayuntamiento en virtud de convenio de fecha 22 de julio de 2003.

3º.- AFECCIÓN DEL PLANEAMIENTO A LAS CARRETERAS ESTATALES

1) Zonas de protección:

ANTONIO LORENZO HURTADO, 6
47071 VALLADOLID
TEL.: 983 42 21 00
FAX: 983 33 51 99

SERVICIO DE CONSERVACION Y EXPLOTACION
REGISTRO DE SALIDA: 7334
FECHA Y HORA: 26/10/2011 13:31:51



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CASTILLA Y LEÓN
OCCIDENTAL

- a) Zona de dominio público: en los planos de ordenación se mantiene la misma reserva de suelo para las carreteras estatales que en el Plan General vigente, de tal forma que se clasifican como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras los terrenos ocupados por ambas vías hasta el límite de la zona de expropiación, en el caso de la VA-30, incluyendo para la A-62 una banda de reserva de 25 metros desde la arista exterior de los terrenos expropiados, que se solicitó por esta Demarcación en el vigente PGOU para posibles ampliaciones de esta vía.

Sin embargo, el art. 7.3.3 de la Normativa establece que esta clasificación del suelo rústico de protección de infraestructuras se extiende al suelo "...ocupado o a ocupar por infraestructuras y sus zonas de defensa no susceptibles de urbanización..".

- b) Línea límite de edificación:

No se grafía en los planos de ordenación ni se regula correctamente en la Normativa, puesto que al igual que hace al regular la zona de afección, se remite a la legislación de la Comunidad Autónoma (Ley 10/2008) y no se hace ninguna referencia a la Ley 25/1988, de Carreteras que es la que establece el régimen aplicable a las carreteras estatales.

- c) Zona de servidumbre y afección: como el documento se remite a la legislación viaria autonómica, aparecen mal reguladas las zonas de afección de las carreteras estatales, puesto que el alcance de las bandas es diferentes en cada una de estas leyes.

2) Accesos

No se incluye estudio de tráfico que analice el impacto del crecimiento de población previsto sobre los tráficos de las dos vías estatales.

Hay que tener en cuenta, además, que cuando se informó el actual PGOU se solicitó la inclusión de un estudio de tráfico que nunca fue presentado.

Sí se incluyó en la modificación del PGOU para la implantación del Centro Comercial IKEA un estudio de tráfico que analiza el impacto del tráfico generado por esta actuación sobre el funcionamiento del enlace E-128, que actualmente está siendo remodelado.

ANTONIO LORENZO HURTADO, 6
47071 VALLADOLID
TEL: 983 42 21 00
FAX: 983 33 51 99



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CASTILLA Y LEÓN
OCCIDENTAL

3) Estudio de ruidos

Deberá incluirse en las fichas de los sectores clasificados como suelo urbano no consolidado o urbanizable la obligación de que en el planeamiento de desarrollo se incluya un estudio de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligatoriedad de establecer limitaciones a la edificación o de disponer de medios de protección acústicas imprescindibles en caso de superarse los umbrales recomendados (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido). En todo caso, las medidas correctoras siempre serán de cargo del promotor de la actuación urbanística.

4) Prohibición de publicidad:

No se recoge.

CONSIDERACIONES

La Orden FOM 2258/2011, de 21 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento, el Director General se reserva la competencia para la emisión de informes a planeamiento urbanístico que afecte a autovías.

Por ello, se emite el presente informe previo, que contiene las consideraciones de esta Demarcación sobre la documentación remitida por el AYUNTAMIENTO DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID), y que se elevarán a la Dirección General con carácter de propuesta de **INFORME DESFAVORABLE** si por parte del Ayuntamiento no se procede a la modificación de las deficiencias puestas de manifiesto en sus prescripciones; todo ello sin perjuicio de las consideraciones que en uso de sus competencias efectúe la Dirección General de Carreteras cuando reciba la documentación definitiva:

1º.- Deberá precisarse en la Normativa el alcance de la clasificación de suelo rústico de protección de infraestructuras para las carreteras A-62 y VA-30, manteniendo con tal clasificación los terrenos que actualmente aparecen así clasificados en el vigente Plan General.

2º.- La regulación de la zona de afección de las carreteras estatales debe adaptarse en la Normativa a la Ley 25/88, de Carreteras, que les es de aplicación.

3º.- La línea límite de edificación debe grafarse en los planos de ordenación, a 100 metros para la autovía A-62, a 25 metros en los ramales de los enlaces y mantenerse para la VA-30 la línea de edificación establecida en el actual PGOU.

ANTONIO LORENZO HURTADO, 6
47071 VALLADOLID
TEL.: 983 42 21 00
FAX: 983 33 51 99



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CASTILLA Y LEÓN
OCCIDENTAL

En la Normativa se incluirá la prohibición de edificar en la banda delimitada por esta línea.

4º.- Se incluirá un estudio de tráfico que analice el impacto de los crecimientos previstos por el nuevo planeamiento.

5º.- Las fichas de los sectores situados en las márgenes de las carreteras estatales deberán incluir entre sus prescripciones que el instrumento de desarrollo que los regule recoja un estudio de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligatoriedad de establecer limitaciones a la edificación o de disponer de medios de protección acústicas imprescindibles en caso de superarse los umbrales recomendados (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido).

EL INGENIERO JEFE DEL SERVICIO DE
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN

Fdo.: Fco. Javier Payán de Tejada González

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Jorge E. Lucas Herranz

ANTONIO LORENZO HURTADO, 6
47071 VALLADOLID
TEL.: 983 42 21 00
FAX: 983 33 51 99

APENDICE 3.- TRÁFICO EN LAS EST. DE AFORO DEL MINISTERIO DE FOMENTO. AÑO 2010

**CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION
DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)**



**TRAFICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. AÑO 2010
DISTRIBUCIONES DE TRAFICO EN LAS ESTACIONES
DE AFORO**

PROVINCIAS: Todas las provincias
TIPO ESTACION: Todas

PROVINCIA:		VALLADOLID										ESTACIONES: PERMANENTE											
ESTA	CTRA	PK	TIPO	IMD			PORCENTAJES			COEFICIENTES													
	AFIN			TOT.	EXT.	M. PEL.	MOT.	LIG.	PES.	S	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
E-147-0	N-601	170,49	Total	10.406	21	69	0,20	82,64	17,16	0,93	1,04	1,04	1,01	1,02	0,99	0,97	0,93	1,01	1,00	0,99	0,98	1,02	
	E-221-0		Ligeros	8.599	2	0				0,97	1,03	1,02	0,98	0,99	0,96	0,95	0,91	0,99	1,01	1,05	1,04	1,05	
	E-221-0		Pesados	1.786	19	69				0,79	1,08	1,12	1,11	1,14	1,12	1,01	1,01	1,08	0,95	0,83	0,80	0,93	
E-17-0	N-601	260,47	Total	5.105	439	9	0,24	70,60	29,17	0,96	1,30	1,10	1,06	0,99	1,00	0,96	0,85	0,83	0,95	0,98	1,07	1,08	
	E-17-0		Ligeros	3.604	149	0				1,02	1,42	1,14	1,07	0,97	1,01	0,98	0,84	0,75	0,93	0,97	1,10	1,06	
	E-17-0		Pesados	1.489	287	9				0,85	1,10	1,01	1,02	1,02	0,97	0,93	0,87	1,04	0,97	0,99	1,00	1,12	
E-29-0	A-11	400,09	Total	7.221	231	26	0,15	86,62	13,23	0,99	1,20	1,11	1,15	0,98	1,08	0,96	0,76	0,80	1,00	0,97	1,12	1,06	
	E-391-0 - E-351-0		Ligeros	6.255	154	0				1,01	1,26	1,16	1,15	1,00	1,13	0,96	0,74	0,76	0,99	0,94	1,14	1,06	
	E-351-0 - E-351-0		Pesados	955	77	26				0,83	0,93	0,91	1,12	0,87	0,87	0,93	0,95	1,16	1,06	1,18	1,02	1,09	
E-303-0	N-122	308,70	Total	5.406	198	16	0,09	79,82	20,09	0,94	1,14	1,03	0,98	1,05	1,06	1,22	0,89	0,85	0,93	0,88	0,97	1,14	
	E-303-0		Ligeros	4.315	17	0				0,98	1,15	1,03	1,00	1,05	1,07	1,23	0,88	0,79	0,92	0,89	1,00	1,15	
	E-303-0		Pesados	1.086	181	16				0,82	1,10	1,06	0,91	1,06	1,01	1,16	0,91	1,09	0,97	0,86	0,89	1,09	
E-31-0	A-62	131,79	Total	41.816	3.931	331	0,31	85,01	14,68	0,96	1,09	1,03	0,99	0,99	0,96	1,01	0,89	0,93	1,07	0,98	1,05	1,05	
	E-31-0 - E-31-0		Ligeros	35.548	1.350	0				0,98	1,10	1,03	0,99	0,97	0,95	1,00	0,89	0,91	1,08	1,01	1,07	1,04	
	E-31-0 - E-31-0		Pesados	6.140	2.573	331				0,86	1,04	1,00	1,00	1,07	0,98	1,05	0,91	1,03	1,06	0,84	0,93	1,15	
E-332-0	A-62	179,61	Total	13.270	3.047	1.416	0,19	69,35	30,46	0,98	1,20	1,11	1,08	0,96	1,01	1,03	0,84	0,72	0,95	1,04	1,18	1,10	
	E-332-0 - E-332-0		Ligeros	9.203	1.422	4				1,03	1,34	1,25	1,26	0,98	1,04	1,01	0,76	0,62	0,90	1,04	1,27	1,08	
	E-332-0 - E-332-0		Pesados	4.042	1.622	1.412				0,89	0,98	0,91	0,85	0,91	0,96	1,06	1,03	1,04	1,05	1,06	1,04	1,14	
E-434-0	VA-30	19,32	Total	30.101	4	0	0,00	88,80	11,20														
	Grupo - Grupo		Ligeros	26.730	0	0																	
	Grupo - Grupo		Pesados	3.370	4	0																	

**CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION
DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)**



**TRAFICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. AÑO 2010
DISTRIBUCIONES DE TRAFICO EN LAS ESTACIONES
DE AFORO**

PROVINCIAS: Todas las provincias
TIPO ESTACION: Todas

PROVINCIA:		VALLADOLID												ESTACIONES: PRIMARIA											
ESTA	CTRA	PK	TIPO	IMD			PORCENTAJES					COEFICIENTES													
AFIN				TOT.	EXT.	M. PEL.	MOT.	LIG.	PES.	S	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
VA-10-1	N-601	225,36	Total	5.359	15	16	0,26	87,42	12,32	0,97	1,34	1,06	1,08	0,97	1,03	0,93	0,87	0,90	0,91	0,93	1,10	1,05			
	E-17-0		Ligeros	4.685	6	0				1,01	1,39	1,07	1,08	0,93	1,03	0,91	0,87	0,88	0,90	0,95	1,11	1,04			
	E-17-0		Pesados	660	6	16				0,79	1,10	0,98	1,04	1,19	0,99	1,00	0,86	1,05	0,98	0,83	1,00	1,06			
VA-12-1	A-62	116,29	Total	34.383	1.243	92	0,09	80,70	19,21	0,94	1,16	1,07	1,03	0,99	1,16	0,99	0,79	0,77	1,03	0,95	1,15	1,12			
	E-148-0 - E-148-0		Ligeros	27.746	360	0				0,97	1,20	1,09	1,06	0,99	1,21	0,99	0,77	0,73	1,02	0,96	1,17	1,11			
	E-148-0 - E-148-0		Pesados	6.606	879	92				0,83	1,05	0,99	0,94	0,98	0,98	0,96	0,92	1,01	1,07	0,92	1,05	1,15			
VA-3-1	A-11	346,01	Total	10.912	164	42	0,30	88,80	10,90	0,99	1,87	0,87	1,76	0,77	1,33	0,74	1,31	0,49	1,57	0,99	1,52	0,80			
	E-282-0 - E-282-0		Ligeros	9.690	37	0				1,00	1,79	0,89	1,73	0,78	1,36	0,75	1,32	0,46	1,60	1,01	1,60	0,80			
	E-282-0 - E-282-0		Pesados	1.189	127	42				0,86	3,93	1,02	2,83	0,99	1,66	0,98	1,77	1,26	2,01	1,19	1,56	1,09			
VA-5-1	A-6	177,91	Total	26.154	122	91	0,11	85,11	14,78	0,99	1,13	1,14	1,01	1,04	0,95	0,86	0,92	0,80	1,05	1,06	1,06	1,13			
	E-31-0 - E-31-0		Ligeros	22.260	69	0				1,03	1,15	1,17	1,01	1,06	0,95	0,82	0,91	0,76	1,05	1,10	1,09	1,12			
	E-31-0 - E-31-0		Pesados	3.866	53	91				0,83	1,02	1,00	1,00	0,96	0,98	1,08	0,97	0,97	1,03	0,90	0,94	1,20			
VA-56-1	A-6	201,35	Total	17.478	93	88	0,10	81,27	18,63	0,99	1,30	1,19	1,13	1,05	0,96	0,95	0,80	0,65	0,95	1,05	1,17	1,21			
	E-121-0 - E-121-0		Ligeros	14.204	81	0				1,03	1,41	1,26	1,17	1,08	0,99	0,94	0,78	0,59	0,90	1,07	1,25	1,24			
	E-121-0 - E-121-0		Pesados	3.256	12	88				0,83	1,00	1,00	0,99	0,95	0,88	0,97	0,92	1,07	1,20	1,00	0,98	1,10			

CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)



**TRAFICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. AÑO 2010
DISTRIBUCIONES DE TRAFICO EN LAS ESTACIONES DE AFORO**

PROVINCIAS: Todas las provincias
TIPO ESTACION: Todas

PROVINCIA:		VALLADOLID										ESTACIONES: SECUNDARIA											
ESTA	CTRA	PK	TIPO	IMD			PORCENTAJES			COEFICIENTES													
				TOT.	EXT.	M. PEL.	MOT.	LIG.	PES.	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
AFIN																							
VA-13-2	N-601	155,23	Total	11.818	35	90	0,41	86,09	13,50	0,97	1,15	1,06	1,06	0,92	1,03	0,95	0,86	0,92	0,97	1,05	1,07	1,02	
	Grupo - Grupo		Ligeros	10.174	13	0				1,00	1,17	1,07	1,08	0,92	1,05	0,94	0,85	0,89	0,96	1,05	1,09	1,01	
	Grupo - Grupo		Pesados	1.596	22	90				0,81	1,02	1,00	0,99	0,90	0,95	0,97	0,94	1,11	1,02	1,02	0,99	1,09	
VA-150-2	A-62	158,66	Total	13.053	3.095	1.458	0,15	88,96	29,89	0,99	1,21	1,11	1,08	1,02	1,01	1,03	0,84	0,70	0,94	1,04	1,18	1,09	
	E-332-0 - E-332-0		Ligeros	9.132	1.470	0				1,03	1,36	1,21	1,24	1,05	1,04	1,02	0,77	0,60	0,89	1,06	1,26	1,07	
	E-332-0 - E-332-0		Pesados	3.902	1.618	1.458				0,90	0,99	0,95	0,86	0,95	0,96	1,06	1,02	1,03	1,05	1,00	1,04	1,14	
VA-162-2	VA-11	359,15	Total	28.690	359	87	0,30	91,07	8,82	0,95	1,09	1,06	0,98	1,05	0,96	0,98	1,03	0,78	0,96	1,05	1,01	1,14	
	VA-3-1 - Grupo		Ligeros	26.129	98	0				0,96	1,07	1,08	0,97	1,07	0,95	0,99	1,06	0,76	0,95	1,05	1,02	1,15	
	VA-3-1 - VA-3-1		Pesados	2.474	261	87				0,85	1,35	0,88	1,15	0,89	1,05	0,90	0,83	1,15	1,01	0,99	0,95	1,03	
VA-163-2	VA-20	6,14	Total	32.755	232	171	0,60	88,00	11,40	0,88	1,02	1,06	0,91	1,03	0,87	1,05	0,97	0,97	0,99	1,04	1,01	1,11	
	E-31-0 - E-31-0		Ligeros	28.824	42	0				0,89	1,03	1,08	0,92	1,03	0,89	1,04	0,95	0,95	0,97	1,07	1,01	1,09	
	E-31-0 - E-31-0		Pesados	3.734	188	171				0,77	0,99	1,03	0,87	1,09	0,73	1,09	1,09	1,07	1,09	0,88	1,06	1,20	
VA-177-2	VA-12	184,16	Total	48.831	39	78	0,20	94,92	4,88	0,93	1,00	1,04	1,01	1,01	0,99	0,97	1,00	1,00	0,95	1,05	0,97	1,05	
	E-147-0 - E-147-0		Ligeros	46.350	10	0				0,94	0,99	1,03	1,00	1,00	0,99	0,96	0,99	0,99	0,95	1,06	0,97	1,06	
	E-147-0 - E-147-0		Pesados	2.382	29	78				0,79	0,92	0,92	0,95	0,94	0,83	0,83	0,84	0,88	0,83	0,88	0,78	0,77	
VA-180-2	A-11	355,53	Total	20.879	241	81	0,63	88,31	11,05	0,98	1,38	0,96	1,10	0,88	1,68	0,80	1,66	0,72	1,06	0,83	1,05	0,81	
	E-432-0 - E-432-0		Ligeros	18.439	38	0				0,99	1,43	1,00	1,11	0,88	1,69	0,79	1,64	0,70	1,03	0,84	1,06	0,80	
	E-432-0 - E-432-0		Pesados	2.308	203	81				0,83	1,33	0,91	1,22	1,03	1,96	1,03	2,10	1,09	1,55	0,93	1,15	1,05	
VA-185-2	A-62	119,05	Total	27.298	2.292	153	0,33	79,45	20,22	0,94	1,16	1,09	1,03	0,99	1,16	0,96	0,80	0,77	1,03	0,94	1,15	1,13	
	VA-12-1 - VA-12-1		Ligeros	21.688	990	0				0,96	1,20	1,11	1,06	1,01	1,22	0,95	0,77	0,72	1,02	0,95	1,18	1,12	
	VA-12-1 - VA-12-1		Pesados	5.519	1.269	153				0,84	1,05	1,03	0,94	0,92	0,98	0,99	0,92	1,00	1,07	0,93	1,05	1,17	
VA-186-2	A-62	122,55	Total	38.826	2.880	387	0,47	83,00	16,53	0,94	1,17	1,05	1,04	0,98	1,17	0,92	0,80	0,82	1,03	0,94	1,15	1,12	
	VA-12-1 - VA-12-1		Ligeros	32.227	980	0				0,96	1,21	1,07	1,07	0,97	1,22	0,90	0,77	0,79	1,03	0,94	1,18	1,14	
	VA-12-1 - VA-12-1		Pesados	6.417	1.902	387				0,84	1,05	0,99	0,94	1,02	0,98	1,01	0,93	1,00	1,07	0,94	1,05	1,06	
VA-188-2	A-62	126,78	Total	48.423	4.570	386	0,30	84,94	14,76	0,95	1,11	1,04	1,00	1,04	0,97	0,92	0,91	0,88	1,08	1,00	1,06	1,04	
	E-31-0 - E-31-0		Ligeros	41.129	1.565	0				0,96	1,12	1,03	1,00	1,02	0,97	0,93	0,91	0,85	1,08	1,03	1,09	1,04	
	E-31-0 - E-31-0		Pesados	7.147	2.998	386				0,86	1,05	1,07	1,01	1,17	0,99	0,89	0,92	1,04	1,06	0,87	0,93	1,08	
VA-19-2	A-6	138,37	Total	21.751	127	98	0,19	84,26	15,55	1,00	1,12	1,17	1,00	1,04	0,95	0,93	0,91	0,76	1,04	1,04	1,05	1,14	
	VA-5-1 - VA-5-1		Ligeros	18.327	66	0				1,04	1,14	1,21	1,00	1,06	0,94	0,91	0,90	0,72	1,05	1,07	1,07	1,14	
	VA-5-1 - VA-5-1		Pesados	3.383	60	98				0,82	1,03	1,03	1,01	0,96	0,99	1,01	0,97	1,01	1,03	0,92	0,94	1,11	

**CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION
DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)**



**TRAFICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. AÑO 2010
DISTRIBUCIONES DE TRAFICO EN LAS ESTACIONES
DE AFORO**

PROVINCIAS: Todas las provincias
TIPO ESTACION: Todas

PROVINCIA:		VALLADOLID										ESTACIONES: SECUNDARIA												
ESTA	CTRA	PK	TIPO	IMD		PORCENTAJES				COEFICIENTES														
				TOT.	EXT.	M. PEL.	MOT.	LIG.	PES.	S	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
AFIN																								
VA-195-2	VA-20	8,83	Total	25.037	1.894	133	0,30	89,57	10,14	0,94	1,03	1,07	0,92	1,03	0,90	1,04	0,93	0,95	1,00	1,05	1,03	1,10		
	E-31-0 - E-31-0		Ligeros	22.425	855	0				0,95	1,06	1,08	0,94	1,02	0,90	1,03	0,92	0,93	0,99	1,07	1,02	1,09		
	E-31-0 - E-31-0		Pesados	2.538	1.034	133				0,94	0,88	1,03	0,78	1,09	0,85	1,08	0,97	1,07	1,07	0,86	1,17	1,19		
VA-40-2	A-62	108,04	Total	31.955	2.636	171	0,33	79,97	19,70	0,95	1,16	1,09	1,03	0,96	1,15	1,00	0,79	0,79	1,03	0,94	1,14	1,13		
	VA-12-1 - VA-12-1		Ligeros	25.554	1.168	0				0,97	1,19	1,12	1,05	0,97	1,21	1,01	0,76	0,73	1,01	0,95	1,17	1,12		
	VA-12-1 - VA-12-1		Pesados	6.296	1.430	171				0,94	1,05	0,99	0,94	0,90	0,98	0,97	0,93	1,09	1,06	0,92	1,05	1,17		
VA-41-2	A-62	136,65	Total	40.422	4.087	360	0,29	83,15	16,56	0,97	1,09	1,08	0,98	0,98	0,95	1,02	0,89	0,88	1,06	1,01	1,04	1,10		
	E-31-0 - E-31-0		Ligeros	33.609	1.276	0				0,99	1,09	1,09	0,97	0,97	0,94	1,01	0,88	0,84	1,05	1,03	1,06	1,09		
	E-31-0 - E-31-0		Pesados	6.694	2.803	360				0,96	1,04	1,01	1,01	0,99	0,98	1,04	0,92	1,07	1,06	0,88	0,93	1,11		
VA-42-2	A-62	142,24	Total	37.970	3.912	348	0,31	82,82	16,87	0,97	1,09	1,07	0,98	1,02	0,95	0,99	0,89	0,88	1,06	0,99	1,04	1,10		
	E-31-0 - E-31-0		Ligeros	31.448	1.197	0				0,99	1,10	1,09	0,98	1,01	0,94	0,98	0,89	0,84	1,06	1,03	1,07	1,09		
	E-31-0 - E-31-0		Pesados	6.406	2.707	348				0,96	1,04	0,98	1,01	1,05	0,98	1,03	0,91	1,06	1,06	0,86	0,93	1,15		
VA-50-2	VA-12	180,36	Total	25.789	71	94	0,95	91,72	7,33	0,95	1,01	1,04	1,02	1,01	0,98	0,97	0,94	1,01	0,94	1,04	0,98	1,06		
	E-147-0 - E-147-0		Ligeros	23.654	20	0				0,96	1,00	1,04	1,02	1,00	0,98	0,97	0,93	1,00	0,94	1,07	0,99	1,07		
	E-147-0 - E-147-0		Pesados	1.890	49	94				0,79	1,09	1,09	1,10	1,11	1,02	0,98	1,06	1,03	1,01	0,80	0,89	0,91		
VA-55-2	A-6	173,25	Total	26.343	358	211	0,16	84,19	15,66	1,00	1,12	1,39	1,00	1,29	0,95	0,96	0,92	0,80	1,04	1,02	1,05	1,13		
	VA-5-1 - VA-5-1		Ligeros	22.178	196	19				1,03	1,15	1,43	1,01	1,33	0,94	0,83	0,91	0,77	1,05	1,07	1,08	1,11		
	VA-5-1 - VA-5-1		Pesados	4.123	158	192				0,83	1,02	1,23	1,00	1,15	0,98	1,04	0,96	1,01	1,02	0,87	0,94	1,24		

CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)



**TRAFICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. AÑO 2010
DISTRIBUCIONES DE TRAFICO EN LAS ESTACIONES DE AFORO**

PROVINCIAS: Todas las provincias
TIPO ESTACION: Todas

PROVINCIA:		VALLADOLID										ESTACIONES: COBERTURA											
ESTA	CTRA	PK	TIPO	IMD			PORCENTAJES			COEFICIENTES													
				TOT.	EXT.	M. PEL.	MOT.	LIG.	PES.	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
AFIN																							
VA-11-3	A-6	217,10	Total	17.540	94	90	0,10	81,28	18,63														
	VA-55-1		Ligeros	14.337	82	0																	
	VA-55-1		Pesados	3.286	12	90																	
VA-151-3	A-6	184,70	Total	21.489	102	77	0,11	85,12	14,78														
	VA-5-1		Ligeros	18.291	58	0																	
	VA-5-1		Pesados	3.175	44	77																	
VA-152-3 N-122		306,90	Total	8.129	299	25	0,10	79,83	20,08														
	E-303-0		Ligeros	6.489	28	0																	
	E-303-0		Pesados	1.632	273	25																	
VA-153-3 N-601		271,10	Total	2.439	210	4	0,25	70,60	29,15														
	E-17-0		Ligeros	1.722	72	0																	
	E-17-0		Pesados	711	138	4																	
VA-154-3N-122a		356,25	Total	3.781	86	7	0,08	87,91	12,01														
	Grupo		Ligeros	3.324	14	0																	
	Grupo		Pesados	454	72	7																	
VA-164-3 VA-20		0,80	Total	22.652	162	119	0,60	88,00	11,40														
	VA-153-2		Ligeros	19.934	29	0																	
	VA-153-2		Pesados	2.582	131	119																	
VA-173-3	A-6	180,00	Total	30.857	422	247	0,16	84,19	15,65														
	VA-55-2		Ligeros	25.978	234	23																	
	VA-55-2		Pesados	4.829	183	224																	
VA-174-3	A-6	182,00	Total	16.836	79	59	0,11	85,12	14,78														
	VA-5-1		Ligeros	14.330	44	0																	
	VA-5-1		Pesados	2.488	35	59																	
VA-175-3 N-6a		202,00	Total	365	2	1	0,27	81,37	18,36														
	VA-55-1		Ligeros	297	2	0																	
	VA-55-1		Pesados	67	0	1																	
VA-18-3 N-620		181,50	Total	469	2	1	1,07	92,96	5,97														
	SA-1-1		Ligeros	436	1	0																	
	SA-1-1		Pesados	28	1	1																	

CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)



**TRAFICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. AÑO 2010
DISTRIBUCIONES DE TRAFICO EN LAS ESTACIONES DE AFORO**

PROVINCIAS: Todas las provincias
TIPO ESTACION: Todas

PROVINCIA:		VALLADOLID										ESTACIONES: COBERTURA											
ESTA	CTRA	PK	TIPO	IMD			PORCENTAJES			COEFICIENTES													
	AFIN			TOT.	EXT.	M. PEL.	MOT.	LIG.	PES.	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
VA-191-3	A-62	155,00	Total	23.081	2.337	208	0,29	83,15	18,55														
	VA-41-2		Ligeros	19.193	731	0																	
	VA-41-2		Pesados	3.821	1.601	208																	
VA-192-3	A-62	155,50	Total	16.847	1.738	155	0,31	82,82	16,87														
	VA-42-2		Ligeros	13.953	532	0																	
	VA-42-2		Pesados	2.842	1.203	155																	
VA-194-3	N-620	196,00	Total	401	30	3	0,50	83,04	16,48														
	VA-186-2		Ligeros	333	10	0																	
	VA-186-2		Pesados	66	20	3																	
VA-196-3	N-620	185,00	Total	243	0	0	1,23	93,00	5,78														
	SA-1-1		Ligeros	226	0	0																	
	SA-1-1		Pesados	14	0	0																	
VA-200-3	N-6a	196,50	Total	222	1	1	0,00	81,53	18,47														
	VA-56-1		Ligeros	181	1	0																	
	VA-56-1		Pesados	41	0	1																	
VA-201-3	N-620	157,85	Total	1.554	147	13	0,28	85,14	14,81														
	E-31-0		Ligeros	1.323	52	0																	
	E-31-0		Pesados	227	95	13																	
VA-30-3	N-610	53,20	Total	2.045	390	15	0,44	48,94	52,82														
	P-309-2		Ligeros	960	90	0																	
	P-309-2		Pesados	1.076	298	15																	
VA-305-3	N-122	400,00	Total	542	20	2	0,18	78,97	20,85														
	E-303-0		Ligeros	428	1	0																	
	E-303-0		Pesados	113	19	2																	
VA-43-3	A-62	167,30	Total	14.176	3.236	1.512	0,19	69,36	30,45														
	E-332-0		Ligeros	9.832	1.501	4																	
	E-332-0		Pesados	4.317	1.732	1.508																	
VA-44-3	A-62	184,10	Total	14.606	1.508	133	0,31	82,82	16,88														
	VA-42-2		Ligeros	12.097	460	0																	
	VA-42-2		Pesados	2.463	1.043	133																	

CALCULOS JUSTIFICATIVOS DEL INCREMENTO DE TRAFICO PROVOCADO POR LA MODIFICACION DEL PGOU DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA (VALLADOLID)



**TRAFICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. AÑO 2010
DISTRIBUCIONES DE TRAFICO EN LAS ESTACIONES DE AFORO**

PROVINCIAS: Todas las provincias
TIPO ESTACION: Todas

PROVINCIA:		VALLADOLID										ESTACIONES: COBERTURA											
ESTA	CTRA	PK	TIPO	IMD			PORCENTAJES			COEFICIENTES													
				TOT.	EXT.	M. PEL.	MOT.	LIG.	PES.	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
		AFIN																					
VA-45-3	N-601	268,20	Total	2.955	256	5	0,24	70,63	29,14														
	E-17-0		Ligeros	2.087	87	0																	
	E-17-0		Pesados	861	167	5																	
VA-47-3	N-601	239,10	Total	3.749	10	11	0,27	87,44	12,30														
	VA-10-1		Ligeros	3.278	4	0																	
	VA-10-1		Pesados	461	4	11																	
VA-48-3	N-601	218,00	Total	6.076	17	18	0,26	87,43	12,31														
	VA-10-1		Ligeros	5.312	7	0																	
	VA-10-1		Pesados	748	7	18																	
VA-49-3	N-601	200,10	Total	12.881	30	30	0,39	85,83	13,78														
	VA-13-2		Ligeros	11.056	8	0																	
	VA-13-2		Pesados	1.775	22	30																	
VA-51-3	N-601	167,00	Total	8.788	93	45	0,51	63,64	35,84														
	8G-142-2		Ligeros	5.593	34	0																	
	8G-142-2		Pesados	3.150	59	45																	
VA-52-3	N-601	196,00	Total	6.819	14	45	0,21	82,65	17,14														
	E-147-0		Ligeros	5.636	2	0																	
	E-147-0		Pesados	1.169	12	45																	
VA-53-3	N-601	147,25	Total	3.865	41	20	0,52	63,65	35,83														
	8G-142-2		Ligeros	2.460	15	0																	
	8G-142-2		Pesados	1.385	26	20																	
VA-54-3	A-6	196,20	Total	21.399	124	94	0,19	84,26	15,55														
	VA-19-2		Ligeros	18.031	64	0																	
	VA-19-2		Pesados	3.327	59	94																	
VA-58-3	N-122	330,50	Total	6.862	251	20	0,09	79,83	20,08														
	E-303-0		Ligeros	5.478	21	0																	
	E-303-0		Pesados	1.378	230	20																	
VA-60-3	N-610	41,50	Total	2.471	471	18	0,45	46,94	52,61														
	P-309-2		Ligeros	1.160	109	0																	
	P-309-2		Pesados	1.300	360	18																	

APENDICE 4.- EVOLUCION DEL TRÁFICO EN LA RED. SERIE HISTORICA 2000-2010

Tabla 1.2.16.2
TRÁFICO (IMD) EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO POR TIPO DE VÍA. (Vehiculos/día) (1) (2)

AÑOS	Autopistas de peaje	Autovía y Autopista libre	Doble calzada	Red Convencional	Total
1995	14.304	25.760	--	6.195	11.120
2000	20.330	26.976	24.280	5.736	11.926
2001	21.019	27.641	24.481	5.789	12.427
2002	20.809	28.395	22.479	5.883	12.770
2003	22.048	28.749	20.279	5.899	13.186
2004	21.144	29.375	16.032	5.904	13.358
2005	21.664	29.863	13.740	5.740	13.564
2006	23.072	28.965	12.408	5.573	13.709
2007	22.993	29.302	11.477	5.616	14.131
2008 (3)	21.614	26.778	26.854	5.433	15.537
2009	20.306	25.871	27.919	5.385	13.476
2010 (4)	19.245	25.217	27.180	4.768	13.174
Crecimiento 2010/2009 (5)	-3,0%	2,2%	-3,1%	-0,5%	-0,3%

(1) No incluye el tráfico en ramales y vías de servicio.

(2) Esta tabla es complementaria de la 1.2.16.1

(3) Este tráfico no es comparable con 2007 debido al nuevo inventario y tramificación de la red.

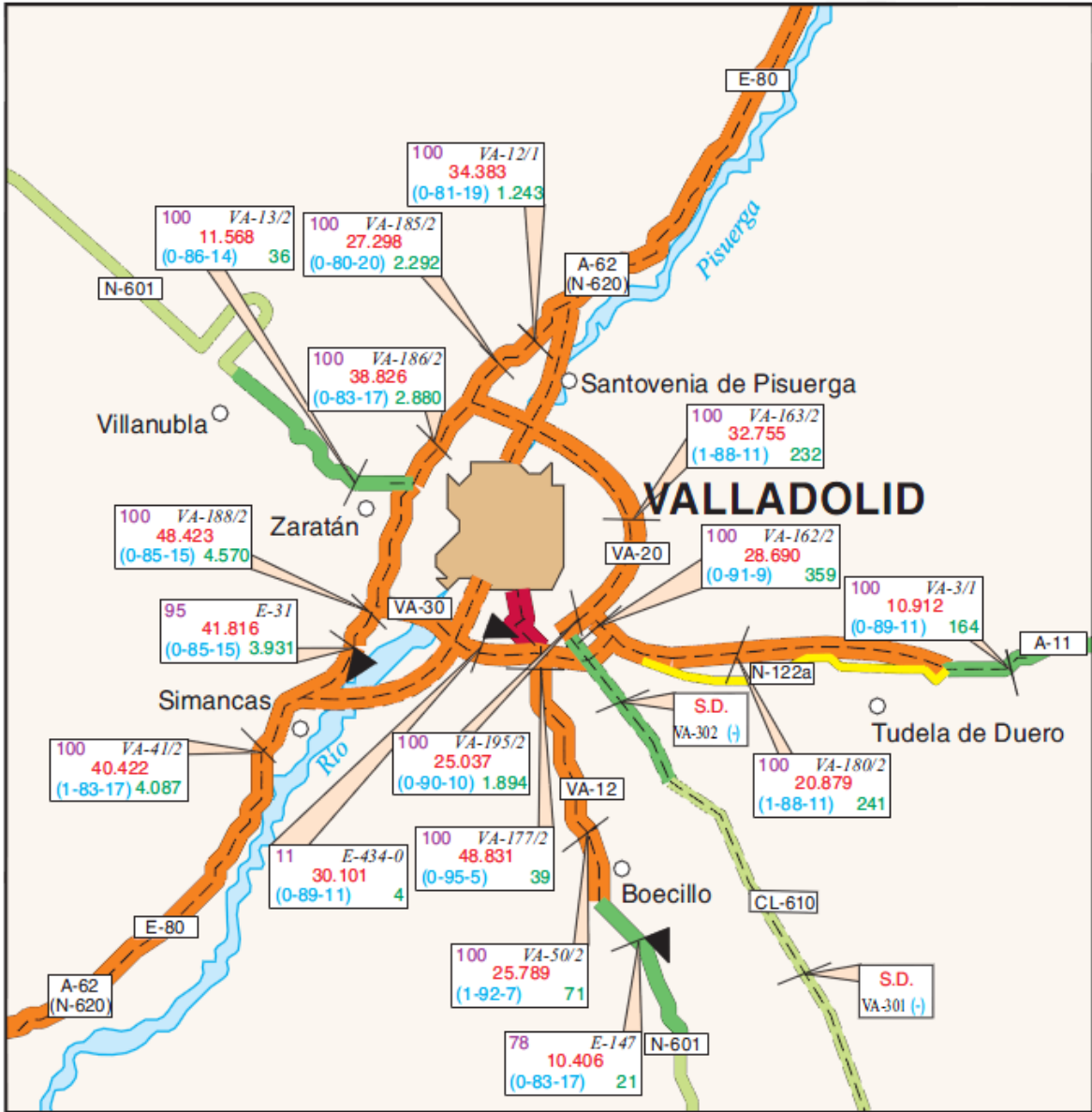
(4) La longitud de la R.C.E. en 2010 es de 25.733 Km. En 2010 se han inaugurado 163,3 Km de autovía, 14 km de doble calzada y 34,8 km de carreteras convencionales y se han cedido 96,8 Km a las CC.AA. Y Diputaciones.

(5) Los crecimientos se miden sobre la red comparable de los dos años. No se consideran inauguraciones, cesiones o tramos con alteración de tráfico por cambio de red. El tráfico total desciende un 0,3% y los pesados un 3,1%.

Fuente: Subdirección General de Explotación y Gestión de Red. D.G.C. Ministerio de Fomento.

APENDICE 5.- EXTRACTO MAPA DE INTENSIDADES EN LA RED DEL ESTADO. AÑO 2010.

APENDICE 6.- MAPAS DE TRÁFICO DE ACCESO A LAS CIUDADES. VALLADOLID. AÑO 2010.



ANEXO 6. ESTUDIO DE MOVILIDAD

ANEXO 6. ESTUDIO DE MOVILIDAD URBANA

1. INTRODUCCIÓN

El artículo 111.1 del RUCyL exige que los documentos de planeamiento general deban contener un **estudio de movilidad urbana** en relación con las infraestructuras de transporte y en especial con el sistema de transporte público.

El objetivo general de dicho Estudio, es analizar la movilidad asociada a los nuevos desarrollos del Plan General de Arroyo de la Encomienda a partir del diagnóstico actual de la movilidad, adecuando la oferta de transporte público a las exigencias de la demanda y optimizar el aprovechamiento de los recursos disponibles.

Se debe estudiar tanto la movilidad motorizada como la no motorizada y modelizar la red viaria existente y futura identificando los orígenes y destinos de los desplazamientos, teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento de tráfico en la red de las zonas actuales y de las zonas futuras previstas en el plan.



Foto. Avenida de Salamanca

2. ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN DEL TRÁFICO RODADO

2.1. ANÁLISIS DE LA RED VIARIA

El modelo de ordenación actual de Arroyo de La Encomienda se basa en dos prototipos distintos:

- Por un lado los desarrollos surgidos a partir de un núcleo urbano originario, correspondientes a la mitad sur y este del municipio: Arroyo, La Vega, La Flecha y Monasterio del Prado.
- En el otro lado los desarrollos urbanísticos situados al norte de la autovía A-62, por donde se ha ampliado la malla urbana.

Estos desarrollos han ido generando en los últimos años un sistema viario local que va estructurando esta nueva malla urbana, y ha generado también unos nuevos desplazamientos, motorizados y peatonales, que se distribuyen de manera uniforme en el territorio.

Este sistema viario intermunicipal, existente y proyectado, estructura y distribuye los desplazamientos internos, garantizando las relaciones urbanas y la conectividad transversal, que permite gran libertad de movimientos.

Dentro de este sistema viario destacan dos principales paralelos al Pisuerga, sistema viario longitudinal, de conexión con el término municipal de Valladolid que recorren longitudinalmente el municipio de Arroyo de la Encomienda y lo estructuran a nivel urbanístico, dotándolo de accesibilidad y movilidad a escala territorial:

1. La **Avenida de Salamanca**, la antigua N-620 ya transferida en Avenida Urbana, como eje principal de comunicación longitudinal del término municipal, englobando distintos tráficos peatonales (carril bici) y rodados. Sobre esta Avenida se prevé La línea 2 del tranvía de Valladolid hasta la ronda (Puerta Norte) del Plan Rogers.



Foto. Avenida de Salamanca

2. La **Avenida de la Aranzana**: Sistema general viario que conecta longitudinalmente los nuevos desarrollos situados al norte de la autovía A-62, con el núcleo de La Flecha.



Foto: Avenida de la Aranzana

Y el sistema viario transversal, generado por los nuevos desarrollos, que cose las dos grandes vías longitudinales.



Foto: Calle Sierra de la Demanda

A su vez, mencionar que el municipio se encuentra seccionado por grandes infraestructuras de comunicación (A-62, N-620, VA-30), debido a la localización del municipio, lindante con el término municipal de Valladolid, y en su salida hacia Tordesillas, donde conecta con uno de los principales ejes de comunicación de la península, la autovía A-6.

2.2. PREVISIONES ASOCIADAS A LA NUEVA ORDENACIÓN

Al definir el Plan General el sistema local y general de vías públicas, se debe analizar los movimientos de población y mercancías derivados del desarrollo de los sectores de suelo urbanizable y urbano no consolidado, así como las posibilidades de transporte respecto de la capacidad y funcionalidad de la red viaria existente y propuesta.

Dado que el PGOU no propone nuevos desarrollos con respecto al planeamiento predecesor y por lo tanto no se prevén nuevos flujos circulatorios, se mantiene la estructura territorial viaria del plan general del 2003 y la movilidad prevista en el mismo.

La accesibilidad al término municipal y la movilidad supramunicipal se mejora, gracias a los estudios de tráfico realizados para los desarrollos urbanísticos previstos en el plan, y a las políticas municipales de transporte, en donde la transformación de los usos terciarios y residenciales no modifican sustancialmente las demandas previstas, en cuanto a transporte público y accesibilidad urbana estimada en el plan del 2003. Únicamente se proyectan nuevas redes locales de los sectores en los que se altera la ordenación vigente, como en la zona industrial de Smurfit que pasará a uso residencial, y la implantación de un área comercial en el Noreste del municipio. En ningún caso dichos desarrollos afectan a la estructura viaria del Término ni a su funcionamiento, no siendo necesario una reordenación y planificación del tráfico (el PGOU incluye un estudio de tráfico).

2.3. MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

La ampliación y mejora del servicio de transporte público urbano es la respuesta a una demanda por parte de los usuarios, que es consecuencia del crecimiento y expansión física del municipio en los

últimos años.

A las infraestructuras y servicios ya existentes, se une una nueva red de Transporte Urbano y Metropolitano, acorde al constante dinamismo y evolución que está experimentando el municipio.

La nueva Red se presenta como un servicio cómodo y al alcance de todos los usuarios. Su utilización, además de satisfacer la propia necesidad de transporte, supone una alternativa a la utilización del vehículo particular, que permitirá reducir las emisiones de CO₂, la contaminación acústica y la congestión del tráfico en Arroyo de la Encomienda y Valladolid.



Foto. Avenida de Salamanca, Zona Terciaria

La creación de tres nuevas líneas de transporte público tiene como objetivo mejorar el acceso a los distintos núcleos urbanos que conforman el término municipal, y a su vez permitir una mayor fluidez en sus comunicaciones con Valladolid. Destacar en este apartado Las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y entorno para el transporte urbano y metropolitano y el Plan Rogers.

3. ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN DEL TRÁFICO PEATONAL

3.1. ANALISIS DE LA RED PEATONAL

La importancia del transporte peatonal, en términos relativos dentro del total de los desplazamientos urbanos, crece a medida que disminuye el tamaño de la ciudad. Así, en núcleos urbanos de tipo medio como Arroyo de la Encomienda es de esperar que un porcentaje importante de los desplazamientos se realice a pie.

El origen de los desplazamientos reside en las áreas residenciales de los nuevos desarrollos y de los suelos ya consolidados y el destino final se localiza en las áreas dotacionales y comerciales de las zonas de **La Flecha** y **la Avenida de Salamanca** y en menor escala a los núcleos de Arroyo y la Vega. También debemos contar con los desplazamientos que se realizan a nivel local a las áreas dotacionales de los nuevos desarrollos.

La mayor parte de estos desplazamientos tienen una duración comprendida entre los 10 y los 15 minutos. El radio medio de acción de los desplazamientos a pie se acerca a 1 km.

Es de destacar que los itinerarios peatonales en Arroyo de la Encomienda se enfrentan a las graves restricciones que sufren las zonas periféricas de las grandes ciudades, en donde los efectos externos son de consideración, sobre todo por la regularización de los usos impuestos y la accesibilidad a escala territorial, primando la dependencia de los desplazamientos en vehículos.

En el municipio de Arroyo de la Encomienda, el impacto del tráfico en automóvil sobre los desplazamientos a pie es considerablemente mayor, y se dispone, gracias al planeamiento, de un margen suficiente para mejorarlo sin perjudicar de forma ostensible a la movilidad en vehículo privado.

Las ventajas de este tipo de transporte son infinitas: energéticas, medioambientales, sociales (por disminución de la congestión del tráfico) y relativas a la salud del que opta por caminar en lugar de coger el coche para desplazamientos cortos. Por lo que este cambio requiere de las acciones de sensibilización adecuadas a parte de acciones urbanísticas.

Arroyo de la Encomienda cuenta con tres grandes ejes de tráfico peatonal, paralelos al Pisuegra, que recorren longitudinalmente el municipio y lo estructuran a nivel urbanístico, dotándolo de accesibilidad y movilidad a escala municipal y territorial. Una vez identificados los mismos se caracterización los siguientes itinerarios principales:

1. La **Avenida de Salamanca**, la antigua N-620 ya transferida en Avenida Urbana, como eje principal de comunicación longitudinal del término municipal, englobando distintos tráficos peatonales y carril bici. Esta zona presenta áreas arboladas y ajardinada así como zonas pavimentadas acordes con el tráfico peatonal . El carril bici existente presenta problemas en cuanto a diseño debido al bordillo de separación con la calzada, siendo necesario mejorarlo para mejorar su seguridad vial.



2. La **Avenida de la Aranzana**: Sistema general viario arbolado que conecta longitudinalmente los nuevos desarrollos situados al norte de la autovía A-62, con el núcleo de La Flecha, con una zona pavimentada para tráfico peatonal con un ancho mínimo de 2,5 metros en las zonas con aparcamiento.



3. El **Paseo de la Vega del Pisuerga**, corredor verde y fluvial sobre el río Pisuerga con transporte marítimo desde Valladolid y tráfico peatonal en zonas pavimentadas a modo de senderos peatonales, integrados en el espacio libre y áreas dotacionales propuestas en el Plan.



Muchas calles de los barrios más antiguos tienen aceras demasiado estrechas para permitir una circulación peatonal adecuada.

En algunos lugares el ancho es tan pequeño que representa un riesgo para el peatón, que debe bajar de la acera al cruzarse con otro peatón caminando en sentido contrario. Muchas calles de La Flecha o la Vega, tienen aceras demasiado estrechas, claramente insuficientes para el paso de 2 peatones. Convendría ensancharlas, siempre y cuando las restricciones del ancho total de la calle lo permitan, lo cual en bastantes ocasiones es difícilmente factible.



Núcleo de La Flecha

La estrechez en las aceras e itinerarios peatonales se agudiza con la presencia de especies arbóreas con sus alcorques en aceras con ancho insuficiente en donde aparecen además los báculos de las farolas reduciendo el paso a mínimos inconcebibles para un itinerario accesible.

Las calles de las expansiones urbanas más modernas, fruto de los desarrollos urbanísticos programados de los sectores del planeamiento predecesor, tienen en general anchos de acera suficientes que permiten una accesibilidad urbana acorde con el entorno.



Núcleo de La Fecha, aceras arboladas con anchos insuficientes

3.2. MEDIDAS A ADOPTAR A CORTO Y MEDIO PLAZO

El presente apartado pretende definir las medidas generales que se deben adoptar en el transporte peatonal, de forma coordinada con la ordenación del tráfico, en los nuevos desarrollos y si en la medida de lo posible, en las zonas consolidadas.

- Se recomienda que el ancho de las aceras en algunas calles con flujo peatonal se aumente en la medida de lo posible.

Recordemos que el ancho mínimo de una acera con flujo en los dos sentidos debe ser de 2,5 metros y, si se trata de una acera en zona comercial, debe aumentarse hasta casi los 3 metros.

La presencia de obstáculos continuos (por ejemplo, báculos, árboles), implica un estudio del aumento de este ancho mínimo.

- Otros elementos que perjudican al peatón pueden ser mejorados, como las barreras de protección y las plantaciones de árboles en aceras demasiado estrechas, que implican un riesgo para los peatones.

Se recomienda el estudio de peatonalización de las vías, o reorganización del tráfico.

- Es preciso promover acciones periódicas de concienciación para aumentar la disciplina de los conductores. El uso de los bolardos para protección de aceras ha de incrementarse.
- Deberían realizarse reordenaciones cuidadas de las calles que tienden a favorecer el transporte a pie (peatonalizaciones parciales de los núcleos o tráfico mixto)
- No debe olvidarse la necesidad de mantenimiento de los pavimentos de las aceras, del mobiliario urbano relativo al peatón, y de la señalización.

- En algunos casos de ensanche de aceras se recomienda prohibir el aparcamiento en uno o en los dos lados de la calle para permitir el ensanche; en otros bastará con reducir el ancho de los carriles de circulación o del espacio en donde el aparcamiento está permitido.

Los itinerarios peatonales principales del Plan se representan en el Plano 2.

La comunicación peatonal del casco urbano residencial y terciario con la zona industrial, será obviamente mucho menos utilizada por la longitud que deberán tener los desplazamientos a pie (más de 3 kilómetros).

4. ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE EN BICICLETA

4.1. INTRODUCCIÓN

Cicloavía, cicloruta, carril bici o bicisenda es el nombre genérico dado a parte de la infraestructura pública destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas en la trama urbana. Esta vía puede ser cualquier carril de una vía pública que ha sido señalado apropiadamente para este propósito o una vía independiente donde se permite el tránsito de bicicletas.

La importancia del transporte en bicicleta en las ciudades españolas es baja, en general, sobre todo si la comparamos con la mayoría de países europeos. En las localidades holandesas de tamaño comparable a Arroyo, un porcentaje importante de los desplazamientos totales se realiza en bicicleta, sobre todo en primavera y verano, mientras que en Arroyo este porcentaje se reduce a un valor muy bajo.

Las condiciones climáticas del lugar de implantación, exceptuando los meses extremos del invierno y del verano, favorecen este modo de transporte. Sin embargo, ciertos factores culturales siguen jugando en su contra y, sobre todo, una concepción de la red viaria exclusivista en función del automóvil limita mucho las posibilidades de uso de la bicicleta.

El transporte en bicicleta ofrece ventajas indudables para las dimensiones de una ciudad como Arroyo. En viajes interiores al casco urbano de la Flecha, la distancia no sobrepasa la distancia operativa propia de la bicicleta.



Los accesos a los polígonos industriales y las nuevas zonas terciarias localizadas sobre todo en la Avenida de Salamanca, tienen distancias admisibles para la bicicleta. Ahora bien, la sección transversal de las carreteras de acceso debería proporcionar la suficiente seguridad aprovechándose de las pendientes existentes del terreno, que en el caso de Arroyo son favorables en estas comunicaciones.

Las ventajas de este tipo de transporte son, energéticas, medioambientales, sociales (por disminución de la congestión del tráfico) y relativas a la salud del que opta por la bicicleta. La seguridad es un factor clave. Sin tomar medidas específicas de protección, la bicicleta se convierte en un modo muy peligroso, por la gran fragilidad del ciclista inmerso en el tráfico del automóvil.

4.2. ANALISIS DE LA RED EXISTENTE

El ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda, cuenta con una red de carril bici concentrada en dos áreas diferenciadas.

1. La **Avenida de Salamanca**: carril en continuidad con precedente del municipio de Valladolid, y hasta la rotonda de acceso al núcleo de la Vega, en ambos sentidos y con distintos acabados y señalizaciones.



Carril Bici en acera en la Avenida de Salamanca

2. **Sotoverde**: En la Urbanización próxima al campo de Golf hasta la rotonda de acceso de la VP-580, con distintos acabados.



Carril Bici en acera en la urbanización Sotoverde

4.2.1. LA AVENIDA DE SALAMANCA

EL carril bici existente en la Avenida de Salamanca se continúa en el vecino Ayuntamiento de Valladolid. Las obras existentes y la solución formal del mismo, con distintos tratamientos en los tramos, da lugar a grandes problemas de seguridad vial.



Carril Bici con bordillo en la Avenida de Salamanca

La solución implantada entre el tramo comprendido entre el término con Arroyo de la Encomienda y la calle Santo Domingo de Silos (Villa del Prado), como única separación entre los tráficos rodados un simple bordillo discontinuo de hormigón, ha provocado muchos volantazos, accidentes, algún atropello y numerosos reventones de rueda, por lo que es necesario modificarla para evitar más accidentes circulatorios.

Una de las soluciones planteadas por los técnicos municipales y políticos es la de aplicar la misma intervención que en la segunda fase (tramo entre Villa del Prado y avenida de Burgos), es decir, un único vial para los dos sentidos de la circulación de las bicicletas y a la misma altura que la acera y a diferente que la calzada. Pero lo cierto es que eso significaría una intervención urbanística compleja y de gran inversión, quedando por lo tanto rechazado este planteamiento. Entre las fórmulas barajadas cobra especial relevancia una: la colocación de reductores de velocidad pero en transversal, un objeto fabricado a base de sintético y con los correspondientes reflectantes de seguridad en ambos lados.

4.2.2. SOTOVERDE

La urbanización de viviendas unifamiliares al lado del campo de Golf de Sotoverde, es una de las zonas que dispone de carril bici en sus infraestructuras viarias.

El carril bici discurre entre la Avenida de Valdezarce y Aguachales, y las Calles Laderas del sol, Salero Serval y la VP 580 , un circuito no cerrado que da acceso, principalmente, al campo de golf desde la zona residencial.

El problema de la infraestructura existente en la zona, son las distintas soluciones empleadas en cuanto a situación, color del carril y accesos a las viviendas, la falta de señalética del mismo y las obras existentes que provocan confusión en la identificación e invasión en tramos del carril, que no se encuentra operativo en su totalidad. Sería prioritario el enlace de dicha infraestructura con los centroides, definidos con anterioridad, y con el tramo ejecutado de la Avenida de Salamanca para dar continuidad a la red y

hacerla más eficaz evitando el aislamiento actual de la misma.



Carril Bici en acera en la calle Salero Serval

4.3. ANALISIS DE LA POSIBLE IMPLANTACIÓN EN EL TERRITORIO

La toma de datos relativa al transporte en bicicleta en este Estudio ha consistido en la identificación y caracterización de los itinerarios existentes y la posible ubicación de nuevos.

En Arroyo observamos varios rasgos significativos que pueden guiar las recomendaciones relativas a este tipo de transporte. Es preciso atenerse a la realidad del tráfico y la movilidad para que las propuestas de potenciación del uso de la bicicleta no caigan en saco roto, como suele ocurrir con frecuencia.

1. En general, la red viaria del casco de La Flecha no contiene apenas espacios adecuados para el uso de la bicicleta.
2. En muchas zonas de expansión urbana posterior, el uso de las aceras es prácticamente nulo por las bicicletas por su escasa anchura, pero la adopción de tráfico mixto, sobre todo en la Vega pueden potenciar los nuevos itinerarios.
3. La Avenida de la Aranzana es un eje practicable para las bicicletas por su sección que proporciona accesibilidad a buena parte de la localidad.

La compatibilidad con el uso por parte de los peatones depende también de la intensidad del flujo peatonal y de obras para la implantación del carril en la acera o en la zona de aparcamiento.

4. El paseo de la Vega del Pisuerga es un sitio idóneo donde potenciar el uso de la bicicleta y su conexión con los ejes principales. Recordar que el PGOU remata y da continuidad al paseo fluvial y a la zona dotacional pública.
5. El tráfico en bicicleta es muy escaso. Puede avanzarse la hipótesis de que existe una demanda potencial que se desarrollaría con una mayor oferta en cuanto a redes (carril – bici o calles adaptadas), seguridad y comodidad.
6. Arroyo tiene potencialidades que permitirían desarrollar este tipo de transporte y ayudar a mejorar la movilidad urbana de forma sostenible.

4.3.1. EL TRANSPORTE EN BICICLETA: CRITERIOS A TENER EN CONSIDERACIÓN Y MEDIDAS A ADOPTAR

Se pretende definir las medidas a adoptar en la red viaria, de forma coordinada con la ordenación del tráfico. Los criterios que guían las medidas a tomar relativas a la mejora del transporte en bicicleta son los siguientes:

1. Actualmente la red viaria contiene espacios adecuados para el uso de la bicicleta (Avenida de la Amanzana), pero son demasiado escasos. Es preciso aumentar estos espacios y conectarlos de forma que se disponga de una red coherente o sistema de transporte en bicicleta. **Carriles bici aislados e inconexos** tienen una utilidad relativamente escasa para la promoción de este transporte.
2. El uso como carril bici de las aceras anchas que actualmente existen, debe ser considerado en ciertos casos. El pavimento específico para bicicletas ha de ser considerado como una opción en las aceras anchas que lo permitan.
3. Otros elementos deben ser mejorados, como las rampas de acceso a las aceras (que permiten la circulación de bicicletas), o plantaciones de árboles que restringen demasiado el ancho de la acera, así como accesos a viviendas y la separación de los tráfico con bordillos.
4. Es preciso mejorar la señalización horizontal y vertical para el ciclista de los carriles y de las redes existentes en el término municipal.
5. Es preciso no perder de vista que la seguridad es un factor clave. Todas las actuaciones que pretendan promover este transporte en Arroyo de la Encomienda deberán observar, en primer lugar, las condiciones de seguridad del ciclista.
6. En los proyectos de urbanización es preciso tener en cuenta el transporte en bicicleta, ya sea con un diseño suficiente del ancho de las aceras, con pavimentos adecuados, ya sea con la ejecución de carriles bici. Es importante proceder a la disposición de aparcamientos específicos seguros contra robos.
7. Los accesos en bicicleta a los Polígonos Industriales, así como al nuevo cementerio, permitirían disminuir la congestión en las horas, si el uso de la bicicleta se extendiera.
8. Teniendo en cuenta la existencia de la red de transporte de bicicletas en la VP-5802, sería necesario proceder a la conexión de esta con polígono Industrial (S-8) y la continuidad hasta el cementerio. Del mismo modo, interesaría conectar por medio de una vía adaptada al uso ciclista el casco urbano de Arroyo y de la Vega con el paseo de la Vega del Pisuerga y la Avenida de Salamanca.
9. La utilización de un color distinto para el pavimento de los arcones y aceras y de los carriles de circulación es una solución que permite mejorar la seguridad del ciclista. El tratamiento de las intersecciones debe tener en cuenta la presencia del tráfico ciclista. La segregación de los movimientos de las bicicletas en las intersecciones permite la mejora de la visibilidad por parte del ciclista y del automovilista.

Estas actuaciones servirán a la demanda existente y auspiciarán el desarrollo de la demanda potencial. La persona que desee optar por la bicicleta, ha de poder identificar con facilidad los principales ejes a utilizar, que deben quedar suficientemente próximos de la mayor parte de orígenes y destinos.

Las anteriores recomendaciones constituyen un escenario mínimo de potenciación de la bicicleta. Se recomienda estudiar estas posibilidades en el futuro, en la medida que los carriles bici tengan continuidad y sirvan a relaciones origen-destino de las que se tenga constancia de su importancia relativa.

5. ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE PARA LAS PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA

Las personas de movilidad reducida (PMR) son aquellas que tienen permanente o temporalmente limitada la capacidad de moverse sin ayuda externa. Dentro del colectivo de ciudadanos existe un importante grupo que presenta problemas de movilidad. Es imprescindible que los planes de ordenación urbana prevean la eliminación, en la medida de lo posible, de las barreras urbanísticas, arquitectónicas y del transporte.

Los problemas generales de infraestructuras y transportes detectados en Arroyo de la Encomienda son los que se mencionan a continuación:

1. Estos problemas se derivan, en primer lugar, de las malas prácticas de estacionamiento, que causan enormes dificultades a las personas con movilidad reducida (vehículos estacionados en vados peatonales, pasos de peatones, aceras, etc.).
Algunos vados peatonales existentes suponen un riesgo para las PMR, por la altura del suelo o por los desagües contiguos que pueden dejar atrapados a quienes utilizan silla de ruedas sobre todo en las zonas consolidadas.
2. Escasa sección y ancho de las aceras en puntos con reducción de paso por los árboles y báculos de las farolas.
3. Las plazas reservadas para el estacionamiento de las PMR son demasiado escasas. Los taxis raramente están adaptados para transportar a gente con silla de ruedas.
4. El transporte público, no está adaptado para las personas de movilidad reducida.

Entre las barreras urbanísticas a suprimir en el horizonte del Plan General es preciso ocuparse de las barreras permanentes:

1. **Vados peatonales:** Construcción de vados en la zona urbana actual para completar los cruces de calzada inexistentes o incompletos. Construcción de los vados necesarios en los nuevos desarrollos urbanísticos. Reparar vados y pasos de peatones en mal estado o con características geométricas inadecuadas para los estándares actuales
2. **Aceras:** Reparación de pavimentos en mal estado o deslizantes, Diferenciación de pavimento o cambio del mismo en lugares puntuales. Ensanche de aceras según la importancia de tránsito peatonal que por ellas circula, proyecto de ancho suficiente en la urbanización de nuevas zonas. Reubicar o eliminar el mobiliario urbano mal colocado.

En cuanto a las barreras del transporte, se recomienda poner en práctica diversas medidas, como son:

1. Reserva adecuada de plazas de estacionamiento y localización de las mismas en los lugares adecuados. El PGOU determina las plazas que han de ser reservadas en los sectores a desarrollar.

2. Dimensiones adecuadas de las plazas de estacionamiento para que una PMR en silla de ruedas pueda entrar y salir del vehículo privado, realizando todos los pasos necesarios para ello:
3. Transporte público. En el futuro servicio de transporte público deben evitarse las siguientes barreras:

Marquesinas:

- Siempre que sea posible deben disponerse en la acera.
- No deben suponer barrera o dificultad tanto para los viajeros como para el resto de peatones.
- Instalar bancos ergonómicos y con reposa brazos para la espera.
- En caso de tener cristales, colocar banda de color vivo a la altura de los ojos para evitar accidentes.
- Pavimento sin discontinuidades y antideslizante.
- Facilitar información sobre el servicio.
- Medidas físicas y de fuerte sanción para impedir que los turismos estacionen.

Zona de acceso al autobús:

- Longitud suficiente para permitir buena aproximación del autobús
- Elevada sobre la cota de la calzada para facilitar acceso a la zona de embarque y desembarque.

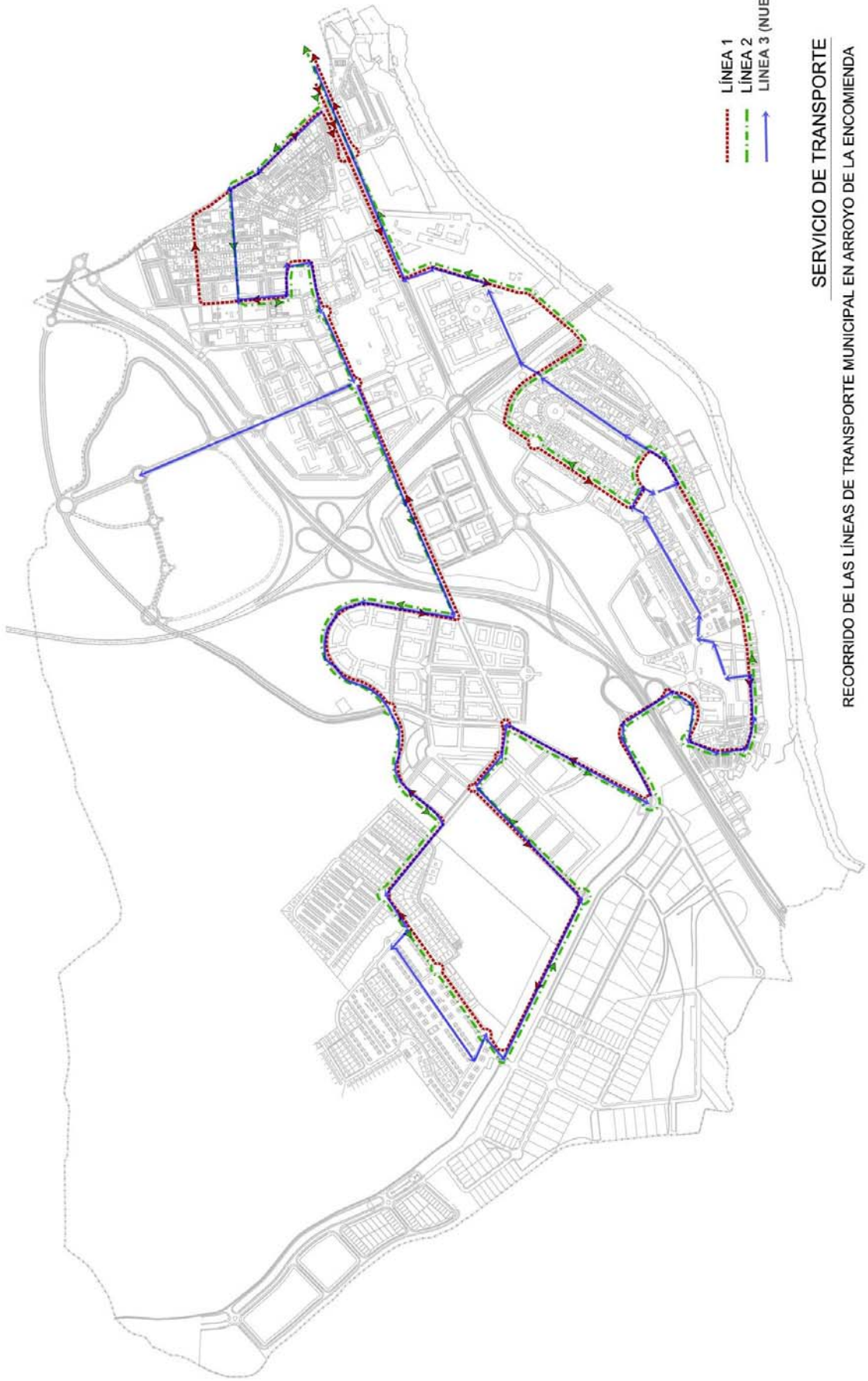
Material móvil: Se debe seleccionar unos autobuses adecuados:

- Autobuses de suelo bajo.
- Escalones con altura mínima, bien iluminados y señalizados, poseyendo un diseño ergonómico entre el estribo y la plataforma del autobús.
- Espacio libre para el paso de una silla de ruedas.
- Plazas reservadas para personas con movilidad reducida.
- Asideros y puntos de apoyo.
- Asientos ergonómicos y de fácil acceso.
- Puertas con dispositivo de seguridad tanto para no aprisionar como para que el autobús no pueda marchar con las puertas abiertas.
- Suelo sin discontinuidades y de material antideslizante.
- Pulsadores situados a altura cercana y fácil de localizar.

Información y señalización con contenidos claros y sencillos y siempre que pueda ser facilitarlos con Sistema Braille.

- Iluminación adecuada para el entorno.
- Seguridad: tanto evitar cambios bruscos de aceleración o deceleración como mejorar las medidas de evacuación.

A continuación se muestran los planos indicativos de las rutas de transporte público y carril bici.



SERVICIO DE TRANSPORTE

RECORRIDO DE LAS LÍNEAS DE TRANSPORTE MUNICIPAL EN ARROYO DE LA ENCMIENDA



CARRIL BICI EXISTENTE

POSIBLES VIAS COMPATIBLES CON EL USO DE BIBICLETA

ESTUDIO DE TRAZADO PARA REFUERZO Y CONEXIÓN

ANEXO 7. RESULTADO DE INFORMES Y LAS ALEGACIONES RECIBIDAS DURANTE LA
TRAMITACIÓN DEL PGOU

ANEXO 7. RESULTADO DE LOS INFORMES Y LAS ALEGACIONES RECIBIDAS DURANTE LA TRAMITACIÓN DEL PGOU

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. CONSIDERACIONES DE LOS INFORMES PREVIOS A APROBACIÓN INICIAL DEL PGOU.....	3
2.1. INFORME DEL SERVICIO TERRITORIAL DE FOMENTO DE LA DELEGACIÓN TERRITORIAL. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN	3
2.2. INFORME DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE PATRIMONIO CULTURAL. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN	17
2.3. INFORME DEL ÁREA FUNCIONAL DE INDUSTRIA Y ENERGÍA. SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN VALLADOLID	18
2.4. INFORME DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y NORMATIVA TÉCNICA. DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES Y TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN. MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO	19
2.5. INFORMES DEL SERVICIO DE URBANISMO Y DE VÍAS Y OBRAS. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VALLADOLID	20
2.6. INFORME DEL SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE. DELEGACIÓN TERRITORIAL DE VALLADOLID. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN	20
2.7. INFORME DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN OCCIDENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS. MINISTERIO DE FOMENTO.....	24
2.8. INFORME DE LA COMISARÍA DE AGUAS DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO. MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE	26
2.9. INFORME DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE	31
2.10. INFORME LOS SERVICIOS TECNICOS Y JURÍDICOS DEL AYUNTAMIENTO	31
3. CONSIDERACIONES DE LOS INFORMES POSTERIORES A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PGOU	33
3.1. INFORME DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN OCCIDENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS. MINISTERIO DE FOMENTO.....	33
3.2. INFORME DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE	33
3.3. INFORME DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSEJERÍA DE CULTURA	34
3.4. INFORME DE LA COMISARÍA DE AGUAS DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO. MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE	34
3.5. INFORME DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN, NORMATIVA Y PROCEDIMIENTO. CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y EMPLEO	35
3.6. INFORME DEL SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE. DELEGACIÓN TERRITORIAL DE VALLADOLID. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN	35
4. CONSIDERACIONES DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS DURANTE EL PERIODO DE EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL PGOU.....	36
4.1. ALEGACIONES PRESENTADAS	36
4.1. CONTENIDO Y CLASIFICACION DE LAS ALEGACIONES, Y CRITERIO PARA SU RESOLUCION	36
5. ACUERDO DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO RESPECTO AL PGOU APROBADO PROVISIONALMENTE	39

1. INTRODUCCIÓN

A continuación se relacionan los informes de los organismos competentes recabados previamente a la Aprobación Inicial del PGOU:

- Informe de la Ponencia Técnica de la Comisión Territorial de Urbanismo. Servicio Territorial de Fomento de la JCyL.
- Informe de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura
- Informe de la Subdelegación del Gobierno en Valladolid. DG de Política Energética y Minas
- Informe de la Dirección General de Telecomunicaciones del Ministerio de Industria, Energía y Turismo
- Informe de la Diputación Provincial de Valladolid. Servicio de Vías y Obras
- Informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la JCyL
- Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental. Ministerio de Fomento
- Informe de la Agencia de Protección Civil de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente
- Informe de la Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
- Informes técnicos y jurídicos municipales

En este apartado hay que señalar que alguno de los organismos citados informaron en dos ocasiones el PGOU, ya que con anterioridad a la aprobación inicial, se elaboró una adenda al Plan en la que se subsanaban aspectos informados desfavorablemente, y que se envió a estos organismos con el fin de corregir el documento y obtener los informes con carácter favorable. No obstante, en la descripción detallada de los informes se recogen todos los informes emitidos, y se incluye en el apartado "2. CONSIDERACIONES DE LOS INFORMES PREVIOS A APROBACIÓN INICIAL DEL PGOU"

Posteriormente se procedió a la aprobación inicial del plan, solicitando nuevos informes. En esta fase se solicitaron, además de los establecidos en el Documento de Referencia, el de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, ya que en la fase anterior de tramitación no se obtuvo el informe con carácter favorable. En este apartado hay que destacar que a la fecha de redacción del presente documento, no se ha recibido contestación de todos los organismos consultados, si bien ya ha transcurrido el plazo legal establecido. Los informes obtenidos hasta la fecha son los siguientes:

- Informe de la Agencia de Protección Civil de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente
- Informe de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura
- Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental. Ministerio de Fomento
- Informe de la Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
- Consejería de Economía y Empleo
- Informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la JCyL

La descripción de todos estos informes se incluye en el apartado “3. CONSIDERACIONES DE LOS INFORMES POSTERIORES A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PGOU”.

A continuación se incluye una tabla resumen de los informes obtenidos durante la tramitación administrativa del PGOU. Destacar que los informes de la Consejería de Economía y Empleo, de la Confederación Hidrográfica del Duero, y del Servicio Territorial de Medio Ambiente se recibieron fuera de plazo.

INFORMES SECTORIALES PARA LA APROBACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ARROYO		
AMINISTRACIÓN	RECEPCIÓN DEL INFORME	FECHA DEL INFORME
PREVIOS A APROBACIÓN INICIAL		
JCYL. DELEGACIÓN TERRITORIAL. Servicio Territorial de Fomento. CTU	28-10-2011	24-10-2011
	7-12-2011	28-11-2011
JCYL. CONSEJERÍA DE CULTURA. Comisión Territorial de Patrimonio Cultural	25-9-2011	15-9-2011
	17-1-2012	23-12-2011
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN VALLADOLID. DG de Política Energética y Minas	19-9-2011	14-9-2011
	15-12-2011	12-12-2011
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. Confederación Hidrográfica del Duero. Comisaría de Aguas	16-2-2012	2-2-2012
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO. Subdirección General de Infraestructuras y Normativa Técnica	19-9-2011	14-9-2011
	12-1-2012	5-1-2012
DIPUTACIÓN DE VALLADOLID. Servicio de Vías y Obras	19-10-2011	6-9-2011
JCYL. Delegación Territorial de Valladolid. Servicio Territorial de Medio Ambiente	2-11-2011	26-10-2011
	30-12-2011	22-12-2011
MINISTERIO DE FOMENTO. Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental	31-10-2011	20-10-2011
	27-1-2012	18-1-2012
JCYL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. Agencia de Protección Civil	1-9-2011	22-8-2011
AYTO DE ARROYO. Informe Técnico		12-4-2012
AYTO DE ARROYO. Informe Jurídico		17-4-2012
DESPUÉS DE LA APROBACIÓN INICIAL		
MINISTERIO DE FOMENTO. Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental	7-11-2012	2-11-2012
JCYL. Consejería de Cultura. Comisión Territorial de Patrimonio Cultural	10-10-2012	4-10-2012
JCYL. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Agencia de Protección Civil	21-9-2012	19-9-2012
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. Confederación Hidrográfica del Duero	22-11-2012	12-11-2012
Delegación del Gobierno en Castilla y León		
JCYL. Consejería de Cultura y Turismo		
JCYL. Consejería de Agricultura y Ganadería		
JCYL. Consejería de Interior y Justicia		
JCYL. Consejería de Economía y Empleo	29-10-2012	15-10-2012
JCYL. Dirección General de Medio Natural		
JCYL. Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid	22-11-2012	19-11-2012
Universidad de Valladolid		
Cámara de Comercio e Industria de Valladolid		
Confederación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León		
Sindicato UGT en Castilla y León		
SEO/Birdlife		

* Los informes en color verde se corresponden con los establecidos en el DR.

* Los informes sombreados en gris no se ha recibido contestación.

2. CONSIDERACIONES DE LOS INFORMES PREVIOS A APROBACIÓN INICIAL DEL PGOU

A continuación se transcriben las consideraciones de los informes emitidos con carácter previo a la aprobación inicial, y la atención a los mismos desde el Plan General.

2.1. INFORME DEL SERVICIO TERRITORIAL DE FOMENTO DE LA DELEGACIÓN TERRITORIAL. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

Esta Administración emitió dos informes:

- El primero, fechado el 24 de octubre de 2011, en el que acuerda posponer el informe debido a la entrada de nueva documentación (la adenda al documento para informe previo del PGOU), de la que es necesario realizar un análisis.
- El segundo, fechado el 28 de noviembre de 2011, cuyo análisis se recoge a continuación.

La PONENCIA TÉCNICA DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO DE VALLADOLID, en sesión celebrada el día 22 de NOVIEMBRE de 2011, informa lo siguiente:

1.- Se deberán solicitar los informes señalados en el artículo 153 del RUCyL y en la Orden de la Consejería de Fomento de 22 de febrero por la que se aprueba la Instrucción Técnica Urbanística 1/2011 sobre emisión de informes previos en el procedimiento de aprobación de los instrumentos de planeamiento urbanístico, publicada en el BOCyL de fecha 11 de marzo de 2011, y el indicado en el artículo 12 de la Ley 4/2007 de Protección Ciudadana, los cuales deberán ser emitidos en sentido favorable a fin de poder pronunciarse sobre la aprobación definitiva del presente documento.

En el procedimiento de aprobación del Plan General de Ordenación Urbana se seguirá la tramitación preceptiva en cuanto a solicitud de informes al documento.

2.- Se deberá aportar, en cumplimiento del art. 7 de la Ley de Ruido de Castilla y León, Ley 5/2009, un estudio de la zonificación acústica del territorio.

Se aporta estudio de la zonificación acústica del territorio como anexo a la memoria vinculante del PGOU, en cumplimiento del art. 7 de la Ley de Ruido de Castilla y León, Ley 5/2009.

3.- Se completará la documentación con todos los documentos señalados en el art. 110 y ss del RUCyL, en concreto se echa en falta un documento denominado "resumen ejecutivo" en cumplimiento del art. 112.c); planos de información de todas las infraestructuras del término municipal, de acuerdo con el art. 111.1.b), diferenciando los que se refieren a colectores principales, entendidos como SS.GG., y ramales secundarios entendidos como SS.LL.; un estudio de movilidad urbana, en cumplimiento del art. 111.1.a) 6º, en relación con las infraestructuras de transporte; una normativa que regule las actuaciones en suelo rústico, de acuerdo con el art. 113.c); planos de clasificación del suelo a nivel de término municipal, de acuerdo con el art. 114.a) ; etc.

Se deberá justificar, en cumplimiento del art. 81.c) del RUCyL, la compatibilidad del planeamiento municipal propuesto con los planeamientos de los términos municipales limítrofes.

Se deberá incluir en el ISA un mapa de riesgos en cumplimiento del art. 111.1.c) 3º del RUCyL, a pesar de haber sido incluido entre los documentos de información del PGOU.

Así mismo, la relación de las determinaciones de ordenación general señaladas (capítulo 1 del Título III de la Memoria Vinculante), deberá ajustarse a lo recogido en el art. 80 y ss. y el art. 112.b) del RUCyL debiendo definirse y detallarse todas y cada una de las determinaciones incluidas en ellos. De igual forma, las determinaciones de ordenación detallada deberán ajustarse a lo señalado en el art. 92 y ss. del Reglamento de Urbanismo.

Se encuentran discrepancias entre los valores de los SS.GG. y SS.LL. tanto de ELP como de EQ del cuadro resumen de la pg 46 de la memoria con los valores de los documentos vigentes y ejecutados. A este respecto se tendrá en cuenta lo señalado en el artículo 83 del RUCyL en cuanto a señalar y cuantificar los SS.GG. de vías públicas, servicios urbanos, ELP y EQ y en el mismo sentido, el art. 95 en cuanto a los SS.LL.

En cumplimiento del art. 112.c, se incorpora al PGOU el documento denominado "RESUMEN EJECUTIVO", en el Título V de la memoria vinculante y en un anexo a la misma.

En cuanto a los PLANOS DE INFORMACIÓN de todas las infraestructuras del término municipal, hay que indicar que ya se aportaban de forma esquemática en el anterior documento. No obstante, en el presente se incorporan unos planos más detallados para clarificar esta información, diferenciando los que se refieren a colectores principales, entendidos como SS.GG., y ramales secundarios entendidos como SS.LL.

En cuanto al "ESTUDIO DE MOVILIDAD URBANA", se incorpora en el presente documento como anexo a la memoria vinculante.

En el presente documento se regulan las actuaciones en suelo rústico, remitiéndose a lo dispuesto en el RUCyL en lo referente a los usos permitidos y autorizables, en concreto en el TITULO VII. NORMAS DE PROTECCIÓN DEL SUELO RÚSTICO.

Se incorporan todos los planos de clasificación del suelo a nivel de término municipal, que completan lo preceptuado por el artículo 114.a); en concreto, se incluyen en los planos de ordenación:

- Plano de clasificación de todo el término municipal, expresando las superficies asignadas a cada una de las clases y categorías previstas (PO-1)
- Plano de indicación de los sectores y sistemas generales (plano PO-3).
- Plano de catalogación (plano PO-5).

Atendiendo a las determinaciones del informe, y en cumplimiento del art. 81.c) del RUCyL, este documento incorpora la justificación de la COMPATIBILIDAD DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL PROPUESTO CON LOS PLANEAMIENTOS DE LOS TÉRMINOS MUNICIPALES LIMÍTROFES, en el epígrafe 4.4. del Capítulo 4 del Título II y en un anexo de la memoria vinculante.

Se incluye en el ISA un MAPA DE RIESGOS en cumplimiento del art. 111.1.c) 3º del RUCyL.

En cuanto a las determinaciones de ordenación general señaladas en la memoria vinculante, se han definido y detallado ajustandolas a lo recogido en el art. 80 y ss. y el art. 112.b) del RUCyL. Concretamente el Título III, se reestructura y completa siguiendo los contenidos del RUCyL, con la particularidad de que, se agrupan las determinaciones de ordenación general y de ordenación detallada para cada tipo de suelo (ajustandose las de ordenación detallada a lo señalado en el art. 92 y ss. del Reglamento de Urbanismo), entendiendo que de esta forma se clarifica más el contenido del documento.

En cuanto a las discrepancias entre los valores de los SG y SL tanto de ELP como de EQ del cuadro resumen de la memoria, con los valores de los documentos vigentes y ejecutados, hay que aclarar que están motivadas por la metodología utilizada a la hora de recoger la realidad ejecutada. Para la revisión del PGOU se han realizado una serie de trabajos encaminados a la actualización de la cartografía del CIT (recordemos la casi total ejecución del planeamiento vigente en un corto período de tiempo), lo que dio lugar a ciertas

particularidades como las observadas por la CTU. Concretamente, en el caso de discrepancias entre la cartografía de la Consejería y el volcado de los datos de las planimetrías de la ordenación detallada de los sectores que se encuentran desarrollados o en proceso de desarrollo, han prevalecido los datos aportados por la cartografía, cotejados por la ortofoto proporcionada por el CIT, especialmente en cuanto a la morfología y superficies de las parcelas de cesión para dotaciones de SG y SLL, tanto de los EQ como de los EL, puesto que se ha entendido que las discrepancias que pudieran existir no tienen relevancia a efectos de planeamiento general. No obstante, atendiendo a las observaciones de la CTU, anexo a la Memoria Vinculante se adjunta tabla con datos comparativos de ambas fuentes, en la que se reflejan las diferencias detectadas entre las cartografías, y en el Título III, CAPÍTULO 1. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL EN TODO EL TERMINO MUNICIPAL del mismo documento, se determinan los SG y SL de vías públicas, servicios urbanos, ELP y EQ, de acuerdo con los artículos 83 y 95 del RUCyL respectivamente.

4.- Se deberá recoger el trazado exacto del Plan Especial de accesos aprobado por Orden de Consejero con fecha 1 de septiembre de 2011.

Se recoge el trazado exacto de este Plan Especial de accesos en la base cartográfica del PGOU, quedando así reflejado en todos los planos. La aprobación del documento se lleva a cabo por ORDEN FYM/1065/2011, de 9 de agosto, de aprobación definitiva del Plan Especial de carácter supramunicipal de acceso al complejo comercial desde la A-62 –Autovía de Castilla– (Ronda Oeste) en los términos municipales de Arroyo de la Encomienda, Valladolid y Zaratán (Valladolid), publicada en BOCyL de 1 de septiembre de 2011.

5.- Si el antiguo sector 9 de suelo urbanizable (ahora nº 7) se recoge como sector asumido (ver pg 31 de la memoria), se debería recoger la ordenación detallada vigente. Se deberá por tanto, recoger la ordenación detallada de todos los sectores de suelo urbanizable de los cuales se asume su ordenación. Así mismo se deberán recoger en los cuadros resumen de los sectores de suelo urbanizable asumidos (pg 42 de la memoria), los datos aprobados definitivamente y que figuran en los correspondientes planes parciales aprobados.

Se deberá incluir en el cuadro de correlación de ordenanzas de los sectores urbanizables, los antiguos sectores 14, 9 y 16 que se siguen manteniendo como urbanizables. Así mismo sería conveniente que se incluyera una columna nueva en la que se indique la denominación actual que se ha dado al sector.

En relación a los sectores de suelo urbanizable, el sector SE-07 (antes S-9) no se incorpora en este documento como asumido, por lo que únicamente se asignan al mismo determinaciones de ordenación general, derivando la ordenación detallada a un Plan Parcial.

Aunque existe un Plan Parcial del anterior SAU-9 Industrial, Aprobado Definitivamente según publicación del BOCyL de 26 de agosto de 2004, desarrollado a partir de las Normas Subsidiarias de Arroyo durante la redacción del Plan General de 2003 de Arroyo de la Encomienda, la revisión de planeamiento no asume esta ordenación detallada puesto que no hubo continuidad en el desarrollo del sector, es decir, no se redactaron ni tramitaron los correspondientes documentos de gestión y urbanización del ámbito. Además, los múltiples cambios sufridos en el marco legal general y sectorial desde que se redactó este documento de Plan Parcial, requieren actualmente de una adaptación al mismo. El propio hecho de que recientemente se iniciaran las tramitaciones de un nuevo Plan Parcial corrobora la necesidad de rehacer la ordenación detallada de este sector.

Por otro lado, es importante destacar que se trata de un sector de iniciativa privada con numerosos condicionantes previos a la ordenación, tanto físicos como de afecciones de elementos existentes en el ámbito o en su entorno, que requieren de una adaptación total a los mismos de acuerdo con su estado actual y el marco legal sectorial que los regula (Arroyos: Arroyo de los Machos, Arroyo de la Malaza y Arroyo del Rodastillo; y

yacimientos Arqueológicos: La Dehesilla, El Montecillo y Las Eras – La Lámpara, líneas eléctricas de Alta y Media Tensión, gasoducto, afecciones de Autovía A-62 y VP-5802).

En definitiva, el Plan Parcial aprobado definitivamente el 31/10/2003, no se tiene en cuenta como antecedente pues no hubo continuidad en el desarrollo, siendo necesaria la adaptación total al nuevo marco legal en un sector de iniciativa privada con numerosos condicionantes previos para la futura ordenación del ámbito.

El resto de los sectores de suelo urbanizable se incorporan y describen de la siguiente forma, de acuerdo a su estado de tramitación y las determinaciones de ordenación de los mismos:

SECTORES CON PLANEAMIENTO ASUMIDO

- SE-05: Denominado antes S-14 RE, aprobado definitivamente el Plan Parcial el 21/01/2010.
- SE-06: Denominado antes S-1 RE, aprobado definitivamente el Plan Parcial el 20/12/2006, con modificación puntual posterior.

En estos sectores se asumen íntegramente las determinaciones establecidas en el instrumento de planeamiento de desarrollo aprobado previamente, manteniendo dicho instrumento en vigor como “planeamiento asumido” (artículo 109 RUCyL). De cara a simplificar la gestión documental del documento del PGOU, no se reproduce el planeamiento de desarrollo sino que se incluye cuadro síntesis y ficha normativa con las principales datos de ordenación general y detallada aprobados definitivamente.

SECTORES CON PLANEAMIENTO PARCIALMENTE ASUMIDO

- SE-08: Denominado antes S-16 IN, aprobado definitivamente el Plan Parcial el 13/03/2008

De este sector se modifican ciertas determinaciones del instrumento de planeamiento de desarrollo aprobado previamente, en concreto su superficie y su índice de edificabilidad, por lo que se mantiene parcialmente en vigor dicho instrumento como “planeamiento parcialmente asumido” (artículo 109 RUCyL). El PGOU incluye en el tomo de ordenaciones detalladas aquella documentación que modifica a la del planeamiento de desarrollo aprobado definitivamente.

Siguiendo las indicaciones de la CTU, en el CUADRO DE EQUIVALENCIAS DE ORDENANZAS se incluyen estos antiguos sectores 14, 9 y 16, que se siguen manteniendo como urbanizables, indicando las denominaciones anteriores y las nuevas.

6.- Se deberá señalar la edificabilidad asignada a los EQ públicos en aplicación del art. 103 del RUCyL.

Este documento asigna los usos e intensidades a los equipamientos ya existentes, pero intenta no rigidizar la asignación de usos pormenorizados y condiciones de edificación de aquellas reservas de suelo que se proponen en este PGOU. Se atiende a la cuantificación de este sistema dotacional pero se propone una red flexible de cualidad, remitiendo su ordenación pormenorizada a la regulación de los organismos encargados de su ejecución. Para ello, se asigna un índice de edificabilidad común de 2 m²/m² que garantizará la implantación de cualquier uso acorde con las necesidades del momento.

7.- Se nombrará de igual manera en la memoria y en los planos las parcelas afectadas por Sentencias Judiciales.

En la Memoria del PGOU se incorpora un plano señalando las parcelas afectadas por Sentencias Judiciales, concretamente en el Título II. OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE ORDENACIÓN.

8.- Deficiencias en la memoria:

- *Se deberá completar el cuadro resumen de los sectores de suelo urbanizable asumidos en base a incluir datos como por ejemplo el aprovechamiento medio, la reserva de viviendas de protección,... es decir todos aquellos parámetros tanto de ordenación general como de ordenación detallada que se encuentren aprobados y por tanto vigentes.*

Atendiendo a esta observación, este documento completa la definición de los sectores de suelo urbanizable reflejando los parámetros de ordenación general y detallada de los documentos aprobados y vigentes (anteriores S-1 y S-14, y parcialmente del S-16).

- *Se deberán completar los cuadros de la ordenación detallada de los sectores de SUNC recogidos en la Memoria Vinculante (pg 34 y ss), con los parámetros de calificación urbanística señalados en el RUCyL. (que en parte sí se han recogido en la normativa pero no en la memoria).*

Atendiendo a las observaciones de la CTU, este documento completa los cuadros de la ordenación detallada con los parámetros más importantes de calificación urbanística.

- *Se deberían especificar los cálculos y como se obtienen las superficies de ELP y EQ de las reservas locales de los sectores de SUNC.*

En el Capítulo 4. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL Y DETALLADA EN EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO del Título III. DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL, de la memoria vinculante del PGOU, se especifican los cálculos que se han efectuado para obtener las superficies de ELP y EQ de cada sector referido.

- *Se deberá tener en cuenta lo señalado en el art. 83 del RUCyL en cuanto a la obtención, destino y financiación de los SS.GG.*

Atendiendo a las observaciones de la CTU, este documento señala en el Título III, CAPÍTULO 1. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL EN TODO EL TERMINO MUNICIPAL, la obtención de los SG, pero no asigna usos ni destinos, pues como ya se ha indicado se propone una red flexible de cualidad, remitiendo su ordenación pormenorizada a la regulación de los organismos encargados de su ejecución.

- *Las iglesias se han puesto como SG. Deberán modificarse y recogerse como Equipamiento privado EQ-L.*

Atendiendo a las observaciones de la CTU, las iglesias se han recogido como equipamiento privado.

- *Existe un error en la pg 43 de la memoria en la referencia al aumento de la superficie edificable en uso residencial de 93.646,68 m².*

Efectivamente se ha subsanado este error en el párrafo del Capítulo 3. HORIZONTE DE POBLACIÓN; haciendo coincidir la cifra de superficie edificable en uso residencial derivada de los nuevos sectores de suelo urbano no consolidado.

Existen errores en la relación de normativas sectoriales de carreteras, al hacer referencia a la normativa autonómica en vez de a la estatal.”

Tal y como se refleja en el documento del PGOU, en el término municipal de Arroyo de la Encomienda existen carreteras tanto de titularidad estatal, como provincial y municipal. Por este motivo la normativa de aplicación en materia de carreteras no es únicamente la estatal, sino también la autonómica, cuyo Objeto es regular cualquier carretera en el Término que no sea estatal, es decir, que ha de ser el marco legal de las carreteras Carretera VP-5802 y avenidas urbanas:

Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León.

Artículo 1. Objeto

Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras con itinerario comprendido íntegramente en el territorio de la Comunidad de Castilla y León y que no sean de titularidad del Estado.

Así, en el documento se incorporan ambas normativas en los términos siguientes:

Las carreteras de titularidad estatal son las siguientes:

- *Autovía A-62 y circunvalación VA-30*

La Administración titular de estas infraestructuras es el Ministerio de Fomento, por lo que a la hora de definir sus afecciones se estará a lo dispuesto en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras, en especial a sus artículos 20 a 28.

Las carreteras de titularidad provincial y municipal son las siguientes:

Titularidad provincial

- *Carretera VP-5802 (Red viaria provincial)*

Titularidad municipal

Existen dos tramos de carreteras cedidos al Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda que son:

- *Avenida urbana (antes N-620)*
- *Avenida urbana (antes carretera VP-5802)*

*Para definir las afecciones, tanto de las carreteras provinciales como de las municipales, se estará a lo dispuesto en la **Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León**, en concreto será preciso atender a sus artículos 22 a 29.*

“9.- Deficiencias en la normativa:

a.- Se subsanarán los siguientes aspectos:

- o *Se deberán completar las ordenanzas de edificación en suelo urbano correspondientes a los usos EQ pub, EL pr y pub, VI, IT y SU dentro de la Sección 4ª del Capítulo 2, del Título V.*

Atendiendo a las observaciones de la CTU, se han completado las citadas ordenanzas.

- o *No se define entre las ordenanzas de edificación las del uso Asistencial Privado.*

El uso asistencial privado forma parte del uso Dotacional Equipamiento que puede ser de titularidad pública o privada como se indica en el art. 2.5.10 de la normativa.

- o *Se modificará la condición de que un uso compatible pueda sustituir a uno predominante (art. 2.1.1) ya que de esa manera perdería su condición de uso predominante. Al hilo de esto se modificará la posibilidad de permitir el 100% de los usos compatibles en la Ordenanza T6, Actividades Económicas y en la de EQ, Equipamiento Privado.*

Se ha modificado esta condición para dar cumplimiento a estas observaciones.

- *Si tal y como se define en el art. 2.2.1 de la normativa, el uso residencial incluye el uso de residencias comunitarias, se deberá suprimir la condición indicada en el art. 2.2.6 del mismo texto en el cual se señala la aplicación del uso Equipamiento en el caso de residencias comunitarias.*

Se elimina del artículo 2.2.7 (antes 2.2.1.) condiciones de las residencias comunitarias la referencia al uso equipamiento.

- *Se aclarará la definición del uso Servicios del art. 2.4.17 de la normativa*

Se aclara la definición especificando pormenorizadamente algunas de las actividades que se incluyen en el uso servicio del que quedan excluidas las de comercio de mercancías.

- *En el art. 3.1.18 pg. 24, las bodegas en sótanos o semisótanos, deben computar edificabilidad, así como los trasteros bajo cubierta de unifamiliares a partir de 1,50 m. de altura.*

El artículo 3.2.18 de este documento mantiene la determinación de que las bodegas situadas en sótanos y semisótanos de viviendas unifamiliares de superficie inferior a 50 m², no computan edificabilidad, atendiendo así a los criterios del técnico municipal y acotando el criterio establecido en el planeamiento anteriormente vigente que no establecía limitación de la superficie que no computaba. De esta manera, se evita dejar fuera de ordenación todas las edificaciones de vivienda unifamiliar desarrolladas con el anterior planeamiento y por otra parte, este criterio no supone modificación en las tipologías edificatorias definidas en la ordenación permitiendo un uso que de otro modo estaría encubierto como garaje o trastero

En cuanto al uso trastero en la planta bajo cubierta de las vivienda unifamiliares, tampoco computaba en el Plan General vigente anterior. Atendiendo nuevamente a criterios establecidos por el técnico municipal y para mantener dentro de ordenación buena parte de las viviendas ejecutadas con licencia al amparo del Plan General anterior, se limita el uso trastero en el bajo cubierta sin cómputo de edificabilidad al 10 % de la edificabilidad de la parcela.

- *La superficie no computable de garaje en planta baja de 50 m², se considera excesiva no debiendo superarse una superficie de, por ejemplo, 30.00 m² por vivienda.*

Atendiendo a los criterios del técnico municipal, se establece el límite en 40 m² por vivienda.

- *Asimismo, las construcciones auxiliares (vestuarios, duchas, aseos... etc) señaladas en los puntos 10, 11 y 12 del art. 3.1.18, deberán ser computables.*

Con respecto a las construcciones auxiliares se han eliminado los puntos 10 y 11 del art. 3.2.18.

- *Se deberían recoger unas condiciones de altura máxima para la ordenanza T4, Comercial-Grandes Superficies, art. 5.2.23.*

Se corresponde con art.5.2.23. Ordenanza T3. Comercial–Grandes Superficies y se establece una altura máxima de la edificación permitida en 25 m.

Asimismo, en la ordenanza T4. Complejos Terciarios, que se corresponde con el art.5.2.24, se establece una altura máxima de 20m.

- *En el art. 2.3.3. punto 2 de la pg. 8, las escaleras deberán cumplir con el Decreto 217/2.001 de 30 de Agosto de eliminación de barreras arquitectónicas con un ancho mínimo de 1,10 m.*

Se subsana estableciendo un ancho mínimo de 1,10 m

- *En el artº 2.6.3 de la pg. 18, no se fija el ancho de la rodadura libre delante de la plaza de aparcamiento ni la anchura de la misma cuando tiene un paramento lateral. Asimismo, no debería fijarse la superficie mínima útil por plaza de garaje de 25.00 m², ya que en determinados casos, puede ser inferior.*

En el punto 2 del art. 2.6.3 que regula las condiciones del uso garaje aparcamiento, se establecen unas dimensiones mínimas del espacio de maniobra en función de la disposición de las plazas (en batería o en línea) y se incrementan las dimensiones mínimas de éstas cuando alguno de sus límites lo constituye un paramento vertical. Se elimina la condición que limitaba el número de plazas al resultado de dividir la superficie útil del garaje entre 25 m² por plaza.

- *En el punto 13 del artº 2.6.3 de la pg.19, se deberá incluir que son necesarias las dos áreas de acercamiento de acuerdo con el artº 5.3.2 del Decreto 217/2001 de eliminación de barreras arquitectónicas.*

Se adecua la redacción del art. 2.6.13 punto 12 a la normativa de accesibilidad indicada.

- *En el art. 5.2.3 de la pg. 48, Ordenanza R3 Vivienda unifamiliar adosada o agrupada, la parcela mínima de 90,00 m² se considera insuficiente, debiendo recogerse al menos en nuevas parcelaciones, una superficie mínima de, al menos, 150,00 m². Asimismo, el frente mínimo de parcela de 5,00 m. se considera escaso, siendo necesario, al menos, un mínimo de 6,00 m.*

Se adecúa la redacción del art. 5.2.3 de la normativa a lo indicado.

- *Se incluirán condiciones de edificación del suelo rústico.*

Se han incluido en los diferentes capítulos del Título VII.

- *Deberá definirse dentro del Capítulo I del Título VII, Régimen del suelo rústico (pg. 68) la definición de núcleo de población.*

Se ha incluido la definición de núcleo de población, que contempla el RUCyL en los conceptos de su disposición adicional única, en el art. 7.1.1 de la Normativa.

- *En el Artº 8.2.1 de la pg. 76, coeficientes de homogeneización, se debería hacer referencia al art 240.4 del RUCyL.*

Se ha incluido mención expresa a dicho artículo del RUCyL.

b.- Se resolverán los siguientes errores:

- *Se deberá corregir en los cuadros resumen de las pgs 64 y 67 de la normativa en base a incluir los datos de superficies netas sobre las cuales se aplica el índice de edificabilidad, incluir el número de aparcamientos reservados en vez de la superficie asignada así como figurar el porcentaje de viviendas con algún tipo de protección pública de cada sector.*

Se han modificado los cuadros para dar cumplimiento a estos requerimientos.

En los cuadros de ordenación general, en las determinaciones de “DELIMITACIÓN”, se incluye la SUPERFICIE QUE APORTA EDIFICABILIDAD, que se corresponde con la superficie neta solicitada.

Así mismo, se incluye el número de plazas de aparcamiento proyectadas, especificando además la reserva para personas con movilidad reducida.

También se incluye la edificabilidad reservada a viviendas con algún tipo de protección pública de cada sector, que se corresponde con el 30 % de la edificabilidad residencial total en porcentaje, excepto en los planeamientos asumidos.

- *La referencia al art. 2.3.3 del art. 2.5.11 de la normativa.*

Se ha corregido haciendo referencia al art. 2.3.4 (antes 2.3.3.) compatibilidad con otros usos.

- *En el art 2.5.11, pag.15 y 16, se suprimirá la referencia a la necesidad de pasar por la Comisión de Patrimonio la tramitación de expedientes salvo los clasificados BIC (igual en punto 13 EQ-V).*

Se ha corregido eliminando dicha referencia.

- *De igual forma, los servicios urbanos no tienen que ser informados por la Ponencia Técnica ni Comisión de Patrimonio.*

Se ha corregido eliminando dicha referencia.

- *Las ordenanzas de la edificación para los diferentes usos recogidas en el Título V Condiciones particulares para suelo urbano, deberían seguir el mismo orden que las recogidas en el Título II Condiciones generales de los usos. (por ej. el uso terciario en el art. 2.4.2 habla de 1, oficinas, 3 hospedaje,... y en el art. 5.2.20, T1 Comercial, T2 comercial-oficina,...)*

Se las ordenanzas de edificación se han ordenado en cuatro secciones (Sección1: Edificación residencial; Sección 2: Edificación Industrial; Sección 3: Edificación Terciario; Sección 4: Dotaciones). Asimismo, las condiciones generales de los usos han sido ordenadas en capítulos dentro del Título II (Capítulo2: Uso Residencial; Capítulo 3: Uso Industrial, Capítulo4: Uso Terciario, Capítulo 5: Uso Dotacional)

- *Se deberá incluir el epígrafe Sección 3ª justo antes de los usos Terciarios previo al art. 5.2.20*

Se ha corregido dicha referencia.

- *En el art. 5.2.20 pg. 59, se estima que debe ser un error el poner en la ordenanza T1 Comercial la misma altura máxima permitida tanto para B+2 como para B+3, debiendo ser la altura máxima de edificación para B+2, por ejemplo de 12,00 m. pudiendo indicarse “salvo circunstancias que justifiquen mayor altura”.*

Se ha corregido de la manera siguiente dentro del art5.2.21. Ordenanza T1. Terciario:

La altura máxima de la edificación permitida será de 16 m para B+4, 13 m para B+3, 10 m para B+2, 7 m para B+1 y 7 m para B.

Cabe señalar que en edificaciones de B y B+I se ha elegido la misma altura máxima de edificación, para unificar el entorno urbano con altura uniforme en tipologías de nave independientemente de la existencia o

no de altillos para otros usos.

10.- Deficiencias en los planos:

a.- Se resolverán los siguientes errores:

- o *No se corresponde la delimitación de los suelos protegidos de laderas recogidos en las DOTVAENT con los incluidos en la documentación del Plan General. Así mismo deberá señalarse la ubicación de los ASVEs de los arroyos que atraviesan el ámbito del sector urbanizable antiguo nº 9.*

Para facilitar la gestión del sector discontinuo SE-01, se ha optado por ajustar el límite del sector, respetando siempre la delimitación de los ASVEs de las DOTVAENT, haciéndolo coincidir con el parcelario catastral, aumentando así la zona de protección. Se ha incorporado además el trazado actual del arroyo que atraviesa el SE-07, ya canalizado.

- o *En los planos de estructura urbana y territorial existen errores con la inclusión de las etiquetas de SG que no están ubicadas correctamente. (en el plano PO-2.3, núcleo de Arroyo)*

Se han revisado y corregido todos los errores encontrados.

- o *En los planos a 1/5000 no se corresponden claramente las tramas utilizadas en la ordenación con las recogidas en las leyendas. Así mismo en el mismo plano de ordenación a 1/5000 el SG EQ situado al norte del antiguo sector urbanizable 8 contiene erróneamente la trama de ELP.*

Se han revisado y corregido los errores detectados.

- o *Los centroides de los planos de ordenación a escala 1/1000, deberán recoger todos los parámetros de ordenación detallada. (por ej. el F4, existe una parcela de terciario T5 que solo pone TA y otra al lado igual, que pone todo).*

Se han revisado y corregido los errores detectados.

- o *En el plano de ordenación a 1/1000 G2 (comprobar si hay alguno más), existen manzanas en las que no se ha incluido la ordenanza de aplicación correspondiente.*

Se ha revisado y completado el etiquetado de todas las manzanas.

- o *Se deberá modificar el plano G4, en la parte correspondiente al sector de SUNC 02, Papelera, y el correspondiente de la separata de la ordenación detallada ya que no se incluyó correctamente la edificabilidad de cada uso. Así mismo se debería indicar la edificabilidad asignada a cada manzana.*

Se han corregido y completado los planos de ordenación y la separata de ordenación detallada.

- o *Se deberán diferenciar claramente las líneas que delimitan sectores de SUNC o de suelo urbanizable, de las que delimitan otros ámbitos, tanto en el grafismo de los planos como en las leyendas.*

Se ha modificado el grafismo para que su lectura y comprensión sea más adecuada.

- *Se completarán y adecuarán las leyendas con las tramas, colores y designaciones utilizados en los planos.*

Se ha modificado el grafismo para una mejor comprensión de los planos.

b.- Así mismo deberá corregirse lo siguiente:

- *Se deberá recoger la ordenación detallada del suelo urbano consolidado de uso industrial correspondiente a la zona donde se encuentran Helios y otra serie de industrias, diferenciando los viarios de las parcelas edificables, a las cuales se les deberá incluir el centroide con los correspondientes parámetros de ordenación detallada.*

Se completa la ordenación detallada de la zona referida con la calificación urbanística, pero se conservan los trazados de los viarios y la configuración de las parcelas, que responde a la realidad existente.

- *Se recogerá el trazado de los viarios incluidos en el Plan Especial de Infraestructuras de accesos a IKEA.*

Como ya se ha indicado se han incluido en la base cartográfica estos viarios.

- *Se deberá situar la ubicación concreta del nuevo cementerio. Se justifica en la pg 26 de la memoria la ubicación concreta, no obstante existe un informe, según citan, de la D.G. de Salud Pública e Investigación que indica que no cumple el Decreto de Policía Sanitaria Mortuoria. Este Decreto ha sido modificado por la D.F.1ª del RUCyL donde se indica que la distancia de 100 m. mencionada debe ser 50 m. por lo que se estima que esta deficiencia existe y se deberá adaptar a la modificación citada.*

En el presente documento, el Cementerio nuevo (CM) se sitúa en la misma parcela que en el Plan General ahora en revisión, no obstante, dicha ubicación ha sufrido varias vicisitudes desde su aprobación, que son analizadas en este epígrafe.

Como ya ha sido señalado en apartados anteriores, el PGOU del Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda, redactado bajo el imperio de la LUCyL, y que se encuentra ahora en revisión, fue aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Castilla y León en fecha de **25 de abril de 2003** y su normativa urbanística fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de 14 de Agosto de 2003.

En virtud de lo dispuesto en la Normativa que era de aplicación en Castilla y León en aquel momento, dicho Plan fue debidamente informado por los organismos competentes, entre los que se encontraba la Dirección General de Sanidad, no obteniendo ningún informe desfavorable respecto a la ubicación del Cementerio.

No obstante, proyectada la construcción del referido cementerio, se solicitó por el Ayuntamiento con fecha de **28 de enero de 2009**, autorización sanitaria de instalación, al amparo de lo establecido en el artículo 37.1 del **Decreto 16/2005, de 10 de febrero**, por el que se regula la Policía Sanitaria Mortuoria en la Comunidad de Castilla y León. A la solicitud se acompañaba proyecto técnico y memoria de las obras en cumplimiento de lo previsto en el artículo 38 del Decreto 16/2005, de 10 de febrero, por el que se regula la Policía Sanitaria Mortuoria en la Comunidad de Castilla y León.

La Dirección General de Salud Pública e Investigación, Desarrollo e Innovación, en contestación de la referida consulta argumentó que:

“Se comprueba que el proyecto se ubica en terrenos que no distan 100 metros de los calificados como urbanizable, como se desprende de la lectura del texto e información gráfica del apartado primero de la memoria del “Proyecto básico y de ejecución para el nuevo cementerio municipal en Arroyo de la Encomienda, Tomo I” y del “Anexo Justificativo para el

cumplimiento del Art. 36.4 del Decreto 16/2005”: “el sector S-16 de Suelo Urbanizable Industrial”.

Asimismo:

“...el artículo 36 del Decreto 16/2005, de 10 de febrero, en su apartado cuarto establece que “el emplazamiento de los cementerios de nueva construcción habrá de hacerse alejados como mínimo cien metros del suelo urbano y urbanizable, medidos a partir del perímetro exterior del cementerio”. Por lo tanto, la construcción incumple lo previsto en el apartado cuarto del artículo 36 del Decreto anteriormente referido.”

No obstante lo anterior, en la presente Revisión de planeamiento, se ha considerado lo dispuesto en el aludido artículo 36 del referido Decreto autonómico de Sanidad Mortuoria, modificado recientemente en su punto 5 por la Disposición Transitoria Primera del D. 45/2009, de 9 de julio y que ha quedado redactado de la siguiente manera:

“...4.- El emplazamiento de los cementerios de nueva construcción habrá de hacerse sobre terrenos geológicamente idóneos y alejados como mínimo cien metros del suelo urbano y urbanizable, medidos a partir del perímetro exterior del cementerio.

5.- Las edificaciones de cualquier tipo, así como las reconstrucciones o ampliaciones de edificaciones existentes, deben respetar las siguientes distancias a los cementerios: a) 100 metros en núcleos con población igual o superior a 20.000 habitantes. b) 50 metros en núcleos con población igual o superior a 5.000 habitantes e inferior a 20.000. c) 15 metros en núcleos con población inferior a 5.000 habitantes...”

Es por todo lo expuesto, que este documento da cumplimiento al artículo transcrito por cuanto el cementerio queda alejado cien metros del suelo urbanizable, concretamente del sector de suelo urbanizable industrial SE-08 (planeamiento parcialmente asumido, antes S-16), medidos a partir del perímetro exterior del cementerio.

Asimismo, y derivado del precepto indicado, y en atención a las características propias del municipio, las edificaciones, así como las reconstrucciones o ampliaciones de las edificaciones existentes deberán respetar la distancia de 50 metros al cementerio.

11.- Deficiencias en las fichas de los sectores de SUNC:

a.- En lo que respecta a los S.U.N.C. de los sectores 01, 02, 03 y 04, hay una serie de deficiencias comunes, que se pasan a describir:

- o Deberá justificarse la edificabilidad ponderada utilizada para el cálculo del aprovechamiento medio en cada sector*

Se detalla el cálculo de aprovechamiento medio para cada sector, heredando los coeficientes de homogeneización del Plan General predecesor, dado que las circunstancias de mercado para las que se había proyectado el modelo territorial, que efectivamente se materializó y que se recoge en este PGOU, siguen correspondiendo a la realidad actual.

- o Deberán grafarse las plazas de aparcamiento público y computarlas, al menos, por tramos, incluyendo las correspondientes a minusválidos.*

Atendiendo a estas observaciones, se grafían y computan las plazas de aparcamiento en todos los sectores.

- *Se deberá señalar la ubicación concreta de la reserva de viviendas de protección de acuerdo al art. 87 del RUCyL en los planos de ordenación.*

Atendiendo a estas observaciones, se grafía la ubicación concreta de la reserva de viviendas de protección.

- *Deberá justificarse el art. 104.4 del RUCyL, en cuanto a movimientos de población.*

Tal como se indica en el documento, esta revisión no genera nuevos desarrollos exceptuando la delimitación de tres sectores para ordenar cambio de uso a residencial, pero dada su dimensión en superficie edificable y número de viviendas con respecto a la totalidad municipal, no suponen alteración destacable en los movimientos de población. Además se parte del supuesto de que, en dos de los sectores, el nuevo uso residencial producirá el mismo volumen de movimiento que el uso anterior, terciario.

No obstante, en el estudio de movilidad urbana se analizan los movimientos de la población.

- *En conclusión deberán completarse todos los parámetros de las fichas de los sectores necesarios para definir la calificación urbanística de las parcelas de acuerdo con lo señalado en el art. 94 del RUCyL, señalándolos en los planos de ordenación sobre cada una de las parcelas.*

Atendiendo a esta observación se completan todos los parámetros en fichas, cuadros síntesis y planos.

b.- En lo que respecta a deficiencias particulares de cada sector, hay que informar:

EN SECTOR S.U.N.C. 01:

- **.- En los planos de información de las DOTVAENT, la ubicación del ámbito colindante con la carretera de Ciguñuela es incorrecto ya que se grafía sobre una zona protegida.*

El Sector se ha delimitado siguiendo el parcelario catastral, respetando en todo momento la zona protegida por las DOTVAENT. La contradicción se debía a la diferencia de escala, y por tanto de precisión en el dibujo, entre el plano de las DOTVAENT y la cartografía, tal como se describe a continuación.

La banda al pie de la ladera a lo largo de la carretera de Arroyo a Ciguñuela, se delimita en la zona excluida de la "protección de los espacios valiosos - cuestras y laderas" definidos en las DOTVAENT, reservándose estas parcelas íntegramente para uso de equipamientos, para completar las dotaciones públicas de aparcamiento del término municipal en el área Oeste, con la particularidad de que se prohíbe todo uso edificatorio atendiendo a su localización. Las parcelas cuentan con acceso desde vial público con todos los servicios urbanos.

Es preciso aclarar que el límite entre esta zona protegida y el ámbito delimitado en el área de reparto parece estar confuso debido a que la delimitación de las parcelas de Suelo urbano no consolidado en el PGOU se realiza por cartografía catastral (de cara a hacer más viable la gestión del ámbito, evitando incluir demasiados propietarios en el mismo), y éste no coincide en su totalidad con la delimitación del suelo de protección de las laderas, que obviamente es un límite natural. No obstante, ninguna zona del suelo clasificado como SU-NC está protegido por las DOTVAENT, como se puede apreciar en la imagen adjunta.

En donde:

- Sombreado verde es delimitación de espacios valiosos - cuestras y laderas de las DOTVAENT
- Línea punteada rosa es delimitación del ámbito del SUNC SE-01
- Línea continua azul es límite de las parcelas catastrales



- o *- No se define en que punto se hace la sección 4 del viario

Se ha corregido el error eliminando dicho perfil que, por error, se había incluido en los planos.

EN SECTOR S.U.N.C. 02:

- o *- Se deberá recoger en los cuadros resumen la ocupación máxima del terreno en el subsuelo

Se han completado los cuadros con los datos solicitados.

- o *- Las edificabilidades de la zona residencial y terciaria se encuentran intercambiadas.

Se ha corregido el error, que no obstante ya se había subsanado en la Adenda al PGOU.

EN SECTOR S.U.N.C. 03:

- o *- Las reservas de ELP y los equipamientos indicadas en la columna del RUCyL se han calculado sobre la superficie de suelo del sector en vez de la superficie total construida del mismo

Efectivamente existía un error en el cálculo de las dotaciones. En este documento se subsanan esta deficiencia

- o *- Se deberá recoger en los cuadros resumen la ocupación máxima del terreno en el subsuelo

Se subsanan estas deficiencias

EN SECTOR S.U.N.C. 04:

- o *- En los cálculos de los valores indicados en la ficha del sector de SUNC 04, en la columna correspondiente al RUCyL, se advierten errores en el índice de integración social al haberse obtenido en relación a la edificabilidad máxima adaptada.

Efectivamente se subsana esta deficiencia.

12.- Deficiencias en las fichas de los sectores de Suelo Urbanizable:

- o *Se deberán recoger todos los parámetros, tanto de ordenación general como detallada, en las fichas de los sectores. (no hay ficha teórica)*

Se incorporan las fichas teóricas con todos los datos de ordenación general y detallada, excepto para el SE-07 cuya ordenación detallada se deriva a un Plan Parcial.

2.2. INFORME DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE PATRIMONIO CULTURAL. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

La COMISIÓN TERRITORIAL DE PATRIMONIO CULTURAL DE VALLADOLID, en la sesión ordinaria celebrada el 14 de septiembre de 2011, en relación con el PGOU de Arroyo de la Encomienda, ha adoptado informar desfavorablemente el PGOU de acuerdo a las siguientes determinaciones:

A.- SOBRE EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

“Se debe hacer referencia expresa a los escudos existentes en el término municipal como BIC genéricos... debiéndose documentar adecuadamente en la ficha y estableciendo las limitaciones legales correspondientes (...)”

El presente documento del PGOU establece las determinaciones de protección y las limitaciones legales de los escudos existentes en el Antiguo Monasterio del Prado y el Priorato de la Flecha, incorporando las mismas en la ficha de los bienes y en la normativa de protección del patrimonio existente en el término municipal.

B.- SOBRE EL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO

“El documento contiene catálogo arqueológico.... se informa negativamente de acuerdo a las siguientes consideraciones:

1. El catálogo arqueológico , que en anteriores documentos urbanísticos contenía siete yacimientos , se ha restringido a tres (...)”

El no recoger todos los yacimientos en el documento anterior, se basaba en el hecho de que estos se encontraban en suelo urbano, entendiéndose que se habían provocando cambios sustanciales en la realidad física de los bienes.

El presente documento del PGOU, incorpora y recoge los elementos integrantes del Inventario de Bienes de Patrimonio Cultural de Castilla y León y sus delimitaciones, modificándolas en algunos casos por los estudios arqueológicos redactados en los suelos de desarrollo. No obstante, en el documento que se redacte para la aprobación definitiva del PGOU se incorporará un estudio arqueológico completo y actualizado que concrete y precise el estado de los hallazgos, sus medidas de protección, conservación y/o recuperación, realizado por técnico competente.

2.- En la prospección arqueológica del Sector 14 se detectó un nuevo yacimiento que no ha sido incluido en el Plan General.

El presente documento del PGOU incorpora la delimitación del posible yacimiento, a identificar pormenorizadamente en el estudio arqueológico que se debe realizar antes del inicio de las obras de urbanización. Se incorpora en el Anexo 2 del catálogo el informe arqueológico realizado en el ámbito del antiguo S-14, denominado SE-05 en este PGOU.

En el actual catálogo se incorporan así 8 yacimientos arqueológicos, que son:

- Aranzana Alta, Yacimiento arqueológico
- El Montecillo, Yacimiento arqueológico
- Las Eras – La Lámpara, Yacimiento arqueológico
- La Dehesilla, Yacimiento arqueológico
- Lindazo de Centenera, Yacimiento arqueológico
- La Flecha, Yacimiento arqueológico
- Santa Ana de la Flecha, Yacimiento arqueológico
- Aranzana Baja, Yacimiento arqueológico

3.- Las fichas del catálogo deben acomodarse a las determinaciones que se detallan en el artículo 92.2.2 del Decreto 37/2007 de 19 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para la protección del patrimonio cultural de Castilla y León.

En el documento anteriormente informado se incluían las fichas de los bienes catalogados y sus entornos de protección, según el modelo incluido en la Disposición Adicional del IT-PLAN.

Siguiendo las observaciones de la Comisión, se incluyen en el presente documento las fichas modificadas según el artículo 92.2.2. del Decreto 37/2007.

4.- En lo que se refiere a los yacimientos El Montecillo, Las Eras- La Lámpara y Aranzana Alta, en tanto se desarrollan y ejecutan los respectivos planes parciales, la delimitación no puede restringirse a las áreas de reserva que se hayan establecido y deben incluir todo el espacio en el que existan los bienes (...)

Se retoman las delimitaciones de los bienes inventariados ampliándolas según el estudio arqueológico realizado sobre los mismos.

5.- Al amparo de lo dispuesto en el artículo 54 de la ley 12/2002 de 11 de julio de Patrimonio cultural de Castilla y León, deberá llevarse a cabo como estudio previo una prospección arqueológica de los sectores que cambien su clasificación de suelo rústico a Urbanizable (...)

Este documento no altera la clasificación de suelo rústico a urbanizable con respecto al planeamiento predecesor del año 2003, es decir, no se programa ningún suelo urbanizable recogiendo únicamente aquellos que no han iniciado, o no han finalizado, su desarrollo. No obstante, se incorpora en la normativa de protección, transitoriamente hasta la citada revisión del catálogo arqueológico por técnico competente, la obligatoriedad de la realización de una prospección arqueológica en dichos suelos para determinar la existencia de yacimientos desconocidos y establecer sus medidas correctoras.

Con posterioridad, el 23 de diciembre emite un segundo informe (a la Adenda del PGOU), también de carácter desfavorable, en el que básicamente reitera los aspectos establecidos en el informe anterior.

2.3. INFORME DEL ÁREA FUNCIONAL DE INDUSTRIA Y ENERGÍA. SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN VALLADOLID

El ÁREA FUNCIONAL DE INDUSTRIA Y ENERGÍA, DE LA SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN VALLADOLID, con fecha 14 de septiembre de 2011, emite informe desfavorable, en relación con el PGOU de Arroyo de la Encomienda, al efecto de dar cumplimiento al artículo 52.4 de la Ley 4/2008, de 8 de abril, de

Urbanismo de Castilla y León. Este informe hace hincapié en la necesidad de recoger en la documentación del PGOU, las servidumbres legales de las infraestructuras de transporte de energía que atraviesan el término municipal.

Posteriormente, con fecha 12 de diciembre de 2011, se emite informe FAVORABLE, en relación a la ADENDA AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE ARROYO DE LA ENCOMIENDA, documento en el que se subsanaron las deficiencias señaladas.

2.4. INFORME DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y NORMATIVA TÉCNICA. DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES Y TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN. MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

La SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y NORMATIVA TÉCNICA, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN, con fecha 14 de septiembre de 2011, emite informe a que se refiere el artículo 26.2 de la Ley 32/2003 de 3 de noviembre, General de telecomunicaciones, en relación con el PGOU de Arroyo de la Encomienda, con las siguientes observaciones:

1.- Artículo 3.3.8. "Telecomunicaciones". En este artículo, se establece que se cumplirá con el Real Decreto 279/1999. A este respecto se informa que dicha reglamentación fue derogada por el Real Decreto 401/2003, de 4 de abril. A su vez, el mencionado Real Decreto, fue derogado por el Real Decreto 346/2011, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las infraestructuras comunes de telecomunicaciones para el acceso a los servicios de telecomunicación en el interior de las edificaciones.

Atendiendo a las observaciones de la Subdirección General de Infraestructuras y Normativa Técnica, se modifica el texto del artículo 3.3.8, incluyendo las observaciones mencionadas, pasando dicho artículo a denominarse artículo 3.4.8. "Telecomunicaciones" en el presente documento.

2.- Artículo 4.3.9. "Componentes principales de la red". En este artículo se especifica que "El diseño y realización de las obras de esta red será siempre responsabilidad de la Compañía Telefónica". Sobre este particular se informa que las recomendaciones utilizadas deberán de estar dentro del marco legal recogido en el artículo 26 de la Ley General de Telecomunicaciones, donde se establece que los instrumentos de planificación territorial o urbanística deberán recoger las necesidades de redes públicas de comunicaciones electrónicas y garantizarán la no discriminación entre los operadores y el mantenimiento de condiciones de competencia efectiva en el sector, para lo cual, en su diseño, tendrán que preverse las necesidades de los diferentes operadores que puedan estar interesados en establecer sus redes y ofrecer sus servicios en el ámbito territorial de que se trate. En el acceso a las infraestructuras deberá preverse que los operadores de comunicaciones electrónicas puedan utilizarlas en condiciones transparentes, no discriminatorias y garantizando las condiciones de competencia efectiva. Estas condiciones de acceso a la infraestructura deberán ser proporcionadas al grado de ocupación que cada operador pretenda y orientadas a costes. Además, se deberá tener en cuenta la posibilidad de prever canalizaciones suficientes para futuros operadores interesados en dar el servicio.

Atendiendo a las observaciones de la Subdirección General de Infraestructuras y Normativa Técnica, se modifica el texto de los artículos 4.3.9 y 4.3.10, incluyendo las observaciones mencionadas.

Con posterioridad, el 5 de enero de 2012 emite informe a la adenda del PGOU, de carácter favorable.

2.5. INFORME DEL SERVICIO DE VÍAS Y OBRAS. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VALLADOLID

EL SERVICIO DE VÍAS Y OBRAS, DEL ÁREA DE ASESORAMIENTO, PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO Y NUEVAS TECNOLOGÍAS, con fecha 6 de septiembre de 2011, en relación con el PGOU de Arroyo de la Encomienda, emite informe con las siguientes observaciones:

1.- El mencionado PGOU afecta a la carretera provincial VP-5802.

Efectivamente el PGOU afecta a dicha carretera.

2.- En la documentación presentada se indica la existencia de dicha carretera provincial. No obstante no se indica el inicio de la misma con relación al tramo recientemente cedido al ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda, por tratarse de zona urbana, situación esta que debe corregirse.

Se ha corregido la documentación en los términos indicados en el informe objeto de la presente contestación, por cuanto se indica el inicio de la carretera provincial con relación al tramo recientemente cedido al ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda. Concretamente, se ha actualizado la titularidad de cada tramo de acuerdo con la aprobación, por la Comisión de Acción Territorial de la Diputación de Valladolid en el año 2005, de la cesión de titularidad de la carretera de la Red Viaria Provincial V.P. 5802, desde el punto kilométrico 0,000 hasta el punto kilométrico 1,730, al Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda.

3.- En la zona de la carretera de titularidad provincial, no se determinan las zonas de protección de la carretera, zona de Dominio Público, Afección Servidumbre y Edificación, conforme a la Ley 10/08 de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León

En la Normativa, concretamente en el TÍTULO IV. CONDICIONES GENERALES DE LA URBANIZACIÓN, CAPÍTULO 1, referido a las Vías Públicas, se han determinado las zonas de protección de carretera, zonas de Dominio Público, Afección, Servidumbre y Edificación conforme a lo dispuesto en la Ley de Carreteras de Castilla y León,

En cuanto a los planos, se grafía la línea límite de edificación por considerarla fundamental en la ordenación general del PGOU.

2.6. INFORME DEL SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE. DELEGACIÓN TERRITORIAL DE VALLADOLID. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

EL SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE, DELEGACIÓN TERRITORIAL DE VALLADOLID, con fecha 26 de octubre de 2011, en relación con el PGOU de Arroyo de la Encomienda, emite informe con las siguientes observaciones:

A. Suelo Urbano v Urbanizable.

La Revisión del PGOU contempla la inclusión de una zona de Suelo Urbano No Consolidado en terrenos colindantes con terrenos forestales clasificados en vigente el planeamiento como Suelo Rústico con Protección Natural.

Tanto en este Suelo Urbano No Consolidado, como en el resto del Suelo Urbano y/o Urbanizable colindante a terrenos forestales, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo (Texto modificado por RD 1371/2007, de 19 de octubre

(BOE 23/10/2007) y corrección de errores (BOE 25/01/2008)), que establece en su artículo 11 las Exigencias básicas de seguridad en caso de incendio (SI), con un apartado específico desarrollado en la Sección SI 5 sobre Intervención de bomberos que recoge entre las exigencias del entorno de los edificios lo siguiente:

6 En zonas edificadas limítrofes o interiores a áreas forestales, deben cumplirse las condiciones siguientes:

a) Debe haber una franja de 25 m de anchura separando la zona edificada de la forestal, Ubre de arbustos o vegetación que pueda propagar un incendio del área forestal así como un camino perimetral de 5 m, que podrá estar incluido en la citada franja;

Estas franjas de protección han de establecerse respetándose íntegramente los terrenos forestales (arbolados o no).

Atendiendo a esta observación se ha incluido en la normativa en el Título V. CONDICIONES PARTICULARES EN SUELO URBANO y en el Título VI. CONDICIONES PARTICULARES EN SUELO URBANIZABLE, la siguiente prescripción:

“En las zonas edificadas o edificables limítrofes o interiores a zonas clasificadas como suelo rústico de protección Natural o terrenos forestales en general, se dará cumplimiento a lo regulado en el artículo 11 del Documento Básico de Seguridad frente a Incendios del Código Técnico”

B. Suelo Rústico

1. Terrenos forestales.

No existen montes declarados de utilidad pública en el término municipal de Arroyo de la Encomienda. No obstante, la documentación escrita y la cartografía del proyecto deben recoger y reseñar la existencia del monte gestionado por la Junta de Castilla y León "Laderas de Arroyo" (nº 3066 del elenco).

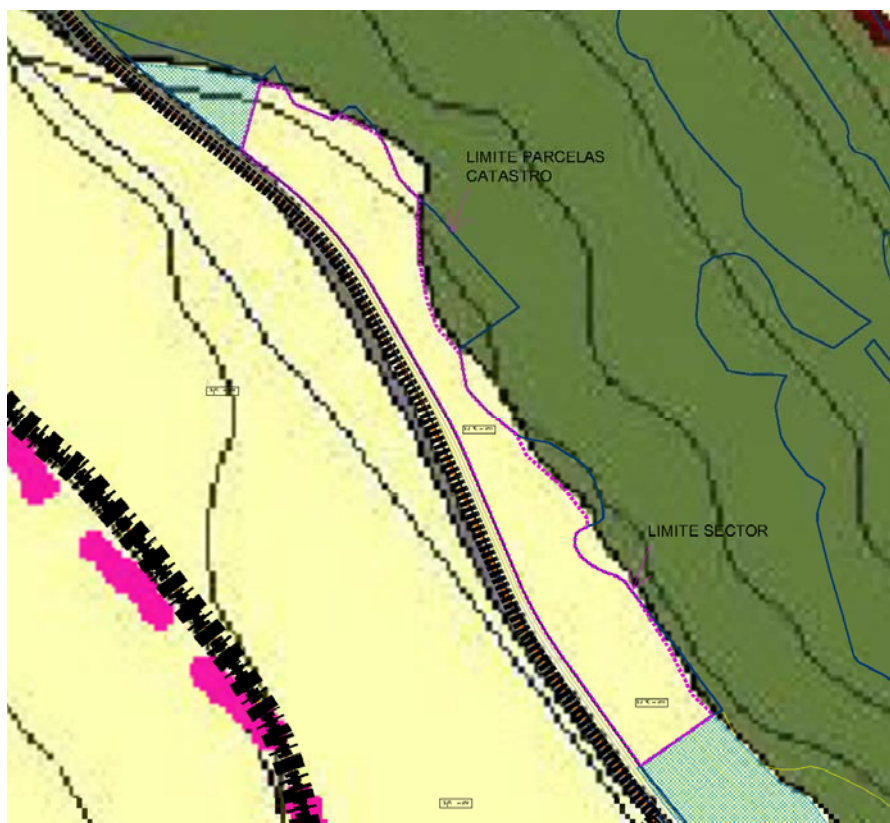
Igualmente, debe tenerse en consideración que, todos los terrenos forestales, arbolados o no, están sujetos al régimen de protección que les otorga su normativa específica, en concreto, la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, modificada por la Ley 10/2006, de 28 de abril, así como el Reglamento de Montes (aprobado por Decreto 485/62, de 22 de febrero) y la Ley 3/2009, de 6 de abril, de Montes de Castilla y León.

En la colindancia con terrenos urbanos y/o urbanizables, deberá tenerse en cuenta lo prescrito por el Código Técnico de la Edificación, aspecto ya referido con anterioridad.

Estos terrenos forestales, junto con las cuestas y laderas erosionables del noroeste del término municipal, están clasificados como Suelo Rústico con Protección Natural. No obstante, con objeto de dar la debida protección a estos terrenos, debe revisarse la delimitación cartográfica de las "Laderas de Arroyo",

En consideración a esta observación en la documentación escrita y gráfica del presente PGOU se ha incluido el monte gestionado por la Junta de Castilla y León "Laderas de Arroyo", asignándole la clasificación de suelo rústico con categoría de protección natural.

Además se considera preciso aclarar que el limite entre esta zona protegida "protección de los espacios valiosos - cuestas y laderas" definidos en las DOTVAENT, y el ámbito delimitado en el área de reparto del SE-01, parece estar confuso debido a que la delimitación de las parcelas de Suelo urbano no consolidado en el PGOU se realiza por cartografía catastral (de cara a hacer más viable la gestión del ámbito, evitando incluir demasiados propietarios en el mismo), y éste no coincide en su totalidad con la delimitación del suelo de protección de las laderas, que obviamente es un limite natural. No obstante, ninguna zona del suelo clasificado como SU-NC está protegido por las DOTVAENT, como se puede apreciar en la imagen adjunta.



En donde:

Sombreado verde es delimitación de espacios valiosos - cuestras y laderas de las DOTVAENT

Línea punteada rosa es delimitación del ámbito del SUNC SE-01

Línea continua azul es límite de las parcelas catastrales

En el Título VII. NORMAS DE PROTECCIÓN DEL SUELO RÚSTICO se incluye la referencia a la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, modificada por la Ley 10/2006, de 28 de abril, así como el Reglamento de Montes (aprobado por Decreto 485/62, de 22 de febrero) y la Ley 3/2009, de 6 de abril, de Montes de Castilla y León.

Efectivamente, tal como ya se ha comentado, atendiendo a esta observación se ha incluido en la normativa en el Título V. CONDICIONES PARTICULARES EN SUELO URBANO y en el Título VI. CONDICIONES PARTICULARES EN SUELO URBANIZABLE, la siguiente prescripción:

“En las zonas edificadas o edificables limítrofes o interiores a zonas clasificadas como suelo rústico de protección Natural o terrenos forestales en general, se dará cumplimiento a lo regulado en el artículo 11 del Documento Básico de Seguridad frente a Incendios del Código Técnico”

2. Red Natura 2000 y hábitats naturales.

El término municipal de Arroyo de la Encomienda no acoge ningún espacio protegido por la Red Natura 2000. No obstante, sí existen varios hábitats naturales de interés comunitario, de los recogidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, para los cuales el proyecto prevé su inclusión en el Suelo Rústico con Protección Natural, siempre que aún conserven sus características naturales. Los principales hábitats recogidos en la documentación oficial que obra en el Servicio Territorial de Medio Ambiente son:

- Cód. 6220*: Zonas subestépicas de gramíneas y anuales (*Thero-Brachypodietea*)
- Cód. 4090: Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga
- Cód. 6420: Prados mediterráneos de hierbas altas y juncos (*Molinion-Holoschoeniorí*)
- Cód. 92A0: Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*

Si bien la información oficial existente carece de la precisión necesaria para la evaluación de afecciones puntuales, ésta es suficiente para detectar que, en el término municipal de Arroyo, muchos de estos hábitats han desaparecido a causa del desarrollo urbanístico, o han sido incluidos en el Suelo Urbanizable, por lo que difícilmente puede darse pie al cumplimiento del art. 45.3 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, en el que se establece que "los órganos competentes deberán adoptar las medidas necesarias para evitar el deterioro o la contaminación de los hábitats fuera de la Red Natura 2000".

En cualquier caso, el planeamiento urbanístico debe prever y velar por la preservación eficaz de los hábitats naturales aún existentes, evitando al máximo la intrusión edificatoria y estableciendo las medidas oportunas para acondicionar y mejorar estos entornos de vegetación natural. Así por ejemplo, los bosques galería de sauces y álamos, en la ribera del río Pisuerga y del arroyo del Rodastillo, deben ser acondicionados, realizando si es necesario, las labores selvícolas oportunas (podas, limpieza parcial de ramas caídas en la ribera del río Pisuerga, plantaciones de vegetación autóctona apropiada, etc), así como la eliminación periódica de basuras en la ribera y en el propio cauce, ya que debido a que el tramo de río que discurre por Arroyo, se encuentra entre dos pesqueras muy próximas entre sí, los vertidos y basuras se acumulan fácilmente en las zonas más remansadas).

En este sentido, se considera adecuada la propuesta de un **Programa de mejora de las riberas del arroyo del Rodastillo**, que establezca las actuaciones prioritarias de restauración. Así mismo, desde la Unidad de Ordenación y Mejora se propone un Programa de Mejora de las riberas del arroyo de la Malaza o de la Cárcava.

Para la realización de estas actuaciones, se recuerda que debe contarse con los permisos oportunos, y se sugiere solicitar el asesoramiento del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid.

Se tendrá en cuenta la obtención de los permisos oportunos.

3. DOTVAENT.

Dentro del término municipal de Arroyo se incluyen tres Áreas de Singular Valor Ecológico, reguladas por las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de Valladolid y Entorno (aprobadas mediante Decreto 206/2001, de 2 de agosto) que deben ser protegidas y correctamente clasificadas bajo la categoría de **Suelo Rústico con Protección Natural**. En concreto, la cartografía del proyecto hace referencia únicamente al ASVE-Ribera "río Pisuerga" y a una parte del ASVE-Ribera "Arroyos de la Cárcava (o de la Malaza) y del Rodastillo", pero falta incluir el resto del ASVE que se incluye en el término de Arroyo de la Encomienda.

En este sentido hay que reseñar que dentro de las ASVE, **serán usos prohibidos los que impliquen cualquier tipo de parcelación o desarrollo urbanístico, ya sea mediante planeamiento general o de desarrollo o mediante implantación de infraestructuras de carácter urbanístico (art. 3,4.c)**, lo que se opone a alguna de las previsiones del Plan que pretende aprobarse.

La preservación y conservación de las ASVE-Ribera no debe limitarse a mantener estos espacios al margen de todo tipo de actuaciones, sino que deben ser integrados en el propio planeamiento de forma activa, evitándose así el deterioro de estos espacios (posible proliferación de escombreras, vertederos y basureros no controlados), así como molestias, presencia de roedores y un paulatino deterioro de la vegetación, fauna y de los hábitats que se pretenden proteger con esta figura de protección. A tal efecto, debe tenerse en cuenta lo previsto en el artículo 4 del Decreto 206/2001, de 2 de agosto, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación de

Ámbito Subregional de Valladolid y entorno, respecto a la recuperación y conservación de las riberas.

Por este motivo se considera adecuada la integración que se hace de la ribera del río Pisuegra en la trama urbana, mediante su ajardinamiento y acondicionamiento, favoreciendo así el mantenimiento y la mejora de los suelos, vegetación, etc. Igualmente, también se considera muy adecuado el establecimiento de un "Programa de mejora de las riberas del arroyo del Rodastillo", que establezca las actuaciones prioritarias de restauración, un documento que se considera adecuado dadas las características ecológicas y ambientales de la zona.

Efectivamente, el PGOU propone un **Programa de mejora de las riberas del arroyo del Rodastillo**, que establezca las actuaciones prioritarias de restauración en suelo rústico de protección natural. En cambio, cuando los cursos de agua atraviesan suelo urbano y urbanizable, se considera que es la propia ordenación la que preserva estos suelos, como ocurre en el suelo industrial S-8 en el que el curso de agua y sus riberas se ha integrado en la reserva de espacios libres públicos.

Hay que tener en cuenta que estos cursos de agua que desembocan en el Río Pisuegra se encuentran se encuentran mayoritariamente encauzados a su paso por el suelo urbano industrial S-8, y canalizados en el suelo del S-9 (SE-07 en este PGOU) Su canalización, conocida por la Confederación Hidrográfica del Duero, fue necesaria al construir el denominado COLECTOR OESTE DE AGUAS RESIDUALES, que recoge los vertidos de alguno de los sectores que proyectaba el PGOU de 2003 (los situados junto a los límites Oeste y Suroeste), pues se contemplaban unos aliviaderos que evacuaban un caudal para el que el arroyo, en caso de la máxima avenida, no tenía capacidad. Este colector se proyecta en el Plan Especial de Desarrollo y Coordinación de Sistemas Generales e Infraestructuras del municipal de Arroyo de la Encomienda, aprobado definitivamente en el año 2005.

En la ficha del sector SE-07 se incluye la condición de que el curso de agua y sus riberas se incorporen a la ordenación detallada como suelo de cesión de espacios libres públicos, consiguiendo así potenciar sus valores, acondicionando y mejorando el área en donde aún conserve características naturales.

Con posterioridad, el 22 de diciembre emite un segundo informe (a la Adenda del PGOU), en el que se remite el informe anterior.

2.7. INFORME DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN OCCIDENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS. MINISTERIO DE FOMENTO

La DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN OCCIDENTAL, con fecha 20 de octubre de 2011, en relación con el PGOU de Arroyo de la Encomienda, emite informe desfavorable con las siguientes consideraciones:

1.- Deberá precisarse en la Normativa el alcance de la clasificación de suelo rústico de protección de infraestructuras para las carreteras A-62 y VA-30, manteniendo con tal clasificación los terrenos que actualmente aparecen así clasificados en el vigente Plan General.

Se ha precisado en la Normativa el alcance de la clasificación de suelo rústico de protección de infraestructuras para las carreteras indicadas, manteniendo con tal clasificación los terrenos que actualmente aparecen así clasificados en el vigente Plan General. Por lo tanto, en la Normativa y una vez modificada esta, la definición de suelo rústico con tal categoría en el TÍTULO VII. NORMAS DE PROTECCIÓN DEL SUELO RÚSTICO, CAPÍTULO 3. CONDICIONES ESPECÍFICAS PARA CADA CATEGORÍA DE SUELO RÚSTICO es la siguiente:

"El Suelo Rústico con Protección de Infraestructuras (SR-PI), está constituido por los terrenos

ya ocupados o afectados por infraestructuras territoriales públicas, en este caso red de carreteras, instalaciones de abastecimiento de agua y saneamiento, y líneas eléctricas de alta tensión, y aquellos terrenos para los que el Plan prevea que sean ocupados por ellas...”

2.- *La regulación de la zona de afección de las carreteras estatales debe adaptarse en la Normativa a la Ley 25/88, de Carreteras, que les es de aplicación.*

La zona de afección de las carreteras de titularidad estatal se ha adaptado completamente a la Ley 25/1988 de Carreteras y así se ha manifestado tanto en la Normativa, en la Memoria y en los Planos correspondientes.

3.- *La línea límite de edificación debe grafarse en los planos de ordenación, a 100 metros para la autovía A-62, a 25 metros en los ramales de los enlaces y mantenerse para la VA-30 la línea de edificación establecida en el actual PGOU.*

En la Normativa se incluirá la prohibición de edificar en la banda delimitada por esta línea.

La línea límite de edificación se ha grafiado en los planos de ordenación correspondientes de la manera indicada en el informe que es objeto de la presente contestación, considerando, además, todas las determinaciones dispuestas en las modificaciones posteriores del vigente PGOU, aprobadas e informadas favorablemente por los organismos competentes para ello.

De la misma manera en la Normativa se ha incluido en el CAPÍTULO 1 del Título IV. CONDICIONES GENERALES DE LA URBANIZACIÓN, referido a las Vías Públicas, la prohibición de edificar en la banda delimitada por esta línea, así para las carreteras de titularidad estatal, se indica en la Normativa que:

“Las medidas protectoras aplicables en cada una de las bandas antes indicadas son las reflejadas en los artículos 22 a 26 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de carreteras de Castilla y León. En todo caso, entre la línea límite de edificación y la carretera 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 construcciones existentes...”

Para las carreteras tanto de titularidad provincial como municipal, se indica lo siguiente:

“Línea Límite de Edificación: a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y en el resto de las carreteras a 25 metros a cada lado de las vías medidos horizontalmente y perpendicularmente al eje, desde la arista exterior de la calzada más próxima. Tal y como se manifiesta en la normativa que es de aplicación, desde la referida línea límite de edificación hasta la carretera 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 construcciones existentes”.

4.- *Se incluirá un estudio de tráfico que analice el impacto de los crecimientos previstos por el nuevo planeamiento.*

El PGOU incorpora un estudio de tráfico como anexo a la memoria vinculante.

5.- *Las fichas de los sectores situados en las márgenes de las carreteras estatales deberán incluir entre sus prescripciones que el instrumento de desarrollo que los regule recoja un estudio de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligatoriedad de establecer limitaciones a la edificación o de disponer de medios de protección acústicas imprescindibles en caso de superarse los umbrales recomendados (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido).*

Dado que este PGOU incorpora la ordenación detallada de todos los sectores, excepto del SE-07 (antes S-9), en la memoria vinculante se incluye un estudio individualizado de la determinación de los niveles sonoros

esperables. Así mismo, y para el sector SE-07 se incluye en la ficha la obligatoriedad de elaborar este estudio en el momento de ordenar detalladamente el ámbito.

Con posterioridad, el 18 de enero de 2012 emite un segundo informe (a la Adenda del PGOU), también de carácter desfavorable, en el que reitera los aspectos establecidos en el informe anterior.

2.8. INFORME DE LA COMISARÍA DE AGUAS DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO. MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

El COMISARIO DE AGUAS DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO, con fecha 2 de febrero de 2012, emite informe preceptivo FAVORABLE respecto al PGOU de Arroyo de la Encomienda que a continuación se resume:

VALORACIÓN DEL PLANEAMIENTO PROPUESTO

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

(...)

Según la clasificación urbanística propuesta, se comprueba que parte del Sector de Suelo Urbano No Consolidado SE-02 se encuentra en la zona de policía del río Pisuerga; si bien se observa que la ordenación general reserva una franja lateral de 100 metros aproximadamente de anchura al lado de dicho río que se clasifica como Espacios Libres.

En cuanto a la clasificación prevista para el Suelo Urbanizable, se observa que parte del Sector industrial SE-08 se encuentra en la zona de policía del arroyo de la Malaza, mientras que en el interior del Sector SE-07 (también de uso industrial), confluyen los arroyos de Rodastillo y de la Malaza

(...)

*Por tanto, y puesto que **alguno de los sectores previstos en el Plan General se encuentran en la zona de protección de los cauces del río Pisuerga, arroyo de la Malaza y arroyo de Rodastillo, se recuerda que para la realización de cualquier obra que pueda afectar a dichos cauces o que esté situada dentro de la zona de policía, se deberá solicitar autorización administrativa previa de este Organismo de cuenca, (...).***

(...)

*Además, a efectos de la protección del Dominio Público Hidráulico así como de las personas y los bienes, y en cumplimiento con la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, modificada por la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo, así como su Reglamento de desarrollo, "los terrenos definidos en la legislación de aguas como Dominio Público Hidráulico, cauces de corrientes naturales continuas y discontinuas, los lechos de lagos, lagunas, zonas húmedas y embalses, así como las zonas de servidumbre de las riberas", se deben declarar Suelo Rústico con Protección Natural (artículo 37.b del Reglamento). O en su caso, **se podrán calificar estos terrenos como Suelo Urbanizable-Sistema General de Espacios Protegidos** a efectos de su protección o recuperación para el uso público, no pudiendo en ningún caso ser urbanizados.*

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

(...)

A este respecto, y realizando una valoración de las infraestructuras de saneamiento y depuración municipal de Arroyo de la Encomienda, este Organismo de cuenca informa que el sistema de depuración que se indica en la documentación, consta de un **tratamiento de fangos activados que se encuentra infradimensionado para la población actual a la que da servicio.**

Por otro lado, en cuanto a la **posibilidad de conectar los vertidos generados en el municipio de Arroyo de la Encomienda con la E.D.A.R. de Valladolid**, este Organismo de cuenca considera acertada la **solución**, ya que así consta en el Protocolo de Colaboración firmado entre el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (M.A.R.M.) y la Junta de Castilla y León para la ejecución del Plan Nacional de Calidad de las Aguas.

No obstante, se debe advertir que **dicha conexión deberá incluir los vertidos de la red de saneamiento de todo el término municipal, incluidos los distintos núcleos de población y los sectores previstos.**

Asimismo, dadas las dimensiones del municipio y el crecimiento poblacional que se ha producido en los últimos años, se debe advertir que **la conexión de las infraestructuras de saneamiento municipales a la estación depuradora de Valladolid, se deberá realizar con carácter urgente y en el menor plazo de tiempo posible. Y dicho compromiso deberá quedar debidamente recogido en el documento de aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Arroyo de la Encomienda.**

En este sentido, se advierte que **este Organismo de cuenca no informará favorablemente ningún instrumento de planeamiento de desarrollo más con conexión a la red de alcantarillado municipal que suponga un incremento del volumen de aguas residuales o de su carga contaminante**, mientras esta conexión no sea un proyecto inminente y por tanto se haya presentado documentación al respecto en el Servicio de Vertidos de este Organismo de cuenca.

En cualquier caso, **se deberá garantizar la calidad de las aguas del cauce receptor, y en caso de necesidad, se deberán adecuar las instalaciones de depuración a las que se prevé conectar (E.D.A.R. de Valladolid) al incremento de vertido que generará dicha conexión (considerando los desarrollos urbanísticos propuestos en el presente Plan General).**

Finalmente, se debará tener en cuenta no obstante, **las siguientes obligaciones en la relación de los vertidos:**

Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 20.c de la Ley 4/2008, de 15 de Septiembre, de medidas sobre urbanismo y suelo de Castilla y León, en el desarrollo de Suelo Urbano y Urbanizable, las redes de servicios urbanos, entre ellas el saneamiento, deberán conectarse a los sistemas generales municipales, que en caso de necesidad, deberán ser ampliadas o reforzadas para asegurar su funcionamiento.

El control y autorización de los vertidos a la red de saneamiento municipal, corresponde al Ayuntamiento, según dispone artículo 101 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de Julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas, modificado por el Real Decreto Ley 4/2007, de 13 de abril. Para lo cual, el Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda, **deberá elaborar y aprobar una Ordenanza Municipal de Vertidos, en caso de no disponer de la misma**, para una correcta regulación y control de los vertidos de origen industrial que se realicen a la red de saneamiento municipal.

2. DISPONIBILIDAD DE RECURSOS HÍDRICOS

(...)

Asimismo, en la documentación se considera que para los usos comercial y terciario, la variación de consumo es neutra, mientras que para el uso vivienda hay un incremento de aproximadamente 900 nuevas

viviendas. **Traducido a consumo de agua potable el incremento es inferior al 5% por lo que las infraestructuras de abastecimiento desarrolladas con el Plan de Desarrollo y Coordinación de Sistemas Generales e Infraestructuras tienen capacidad suficiente para garantizar el suministro.**

(...)

Una vez examinada la documentación presentada y consultado el Registro de Aguas de este Organismo de cuenca, se informa que el Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda tiene inscritas 2 concesiones; una de aguas subterráneas, expediente de referencia CP-20026-VA, con un caudal medio equivalente otorgado de 2,90 l/s con destino a abastecimiento de la población y otra de aguas superficiales derivadas del río Pisuerga, expediente de referencia MC/C-23107-VA, que le autoriza a derivar un caudal medio equivalente de 80,16 l/s con destino a riego del término municipal (133,59 hectáreas comprendidas en el casco urbano y diversas zonas residenciales e industriales).

Asimismo, se tiene constancia que actualmente **se está tramitando a nombre del Consorcio de Aguas de Arroyo de la Encomienda y Zaratán una concesión de aguas superficiales de 100 l/s**, procedentes del río Pisuerga con toma en el ramal Sur del Canal de Castilla en el término municipal de Valladolid, con destino al abastecimiento de las poblaciones de Arroyo de la Encomienda y Zaratán (expediente de referencia C-24075-VA). El expediente concesional se encuentra en un estado de tramitación muy avanzado, constando un escrito con fecha de entrada a este Organismo de cuenca 28 de marzo de 2011, remitido por el Consorcio de Aguas de Arroyo de la Encomienda y Zaratán, en donde se asume el condicionado de la concesión.

El presente Plan General de Ordenación Urbana propone un total de 872 nuevas viviendas y el desarrollo de un área industrial de 62,18 hectáreas en Suelo Urbano No Consolidado, así como 57 viviendas y 65,61 hectáreas de suelo industrial en Suelo Urbanizable, tras asumir el planeamiento urbanístico anterior. Por lo tanto, considerando que el incremento en el consumo de agua será considerable con respecto al actual, este Organismo de cuenca informa que no se encuentra inconveniente en la aprobación del instrumento de planeamiento general; si bien, **tanto la habitabilidad de las futuras viviendas, como el comienzo de las actividades industriales que se prevén disponer en el municipio de Arroyo de la Encomienda, se deberán condicionar hasta que haya sido otorgada la concesión que el Consorcio de Aguas de Arroyo de la Encomienda y Zaratán tiene en tramitación.**

(...)

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

3. INCIDENCIA EN EL RÉGIMEN DE CORRIENTES Y AFECCIÓN A ZONAS O TERRENOS INUNDABLES

Tal y como se ha indicado en el punto 1 del presente informe, algunos de los sectores propuestos en la clasificación urbanística del Plan General de Ordenación Urbana de Arroyo de la Encomienda **se encuentran en la zona de policía del río Pisuerga y de los arroyos de la Malaza y de Rodastillo, pudiendo afectar al régimen de corrientes.**

(...)

En cualquier caso, **la ordenación propuesta califica, a lo largo de la margen derecha del río**

Pisuerga, una franja de anchura variable (de unos 100 m, ampliándose para abarcar todos los terrenos comprendidos entre el río y la A-62 en el extremo occidental del municipio), como espacios libres, uso que se considera compatible con los criterios existentes para usos del suelo permitidos dentro de zonas inundables, definidas según el artículo 14 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (R.D.P.H.), y que se exponen a continuación:

Dentro de la Zona de Flujo Preferente, definida en el artículo 9 del R.D.P.H. como "aquella zona constituida por la unión de la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas, o vía de intenso desagüe, y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas (...)", sólo podrán ser autorizados aquellos usos no vulnerables frente a avenidas, que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de la Zona de Flujo Preferente y que, por tanto, no requieran estructuras, terraplenes o almacenamiento permanente de bienes o equipos.

Por tanto, los usos permitidos dentro de la Zona de Flujo Preferente serán:

Uso agrícola: como tierras de labranza, pastos, horticultura, viticultura, césped, silvicultura, **viveros al aire libre** y cultivos silvestres

Uso industrial-comercial: como áreas de almacenaje temporal, **aparcamiento de vehículos**, etc.

Usos residenciales: como césped, jardines, **zonas de aparcamiento**, zonas de juego, entre otros.

Usos recreativos públicos y privados: como campos de golf, **pistas deportivas al aire libre**, **zonas de descanso**, zonas de natación, reservas naturales y de caza, parques, cotos de caza y pesca, circuitos de excursionismo y equitación, entre otros.

(...)

Asimismo, se informa que el anterior Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino **contrató los servicios para el desarrollo del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI)**, en la demarcación hidrográfica del Duero, cuya dirección corresponde al Área de Gestión Medioambiental e Hidrología de esta Confederación Hidrográfica del Duero y que concluye en junio de 2012. Este proyecto comprende unos 2.500 kilómetros de cauces públicos, entre los que se encuentra el río Pisuerga desde Aguilar de Campoo hasta la confluencia con el río Duero.

(...)

Por tanto, si las líneas de inundación delimitadas en el nuevo estudio son sustancialmente diferentes de las que se dispone en la actualidad (Proyecto LINDE), las conclusiones del presente informe podrían resultar modificadas, de acuerdo con los resultados del SNCZI.

(...)

En relación a los arroyos de Rodastillo y de la Malaza, y tras la visita a campo realizada por técnicos de este Organismo de cuenca, se observa que las obras de paso correspondientes a los viales del polígono industrial, situado inmediatamente aguas arriba del Sector SE-07 ya se encuentran ejecutadas, lo que supondrá que la capacidad de las mismas condicionará el flujo circulante aguas abajo, en el citado sector S-07 industrial.

(...)

No obstante, se recuerda que, a efectos de la protección del Dominio Público Hidráulico así como de las personas y los bienes y en cumplimiento con la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, modificada por la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo, así como su Reglamento de desarrollo, "los terrenos amenazados por riesgos naturales o tecnológicos incompatibles con su urbanización, tales como inundación", se deberán declarar como Suelo Rústico con Protección Especial (artículo 38.a del Reglamento); o, en su caso, **se podrán calificar estos terrenos como Suelo Urbanizable-Sistema**

General de Espacios Protegidos, a efectos de su protección o recuperación para el uso público, no pudiendo en ningún caso ser urbanizados. A estos efectos, el Reglamento del Dominio Público Hidráulico en su artículo 14 considera "zonas inundables las delimitadas por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas cuyo período estadístico de retomo sea de 500 años"

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

De acuerdo con la documentación aportada y comprobados los datos obrantes en este Organismo, la actuación no supone afección a obras, proyectos e infraestructuras de esta Confederación Hidrográfica del Duero.

CONCLUSIONES

"Por todo lo anteriormente expuesto y a los efectos previstos en el artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, se INFORMA FAVORABLEMENTE el presente instrumento de planeamiento, en el término municipal de Arroyo de la Encomienda (Valladolid), siempre que se cumplan los condicionantes expuestos en el presente informe, y sin perjuicio de las determinaciones que, como consecuencia de estudios más detallados o nueva documentación se puedan establecer en las autorizaciones que preceptivamente al desarrollo del mismo se deban obtener de este Organismo de cuenca.

No obstante, se advierte al Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda, que se deberá condicionar tanto la habitabilidad de las viviendas como el comienzo de las actividades industriales que se proponen en las ordenaciones detalladas, al otorgamiento que la concesión del Consorcio de Aguas de Arroyo de la Encomienda y Zaratán, tiene actualmente en tramitación.

Asimismo, dadas las dimensiones del municipio y el crecimiento poblacional que se ha producido en los últimos años, la conexión de las infraestructuras de saneamiento municipales a la estación depuradora de Valladolid, se deberá realizar con carácter urgente y en el menor plazo de tiempo posible. Y dicho compromiso deberá quedar debidamente recogido en el documento de aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Arroyo de la Encomienda.

Por tratarse de planeamiento general, y teniendo en cuenta el grado de definición propio de este tipo de planes, hay aspectos en relación con la afección al dominio público hidráulico y sus zonas de protección, la incidencia en el régimen de corrientes y la disponibilidad de recursos hídricos, que no han podido ser analizados detalladamente. Por ello, previamente a la aprobación del correspondiente planeamiento de desarrollo se deberá solicitar nuevo informe a este Organismo de cuenca, para que se pronuncie sobre los aspectos mencionados.

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

Por todo ello lo expuesto en el informe, se concluye que:

Tal como se indica en el informe, el Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda, deberá condicionar tanto la habitabilidad de las viviendas como el comienzo de las actividades industriales que se proponen en las ordenaciones detalladas, al otorgamiento que la concesión del Consorcio de Aguas de Arroyo de la Encomienda y Zaratán, tiene actualmente en tramitación.

Por otro lado, el documento del Plan General de Ordenación Urbana de Arroyo de la Encomienda recogerá el compromiso de conexión de las infraestructuras de saneamiento municipales a la estación depuradora de Valladolid, que se deberá realizar con carácter urgente y en el menor plazo de tiempo posible.

Así mismo, se incluye en la ficha del ámbito SE-07 la necesidad de la solicitud de nuevo informe a este Organismo de cuenca, previamente a la aprobación del correspondiente planeamiento de desarrollo.

En cuanto a la ordenación del PGOU, se entiende confirmada la delimitación de los sectores SE-02 y SE-07 del PGOU y en concreto la ordenación detallada del sector SE- 02, afectado éste por la zona de policía del Río Pisuerga, y confluyendo los arroyos de Rodastillo y de la Malaza en el interior del SE-07.

Aunque en el informe no se detalla que en la banda de reserva del SE-02 hasta los citados 100 metros, además del uso espacio libre, el PGOU proyecta un aparcamiento y un equipamiento públicos para usos no edificatorios (viveros al aire libre, aparcamiento de vehículos, usos recreativos, pistas deportivas al aire libre, zonas de descanso, etc), es preciso señalar que éstos son usos permitidos dentro de la Zona de Flujo Preferente. El PGOU respeta con su ordenación el DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO y SUS ZONAS DE SERVIDUMBRE Y POLICÍA, asignando a estos terrenos del SE-02 únicamente los usos autorizables que no requieren estructuras, terraplenes, almacenamientos, etc, en definitiva que no vulneren las avenidas, y siempre de carácter público independientemente de que se trate de un sistema local o general, dando continuidad a todo el espacio libre que se reserva a lo largo del río Pisuerga.

2.9. INFORME DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

El SERVICIO DE PROTECCIÓN Y ASISTENCIA CIUDADANA, con fecha 22 de agosto de 2011, en relación con el PGOU de Arroyo de la Encomienda, emite informe con las siguientes observaciones:

*1. Conforme al Plan de Inundaciones de Castilla y León (INUNCYL), publicado en el BOCYL de fecha 3 de marzo de 2010, a los efectos de riesgo potencial de inundaciones, tiene un **riesgo medio**.*

2. Que debido a lo anterior, debe indicarse en dicho expediente, un análisis de riesgos que comprenda tanto los naturales como los tecnológicos.

3. Que el análisis antes citado deberá ser tenido en cuenta a la hora de asignar los diferentes usos del suelo.

Lo citado en el informe se incorpora en el PGOU. En este sentido hay que tener en cuenta, que la revisión del PGOU sólo plantea una nueva zona edificable respecto al Plan en vigor (la zona de geometría triangular perteneciente al sector SE-01, en el área industrial al norte de la autovía de Castilla), y que esta no se encuentra afectada por ningún riesgo natural o tecnológico.

2.10. INFORME LOS SERVICIOS TÉCNICOS Y JURÍDICOS DEL AYUNTAMIENTO

El informe del ARQUITECTO MUNICIPAL, de 12 de abril de 2012 establece las siguientes puntualizaciones:

1. Subsanaciones en la documentación gráfica: en los primeros apartados del informe se detallan una serie de correcciones que deberán realizarse en los planos de ordenación de la revisión del PGOU.

Se corrige en la documentación del PGOU estas modificaciones, que no afectan a las previsiones del Plan ya que se trata, fundamentalmente, de erratas en la rotulación y en la localización de dotaciones y servicios.

2. Cambios en las ordenanzas de aplicación en suelo urbano consolidado. El técnico municipal establece en su informe la necesidad de modificar las ordenanzas de aplicación en ciertas parcelas de usos terciarios situadas en la avenida de Salamanca, con el fin de ampliar las actuaciones permitidas.

Se modifican las ordenanzas de uso terciario que afectan a las parcelas señaladas, incorporando los aspectos solicitados en el informe.

3. Modificaciones y aclaraciones en la ordenación general y detallada de los sectores de suelo urbano consolidado: respecto de las cesiones al Ayuntamiento, la determinación del aprovechamiento, limitación del número máximo de viviendas, ampliación y refuerzo de sistemas generales.

Se modifican aspectos puntuales de la ordenación de estos sectores, con el fin de aclarar todos los aspectos mencionados.

4. Modificaciones y aclaraciones respecto al Catálogo del PGOU: respecto a los contornos de protección, y a la descripción de ciertos elementos.

El informe del SECRETARIO MUNICIPAL, de 14 de abril de 2012, establece las siguientes consideraciones:

1. Aclaraciones en los sectores de suelo urbano no consolidado: explicar el cambio de uso que se introduce en el SE-03.

Se justifica este cambio de uso.

2. Modificaciones en los sectores de suelo urbanizable: incluir una puntualización en el sector SE-07, respecto del compromiso en la asunción de ciertos costes de conexión y refuerzo de sistemas generales.

Se incluye dicha puntualización en las condiciones de desarrollo del sector.

3. Mejoras en el los listados de sistemas generales y locales: respecto a su localización, uso y relación con el Inventario Municipal de Bienes.

Se mejoran los listados de dotaciones, incorporando su localización y actualizando su uso.

3. CONSIDERACIONES DE LOS INFORMES POSTERIORES A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PGOU

A continuación se transcriben las consideraciones de los informes emitidos con posterioridad a la aprobación inicial y previamente a la aprobación provisional, y la atención a los mismos desde el Plan General.

3.1. INFORME DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN OCCIDENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS. MINISTERIO DE FOMENTO

La DEMARCACIÓN DE CARRETERAS emite informe el 2 de noviembre de 2012, de carácter favorable, respecto del documento aprobado inicialmente así como una adenda de documentación presentada, en la que se subsanan aspectos relativos a la afección de las carreteras de su titularidad (autovía de Castilla A-62 y la circunvalación de Valladolid VA-30).

El PGOU incorpora en su documentación, todas las consideraciones expuestas en la referida adenda.

3.2. INFORME DE LA AGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

EL SERVICIO DE PROTECCIÓN Y ASISTENCIA CIUDADANA, con fecha 19 de septiembre de 2012, en relación con el PGOU de Arroyo de la Encomienda, emite informe con las siguientes observaciones:

1.- Consultada la base de datos cartográfica disponible a nivel de municipio, Arroyo de la Encomienda, se encuentra afectado por los siguientes riesgos/peligrosidades:

- Plan de Inundaciones de Castilla y León (INUNCYL), publicado en el BOCYL de fecha 3 de marzo de 2010:

Riesgo: Medio.

- Riesgo de Incendios Forestales (Fuente DG del Medio Natural, fecha de actualización cartográfica 20 de febrero de 2011):

Riesgo Local: Bajo

Índice de Peligrosidad: Bajo

- Plan Especial de Protección Civil ante emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (MPcyl):

Riesgo por carretera: Alto

2.- Deberá hacerse un análisis de riesgos sobre las zonas que se pretende actuar, en el que se incluyan tanto los riesgos naturales como los tecnológicos. Entre los riesgos naturales deben tenerse en cuenta el de inundaciones, el de incendios forestales y el de deslizamientos de terreno; y entre los riesgos tecnológicos, el derivado de la existencia de establecimientos que almacenan sustancias químicas y el derivado del transporte de mercancías peligrosas.

Se incluye en la Revisión del PGOU un análisis de riesgos, incorporándose como anexo al tomo III (Informe de Sostenibilidad Ambiental).

3.3. INFORME DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE PATRIMONIO CULTURAL DE LA CONSEJERÍA DE CULTURA

En la sesión ordinaria celebrada el 3 de octubre de 2012, la Ponencia Técnica acuerda posponer el informe al Plan y establece las siguientes observaciones:

- Referidas al Catálogo:

a) Yacimiento de Amanzana Alta: fue excavado en su totalidad, por lo que no tiene objeto su inclusión en el catálogo.

b) El Montecillo: diferenciar en la ficha la parte clasificada como suelo urbano, y establecer en ella una normativa específica.

- Referidas a la Normativa de protección:

Establecer un tipo de protección cautelar en las zonas sumamente alteradas.

- Revisar los grados de protección, y remitir a las determinaciones contenidas en las fichas.

En base a lo anterior, se debe adaptar el Catálogo y la Normativa de Protección del Plan a las observaciones expuestas.

No obstante, a fin de definir las modificaciones necesarias para dar cumplimiento a este último informe, se mantuvieron diversas reuniones de forma que se consensaron los cambios, y dado que los técnicos de esta Administración tienen que revisar nuevamente el Plan en la Ponencia Técnica previa a su aprobación definitiva, se llegó al acuerdo de que en la misma revisarían la incorporación en el Plan de las consideraciones efectuadas en este último informe.

De esta forma, quedan correctamente incorporadas y consensadas las consideraciones efectuadas por la Comisión Territorial del Patrimonio Cultural en su informe.

3.4. INFORME DE LA COMISARÍA DE AGUAS DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO. MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

La COMISARÍA DE AGUAS DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO emite informe del 12 de noviembre de 2012, teniendo entrada en el Registro del Ayuntamiento el 22 de noviembre de 2012, fuera del plazo máximo establecido. En dicho informe se establece lo siguiente:

Del análisis de la documentación aportada se desprende, que las modificaciones efectuadas respecto del documento anteriormente informado (previamente a aprobación inicial), no afectan al dimensionamiento de las infraestructuras municipales de saneamiento y depuración de las aguas residuales, así como las de abastecimiento de agua, que se describieron en el anterior informe, por lo que desde esta Administración no se encuentra inconveniente en la aprobación del presente instrumento de planeamiento, siempre y cuando se cumpla con los condicionantes recogidos en dicho informe.

Con lo anterior y teniendo en cuenta que el PGOU incorpora los aspectos señalados por esta Administración en su informe anterior (tal y como se recoge en apartados anteriores), se dan por correctamente incorporadas las determinaciones expuestas.

3.5. INFORME DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN, NORMATIVA Y PROCEDIMIENTO DE LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y EMPLEO

Esta Administración emite informe del 15 de octubre de 2012, teniendo entrada en el Registro del Ayuntamiento el 29 de octubre de 2012, fuera del plazo máximo establecido. En dicho informe establece que se han de respetar las servidumbres establecidas para las infraestructuras existentes y las previstas, así como lo establecido en los Reglamentos de Seguridad Industrial, con el fin de garantizar el suministro energético. En este sentido informar que el Plan General respeta todas las servidumbres, vinculadas a las infraestructuras cuyo trazado pasa por su término municipal, y que en el caso particular del Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda, tienen mucha importancia, ya que al estar situado en la salida natural de la ciudad de Valladolid hacia Tordesillas y Madrid, se ve afectado por multitud de infraestructuras de comunicación (autovías A-62 y VA-30), y de transporte de energía (líneas eléctricas de alta tensión, gasoductos y oleoductos).

Por último destacar que a este respecto ya informó favorablemente el Área de Industria y Energía, de la Subdelegación del Gobierno.

3.6. INFORME DEL SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE. DELEGACIÓN TERRITORIAL DE VALLADOLID. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

Esta Administración emite informe del 19 de noviembre de 2012, teniendo entrada en el Registro del Ayuntamiento el 22 de noviembre de 2012, fuera del plazo máximo establecido. Dicho informe establece lo siguiente:

Detalla cada una de las consideraciones expuestas en su informe anterior (previo a aprobación inicial), concluyendo en todas ellas que han sido correctamente incorporadas, tal y como se indica en apartados anteriores.

4. CONSIDERACIONES DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS DURANTE EL PERIODO DE EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL PGOU

En los apartados siguientes se incluye la descripción de las alegaciones presentadas durante el periodo de exposición pública del PGOU aprobado inicialmente, así como una propuesta de resolución de las mismas. En este sentido mencionar que, conforme al artículo 159 del RUCyL, será en el acuerdo de aprobación provisional en donde el Ayuntamiento resolverá motivadamente sobre las alegaciones presentadas.

4.1. ALEGACIONES PRESENTADAS

Por la Secretaría General del Ayuntamiento, se emitió certificación de alegaciones presentadas al Plan General durante el periodo de exposición pública, resultando que SE HAN PRESENTADO UN TOTAL DE 12 ALEGACIONES.

4.1. CONTENIDO Y CLASIFICACION DE LAS ALEGACIONES, Y CRITERIO PARA SU RESOLUCION

Las alegaciones presentadas, pueden clasificarse por el contenido de las mismas, y por la finalidad de lo alegado de la siguiente manera:

- SOBRE LA DEFINICIÓN DE ESTABLECIMIENTO COMERCIAL:

La sociedad HIPERECO (Hipermercados y economatos S.A.U.), expone la conveniencia de que la definición de establecimiento comercial (Art. 2.4.13 del PGOU), incluya expresamente que las actividades de compraventa puedan ser al por menor o al por mayor. (SE PROPONE LA ESTIMACIÓN).

- PETICIÓN DE INFORME URBANISTICO EN LA PARCELA DE FIANZAUTO

La Sociedad Nervión Compañía Anónima Inmobiliaria, propietaria de la parcela y edificación de Finanzauto, solicita con fecha de 12 de junio informe urbanístico sobre la posibilidad de concesión de licencias de edificación en la parcela. El informe solicitado fue emitido por el Arquitecto Municipal el 12 de julio.

Por el contenido de la alegación, donde no se cuestiona la ordenación propuesta para la parcela, en el Plan, no es necesario contestar a la misma.

- IDENTIFICACIÓN DE ESPACIOS LIBRES PRIVADOS EN MANZANA EDIFICADA:

José Ángel Álvarez Lozano, solicita que se identifique como espacio libre privado la vertical de la superficie destinada a garaje privado, en evitación de problemas de régimen jurídico.

Visto el asunto, se propone su ESTIMACION.

- TRATAMIENTO DE LA PARCELA DE CARTISA:

Analizan la situación de la parcela tanto en el planeamiento en vigor, como en la revisión del mismo, solicitando que se recoja expresamente en la memoria del Plan, la posibilidad de transformar el uso industrial existente en terciarios o residenciales mediante Modificación Puntual del Plan, y que su desarrollo pueda realizarse mediante Actuaciones aisladas de normalización de fincas.

Se propone ESTIMAR PARCIALMENTE LA ALEGACIÓN, en tanto en cuanto se informa

favorablemente lo solicitado sobre que se recoja expresamente la posibilidad de cambiar el uso mediante Modificaciones Puntuales, por ser expresamente la intención del Plan en esa zona, y así se recogía ya en la memoria del mismo, y se informa negativamente en cuanto a determinar en este momento que la transformación se realice mediante actuación aislada en suelo urbano consolidado (evitando así el límite de edificabilidad y la obligación de dotar con sistemas locales la edificabilidad).

- SOLICITUD DE DISMINUR EL FRENTE MINIMO DE PARCELA EN LA ORDENANZA DE VIVIENDA ADOSADA EN LA FLECHA, Y AUMENTAR EL INDICE DE EDIFICABILIAD:

Se solicita por D. Francisco Martín que el frente mínimo para las parcelas del núcleo de La Flecha, se establezca en 12 metros o el existente en vez de 15, y que la ocupación máxima se mida por fondo edificable de 14 metros o el existente, y no como 2/3 de la superficie neta de parcela.

Se propone estimar PARCIALMENTE la solicitud en cuanto al frente mínimo de 12 metros o el existente si es mayor de 8 metros, y manteniendo el índice de edificabilidad en 2/3 como figura en la ordenanza.

- TRATAMIENTO DE EDIFICACIONES EXISTENTES Y PARCELAS EN EL PARQUE EMPRESARIAL DEL MONASTERIO DEL PRADO:

Se formulan 5 alegaciones sobre este asunto, presentadas por FADIS ALIMENTACION S.L., UNA SEGUNDA CONJUNTA DE 6 PROPIETARIOS DE NAVES, BANCO POPULAR ESPAÑOL COMO PROPIETARIO DE UNA NAVE, NOVIAS CASTILLA S.L. COMO PROPIETARIA DE DOS NAVES Y MARTIN SANCHEZ SUMINISTROS DE HOSTELERIA S.L. COMO PROPIETARIO DE OTRA NAVE. En consecuencia, han presentado alegación la práctica totalidad de propietarios de naves existentes en el Parque Empresarial.

El Plan General clasifica el suelo y las edificaciones como URBANO CONSOLIDADO, y delimitaba UNA ACTUACION AISLADA DE NORMALIZACION DE FINCAS con el fin de mejorar la trama urbana en la zona, y fijar las condiciones para la renovación de la edificación existente, estableciendo la condición de dar continuidad al Paseo Fluvial y parque de borde del Río Pisuega, con una edificabilidad de 2 m²/m².

El Plan que se revisa daba un tratamiento diferente en esta zona: por un lado en la zona norte clasificaba el suelo como suelo urbano consolidado, con norma Zonal 4.1 de Edificación Comercial en edificio de uso colectivo, estableciendo una parcela mínima de 500 m², con una ocupación máxima sobre rasante de 75%, retranqueos a linderos de 6 metros y una altura de Bajo y dos plantas (la edificabilidad por tanto sería de 2,25 m²/m²); el extremo sur lo incluía dentro del suelo rústico vinculado al río Pisuega, como sistema general de espacios libres.

Los antecedentes de planeamiento de esta zona, son el Plan Parcial del Parque empresarial de Monasterio del Prado, que establecía usos industriales para las parcelas. Las edificaciones existentes, presentan una edificabilidad máxima (cuando ocupan el 100% de la parcela), de 1,5 m²/m².

La ordenación propuesta en el documento aprobado inicialmente de la revisión del Plan, pretendía favorecer la renovación de la edificación en esta zona, sustituyendo las edificaciones existentes que responden a tipología industrial de baja calidad, por otras nuevas de forma y dimensión más adecuada y de más calidad estética y constructiva, a la vez que se pretendía completar la trama urbana en la zona, y completar el "parque de la Rivera".

A la vista de las alegaciones, que sin duda responden a un momento de incertidumbre económica donde los propietarios evitan cualquier tipo de inversión que pueda condicionar el desarrollo de su actividad, SE PROPONE ESTIMAR LAS ALEGACIONES, DEJANDO LA ORDENACIÓN PREVISTA EN EL PGOU EN VIGOR, Y MANTENIENDO LAS EDIFICABILIDADES EXISTENTES PARA USOS TERCIARIOS y comerciales.

- ALEGACIONES REFERIDAS AL SAU-14

Se presentan dos alegaciones, por parte de Inversiones Gaete S.L. y Nueva Promotora GYAR S.L., en su condición de propietarios de terrenos dentro del ámbito del Sector 14 del PGOU vigente.

Ambas alegaciones, tras exponer su criterio de que el modelo desarrollado en el Plan debería contemplar mas de una unidad urbana (obligatorio en municipios de mas de 20.000 habitantes), hacen referencia a su intención manifestada en otros procedimientos y tramitaciones, de que se anule el Plan Parcial del Sector 14, y fundamentalmente, SE REDUZCAN LAS CARGAS URBANISTICAS ESTIPULADAS PARA EL MISMO, tanto en superficie adscrita de Sistemas Generales, como en cargas de obras de urbanización (soterramiento de líneas eléctricas y contribución a conexión y refuerzo de Sistemas Generales).

Únicamente indicar, que las cargas establecidas para este sector, SON IDENTICAS A LAS DE TODOS LOS SECTORES DE SUELO URBANIZABLE CONTEMPLADOS EN EL PLAN DEL 2003 QUE POSIBILITÓ SU DESARROLLO, CON IDENTICA INTENSIDAD DE USO (32,64 VIV/HECTÁREA), E IDENTICAS CONDICIONES DE URBANIZACIÓN (soterramiento de líneas eléctricas de alta tensión en zonas edificadas, y cuantía de contribución a conexión y refuerzo de sistemas generales por número de viviendas y superficie comercial).

La revisión del Plan, MANTIENE DICHAS OBLIGACIONES Y ELIMINA CUALQUIER TIPO DE DUDA SOBRE LA OBLIGACIÓN DE HACERLES FRENTE, precisamente, para evitar interpretaciones que pusieran en duda que el sector queda sometido a las mismas obligaciones que todos los demás del termino municipal, ya desarrollados.

En consecuencia, se propone DESESTIMAR LAS ALEGACIONES.

5. ACUERDO DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO RESPECTO AL PGOU APROBADO PROVISIONALMENTE

La Comisión Territorial de Urbanismo de Valladolid, en sesión celebrada el día 29 de abril de 2013, acuerda suspender la aprobación definitiva del PGOU a fin de que se subsanen una serie de deficiencias.

A consecuencia de lo anterior, se procedió a modificar el documento del PGOU incorporando los aspectos definidos en el citado Acuerdo de la Comisión, los cuales se resumen a continuación, así como los errores detectados.

- ASPECTOS REFERENTES AL PATRIMONIO CULTURAL

Se procede a añadir un pequeño texto en las Fichas de los sectores SE-05 y SE-07, respecto a los yacimientos a los que afectan.

Se modifica la leyenda de los planos del Catálogo, en el sentido de modificar dentro del apartado de "Catálogo arqueológico", la denominación de la categoría "Estructuras visibles", por "Grado 1". En este sentido mencionar que también se procede a efectuar la mencionada modificación de la leyenda, en todas las series de planos en los que aparece.

- SECTOR SE-05

Se modifica en el sentido de establecer que el Plan Parcial previo del que deriva se asume parcialmente, en vez de totalmente.

- INCORPORACIÓN DE LOS SUELOS PROTEGIDOS EN LAS DOTVAENT

Se incorpora en el plano que acompaña a la Ficha del sector SE-09, la delimitación del ASVE establecido en las DOTVAENT que afecta al ámbito del sector.

Se incorpora en la delimitación del SR-PN una pequeña zona protegida en las DOTVaEnt, y que figuraba clasificada como SR-C.

- NUEVO CEMENTERIO

Se procede a delimitar en los planos de ordenación, una banda paralela al TM de Ciguñuela a una distancia de 50 m, que se denomina "Parque del Cementerio", en la que no se permitirán nuevas edificaciones. Esta limitación se incorpora en la DN-MV y en la DN-UN.

- NORMATIVA DEL PGOU

Se modifican diversos artículos de este tomo, que hacen referencia a los siguientes aspectos:

Viviendas de protección pública.

Las condiciones de edificación en suelo rústico.

Las ordenanzas de terciario.

El cómputo de edificabilidad.

Regulación de las alturas máximas de la edificación.

Actualización de las Fichas de los sectores de SU-NC y SUR.

- ORDENACIÓN DETALLADA

Se actualizan sus determinaciones a los cambios anteriores, y se completan los planos de infraestructuras e instalaciones.

ANEXO 8. CAMBIOS REALIZADOS EN EL PGOU POSTERIORES A LA APROBACIÓN INICIAL

ANEXO 8. CAMBIOS REALIZADOS EN EL PGOU POSTERIORES A LA APROBACIÓN INICIAL

En el presente anexo se recopilan los cambios realizados en el presente documento, respecto del aprobado inicialmente. En este sentido destacar, que los cambios realizados responden fundamentalmente a la incorporación de las consideraciones efectuadas por las Administraciones y organismos implicados, en los respectivos informes y alegaciones presentadas durante la tramitación administrativa del PGOU.

MODIFICACIONES A CONSECUENCIA DE LOS INFORMES RECIBIDOS

Cambios en la ordenación del suelo urbano consolidado

ELIMINACIÓN DE LA ACTUACIÓN AISLADA DE NORMALIZACIÓN DE FINCAS

A consecuencia de las alegaciones presentadas por varios responsables de las actividades afectadas por esta actuación, se ha optado por eliminarla. En su lugar se ha optado por establecer la misma ordenación establecida en el plan vigente, que consiste en dar continuidad al parque fluvial ampliando el sistema general de espacios libres en esta zona. Esta actuación se ha incorporado en el estudio económico, ya que implica la expropiación de una pequeña superficie de suelo.

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS LIBRES

Tal y como se solicita en una de las alegaciones presentadas, se ha corregido la delimitación de un espacio libre privado en el núcleo urbano de La Flecha.

Cambios en la Normativa del PGOU

MODIFICACIÓN DE LAS ORDENANZAS

Se ha realizado un minucioso trabajo de incorporación en las ordenanzas de aplicación, de aspectos puntuales que afectan a parcelas concretas de uso terciario, localizadas al norte de la avenida de Salamanca. Para ello, se ha optado por dividir la ordenanza T7 relativa a las actividades existente, en dos grados:

- En el primero se incorpora la posibilidad de nueva edificación o demolición de las existentes, y se asigna a una parcela situada al norte de la avenida de Salamanca a la altura de las instalaciones del Hipercon, en cumplimiento del informe del arquitecto municipal.
- En el segundo de ellos, se mantienen las previsiones establecidas en la ordenanza original, aplicándose además a las naves con actividades terciarias localizadas entre la antigua papelera Smurfit y las instalaciones del Hipercon, que como se recoge con anterioridad, estaban incluidas en una actuación aislada de normalización de fincas.

Con el fin de facilitar su aplicación homogeneizando la normativa, se ha optado por unificar la fórmula para el cálculo de la altura máxima permitida a las nuevas edificaciones, tanto en las ordenanzas de uso terciario como en las de uso industrial. Así mismo, se ha modificado el número de plantas permitidas en una parcela de uso terciario (de B+1 a B+2), en la que está en actividad un establecimiento comercial de superficie media en parcela independiente, unificándola con la establecida en el resto de parcelas con actividades de similares características. En el caso de las ordenanzas de uso residencial, se ha modificado el frente mínimo de parcela en la ordenanza R4, pasando de 15 m a 12 m o el existente si este es mayor a 8 m.

Por último, se han corregido errores de grafismo en los rótulos, con el fin de incluir aquellas ordenanzas que poseen varios grados, eliminando cualquier posibilidad de error en la interpretación.

MODIFICACIÓN DE LA DEFINICIÓN DE ESTABLECIMIENTO COMERCIAL

Se modifica el artículo 2.4.12, con el fin de incluir expresamente que las actividades de compraventa puedan ser al por menor o al por mayor, tal y como se solicita en una de las alegaciones presentadas.

Cambios en la ordenación del suelo urbano no consolidado

SECTOR SE-03

Se modificado el uso predominante de residencial a terciario, con objeto de mantener en ordenación las actividades existentes. Asimismo, se ha modificado la delimitación del sector ampliando su superficie, lo que ha permitido un aumento de las cesiones para dotaciones públicas. En este sentido destacar que se mantiene la edificabilidad máxima, por lo que se incrementa sensiblemente el ratio de espacios libres e equipamientos por habitante.

Por último establecer, que el cambio de uso de residencial a terciario produce una disminución de la capacidad residencial del Plan.

Cambios en la ordenación del suelo urbanizable

SECTOR SE-07

Se ha modificado la ordenación del sector, a petición de la Demarcación de Carreteras del Estado, delimitando en su extremo sureste un sistema general viario adscrito, sobre la superficie en donde el planeamiento vigente establece una reserva de suelo para viario. Esta modificación no ha alterado su delimitación ni, por tanto, su superficie. Así mismo y a petición de la misma Administración, se establece como condición para el desarrollo del sector, la necesidad de incluir una vía colectora que conecte con el vecino término municipal de Simancas.

Por último, dando cumplimiento a lo establecido en los informes del arquitecto y del secretario municipal, se establece la obligación de que el urbanizador del sector, asuma el coste de ciertas infraestructuras ejecutadas anticipadamente por los urbanizadores del vecino sector (antiguo SAU-8).

Cambios en el Catálogo de Protección

Dando cumplimiento al informe de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural, se han modificado los siguientes aspectos del Catálogo del PGOU:

1. Se ha dividido en el catálogo en dos independientes, un Catálogo de Elementos Arquitectónicos y otro Catálogo de Elementos Arqueológicos, con normativas independientes.
2. Se ha eliminado el yacimiento de Amanzana Alta.
3. Se ha modificado la Normativa de Protección, estableciendo una protección cautelar en aquellas zonas sumamente alteradas.
4. Se han corregido todas las fichas de los elementos catalogados, adaptándolas a lo establecido por esta Administración.

MODIFICACIONES A CONSECUENCIA DEL ACUERDO DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO

La Comisión Territorial de Urbanismo de Valladolid, en sesión celebrada el día 29 de abril de 2013, acuerda la necesidad de subsanar una serie de deficiencias. A consecuencia de lo anterior, se procedió a modificar el documento del PGOU incorporando los aspectos definidos en el citado Acuerdo de la Comisión, los cuales se resumen a continuación:

ASPECTOS REFERENTES AL PATRIMONIO CULTURAL

Se procede a añadir un pequeño texto en las Fichas de los sectores SE-05 y SE-07, respecto a los yacimientos a los que afectan.

Se modifica la leyenda de los planos del Catálogo, en el sentido de modificar dentro del apartado de "Catálogo arqueológico", la denominación de la categoría "Estructuras visibles", por "Grado 1". En este sentido mencionar que también se procede a efectuar la mencionada modificación de la leyenda, en todas las series de planos en los que aparece.

SECTOR SE-05

Se modifica en el sentido de establecer que el Plan Parcial previo del que deriva se asume parcialmente, en vez de totalmente.

INCORPORACIÓN DE LOS SUELOS PROTEGIDOS EN LAS DOTVAENT

Se incorpora en el plano que acompaña a la Ficha del sector SE-09, la delimitación del ASVE establecido en las DOTVAENT que afecta al ámbito del sector.

Se incorpora en la delimitación del SR-PN una pequeña zona protegida en las DOTVaEnt, y que figuraba clasificada como SR-C.

NUEVO CEMENTERIO

Se procede a delimitar en los planos de ordenación, una banda paralela al TM de Ciguñuela a una distancia de 50 m, que se denomina "Parque del Cementerio", en la que no se permitirán nuevas edificaciones. Esta limitación se incorpora en la DN-MV y en la DN-UN.

NORMATIVA DEL PGOU

Se modifican diversos artículos de este tomo, que hacen referencia a los siguientes aspectos:

- Viviendas de protección pública.
- Las condiciones de edificación en suelo rústico.
- Las ordenanzas de terciario.
- El cómputo de edificabilidad.
- Regulación de las alturas máximas de la edificación.
- Actualización de las Fichas de los sectores de SU-NC y SUR.

ORDENACIÓN DETALLADA

Se actualizan sus determinaciones a los cambios anteriores, y se completan los planos de infraestructuras e instalaciones.

Así mismo se procedió a corregir los errores detectados.