

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU DE CABEZÓN DE PISUERGA (VALLADOLID) CON ORDENACIÓN DETALLADA DEL SECTOR SUR 01 DE SUELO URBANIZABLE



ORDENACIÓN DETALLADA

Febrero 2022

Modificación Puntual del PGOU de Cabezón de Pisuerga (Valladolid)
con ordenación detallada del Sector SUR 01 de suelo urbanizable
ORDENACIÓN DETALLADA

ÍNDICE

1.	MEMORIA VINCULANTE.....	5
1.1.	OBJETO, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	5
1.2.	DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	5
1.2.1.	OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN	5
1.2.2.	DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA PROPUESTA	7
1.2.3.	CRITERIOS DE URBANIZACIÓN	10
1.3.	JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA	12
1.3.1.	CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL DEL PGOU DE CABEZÓN DE PISUERGA	12
1.3.2.	CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA ESTABLECIDAS POR EL RUCYL	14
1.4.	TABLA RESUMEN DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL Y DETALLADA	21
1.5.	CARACTERÍSTICAS DEL VIARIO Y DE LOS SERVICIOS URBANOS.....	22
1.5.1.	RED VIARIA.....	22
1.5.2.	RED DE ABASTECIMIENTO.....	24
1.5.3.	RED DE SANEAMIENTO Y PLUVIALES.....	25
1.5.4.	RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA	29
1.5.5.	RED DE ALUMBRADO PÚBLICO.....	31
1.5.6.	RED DE TELECOMUNICACIONES.....	32
2.	ORDENANZAS REGULADORAS DEL SECTOR SUR 01	33
CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES.....		33
ARTÍCULO 1. ALCANCE.....		33
ARTÍCULO 2. ÁMBITO		33
ARTÍCULO 3. VIGENCIA Y VINCULACIÓN		33
ARTÍCULO 4. NORMATIVA SUBSIDIARIA Y COMPLEMENTARIA		33
ARTÍCULO 5. CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN DETALLADA		34
ARTÍCULO 6. INTERPRETACIÓN		34
CAPÍTULO 2. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO		35
ARTÍCULO 7. APROVECHAMIENTO.....		35
ARTÍCULO 8. CESIÓN DE LAS DOTACIONES URBANÍSTICAS PÚBLICAS.....		35
ARTÍCULO 9. EJECUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN		35
ARTÍCULO 10. GESTIÓN URBANÍSTICA.....		35
ARTÍCULO 11. PLAZOS PARA CUMPLIR CON LOS DEBERES URBANÍSTICOS.....		35
CAPÍTULO 3. CONDICIONES DE URBANIZACIÓN.....		36

Modificación Puntual del PGOU de Cabezón de Pisuerga (Valladolid)
con ordenación detallada del Sector SUR 01 de suelo urbanizable
ORDENACIÓN DETALLADA

ARTÍCULO 12.	PROYECTO DE URBANIZACIÓN: ALCANCE Y CONTENIDO.....	36
ARTÍCULO 13.	SIMULTANEIDAD	36
ARTÍCULO 14.	RED VIARIA	36
ARTÍCULO 15.	RED DE SANEAMIENTO	37
ARTÍCULO 16.	REDES DE ABASTECIMIENTO DE AGUA Y RIEGO	38
ARTÍCULO 17.	RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y ALUMBRADO PÚBLICO	38
ARTÍCULO 18.	RED DE TELECOMUNICACIONES	38
ARTÍCULO 19.	TRATAMIENTO DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS.....	39
ARTÍCULO 20.	MOBILIARIO URBANO.....	39
ARTÍCULO 21.	RECORRIDOS PEATONALES.	39
ARTÍCULO 22.	AJARDINAMIENTO.....	39
ARTÍCULO 23.	ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS: CONDICIONES GENERALES	39
ARTÍCULO 24.	ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS: DISEÑO DE PARQUES Y JARDINES	40
ARTÍCULO 25.	SEÑALÉTICA Y SEGURIDAD VIAL	40
CAPITULO 4.	REGULACIÓN DE LOS USOS Y EDIFICACIÓN	40
ARTÍCULO 26.	DEFINICIÓN DE USOS BÁSICOS.....	40
ARTÍCULO 27.	COMPATIBILIDAD DE USOS BÁSICOS.....	42
ARTÍCULO 28.	PLAZAS DE APARCAMIENTO	42
ARTÍCULO 29.	RELACIÓN DE USOS PORMENORIZADOS	42
ARTÍCULO 30.	USO PORMENORIZADO LOGÍSTICO	43
ARTÍCULO 31.	USO PORMENORIZADO ACTIVIDADES ECONÓMICAS.....	43
ARTÍCULO 32.	USO PORMENORIZADO EQUIPAMIENTO PÚBLICO	43
ARTÍCULO 33.	USO PORMENORIZADO ESPACIO LIBRE PÚBLICO	44
ARTÍCULO 34.	USO PORMENORIZADO VIARIO.....	44
CAPITULO 5	REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN	45
ARTÍCULO 35.	DEFINICIONES GENERALES	45
ARTÍCULO 36.	ORDENANZA	45
ARTÍCULO 37.	ACCESIBILIDAD	45
ARTÍCULO 38.	ALINEACIONES.....	45
ARTÍCULO 39.	ALTURA MÁXIMA	46
ARTÍCULO 40.	CONDICIONES DE LAS INSTALACIONES	46
ARTÍCULO 41.	EDIFICABILIDAD.....	46
ARTÍCULO 42.	RAMPAS DE GARAJES.....	47
ARTÍCULO 43.	RASANTES.....	47
ARTÍCULO 44.	RETRANQUEO OBLIGATORIO.....	47
ARTÍCULO 45.	VUELOS.....	47

Modificación Puntual del PGOU de Cabezón de Pisuerga (Valladolid)
con ordenación detallada del Sector SUR 01 de suelo urbanizable
ORDENACIÓN DETALLADA

ARTÍCULO 46.	LOGÍSTICO (LG)	48
ARTÍCULO 47.	ACTIVIDADES ECONÓMICAS (AE)	49
ARTÍCULO 48.	EQUIPAMIENTO PÚBLICO (EQ)	50
ARTÍCULO 49.	ESPACIO LIBRE PÚBLICO (EL)	51
ARTÍCULO 50.	VIARIO (--)	51
3.	ESTUDIO ECONÓMICO	53
3.1.	INTRODUCCIÓN.....	53
3.2.	ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA	54
3.2.1	INGRESOS PREVISTOS.....	54
3.2.2	GASTOS DE URBANIZACIÓN.....	55
3.2.3	HIPÓTESIS SOBRE EL VALOR DEL SUELO	58
3.2.4	VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA ACTUACIÓN URBANÍSTICA	59
3.3.	PROGRAMACIÓN.....	59
3.3.1	SISTEMA DE ACTUACIÓN.....	60
3.3.2	PROGRAMACIÓN DE URBANIZACIÓN	60
3.3.3	PROGRAMACIÓN DE EDIFICACIÓN.....	61
4.	ESTUDIO DE MOVILIDAD.....	62
4.1.	OBJETO.....	62
4.2.	CARACTERÍSTICAS DEL DESARROLLO	62
4.2.1.	CARACTERÍSTICAS DEL VIARIO PROPUESTO	64
4.3.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN LA SITUACIÓN ACTUAL.....	69
4.3.1.	TRANSPORTE PÚBLICO	69
4.3.2.	CARRIL BICI	70
4.3.3.	MOVILIDAD PEATONAL	70
4.3.4.	TRANSPORTE PRIVADO	70
4.4.	TRÁFICO GENERADO POR EL DESARROLLO DE LA ORDENACIÓN DETALLADA	70
4.5.	DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJES GENERADOS ENTRE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE.....	71
4.6.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERADA Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL.....	72
4.6.1.	ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DEL VIARIO TRAS EL INCREMENTO DE LOS VIAJES DE VEHÍCULOS PRIVADOS.....	72
4.6.2.	ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO	72
4.6.3.	PROPUESTA DE MEJORA DEL TRÁFICO PEATONAL Y CICLISTA	72
4.7.	CONCLUSIÓN	73

1. MEMORIA VINCULANTE

1.1. OBJETO, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

El artículo 101 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León indica en su apartado primero que “el Plan General de Ordenación Urbana puede establecer la ordenación detallada de los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable donde se considere oportuno habilitar su ejecución directa sin necesidad de planeamiento de desarrollo”.

El objeto esta ordenación detallada incluida en la Modificación Puntual del PGOU es impulsar el desarrollo del Sector SUR 01 de Suelo Urbanizable, con el fin de responder a la demanda de suelo logístico en el municipio y en el entorno de Valladolid, donde no hay parcelas de suficiente tamaño para su implantación.

Para responder al nuevo modelo de comercio electrónico y distribución global se considera oportuno y conveniente impulsar y agilizar el desarrollo de este sector estableciendo su ordenación detallada desde la Modificación del PGOU, en vez de remitirla a un posterior instrumento de desarrollo, que retrasaría la puesta en el mercado de estas parcelas y por tanto la instalación de un enclave logístico en el municipio de Cabezón de Pisuerga.

Por lo tanto, el presente documento establece las determinaciones de ordenación detallada indicadas en el artículo 101.2 del RUCyL, para permitir el desarrollo de los suelos contenidos en el Sector SUR 01 de Cabezón de Pisuerga, cumpliendo en todo caso con las determinaciones de ordenación general establecidas para este Sector por el PGOU y su Modificación.

Asimismo, esta ordenación detallada servirá como instrumento que obligue a los propietarios de los terrenos a cumplir con los deberes urbanísticos establecidos en el artículo 20 de la LUCyL y 48 del RUCyL; y posteriormente, como pauta para desarrollar los correspondientes instrumentos de gestión: proyectos de actuación, reparcelación y urbanización.

1.2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

1.2.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN

Además de cumplir con las preceptivas determinaciones de ordenación general y detallada, y de ajustarse a las afecciones sectoriales y a los condicionantes expuestos en la Memoria Vinculante de la Modificación del PGOU, la ordenación propuesta responde a los siguientes objetivos:

- Desarrollar el sector de suelo urbanizable delimitado por el PGOU y la presente Modificación, optimizando la eficiencia de la red de vías públicas y de las dotaciones urbanísticas, tanto actuales como previstas.
- Responder a la demanda existente de parcelas de grandes dimensiones para uso logístico en el entorno de Valladolid, con fácil acceso desde una vía de transporte de alta capacidad, como es la A-62.
- Favorecer el equilibrio entre los objetivos de la actividad urbanística y la gestión viable del suelo desarrollado, integrándose de forma respetuosa en el entorno, proponiendo un modelo de desarrollo sostenible que tiene en cuenta la adaptación al cambio climático.
- Integrar en la ordenación la ampliación de la A-62 prevista en el Proyecto de Trazado aprobado para la realización de un tercer carril.

Partiendo de estas premisas, se han tenido en cuenta los siguientes criterios para establecer la ordenación detallada del sector:

- Minimización de la superficie de viario, de forma que se optimicen las redes y se minimicen los costes posteriores de mantenimiento. El diseño de la red viaria interior deberá tener en cuenta su futura conexión con la red prevista en el Área de Actividades del Canal de Castilla; asegurar una anchura viaria suficiente para que la altura de las fachadas a vía pública no exceda de tres medios de la distancia a la fachada más próxima al otro lado de la calle; permitir el fácil acceso a las parcelas; así como la circulación fluida y el estacionamiento de los vehículos de transporte de mercancías.
- Previsión de un sistema de saneamiento que pueda funcionar en un primer momento de forma autónoma, y conectarse posteriormente a la red del Área de Actividades del Canal de Castilla.
- Introducción de ordenanzas que posibiliten la recarga de los acuíferos y a la vez minimicen las emisiones de calor al medioambiente, estableciendo un mínimo de superficie permeable por parcela.
- Previsión en ordenanzas de instalación de paneles fotovoltaicos en parcelas para disminuir el consumo de la red general eléctrica.; así como de puntos de suministro para los vehículos eléctricos.
- Ubicación de los espacios libres públicos en la zona este del sector, de forma que se asegure la protección del último tramo del arroyo de San Pedro, y se posibilite su integración en el medio urbano de una forma respetuosa; y, por otro lado, diseño de una banda lineal de espacios libres públicos colindantes con la vía de servicio.

- Ubicación de las parcelas de Equipamientos públicos al oeste, con un buen acceso desde el nudo de enlace de la Autovía de Castilla, A-62.
- Ajuste de la ordenación detallada teniendo en cuenta las zonas de uso y defensa de la A-62, respetando tanto el trazado actual como el propuesto en el Proyecto de Trazado para la ampliación del tercer carril. Las instalaciones se implantarán fuera de las distintas zonas de protección, según las limitaciones y condiciones establecidas por la legislación estatal. La vía de servicio, que actualmente supone uno de los dos accesos al sector, atraviesa los terrenos del sector en su zona suroeste; por lo que la ordenación la incorpora al trazado del viario interior del sector.
- Ordenación de los usos lucrativos por medio de parcelas de tamaño suficiente para permitir la instalación de usos logísticos y terciarios, sin precisar de posteriores reordenaciones o reparcelaciones, en las que se cuente con un área de movimiento tal que permita establecer los distintos usos fuera de las zonas de servidumbre acústica de la autovía.

1.2.2. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA PROPUESTA

1.2.2.1. Accesos

En primer lugar, el desarrollo del Sector SUR 01, incluido en los terrenos de la Modificación, toma en consideración tanto la situación actual de la Autovía A-62, como la propuesta tras la ampliación del tercer carril prevista por la Dirección General de Carreteras en el *Proyecto de trazado "MEJORA DE CAPACIDAD Y FUNCIONALIDAD DE LA AUTOVÍA DE CASTILLA (A-62). TRAMO: DUEÑAS-CIGALES. DESDE EL P.K.97+500 AL P.K. 119+200"* y su estudio de impacto ambiental. Provincias de Palencia y Valladolid.

Actualmente, el Sector tiene dos accesos; uno a través de la vía de servicio existente, con entrada desde la autovía de Castilla por el nudo de enlace E-109; y otro a través de la salida 112, que conecta con el nudo E-112, desde el que también se permite la entrada de nuevo a la autovía.

Por otro lado, tras la ampliación del tercer carril según el Proyecto de Trazado, se elimina la salida y entrada directa de la autovía al nudo de enlace E-112, aunque sigue contemplando el acceso al sector mediante el nudo de enlace E-109 y la vía de servicio. A este respecto, se ha presentado una alegación a la Dirección General de Carreteras sobre el tramo Dueñas-Cigales del Proyecto de Ampliación de la A-62, en agosto de 2020, para proponer el mantenimiento de la conexión directa del enlace E-112 con la A-62.

Por último, el sector se conectará también con el viario del Área de Actividades del Canal de Castilla, una vez termine su urbanización.

1.2.2.2. Limitaciones de las zonas de uso y defensa de la A-62

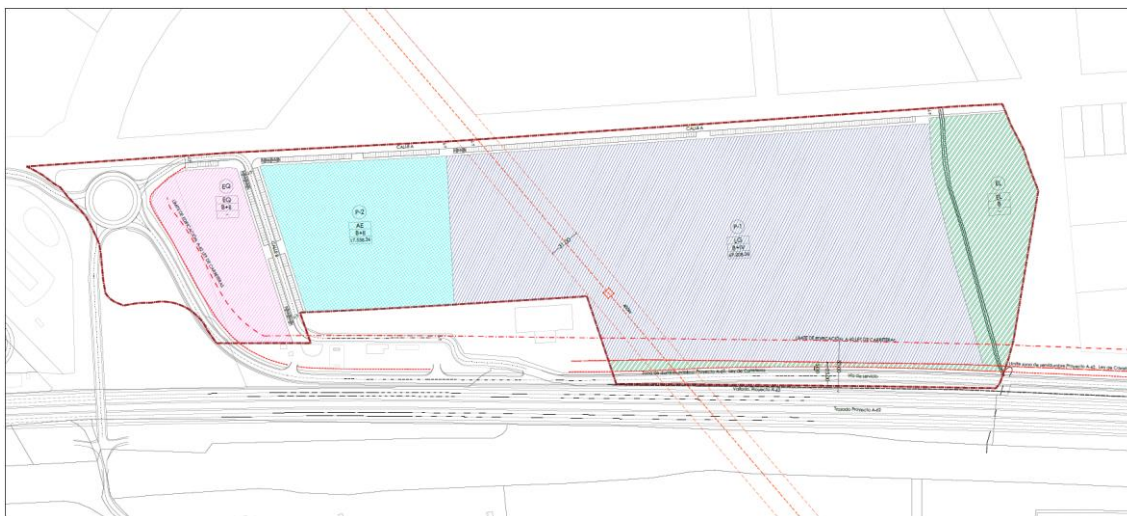
La ordenación detallada planteada tiene en cuenta las limitaciones tanto del actual trazado de la autovía como del previsto en el Proyecto de Ampliación de la A-62, de forma que se ha grafiado sobre los planos de ordenación el trazado previsto en el Proyecto de Ampliación del tercer carril, por ser el más restrictivo. De esta manera, el respeto a las zonas de uso y defensa de la A-62 según el Proyecto de Trazado asegura el respeto a las actuales, tal y como se puede comprobar en el plano PI-07 de la Modificación del PGOU.

En los planos de ordenación se grafían los 3 metros del dominio público de la nueva vía de servicio y la línea límite de edificación de la autovía, situada a 50 m a partir de la arista exterior de la calzada más próxima del tronco de la Autovía y a 25 m del ramal del nudo de enlace, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 37/2015. Por otro lado, los usos propuestos dentro de la zona de servidumbre de la autovía son los de viario y espacios libres públicos del sector.

La vía de servicio, que actualmente supone uno de los dos accesos al sector, atraviesa los terrenos del sector en su zona suroeste; por ello, se incorpora a la ordenación viaria del sector, de forma que se reserva un espacio suficiente para garantizar el respeto a su trazado actual como al futuro, incluida su zona de dominio público.

1.2.2.3. Ordenación de los usos y la edificación

La regulación pormenorizada de los usos y la edificación se realiza por medio de las ordenanzas específicas que se desarrollan en esta Ordenación Detallada, y que son acordes a los parámetros que caracterizan los usos previstos, de forma que se destina un 79,78% de la edificabilidad a la tipología logística, mientras que el 20,22% restante se destina a la tipología de actividades económicas.



Plano ordenación detallada del sector SUR 01

El viario interior del sector propuesto en la ordenación detallada está compuesto de una calle longitudinal, que conecta el nudo de enlace E-112, con el viario del Área de Actividades del Canal de Castilla (pensado de tal forma que en este tramo se acabe formalizando una única calle con el viario perteneciente a ambos sectores); y de una calle transversal, que actualmente forma parte de la vía de servicio, y que se ampliará y dotará de un carácter urbano, con calzada, dos aceras y sus respectivas bandas de aparcamiento. Este viario dará acceso a todas las parcelas, tanto lucrativas, destinadas a los usos logístico y de actividades económicas, como de espacios libres y equipamientos.

Por último, se incorpora al sistema viario del sector la parte de la vía de servicio ubicada al sureste, dentro de la delimitación del SUR 01, pero sin establecer condiciones de urbanización para la misma, ya que forma parte de la A-62 y de su proyecto de ampliación.

Los espacios libres se ubican al este-sureste del sector, en el entorno del arroyo de San Pedro y en una banda paralela a la vía de servicio de la autovía.; mientras que la parcela de equipamiento se ubica en la zona oeste, junto al nudo de enlace E-112.

En esta ordenación detallada se establecen las siguientes ordenanzas:

Logístico (LG)

Se corresponde con una parcela de gran tamaño destinada a albergar usos logísticos, que necesitan para su desarrollo la edificación de grandes naves e instalaciones, y de una amplia superficie exterior para circulación, muelles de carga, descarga, y aparcamiento.

La superficie total incluida en esta zona es de 99.806,23 m² con una edificabilidad total de 69.208,36 m²e.

Parcela	Uso pormenorizado	Ord. edificación	Superficie (m ² s)	Edificabilidad (m ² e)
P-1	Logístico	Logístico	99.806,23	69.208,36
Total			99.806,23	69.208,36

Actividades Económicas (AE)

Se corresponde con una superficie que podrá albergar naves de tamaño intermedio destinadas a actividades compatibles con el uso productivo y terciario.

La superficie total incluida en esta zona es de 24.230,66 m² con una edificabilidad total de 17.538,36 m²e.

Parcela	Uso pormenorizado	Ord. edificación	Superficie (m ² s)	Edificabilidad (m ² e)
P-2	Actividad Económica	Actividad Económica	24.230,66	17.538,36
Total			24.230,66	17.538,36

Equipamiento Público (EQ)

En esta zona se incluyen los terrenos correspondientes a los 13.415,07 m² de superficie total reservada para el sistema local de equipamientos públicos del sector. Carece de aprovechamiento lucrativo, pero se asigna a estas parcelas un índice de edificabilidad máximo de 3,00 m²/m². Comprende la siguiente parcela:

Parcela	Uso pormenorizado	Ord. edificación	Superficie (m ² s)
EQ	Equipamiento público	Equipamiento público	13.415,07
Total			13.415,07

Espacios Libres Públicos (EL)

La superficie de 20.123,86 m², destinada al sistema local espacios libres públicos, se reserva en una única parcela que se localiza principalmente en la zona este en torno al arroyo de San Pedro y al sureste del sector, creando una banda entre los terrenos de la autovía y la parcela de uso logístico:

Parcela	Uso pormenorizado	Ord. edificación	Superficie (m ² s)
EL	Espacio libre público	Espacio Libre Público	20.123,86
Total			20.123,86

Viario y comunicación (Red Viaria)

La superficie destinada a viario público es de 35.194,66 m² y engloba tanto los ámbitos rodados, como los recorridos peatonales y los aparcamientos públicos; estos últimos se disponen en bandas integradas en las secciones viarias y se distribuyen de forma homogénea sobre los viales del sector, incluyendo las zonas colindantes a los equipamientos y espacios libres públicos.

La superficie destinada a viario público se distribuye de la siguiente forma:

Parcela	Uso pormenorizado	Ord. edificación	Superficie (m ² s)
Calle A	Viario	Viario	11.379,86
Calle B	Viario	Viario	3.906,39
Vía de servicio	Viario	Viario	6.461,90
Enlace E-112	Viario	Viario	13.446,51
Total			35.194,66

1.2.3. CRITERIOS DE URBANIZACIÓN

La red viaria se dimensiona de forma que las secciones transversales y radios de giro tengan en cuenta las necesidades de los vehículos pesados de transporte de mercancías que van a acceder al sector. La calle longitudinal A se ha diseñado con dos carriles y una

sola acera, con su banda de aparcamiento, de forma que pueda funcionar en un principio de forma autónoma, pero que permita posteriormente formalizar una avenida al unirse con el viario colindante del Área de Actividades Canal del Castilla.

La red de abastecimiento se conectará a la red existente del Área de Actividades del Canal de Castilla, a través de un enlace a la calle ya urbanizada situada al noreste del sector SUR 01; posteriormente, cuando se acabe de urbanizar el Área de Actividades del Canal de Castilla, se conectará también a la misma en otros cruces viarios, de forma que funciones como una red en anillo. Se ejecutará una red unitaria para abastecimiento e hidrantes de protección contra incendios, que se diseñará con las suficientes llaves de paso para que una avería en un tramo de la conducción no implique la interrupción del suministro al resto.

Se estima que no es necesaria una red separativa de riego para el espacio libre público, ya que se plantará vegetación autóctona y especies xerófitas, con bajo consumo de riego, minimizando así el consumo de agua del sector.

Por otro lado, se ha decidido no realizar una red separativa de saneamiento por su elevado coste y por los problemas posteriores de mantenimiento; para evitar la sobrecarga de la red unitaria en caso de un fuerte aguacero, se disponen sumideros cada cincuenta metros en viario y se obliga en las ordenanzas a que cada parcela mantenga la permeabilidad en un 5% de su superficie, de forma que se permita el filtrado de todas las aguas pluviales recogidas en la propia parcela. Así se contribuye a recargar los acuíferos de la zona y se optimiza la eficiencia de la red de saneamiento.

La red de saneamiento unitaria se conectará a la depuradora del sector, que será provisional, hasta que se realice la depuradora del Área de Actividades Canal de Castilla. Las aguas residuales de las parcelas que se conecten a la red de saneamiento del sector tendrán que ser asimilables a las aguas residuales urbanas. Si por la actividad que se desarrollase no fuera así, se deberá prever en parcela una depuradora que deje las aguas listas para su vertido a la red en estas condiciones.

La red de energía eléctrica y alumbrado se conectará a la cercana subestación existente al otro lado del nudo de enlace E-112. La línea de media tensión se conducirá de forma subterránea hasta los centros de transformación que se ubicarán bajo las aceras, y desde los que partirán las líneas de baja tensión. La red de alumbrado se conectará a los centros de transformación, contará con los correspondientes centros de mando y seguirá los criterios de iluminación del PGOU.

Se procurará reducir la dependencia energética de la red general eléctrica mediante la instalación de paneles fotovoltaicos en las cubiertas de las edificaciones, sobre las zonas de aparcamiento de las parcelas o en sus espacios libres interiores.

En el apartado 1.5 de esta Memoria Vinculante se concretan y justifican las características del viario y de los distintos servicios urbanos del sector.

1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

1.3.1. CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL DEL PGOU DE CABEZÓN DE PISUERGA

La ordenación propuesta cumple en todo caso con las determinaciones del planeamiento general vigente:

1.3.1.1. Superficie del sector

La presente ordenación detallada recoge la delimitación del sector establecida por la Modificación del PGOU de Cabezón de Pisuerga, que tiene una superficie de 192.770,48 m² frente a los 208.215,05 m² del PGOU vigente.

1.3.1.2. Edificabilidad máxima

En la ficha del sector se indica la edificabilidad máxima del mismo mediante un índice de edificabilidad, que en este caso es 0,45 m²/m², según ha establecido la presente Modificación Puntual, frente al 0,60 m²/m² del PGOU vigente.

La edificabilidad máxima permitida en el sector se calcula aplicando el índice anterior sobre su superficie:

Edificabilidad máxima: 192.770,48 m² x 0,45 m² e./m² = 86.746,72 m² e

Por lo tanto, **esta ordenación detallada propone una edificabilidad máxima de 86.746,72 m² e, de acuerdo con el índice de 0,45 m²/m² establecido por la Modificación del PGOU** e inferior en todo caso a la edificabilidad máxima total (129.929,03 m²) que resultaría de aplicar las condiciones de ordenación general establecidas por el PGOU vigente para el SUR 01.

1.3.1.3. Uso global predominante, usos compatibles y prohibidos.

Según ha establecido la Modificación del PGOU, el uso global predominante del sector es el logístico, en sustitución del industrial que contemplaba el PGOU vigente. Las determinaciones del uso global logístico se regulan en el artículo 75, Condiciones de los usos globales, de su Normativa Urbanística, según lo establecido en la Modificación del PGOU.

En concreto, se prohíbe en todo el sector el uso residencial, excepto para vivienda vinculada al uso principal, limitándola a una por parcela, con un límite de 150 m² construidos.

Asimismo, en las Ordenanzas Reguladoras de la presente Ordenación detallada, se establecen los distintos usos básicos, y los usos pormenorizados correspondientes a las

distintas zonas de ordenanza, contemplando los usos compatibles y prohibidos dentro de cada uso predominante.

1.3.1.4. Índice de variedad de uso

El Plan General establece un índice de variedad de uso del 10% para este Sector, que tiene un uso global predominante Logístico. En cumplimiento de esta determinación, esta ordenación detallada prevé varias parcelas calificadas como Actividades Económicas, en las que se materializará un porcentaje mayor del 10% de la edificabilidad del sector destinada a usos compatibles con el predominante.

Edificabilidad máxima del sector: 86.746,72 m²

Uso global predominante: Logístico

Edificabilidad máxima uso predominante (Logístico): 69.208,36 m²

Edificabilidad uso compatible (Actividades Económicas): 17.538,36 m²

Porcentaje edificabilidad usos compatibles (AE): 20,22 > 10%

1.3.1.5. Índice de variedad tipológica

El Plan General establece un índice de variedad de tipológica del 20% para este Sector, cuya tipología predominante es la correspondiente a la Ordenanza Logístico, caracterizada por naves de grandes dimensiones, que se disponen aisladas en parcela, con grandes espacios libres destinados a usos de circulación interior, carga y descarga y aparcamientos.

En cumplimiento de esta determinación, esta ordenación detallada prevé varias parcelas calificadas como Actividades Económicas, cuya tipología es la de una nave de tamaño intermedio, que podrá adosarse o no a los linderos de parcela.

El porcentaje de la edificabilidad que se destina a esta última tipología, diferente de la predominante, es superior al 20% establecido por el PGOU:

Edificabilidad máxima del sector: 86.746,72 m²

Tipología predominante: Logístico

Edificabilidad máxima tipología predominante (Logístico): 69.208,36 m²

Edificabilidad otra tipología: 17.538,36 m²

Porcentaje edificabilidad tipología distinta de la predominante (AE): 20,22 > 10%

1.3.2. CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA ESTABLECIDAS POR EL RUCYL

A partir de las determinaciones de ordenación general establecidas para el Sector SUR 01 por el PGOU de Cabezón y su Modificación, se establece la ordenación detallada del mismo, en cumplimiento del artículo 101 y siguientes del RUCyL.

Se justifican a continuación las distintas determinaciones de ordenación detallada propuestas por la presente ordenación:

5.2.1 Calificación urbanística

La asignación de los usos pormenorizados, la intensidad de uso o edificabilidad y las ordenanzas se ha realizado por medio de una zonificación del ámbito del Sector SUR 01, diferenciando las siguientes ordenanzas:

LOGÍSTICO LG
ACTIVIDADES ECONÓMICAS AE
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS EQ
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS EL
RED VIARIA VI

La plasmación gráfica de la calificación urbanística se refleja en el plano de ordenación *PO.1_Calificación Urbanística* de la presente Ordenación Detalla.

En cada una de las zonas se ha grafiado un centroide en el que se reflejan los distintos parámetros de la calificación urbanística: ordenanza, altura máxima y edificabilidad.

El resumen de la calificación urbanística del Sector SUR 01 se incluye en la tabla siguiente:

PARCELA	SUP. (m ² s)	ORDENANZA	USO PORMENORIZADO	EDIFIC. (m ² e)
P-1	99.806,23	LG Logístico	Logístico	69.208,36
P-2	24.230,66	AE Actividades económicas	Actividades económicas	17.538,36
EQ	13.415,07	EQ Equipamiento público	Equipamiento público	-
EL	20.123,86	EL Espacio Libre Público	Espacio libre público	-
CALLE A	11.379,86	Viario	Viario	-
CALLE B	3.906,39	Viario	Viario	-
Vía servicio	6.461,90	Viario	Viario	-
Enlace E-112	13.446,51	Viario	Viario	-
192.770,48				86.746,72

5.2.2 Reservas de espacios libres, equipamientos, vías públicas y servicios urbanos

La ordenación detallada propuesta cumple con las reservas mínimas establecidas por el artículo 104, 105 y 106 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León de la siguiente manera:

- Reserva para el sistema local de espacios libres públicos del sector

Según el artículo 105 del RUCyL, para los espacios libres públicos del sector se deben prever al menos 20 m² de suelo por cada 100 m² construibles, con un mínimo del 10% de la superficie del sector.

$$\text{Mínimo: } 20 \text{ m}^2 \times 86.746,72 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2\text{e.} = 17.349,34 \text{ m}^2$$

$$192.770,48 \text{ m}^2 \times 10\text{m}^2/100 \text{ m}^2\text{e.} = 19.277,05 \text{ m}^2$$

De los cálculos anteriores resulta que hay que reservar para espacios libres públicos una superficie mínima de 19.277,05 m².

Superficie reservada por la ordenación detallada: 20.123,86 m² > 19.277,05 m²

Los espacios libres públicos del sector se han ubicado a ambos márgenes del cauce del arroyo de San Pedro, para garantizar su protección, y en una banda lineal junto a la vía de servicio de la A-62.

En el artículo 23, Condiciones Generales de los Espacios Libres de las Ordenanzas Reguladoras de este documento se establece un porcentaje mínimo del 50% de la superficie de los espacios libres públicos destinado a la plantación de especies vegetales, que deberán ser preferentemente especies autóctonas con baja demanda de riego.

- Reserva para el sistema local de equipamientos públicos del sector

Según el artículo 106 del RUCyL, para los equipamientos públicos del sector se deben prever al menos 15 m² de suelo por cada 100 m² construibles, con un mínimo del 5% de la superficie del sector.

$$\text{Mínimo: } 15 \text{ m}^2 \times 86.746,72 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2\text{e.} = 13.012,01 \text{ m}^2$$

$$192.770,48 \text{ m}^2 \times 5 \text{ m}^2/100 \text{ m}^2\text{e.} = 9.638,52 \text{ m}^2$$

De los cálculos anteriores resulta que hay que reservar para equipamientos públicos una superficie mínima de 13.012,01 m².

Superficie reservada por la ordenación detallada: 13.415,07 m² > 13.012,01 m²

Estas reservas se materializan en una parcela situadas en la zona oeste, próxima al nudo de enlace E-112 de la A-62, de acceso al sector.

▪ Reserva para el sistema local de vías públicas del sector

Según el artículo 104.1 del RUCyL, se deben prever en el sector dos plazas de aparcamiento por cada 100 m² construibles, al menos la mitad de uso público.

1 plaza de uso público x 86.746,72 m² / 100 m²e. = 867,47 plazas de uso público

Plazas reservadas por la ordenación detallada de uso público: 868 plazas ≥ 867,47 plazas.

De la reserva mínima de plazas, se reservará como mínimo 1 para personas con movilidad reducida por cada 40 plazas totales, en cumplimiento de la *Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el Documento Técnico de Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados*.

Plazas accesibles reservadas en el sector: 22 plazas ≥ 867,47/40 = 21,69 plazas mínimas.

La reserva de plazas de uso público se distribuye de la siguiente manera en el Sector:

- En viario público, se reservan un total de 362 plazas, de las cuales, 340 de ellas serán plazas para turismos en aparcamientos en batería y 22 plazas accesibles.

Se grafían en plano las plazas de los turismos (de dimensiones 5,00 m x 2,50 m).

En la tabla siguiente se resume la reserva de plazas de aparcamiento en viario:

CALLE	Plazas Turismos	Plazas Accesibles
Calle A	13	0
	28	6
	30	0
	91	4
	81	0
Calle B	30	0
	24	0
	23	6
	20	6
	340	22

- El resto de las plazas se reservan en espacios de uso público de las parcelas P-1 y P-2, destinadas a uso Logístico y Actividades Económicas respectivamente, ya que serán las actividades que se instalen en estas parcelas las que hagan un mayor uso de las mismas. Se prohíbe mediante ordenanza el vallado de estos espacios, que estarán abiertos para su uso público en el momento que se necesiten. Se grafía de forma indicativa la superficie correspondiente a estas plazas en el plano de ordenación PO.02, *Reservas de suelo para sistemas locales*.

Para el cálculo de la superficie de uso público que deberán reservar estas parcelas se estima una equivalencia de 1 plaza cada 18 m²; se estima así la superficie necesaria para “los espacios necesarios de circulación, maniobra, aparcamiento y operaciones de carga y descarga de vehículos de mercancías”, de acuerdo con lo contemplado en el artículo 104.3.c del RUCyL.

868 plazas totales de uso público – 362 plazas en viario = 506 plazas de uso público en parcelas

Superficie equivalente a 506 plazas= 506 x 18m² por plaza = 9.108,00 m²s

Estas 506 plazas y su superficie equivalente se reparten entre la parcela P-1 y la parcela P-2, teniendo en cuenta que el uso logístico atraerá la mayor parte del tráfico interno del sector:

PARCELA	USO PORMENORIZADO	PLAZAS DE USO PÚBLICO EN PARCELA	SUPERFICIE DE USO PÚBLICO PARA APARCAMIENTO (m ² s)
P-1	Logístico	475	8.550,00
P-2	Act. Económicas	31	558,00
TOTAL		506	9.108,00

Además de estos 868 aparcamientos de uso público, se deberán realizar otras 868 plazas de uso privado, situadas en cada una de las parcelas proporcionalmente a su edificabilidad (1plaza/100m²e), tal y como se especifica en las ordenanzas. En este caso, al igual que en las plazas de aparcamiento público, según la Orden TMA/851/2021, *Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados*, se reservará 1 plaza accesible por cada 40 plazas totales.

▪ Reserva para el sistema local de servicios urbanos: Ciclo del agua

De acuerdo con el artículo 104.5.a) del RUCyL, se debe resolver «el ciclo del agua, incluyendo la distribución de agua potable, el saneamiento y su conexión a las redes municipales, así como el refuerzo de éstas en caso necesario, o en su defecto instalaciones independientes de captación, potabilización y depuración; en todo caso debe justificarse el caudal de agua disponible y su origen, con informe favorable del organismo de cuenca».

Debido a su situación, separada del núcleo de Cabezón por la autovía A-62, que dificulta la conexión a la red municipal, se propone que el Sector SUR 01 solucione el ciclo del agua conjuntamente con el Área de Actividades Canal de Castilla, siempre que sea posible, para unificar de ese modo la conexión de ambas redes a la red municipal.

Dado que actualmente el Área de Actividades Canal de Castilla no está completamente urbanizada, ni tiene previsión de terminar su urbanización antes del desarrollo del Sector Sur 01, se contempla la alternativa de solucionar el ciclo del agua de forma autónoma temporalmente, para aquellas redes que no se puedan conectar al trazado del sector colindante en este momento.

En cuanto al abastecimiento de agua potable, se propone una red de abastecimiento ramificada según las condiciones técnicas establecidas por el PGOU, conectada a la red existente del Área de Actividades Canal de Castilla, ya que actualmente su red de abastecimiento discurre por sus calles ya urbanizadas, llegando hasta la esquina noreste del Sector SUR 01, donde se realizará la conexión.

Dado que en un principio se planteó la realización conjunta de las redes de los servicios urbanos del sector SUR 01 y del A. A. Canal de Castilla, la red de abastecimiento de este último sector se ha calculado podrá absorber la demanda necesaria de ambos desarrollos. Además, se procederá a una comprobación de los caudales necesarios en el posterior proyecto de urbanización, teniendo en cuenta la situación de las instalaciones urbanas existente en ese momento. La demanda de abastecimiento del SUR 01 se estima, según los usos previstos, en un caudal de 32.100 l/día para el consumo total del sector.

En cuanto al saneamiento, en un principio, se planteó la construcción de una única depuradora para los Sectores SUR 01 y Área de Actividades Canal de Castilla. Aunque el Área de Actividades tiene ya realizada parte de su urbanización, aún no se ha realizado la depuradora aún, ni se prevé su realización antes del desarrollo del Sector SUR 01. Por lo tanto, por el momento no se puede conectar la red de saneamiento del sector con la red del sector colindante como estaba previsto.

Por consiguiente, se diseña una red unitaria que conducirá las aguas recogidas hasta la depuradora propia del sector, instalada en la parcela de espacios libres públicos, de forma que se pueda utilizar su agua ya depurada para el riego de los mismos, previo paso por una arqueta de toma de muestras, o filtrarse al terreno mediante zanjas filtrantes. Se considera que las aguas residuales generadas serán de pequeña envergadura, al no contar el sector con ningún uso que requiera grandes cantidades de agua para desarrollar su actividad. Además, los residuos generados, de acuerdo con los usos previstos, serán asimilables a los domésticos; en caso de que no fuera así, se deberá realizar la correcta depuración en el interior de la parcela, antes de permitir su vertido a la red de saneamiento.

En cualquier caso, esta depuradora tendrá un carácter provisional, y cuando se realice la depuradora del Área de Actividades del Canal de Castilla, se prevé el redireccionamiento de la red de saneamiento del Sector SUR 01 para conectar con la red colindante y su depuradora.

En cuanto a las aguas pluviales de las parcelas, se prevé que se filtren al terreno, dejando una superficie del 5% de terreno permeable en cada parcela, tal y como se establece en las ordenanzas de esta Ordenación Detallada.

Suministro de energía eléctrica y telecomunicaciones

El Sector se encuentra atravesado por una línea eléctrica de alta tensión, de 400kV, pero se prevé su conexión a la cercana subestación de IBERDROLA, situada al otro lado del nudo de enlace E-112, en la parcela 47028A001050020000OS.

Se conectará el circuito de media tensión del sector a la subestación, hasta el transformador desde el que se repartirá en media y baja tensión a cada parcela, y a la red de alumbrado público.

El diseño de la red, y de todos sus elementos, se realizarán de acuerdo a la normativa de la compañía suministradora.

En el Proyecto de Urbanización se concretará la potencia concreta de los transformadores y los elementos de la red de alumbrado público, según establezca en ese momento el Ayuntamiento; así como el posible refuerzo de alguna línea desde esa subestación, en caso de ser necesario.

Por otro lado, la red de telefonía se conectará a la línea telefónica existente, que discurre por la vía de servicio al sureste del sector; y ya da servicio a la empresa EUROLID.

5.2.3. Medidas para integrar el sector en el entorno

En el sector SUR 01 no existen vías pecuarias, ni elementos de interés cultural o natural que se deba proteger. No obstante, se diseñan los espacios libres de forma que se ubiquen en el entorno del arroyo de San Pedro, en la zona este del sector, con el fin de garantizar su protección.

5.2.4 Aprovechamiento medio

Según establece el artículo 107 del RUCyL, el aprovechamiento medio se determina dividiendo el aprovechamiento total homogeneizado entre la superficie total del Sector, incluyendo los sistemas generales y excluyendo las dotaciones urbanísticas públicas existentes, ya afectas a su destino, para las que no se prevean cambios en la nueva ordenación.

Los propietarios de los terrenos incluidos en el Sector tendrán derecho al aprovechamiento que resulte de aplicar a la superficie bruta de sus parcelas el porcentaje establecido por la normativa urbanística en el momento de aprobar el instrumento de gestión del aprovechamiento medio del sector.

Se prevé que el 15% del aprovechamiento que corresponde ceder gratuitamente al Ayuntamiento se pueda materializar en la parcela calificada como Actividades Económicas.

En la ordenación detallada de la Modificación se incluyen como uso lucrativo los usos pormenorizados logístico y actividades económicas. En esta ordenación de detallada se asigna al uso predominante logístico el coeficiente 1 y al uso de Actividades Económicas 1,2; por lo tanto, el aprovechamiento total del sector será el siguiente:

USO	EDIFIC.	COEF.	APROVECH.
Logístico	69.208,36	1,00	69.208,36
Actividades Económicas	17.538,36	1,20	21.046,03
APROVECHAMIENTO TOTAL			90.254,39

Por otro lado, de la superficie total del sector hay que deducir la correspondiente a las dotaciones públicas existentes afectas a su destino y que mantienen el uso en la nueva ordenación, que son el camino existente al norte y el tramo de la vía de servicio. La superficie de terrenos procedente de la expropiación de carreteras para la formalización del nudo de enlace E-112 sí genera derechos de aprovechamiento, por lo que no se han excluido de este cómputo.

Superficie Sector (ap. Medio) = $192.770,48 \text{ m}^2 - 10.073,67 \text{ m}^2 = 182.696,81 \text{ m}^2$

El aprovechamiento medio será el resultado de dividir el aprovechamiento total entre la superficie total conforme a las reglas señaladas en el artículo 107 del RUCyL.

En consecuencia, **el aprovechamiento medio del Sector SUR 01 será:**

Aprov. Medio= $\text{Aprov. total} / \text{Sup. total} = 90.254,39 \text{ m}^2 / 182.696,81 \text{ m}^2 = 0,494012 \text{ m}^2/\text{m}^2$

5.2.5 División en unidades de actuación

La Modificación delimita una única Unidad de Actuación, que incluye la totalidad del ámbito del Sector SUR 01, según la nueva delimitación establecida por la propia Modificación.

5.2.6 Relación de usos fuera de ordenación

Actualmente no hay usos en el sector que queden fuera de ordenación tras su urbanización, ya que las parcelas del sector no sustentan uso alguno.

5.2.7 Plazos para cumplir con los deberes urbanísticos

Se establece un plazo de ocho años para cumplir con los deberes urbanísticos establecidos en el artículo 48 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, a contar desde la publicación de la aprobación definitiva de la Modificación, en la que se incluye este documento de Ordenación Detallada.

1.4. TABLA RESUMEN DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL Y DETALLADA

ORDENACIÓN DETALLADA DEL SECTOR SUR 01 DEL PGOU DE CABEZÓN DE PISUERGA				
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL DEL PGOU				
Determinaciones	Mod. PGOU		Ordenación detallada	
Superficie (m ²)	192.770,48		192.770,48	
Ind. edif. máx. (m ² /m ²)	0,45		0,45	
Edificabilidad (m ² e)	86.746,72		86.746,72	
Uso predominante	Logístico		Logístico	
Índice de Variedad de Uso	10%		20,22%	
Uso Predominante: Logístico	90%	78.072,04	79,78%	69.208,36
Otros usos compatibles: Act. Económ.	10%	86.746,72	20,22%	17.538,36
Índice de variedad tipológica	20%		20,22%	
Ordenanza Logístico	80%	8.674,67	79,78%	69.208,36
Ordenanza Act. Económicas	20%	17.349,34	20,22%	17.538,36
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA (Art. 104 y ss. RUCyL)				
RESERVAS DE SUELO PARA LAS DOTACIONES URBANÍSTICAS PÚBLICAS				
Equipamiento Público	RUCyL		Ordenación Detallada	
15m ² suelo cada 100 m ² edificables	13.012,01		13.415,07	
5% de la superficie del Sector	9.638,52			
Espacios Libres Públicos				
20m ² suelo cada 100 m ² edificables	17.349,34			
10% de la superficie del Sector	19.277,05		20.123,86	
Vías Públicas				
Aparcamiento uso público (1/100m ² e)	867,47		868	
Plazas accesibles (1/40)	21,69		22	
CALIFICACIÓN URBANÍSTICA				
Uso/Tipología	Superficie (m ²)		Edificabilidad (m ²)	
Logístico	99.806,23		69.208,36	
Actividades económicas	24.230,66		17.538,36	
Equipamiento	13.415,07			
Espacio Libre Público	20.123,86			
Viarío	35.194,66			
TOTAL	192.770,48		86.746,72	

1.5. CARACTERÍSTICAS DEL VIARIO Y DE LOS SERVICIOS URBANOS

El Sector SUR 01 no dispone actualmente de todos los servicios necesarios en su entorno cercano, por lo que aquellos en los que no se pueda conectar a las redes existentes, los resolverá de forma autónoma. Posteriormente, cederá las instalaciones al Ayuntamiento, según dispone el artículo 104 del RUCyL, para que pasen a formar parte del sistema local de servicios urbanos.

Las redes se proyectarán subterráneas y discurrirán bajo los viales o parcelas de dominio público. Cumplirán lo dispuesto en la Normativa del PGOU; así como los condicionantes de las diferentes normativas sectoriales que sean de aplicación.

Todas las parcelas quedarán conectadas a las redes de abastecimiento de agua, saneamiento, telecomunicaciones y energía eléctrica y alumbrado.

Estas redes se reflejan a modo de esquemas en los planos de Ordenación *PO.4 Servicios Urbanos*. El desarrollo de las mismas se realizará en el correspondiente Proyecto de Urbanización, que definirá específicamente las determinaciones precisas pudiendo, si fuese necesario, variarlas incluso en trazado y materiales siempre que se justifique adecuadamente. Igualmente se ajustarán las acometidas a la parcelación resultante del Proyecto de Actuación.

1.5.1. RED VIARIA

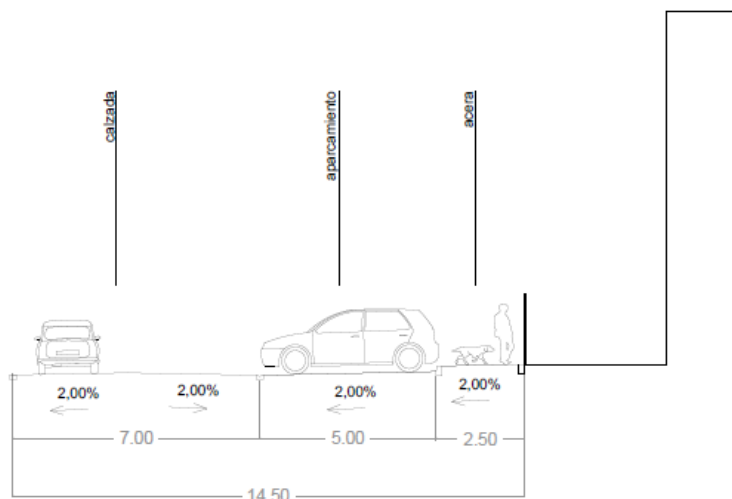
La red viaria del sector se comunica con el nudo de enlace existente E-112 que comunica con la Autovía de Castilla, y con su vía de servicio, que son los accesos al sector. Posteriormente, enlazará con el viario del Área de Actividades Canal de Castilla, cuando acabe de urbanizarse.

El viario local del sector se ha dimensionado para responder a las necesidades de circulación de los vehículos pesados de transporte de mercancías. Todas las vías son de doble sentido, con una calzada mínima de 7,00m.

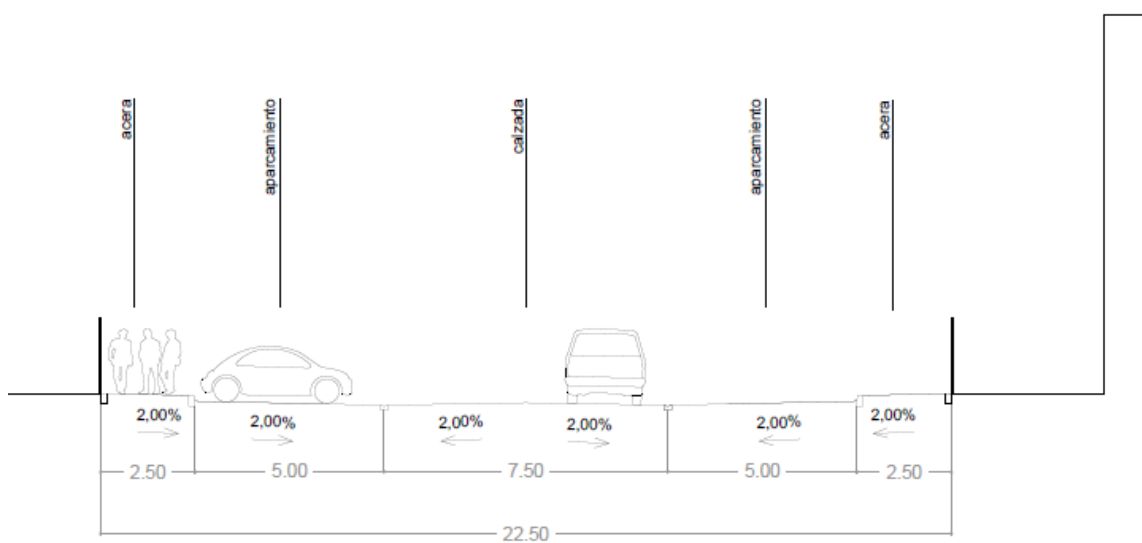
El viario consta de dos calles; la Calle A, longitudinal, transcurre por el borde noroeste del sector; y la Calle B, transversal, como viario interior del sector que sigue el trazado ya existente. Además, un tramo de la vía de servicio de la Autovía se incluye en el sector, pero no se proponen para el mismo condiciones de urbanización, ya que pertenece a la Red de Carreteras del Estado. Con respecto a la vía de servicio, se reservan como viario los terrenos suficientes para acoger el trazado de la vía de servicio previsto en el Proyecto de Ampliación del tercer carril de la A-62.

El viario consta de una sección constante de 14,50 m en la Calle A, con aparcamientos en batería en uno de sus lados, sección que está pensada para completar la futura calle que

compartirá con el Área de Actividades Canal de Castilla cuando acaben de urbanizarse ambos sectores; y una sección constante de 22,50m en la Calle B, con aparcamiento en batería a ambos lados. Las aceras se diseñan con un ancho igual o superior a 2,00m. Todas las dimensiones son superiores a las establecidas en el PGOU de Cabezón y cumplen con la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio.



Sección Calle A



Sección Calle B

Secciones transversales del viario de la Ordenación Detallada.

Tras los trabajos de nivelación del terreno y ejecución de las rasantes teniendo en cuenta la mejor evacuación de las pluviales, se prevé la ejecución del firme del viario con losa de hormigón HM-25 sobre base de zahorra y acerado de baldosa prefabricada de hormigón.

El trazado viario, las secciones transversales y perfiles longitudinales del viario previsto se incluyen en los planos de ordenación PO.3.1 y PO.3.2 de la Modificación.

1.5.2. RED DE ABASTECIMIENTO

1.7.2.1 Caudales de cálculo

Los caudales de cálculo para la red de abastecimiento serán los derivados de considerar como dotación mínima de 0,3 l/s/ha para parcelas logísticas y actividades económicas. A estos caudales de consumo, se superponen los correspondientes a las bocas de hidrantes afectados, en su uso simultáneo, por el coeficiente correspondiente en cumplimiento de la normativa vigente de protección contra incendios.

La red se dimensionará por tanto para responder a estos caudales y presiones. No obstante, los caudales de cálculo vinculantes serán los concretados justificadamente en el correspondiente Proyecto de Urbanización. Los diámetros reflejados en los planos correspondientes son orientativos.

1.7.2.2 Tipología de la red.

La red de abastecimiento se conectará a la del Área de Actividades del Canal de Castilla, que ya se encuentra en funcionamiento en la zona noreste del sector. Se diseña una red ramificada, que funcionará en anillo cuando acaben de urbanizarse ambos sectores, para lo cual se prevé una segunda conexión en la zona oeste del sector. La red es mixta, respondiendo por un lado a la demanda de suministro de las actividades logísticas y terciarias y por otro a los correspondientes a los hidrantes de protección contra incendios, de manera que se asegura la presión necesaria para estos usos.

El abastecimiento de cada calle está soportado por su tubería general, conectada a la red principal, tal como se expresa en los planos correspondientes. De esta tubería parten las acometidas a las diferentes parcelas.

1.7.2.3 Características de la red

Todas las conducciones del Sector serán de fundición PN-16, con diámetro exterior mínimo de 120 mm. A esta red se conectarán hidrantes cada 200 m. Se prevén las correspondientes válvulas de corte en pozos de registro para reparaciones y maniobras, desagües y acometidas.

La construcción y características, tanto geométricas como de materiales que intervengan en cualquier elemento, se ajustarán a las disposiciones municipales correspondientes, así como a las normativas vigentes en esta materia de carácter obligatorio, recomendatorio o informativo bien sean estas estatales, autonómicas, locales o particulares.

1.5.3. RED DE SANEAMIENTO Y PLUVIALES

1.7.3.1 Tipología de la red

Se proyecta una red de saneamiento unitaria, que recoja tanto las aguas procedentes de lluvia, como las fecales. Las rasantes adoptadas permitirán evacuar de forma natural las aguas residuales fecales y pluviales hasta el enlace con la red municipal de saneamiento.

En los planos se ha representado un esquema de la instalación, señalando las características de los pozos principales situados en cruces o inicios de red. Además de estos, se dispondrán pozos intermedios cada 50 m como máximo.

Las aguas pluviales de escorrentía en viales serán recogidas mediante sumideros sifónicos, que se dispondrán cada 50 m como máximo, y transportadas a través de la red de saneamiento hasta conexión con la depuradora. Por otro lado, se asegurará un 5% de la superficie permeable en las parcelas, que es suficiente para filtrar la totalidad de las aguas pluviales al terreno, como se justifica más adelante en esta memoria. De este modo, será suficiente con la red unitaria prevista, que funcionará de una forma más eficiente.

La depuradora, de oxigenación total, depurará los vertidos del sector, que deberán ser asimilables a los urbanos. Si por la actividad que desarrolle la industria no fuera así, se deberá prever en parcela una depuradora que deje las aguas listas para su vertido a la red en estas condiciones. Las aguas ya depuradas se infiltrarán al terreno mediante zanjas filtrantes, en la zona de Espacios Libres Públicos, sirviendo para el riego de los mismos.

1.7.3.1 Características de la red

La red ha sido esquematizada teniendo en cuenta que las velocidades de transporte deben estar comprendidas entre 0,5 y 2,50 m/seg para tuberías de PE-AD corrugado, con una pendiente mínima del 0,5%.

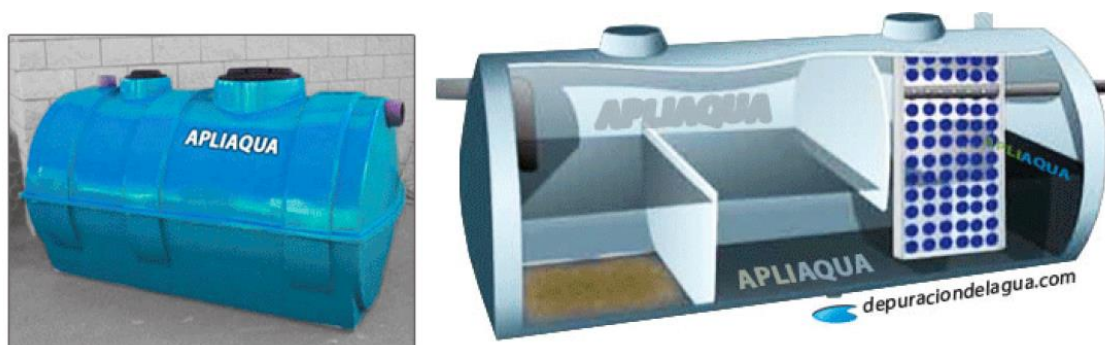
Ello ha conducido a dimensionar los conductos con las secciones reflejadas en el plano correspondiente, con diámetros exteriores de 300mm. Se ha adoptado el criterio de utilizar secciones circulares para todos los diámetros. Las acometidas a parcela serán también de PE-AD.

Las características geométricas y de materiales, así como la construcción de cualquier elemento de la red, seguirán lo establecido en el PGOU.

Por compatibilidad de instalaciones, la red de saneamiento se establecerá por las calzadas. La profundidad mínima de las redes de saneamiento será de 1,20 m., excepto en los puntos en que por adaptarse a la red municipal existente ello no sea posible.

La red de saneamiento del sector soportará poca carga; ya que los propios usos del sector generan un volumen mínimo de aguas residuales, y solo recoge las aguas de lluvia correspondientes a las superficies de viario, siendo las aguas pluviales de las parcelas filtradas directamente al terreno, sin pasar por la red de saneamiento.

Por tanto, a partir un consumo estimado de 50 l/día por trabajador, se plantea la instalación de una depuradora FBIO125, de poliéster con filtro biológico, o una de similares características. Esta depuradora permite verter al terreno y emplea un sistema de proceso de tipo físico y biológico aerobio en la línea de agua (decantación y filtración biológica) y de estabilización anaerobia en la línea de fango (digestión).



Ejemplo de depuradora de poliéster con filtro biológico FBIO125

REF.	HABITANTES	VOLUMEN (L)	Ø (mm.)	L (mm.)	TUBERIA (mm.)
FBIO4	4	1.500	1.100	1.600	110
FBIO7	7	2.000	1.100	2.150	110
FBIO12	12	3.500	1.100	3.700	110
FBIO15	15	4.000	1.500	2.750	125
FBIO20	20	6.000	1.725	3.000	125
FBIO30	30	9.000	2.000	3.265	125
FBIO40	40	12.000	2.000	4.300	125
FBIO50	50	15.000	2.000	5.250	160
FBIO60	60	18.000	2.000	6.130	160
FBIO75	75	22.500	2.500	5.100	200
FBIO100	100	31.500	2.500	6.900	200
FBIO125	125	37.500	2.500	8.150	200
FBIO150	150	45.000	2.500	9.600	200
FBIO175	175	52.500	2.500	11.200	200
FBIO200	200	60.000	2.500	12.730	200

A continuación, se justifica el consumo de agua y el filtrado de pluviales en las parcelas.

HIPÓTESIS DE CONSUMO DE AGUA EN USOS LOGÍSTICO Y DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

El consumo de agua de las parcelas de uso logístico y actividades económicas será el generado por los trabajadores de dichas instalaciones.

En la actividad de la parcela de uso logístico se prevén 2 trabajadores por cada 500m², repartidos en dos turnos; y 1 trabajador por cada 100m² en uso de actividades logísticas. Teniendo como resultado un total de 642 trabajadores, con un consumo estimado de 50 litros al día por trabajador.

$$642 \text{ trabajadores} \times 50 \text{ litros} = 32.100 \text{ litros/día}$$

Dado que el modelo de depuradora escogido tiene una capacidad de 37.500 litros/día, la depuración de aguas residuales generadas por las actividades de las parcelas del sector quedaría cubierta.

JUSTIFICACIÓN FILTRADO DE AGUAS PLUVIALES EN PARCELAS

Con objeto de reducir la dimensión de la red de saneamiento y conforme a los objetivos de la Ley 7/2021, 20 de mayo, *de cambio climático y transición energética*, las parcelas mantendrán la permeabilidad de un 5% de su superficie, para permitir la filtración de las aguas pluviales al terreno; contribuyendo a recargar los acuíferos de la zona y optimizando la eficiencia de la red de saneamiento.

A continuación, se justifica que este porcentaje de permeabilidad en el terreno sería suficiente para el volumen de precipitaciones máximas en un periodo de retorno de 25 años en Cabezón de Pisuerga.

- **Cálculo de precipitaciones diarias máximas en Cabezón de Pisuerga**

El cálculo de la precipitación máxima diaria se realiza siguiendo el método a partir de los mapas incluidos en el anejo 1 de la publicación Máximas lluvias diarias de la España Peninsular, editada por el Ministerio de Fomento, en los que se representan, los valores del coeficiente de variación CV y del valor medio P, de la máxima precipitación diaria anual.

Para Cabezón de Pisuerga estos valores son los siguientes:

Coeficiente de Variación	$C_v=0,343$
Máxima precipitación diaria anual	$P=34,5\text{mm/día}$

Para un período de retorno de 25 años, y el valor de $C_v=0,343$, se calcula el cuantil regional, también llamado factor de amplificación K.

$$K_{(25)} = 1,72$$

La precipitación máxima diaria, para este período de retorno será entonces la siguiente:

$$P_{(25)} = K_{(25)} \times P = 1,72 \times 34,5 = 59,34 \text{ mm/día}$$

- **Cálculo de la intensidad de precipitación máxima para un intervalo de 1 hora**

Con el dato anterior calculamos la intensidad de precipitación en un intervalo de una hora, según el método de Salas y Fernández (2006), con resultados más desfavorables que la de la instrucción 5.2-IC del MOPU:

$I_t = I_{24} \cdot \left(\frac{I_1}{I_{24}} \right)^{\frac{24^a - t^a}{24^a - 1}} \cdot h(T) \quad (2)$	I_{24} = intensidad media diaria = P diaria / 24 I_1 = Intensidad media en la hora más lluviosa de ese día. En la fórmula introducimos el valor de I_1/I_{24} leído directamente del mapa nº 1 t = periodo de tiempo (horas) para el que se quiere evaluar la intensidad I_t = Intensidad media en el periodo t T = periodo de retorno al que se refiere la intensidad diaria I_{24} a = valor que leemos en el mapa nº 2 $h(T)$ = función que se calcula con las fórmulas que se indican más abajo
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Según esta fórmula de Salas, para el caso que nos ocupa:

- Intensidad media diaria: $I_{24} = 59,34 / 24 = 2,4725 \text{ mm/hora}$
- Mapa de España de valores de (I_1/I_{24}) : $(I_1/I_{24}) = 10$
- Mapa de España de valores de a : $a = 0,075$
- Mapa de España de Zona 1/Zona 2:

Duración menor o igual a 1 hora, Cabezón Zona 2

Según esto la función $h(T)$ es la siguiente:

$$t < 1 \text{ hora, punto situado en Zona 2 (mapa nº 3):}$$

$$h(T) = -0,007 \cdot (\ln(T))^2 + 0,1066 \cdot \ln(T) + 0,9086$$

$$h(25) = -0,007 \times (\ln(25))^2 + 0,1066 \times \ln(25) + 0,9086 = 1,1792$$

Aplicando la fórmula de Salas: $I_t = 29,16 \text{ mm/hora}$

- **Cálculo de la zanja filtrante necesaria para filtrado**

En cada parcela se reserva un 5% de su superficie como suelo permeable. A continuación, se calcula el peor de los casos, donde el resto de la parcela estuviera hormigonada.

Sabiendo que la intensidad máxima de lluvia en una hora para un período de retorno de 25 años es de 29,16 l/m², teniendo en cuenta que la cuenca de recogida de pluviales será de 5m² por cada 100m² de parcela, y estimando un coeficiente de escorrentía del hormigón de 0,90, podemos calcular el volumen que llegará a la zanja filtrante.

Volumen a recoger = $29,16 \times 100 \times 0,90 = 2,62 \text{ m}^3$

El volumen real que absorbe el terreno se reducirá a un tercio del mismo, una vez rellenado con bolo, por lo que se mayor el volumen a recoger proporcionalmente para mayor seguridad:

Volumen que debe absorber el terreno = $2,62 \times 3 = 7,87 \text{ m}^3 = 5 \times h$

altura necesaria para la filtración de aguas pluviales = $h = 0,52\text{m}$

Por lo tanto, en el espacio reservado como superficie permeable se podrá filtrar la totalidad de aguas pluviales con una zanja de profundidad de 0,52m. **Se comprueba que la superficie de 5% de la parcela será suficiente para acoger las aguas pluviales** procedentes de Cabezón en el intervalo de una hora del día más lluvioso del año, para un período de retorno de 25 años.

Además, en este cálculo no se ha tenido en cuenta el volumen infiltrado; dado que, en el periodo de una hora, el agua que cae en la zanja se irá infiltrando y la capacidad real de absorción del terreno será mayor de la calculada previamente.

1.5.4. RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA

El suministro de energía eléctrica se realizará conectándose con la subestación situada al suroeste del enlace E-112, en la parcela catastral 47028A001050020000OS.

La red eléctrica del sector discurrirá desde la subestación, hasta los distintos transformadores del sector desde los que se repartirá en media y baja tensión a cada parcela, y a la red de alumbrado público.

De forma complementaria, y para minimizar el consumo de energía eléctrica desde la red general, se plantea la instalación de plazas fotovoltaicas en parcela, tal y como se justifica más adelante. Además, en las parcelas de uso logístico se prevé la instalación de puntos de carga de vehículos eléctricos, sin que se produzca un aumento en su consumo; ya que la carga de las flotas logísticas se realiza por la noche, cuando las demás actividades de las instalaciones no se encuentran en uso.

También hay que tener en cuenta, que una vez se desarrolle el Área de Actividades del Canal de Castilla, se podrá realizar una conexión a alguna de las dos subestaciones previstas, mediante los acuerdos necesarios.

Por ello, en el momento que comiencen a desarrollarse las actividades en el sector, se procederá a abrir el correspondiente expediente con la compañía suministradora teniendo en cuenta la situación existente en ese momento. De este modo se evita que el expediente caduque antes de finalizar la tramitación del planeamiento; puesto que tienen un plazo de duración de seis meses.

Las líneas aéreas de alta y media tensión que atraviesan actualmente el sector no se soterrarán, y serán independientes de la red de media y baja tensión realizada para dar suministro al sector que se realizará soterrada bajo el viario público.

1.7.4.1 Tipología de la red.

Toda la red de media tensión del sector será subterránea y de trazo apoyado en los Centros de Transformación y distribución ramificada; la línea de baja tensión derivará de los CC.TT. que se consideran como centro de gravedad de las cargas, hasta alimentar los puntos de consumo. Los Centros de Transformación deberán ser también enterrados bajo aceras.

1.7.4.2 Características de la red.

Los Centros de Transformación se proyectan de acuerdo con el Reglamento de Alta Tensión y las Normas de la casa distribuidora. La red de media y baja tensión será subterránea bajo tubo siguiendo siempre zonas de dominio público. Se ejecutarán en sección normalizada por la Empresa Distribuidora.

La profundidad y ubicación de las canalizaciones serán las indicadas por la compañía suministradora y la Normativa municipal al respecto.

El consumo de energía necesario en el sector se estima según el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión, donde se establece que se necesitaría un consumo mínimo de 125w por metro cuadrado y planta para edificios destinados a concentración de industrias, y de 100w por metro cuadrado y planta para edificios destinados a uso comercial o de oficinas.

Los usos existentes en el sector son logísticos y de actividades económicas. En cuanto al tipo de actividades que se implantarán en el uso logístico, predominante en el sector, requieren una demanda menor de energía para su funcionamiento que los usos industriales, y una menor capacidad de suministro. Por ello, se estima un consumo de 100w/m². Igualmente, el uso actividades económicas se asemeja a los usos terciarios comerciales o de oficinas; por lo que tendrá un consumo mínimo de 100w/m².

A partir de ello, según el uso y edificabilidad de las parcelas del sector se estima el siguiente consumo:

Parcela	Edificabilidad	Consumo estimado
P-1	69.208,36	6.920,836 Kw
P-2	17.538,36	1.753,836 Kw
TOTAL	86.746,72	8.674,672 Kw

A este consumo de las parcelas se debe añadir la red de alumbrado público que se conectará a la red de energía eléctrica existente.

Complementariamente a la conexión a la red eléctrica, se planifica la implantación de un parque fotovoltaico que ayude a la cogeneración de la energía, atendiendo a la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de *cambio climático y transición energética*.

Se prevé la implantación de dicho parque fotovoltaico en las cubiertas de las edificaciones y sobre marquesinas en la superficie destinada a aparcamiento, ocupando un 80% de su superficie. A partir de la energía generada por metro cuadrado de paneles fotovoltaicos se calcula la energía generada:

Parcela	M ² paneles fotovoltaicos	Energía generada/día
P-1	55.366,69	2.768,33 Kw
P-2	14.030,69	701,53 Kw
TOTAL	69.397,38	3.469,86 Kw

De este modo se reducirá la demanda de energía eléctrica en el sector y se conseguirá un desarrollo más sostenible y ecológico del mismo, puesto que se consigue el aporte del 40% de la energía total del sector mediante la energía solar, como energía renovable.

Se incluye en las ordenanzas la instalación de los paneles fotovoltaicos que permitan las futuras edificaciones, de forma que con estas medidas se minimice el consumo de la red eléctrica; y se permiten asimismo instalaciones de cogeneración, por incineración y reciclado de los residuos.

1.5.5. RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

El alumbrado público se resolverá mediante las luminarias que serán alimentadas por red ramificada derivando del centro de mando, alimentados desde circuitos de baja tensión, en puntos próximos a los centros de transformación.

El diseño de la red asegurará la perfecta iluminación como espacios públicos relevantes de cruces, cambios de curvatura y rasante, accesos, etc.

Para la red de alumbrado se prevén unos niveles de iluminación medios de 10 lux para los viales principales y 6 lux en vías secundarias, según lo establecido por el PGOU.

Los circuitos se encontrarán entubados a profundidades de 0,40m.

Los puntos de luz se dispondrán al tresbolillo cuando haya acera a ambos lados de la calzada, sino se dispondrán en línea, en ambos casos con la altura e interdistancia precisa para conseguir unos niveles correctos de iluminación sobre los viales.

1.5.6. RED DE TELECOMUNICACIONES

La red de telecomunicaciones del Sector se conectará con la línea de telefonía existente, a la que se conecta la empresa EUROLID, en el límite sureste del sector.

Se dispondrán las canalizaciones telefónicas bajo acera, según especificaciones técnicas de la compañía suministradora.

Con el fin de asegurar el mantenimiento de las condiciones de competencia efectiva y de garantizar la no discriminación entre operadores, se ejecutarán con cuatro tubos las canalizaciones destinadas a las telecomunicaciones.

En Cabezón de Pisuerga, febrero de 2022

El arquitecto

D. Gregorio Alarcia Estévez

G33 SLP

2. ORDENANZAS REGULADORAS DEL SECTOR SUR 01

CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

Sección primera. Alcance, ámbito y vigencia

Artículo 1. ALCANCE

1. Las presentes Ordenanzas Reguladoras de la Ordenación Detallada del Sector SUR 01 de Suelo Urbanizable incluida en la Modificación Puntual del PGOU de Cabezón de Pisuerga contienen las determinaciones suficientes para la completa regulación de los usos y tipologías permitidas en el mismo.
2. Dichas determinaciones, contenidas en la documentación, tanto gráfica como escrita, son vinculantes y habrán de respetarse en todos los proyectos que se desarrollen en el sector.

Artículo 2. ÁMBITO

1. El ámbito del Sector SUR 01 es el definido en la documentación gráfica y escrita de la presente Modificación Puntual con Ordenación Detallada tras el ajuste de la delimitación realizada en el PGOU de Cabezón de Pisuerga de acuerdo con lo expuesto en la Memoria de la Modificación.
2. Estas Ordenanzas son de aplicación en todas las actuaciones necesarias para llevar a cabo la ejecución de la urbanización y edificación dentro del ámbito del sector SUR 01.

Artículo 3. VIGENCIA Y VINCULACIÓN

1. La Ordenación Detallada del sector será ejecutiva al día siguiente de la publicación de su aprobación definitiva en el BOCyL.
2. La vigencia de la Ordenación Detallada es indefinida, con las excepciones previstas en el artículo 56 de la LUCyL y o sus modificaciones.
3. La presente Ordenación Detallada será vinculante para las Administraciones públicas y para los particulares, de acuerdo con lo establecido en el artículo 62 de la LUCyL.

Artículo 4. NORMATIVA SUBSIDIARIA Y COMPLEMENTARIA

Para las situaciones o aspectos no regulados por estas Ordenanzas, serán de aplicación en primer lugar el Plan General de Ordenación Urbana de Cabezón de Pisuerga y, en su ausencia, el resto de la normativa urbanística y sectorial.

Sección segunda. Contenido e interpretación

Artículo 5. CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN DETALLADA

1. De acuerdo con los artículos 101 y siguientes del RUCyL, esta Ordenación Detallada contiene los siguientes documentos:
 - Documentación escrita
 - Memoria Vinculante (MV)
 - Ordenación Detallada (OR)
 - Estudio Económico (EE)
 - Estudio de Movilidad
 - Estudio de Niveles Sonoros
 - Documentación gráfica: Planos de Ordenación
 - O1_Calificación Urbanística
 - O2_Reservas de suelo para dotaciones urbanísticas públicas
 - O3.1_Red de vías públicas
 - O3.2_Red de vías públicas. Secciones longitudinales y transversales
 - O4.1_Servicios urbanos. Red de abastecimiento
 - O4.2_Servicios urbanos. Red de saneamiento
 - O4.3_Servicios urbanos. Red de alta, media y baja tensión
 - O4.4_Servicios urbanos. Red de alumbrado
 - O4.5_Servicios urbanos. Red de telecomunicaciones
 - O5_Delimitación de la unidad de actuación
 - O6_Zonificación acústica
2. La cartografía que constituye el soporte gráfico sobre el que se ha dibujado la planimetría de la Ordenación Detallada tendrá el carácter de cartografía oficial.

Artículo 6. INTERPRETACIÓN

1. La interpretación de las determinaciones de la Ordenación Detallada corresponde al Ayuntamiento de Cabezón de Pisuerga. Serán de aplicación a tal efecto las reglas contenidas en el artículo 176 del RUCyL.

CAPÍTULO 2. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

Artículo 7. APROVECHAMIENTO

1. Los propietarios tendrán derecho al aprovechamiento que resulte de aplicar a la superficie bruta de sus parcelas el porcentaje establecido por la normativa urbanística en el momento de aprobar el instrumento de gestión del aprovechamiento medio del sector.
2. Se deberán ceder al Ayuntamiento de Cabezón de Pisuerga, con carácter de cesión gratuita, los terrenos aptos para materializar el aprovechamiento que exceda del correspondiente a los propietarios, conforme a las reglas establecidas en el artículo 48 del RUCyL.

Artículo 8. CESIÓN DE LAS DOTACIONES URBANÍSTICAS PÚBLICAS

Los terrenos reservados para las dotaciones urbanísticas públicas se cederán de forma gratuita al Ayuntamiento de Cabezón de Pisuerga, completamente urbanizados y libres de cargas y gravámenes.

Artículo 9. EJECUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN

Los propietarios asumirán los costes de urbanización, incluidos el mantenimiento, conservación y vigilancia de la urbanización hasta su recepción por el Ayuntamiento, de acuerdo con lo establecido en los artículos 198 y 199 del RUCyL. Dichos gastos se detallarán en los correspondientes proyectos de actuación y urbanización.

Artículo 10. GESTIÓN URBANÍSTICA

1. La gestión urbanística del Sector SUR 01 de Suelo Urbanizable del PGOU de Cabezón de Pisuerga se desarrollará sobre una única unidad de actuación, cuya delimitación incluye la totalidad del Sector SUR 01 según la delimitación de la presente Modificación Puntual donde está incluida esta ordenación detallada.
2. La gestión urbanística se efectuará mediante el correspondiente Proyecto de Actuación, de acuerdo con lo regulado en los artículos 240 y siguientes del RUCyL.

Artículo 11. PLAZOS PARA CUMPLIR CON LOS DEBERES URBANÍSTICOS

Se establece un plazo de ocho años para cumplir con el conjunto de los deberes urbanísticos, a contar desde la entrada en vigor de esta Ordenación Detallada.

CAPÍTULO 3. CONDICIONES DE URBANIZACIÓN

Sección primera. Determinaciones generales

Artículo 12. PROYECTO DE URBANIZACIÓN: ALCANCE Y CONTENIDO

1. Las obras de urbanización del sector y de implantación de los servicios urbanos, se concretarán a través del correspondiente Proyecto de Urbanización, que deberá ser aprobado por el Ayuntamiento de Cabezón de Pisuerga.
2. Dicho documento desarrollará las previsiones de viario y de los servicios urbanos contempladas en la documentación gráfica de la Ordenación Detallada del Sector SUR 01. Será coherente con los criterios y condiciones que figuran en la Memoria Vinculante y en las presentes Ordenanzas Reguladoras, y dará cumplimiento en todo caso a las condiciones de urbanización establecidas en el PGOU de Cabezón de Pisuerga y en el resto de normativa técnica y sectorial que resulte de aplicación.
3. A los efectos anteriores, los planos de implantación del viario y servicios urbanos de la Ordenación Detallada tendrán carácter indicativo en cuanto al detalle, aunque se mantendrá el carácter vinculante de su concepción general.

Artículo 13. SIMULTANEIDAD

1. Podrán realizarse simultáneamente las obras de edificación y urbanización, siempre que se apliquen las reglas establecidas en el artículo 214 del RUCyL. Para ello deberán estar ejecutadas, al menos, las obras de urbanización que comprendan los movimientos de tierras necesarios para establecer el trazado y cotas de los viales que den acceso a las parcelas que se pretenda edificar simultáneamente. Esto permitirá tomar la referencia de las rasantes oficiales para poder establecer las alineaciones de las parcelas, y con ello permitir el replanteo de la edificación.
2. Para simultanear las obras de urbanización y edificación se presentará una garantía por alguno de los medios dictados en el artículo 202 del RUCYL.

Sección segunda. Condiciones particulares

Artículo 14. RED VIARIA

1. El diseño de la red viaria se detallará en el correspondiente Proyecto de Urbanización y cumplirá en todo caso con la normativa vigente en materia de accesibilidad, no discriminación y supresión de barreras arquitectónicas.
2. La red viaria deberá seguir las indicaciones recogidas en los planos de ordenación de la Modificación Puntual con Ordenación Detallada, así como lo expuesto al respecto en la Memoria Vinculante y en los puntos siguientes.

3. El viario del sector consta de tres calles, dos de ellas de sección constante y la tercera se adapta al trazado de la actual vía de servicio de la A-62, que atraviesa los terrenos del sector en su zona suroeste. El acceso se realiza por el núcleo E-112 y la vía de servicio, que conecta este enlace con el del kilómetro 109. Se tienen en cuenta las variaciones en el viario de acceso al Sector SUR 01 derivadas del desarrollo del Proyecto de ampliación de la A-62 en la realización de la ordenación y distribución del viario interior del Sector SUR 01. Las secciones serán las establecidas en la documentación gráfica de la Ordenación Detallada.
4. La formalización de los bordillos en los cruces deberá permitir unos radios de giro tales que permitan la circulación de los vehículos de emergencias y de los vehículos pesados que van a acceder al sector.
5. Las pendientes del viario serán las suficientes para permitir una correcta evacuación de aguas pluviales a los sumideros de la red de saneamiento.
6. En los recorridos accesibles no se superarán las pendientes máximas del viario establecidas por la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
7. El pavimento de las zonas de aparcamiento podrá ser permeable, de forma que las aguas de lluvia sean dirigidas al subsuelo.

Artículo 15. RED DE SANEAMIENTO

1. La documentación gráfica de la Modificación Puntual con Ordenación Detallada establece, en los planos de secciones longitudinales del viario, la rasante final de la calle y la rasante actualmente existente. Estos planos son indicativos; muestran una solución técnicamente viable del saneamiento; no obstante, se podrá plantear otra alternativa en el proyecto de urbanización para resolver el drenaje y desagüe de las aguas residuales y pluviales; de acuerdo en todo momento con las condiciones establecidas en el PGOU, y recogiendo los cambios en los parámetros urbanísticos referentes al viario del Sector SUR 01 realizados en la Modificación.
2. Se realizará una red de saneamiento unitaria para residuales y pluviales. Las aguas de lluvia recogidas en las parcelas se filtrarán al terreno natural dentro de las mismas, al objeto de recargar los acuíferos, ayudando a estabilizar el terreno y evitando que la red de saneamiento entre en carga.
3. Las aguas de lluvia que se viertan sobre el viario público serán recogida mediante imbornales situados a ambos lados de las calzadas y se enviará directamente a la red de saneamiento.

Artículo 16. REDES DE ABASTECIMIENTO DE AGUA Y RIEGO

1. La red de abastecimiento y riego será unitaria, con bocas de riego para los espacios libres públicos. Por tanto, el suministro de la red de riego procederá de la red general de abastecimiento. Esta red dará servicio al arbolado de los viales que contará con riego por goteo en las zonas verdes, para las que se colocarán bocas de riego.
2. Los hidrantes se instalarán en número suficiente, de acuerdo con las condiciones dispuestas por el PGOU y la normativa de protección contra incendios en esta materia.

Artículo 17. RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y ALUMBRADO PÚBLICO

1. El Proyecto de Urbanización dimensionará las redes, acometidas, centros de transformación, etc. para el suministro de la demanda de energía de todo el ámbito que desarrolla esta Ordenación Detallada, de acuerdo con las condiciones establecidas en el PGOU y en la normativa sectorial.
2. Las líneas de distribución y de alumbrado público serán subterráneas. Se ejecutarán en sección normalizada por la compañía suministradora.
3. Los centros de transformación se localizarán enterrados bajo el viario público, según las condiciones exigidas por la normativa correspondiente de la compañía suministradora. En cualquier caso, los Centros de transformación deberán ser subterráneos o ubicarse en casetas específicas.
4. Para la red de alumbrado público se garantizarán unos niveles de iluminación medios de 10 lux para los viales principales y 6 lux en vías secundarias, zonas peatonales y zonas verdes.
5. Las instalaciones eléctricas serán objeto de proyectos independientes, redactados por técnicos competentes en cada materia, que dirigirán las obras correspondientes.
6. El suministro de energía eléctrica de la red general se podrá complementar con la incorporación de un parque de paneles fotovoltaicos en cada parcela del sector.

Artículo 18. RED DE TELECOMUNICACIONES

1. El Proyecto de Urbanización dimensionará la red de telecomunicaciones de forma que se garantice el suministro de la demanda de todo el ámbito que desarrolla esta Ordenación Detallada, de manera que pueda ser utilizada por las distintas compañías suministradoras.
2. Se cumplirá en todo caso la normativa sectorial específica y las condiciones establecidas por la normativa municipal.

Artículo 19. TRATAMIENTO DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS

1. El Proyecto de Urbanización deberá prever zonas específicas para la ubicación de los contenedores de residuos sólidos urbanos, de forma que impidan su ocupación por los vehículos y faciliten tanto la accesibilidad de los usuarios como la recogida selectiva por parte de los servicios municipales.

Artículo 20. MOBILIARIO URBANO

1. El mobiliario urbano que se instale en las aceras de los viales no podrá invadir el espacio destinado exclusivamente al paso de los peatones, respetando en todo caso los itinerarios accesibles y las condiciones impuestas en la normativa vigente sobre accesibilidad y no discriminación.
2. En los itinerarios accesibles de los espacios libres se deberá disponer al menos un banco de 1,50 m de longitud cada 50 metros, admitiéndose para este cómputo los situados en los espacios libres públicos.
3. Todos los elementos de mobiliario urbano que se fijen al suelo, serán de materiales duraderos que no precisen apenas mantenimiento.

Artículo 21. RECORRIDOS PEATONALES.

Los recorridos peatonales de los espacios libres públicos y de los viales garantizarán la continuidad espacial no escalonada, para permitir el acceso autónomo de personas con movilidad reducida.

Artículo 22. AJARDINAMIENTO.

1. El arbolado será preferentemente de hoja caduca. Se elegirán preferentemente especies autóctonas de baja demanda hídrica.
2. La red de riego en el arbolado de las aceras será por goteo y se enterrará a más de 1,00 m de profundidad, al objeto de que las raíces busquen el agua en profundidad y evitar que se levanten las aceras. Los alcorques tendrán un tamaño adecuado.

Artículo 23. ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS: CONDICIONES GENERALES

1. Los espacios libres públicos deberán acondicionarse con superficie permeable destinada a la plantación de arbolado y otras especies vegetales al menos en el 50 % de su superficie.
2. Admitirán instalaciones descubiertas para la práctica deportiva o edificios para el ocio, el recreo y la cultura sin que la superficie ocupada por estos últimos rebase el 10 % de su ámbito. Estas instalaciones o construcciones serán de uso y dominio

público y no limitarán o interferirán el normal uso del parque o jardín ni perjudicarán su calidad vegetal ni las vistas. La altura máxima de cualquier tipo de edificación será de 1 planta y 5,00 m., permitiéndose mayores alturas de forma justificada.

Artículo 24. ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS: DISEÑO DE PARQUES Y JARDINES

1. Las condiciones mínimas de diseño de los parques y jardines son las siguientes:
 - Zonas estanciales, con bancos y zonas de sombra.
 - Áreas de plantación y ajardinamiento que favorezcan la estabilidad del terreno.
 - Zonas de defensa ambiental, mediante arbolado y setos que sirvan tanto de protección acústica como de retención de partículas contaminantes.

Artículo 25. SEÑALÉTICA Y SEGURIDAD VIAL

1. Las señales verticales generales de tráfico se dispondrán, de acuerdo en todo caso a lo que disponga en esta materia la legislación vigente.
2. Deberá señalizarse la limitación de velocidad en el viario del sector, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación en vigor.

CAPITULO 4. REGULACIÓN DE LOS USOS Y EDIFICACIÓN

Sección primera. Condiciones de los usos básicos

Artículo 26. DEFINICIÓN DE USOS BÁSICOS

1. A los efectos de esta Ordenación Detallada se consideran los siguientes usos básicos:

USOS PRODUCTIVOS Y TERCARIOS

- **Taller:** locales destinados a la realización de trabajos manuales y/o mecánicos de pequeña o mediana envergadura, tales como oficios artesanos, reparación de vehículos, electrodomésticos, artes gráficas, joyería, hornos de panadería, montaje de piezas y similares.
- **Industria:** edificios e instalaciones dedicados a la obtención y/o transformación de materias primas; procesos de producción de otra serie de materiales, incluso su almacenaje y distribución.
- **Almacén:** locales destinados a la guarda, conservación y distribución de productos, materiales y mercancías en general, con posibilidad de venta a profesionales, aunque no al público en general.

- **Agencias de transporte de mercancías:** actividades dedicadas a la recogida, recepción y almacenaje temporal y distribución de mercancías y paquetería en general para su transporte y entrega posterior.
- **Oficina:** locales en los que se desarrollan actividades administrativas, tecnológicas, empresariales y/o burocráticas, de carácter público o privado.
- **Comercio y servicios:** locales abiertos al público destinados a exposición y venta de productos y mercancías; así como los destinados a la prestación de servicios privados al público ya sean de tipo administrativo, recreativo o cultural.
- **Hospedaje:** locales y espacios destinados alojamiento eventual o temporal para transeúntes como hoteles, hostales, apartamentos turísticos, etc.
- **Hostelería y recreativo:** locales y espacios destinados a la prestación de servicios de restauración y expedición de bebidas, así como al encuentro, reunión y recreo.

USOS EQUIPAMIENTO Y OTROS:

- **Colectivo:** espacios, edificios y locales destinados a cualquiera de los posibles usos colectivos ya sean de carácter público o privado. Se incluyen usos deportivos, docentes, sanitario, religioso, social y asistencial, cultural, servicios funerarios, etc.
- **Espacios libres:** terrenos destinados al recreo y la contemplación, tanto parques y jardines, con arbolado y plantas ornamentales, como plazas y espacios de estancia. Pueden ser públicos o privados.
- **Gasolinera:** toda instalación para el suministro de carburantes en la que puedan existir otros servicios relacionados con los vehículos a motor. Se incluyen las electrolineras.
- **Garaje y estacionamiento:** locales y espacios destinados a estancia de vehículos, incluidas sus instalaciones asociadas y el necesario acceso a los mismos.
- **Servicios urbanos:** espacios, edificios y locales destinados a albergar servicios urbanos específicos, ya sean públicos o privados, de abastecimiento, saneamiento, energía, comunicaciones, y en general todos aquellos necesarios para complementar el desarrollo urbano: abastecimiento de agua, saneamiento y depuración, residuos urbanos (tratamiento y eliminación), infraestructura eléctrica, instalaciones térmicas, infraestructura gasística y almacenamiento de gas, telefonía, telecomunicación y antenas.
- **Viario:** espacios libres de movimiento institucionalizado, destinados al tránsito de personas y/o vehículos: calles y espacios análogos.
- **Especial:** Aquel que no se puede incluir dentro de las categorías anteriores.

USOS RESIDENCIALES:

- **Residencial:** este uso corresponde a los locales o espacios destinados a residencia o alojamiento estable en régimen de comunidad, con espacios comunes asociados. Así

como los destinados a la residencia y alojamiento personal o familiar. Dentro de este uso se encuentra la vivienda vinculada al uso principal de la parcela.

2. Para los usos no incluidos en este artículo se estará a lo establecido en la definición de los usos básicos del PGOU de Cabezón de Pisuerga.

Artículo 27. COMPATIBILIDAD DE USOS BÁSICOS

Pueden coexistir en un mismo edificio o parcela todos los usos básicos, en las proporciones que fija la ordenanza, excepto los usos básicos expresamente prohibidos y salvo indicación expresa de permiso únicamente en edificio exclusivo.

Artículo 28. PLAZAS DE APARCAMIENTO

1. Se establece una previsión mínima de 1 plazas de aparcamiento por cada 100 m² construidos dentro de cada parcela, y de mínimo 1 plaza accesible por cada 40 plazas de coches totales, en cumplimiento de la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio.
2. Asimismo, en cumplimiento del apartado 3 del artículo 104 del RUCyL, se deberá reservar en las parcelas P-1 y P-2 las siguientes superficies de uso público equivalente a 506 plazas de aparcamiento:

PARCELA	SUPERFICIE (m ² s)	PLAZAS DE USO PÚBLICO EN PARCELA	SUPERFICIE DE USO PÚBLICO PARA APARCAMIENTO (m ² s)
P-1	99.806,23	475	8.550,00
P-2	24.230,66	31	558,00
TOTAL	124.036,89	506	9.108,00

Estas superficies destinadas a aparcamiento de uso público no se podrán cerrar, debiendo ser accesibles en cualquier momento.

Sección segunda. Condiciones de los usos pormenorizados

Artículo 29. RELACIÓN DE USOS PORMENORIZADOS

1. La presente Ordenación Detallada define para el SUR 01 los siguientes usos pormenorizados:
 1. Logístico
 2. Actividades económicas
 3. Equipamiento Público
 4. Espacios Libres Públicos
 5. Viario

2. Se asigna a cada parcela el uso o usos pormenorizados que le corresponde, de entre los señalados en el apartado anterior.
3. Para cada uso pormenorizado se establecen los usos básicos predominantes, propuestos como principales, y los usos básicos prohibidos en cada parcela o unidad proyectual. Aquellos usos básicos que no figuren expresamente como "prohibidos" deben entenderse como compatibles.
4. Los usos básicos de viario, servicios urbanos y espacios libres son compatibles con todos los demás, salvo las limitaciones establecidas en el uso pormenorizado de "Espacios Libres Públicos". Los usos básicos colectivo y espacios libres pueden suponer un 100% siempre que ello no suponga la conversión de un uso público en privado.

Artículo 30. USO PORMENORIZADO LOGÍSTICO

1. **Uso básico predominante:** Agencias de transporte de mercancías, almacén, industria, taller, comercio y servicios, oficina y hospedaje.
2. **Usos prohibidos:** Residencial, excepto vivienda vinculada al uso principal, en las condiciones establecidas por estas Ordenanzas.
3. **Usos compatibles:** Todos aquellos que no son usos prohibidos, incluido el uso de equipamiento y los usos básicos predominantes.
4. Cualquiera de los usos permitidos y compatibles puede ser exclusivo de parcela.
5. Se permite el uso de suministro eléctrico para flota de vehículos de la actividad implantada en la parcela.

Artículo 31. USO PORMENORIZADO ACTIVIDADES ECONÓMICAS

1. **Uso básico predominante:** Comercio y servicios, oficina, hospedaje, gasolinera, hostelería y recreativo.
2. **Usos prohibidos:** Residencial, excepto vivienda vinculada al uso principal, en las condiciones establecidas por estas Ordenanzas.
3. **Usos compatibles:** Todos aquellos que no son usos prohibidos, incluido el uso de equipamiento y los usos básicos predominantes.
4. Cualquiera de los usos permitidos y compatibles puede ser exclusivo de parcela.
5. Se permite el uso de suministro eléctrico para flota de la actividad implantada en la parcela.

Artículo 32. USO PORMENORIZADO EQUIPAMIENTO PÚBLICO

1. Se asigna este uso pormenorizado a las parcelas incluidas en el sistema local de equipamientos de uso y dominio públicos del sector.
2. **Uso básico predominante:** Colectivo y servicios urbanos.

3. **Usos prohibidos:** Industria, gasolinera y residencial (excepto vivienda vinculada al uso principal, en las condiciones establecidas por estas Ordenanzas.).
4. **Usos compatibles:** Todos aquellos que no son usos prohibidos, incluido el uso de equipamiento y los usos básicos predominantes.
5. Cualquiera de los usos permitidos y compatibles puede ser exclusivo de parcela.
6. El uso básico de gasolinera se podrá establecer como uso compatible únicamente cuando se trate de unidades de suministro para vehículos eléctricos y el servicio a vehículos de motor que no incluyan la distribución de combustibles líquidos.

Artículo 33. USO PORMENORIZADO ESPACIO LIBRE PÚBLICO

1. Se asigna este uso pormenorizado a la parcela reservada para el sistema local de espacios libres de uso y dominio públicos del sector.
2. **Uso básico predominante:** Espacios libres. Mínimo: 80% de la superficie.
3. **Usos prohibidos:** Productivos y terciarios, residencial y gasolinera.
4. **Usos compatibles:** Todos aquellos que no son usos prohibidos, incluido el uso de equipamiento y los usos básicos predominantes.
5. El uso básico de gasolinera se podrá establecer como uso compatible únicamente cuando se trate de unidades de suministro para vehículos eléctricos y el servicio a vehículos de motor que no incluyan la distribución de combustibles líquidos

Artículo 34. USO PORMENORIZADO VIARIO

1. **Uso básico predominante:** viario, espacios libres y servicios urbanos.
2. **Usos prohibidos:** Productivos y terciarios, residencial.
3. **Usos compatibles:** Todos aquellos que no son usos prohibidos, incluido el uso de equipamiento y los usos básicos predominantes.
4. El uso básico de gasolinera se podrá establecer como uso compatible únicamente cuando se trate de unidades de suministro para vehículos eléctricos y el servicio a vehículos de motor que no incluyan la distribución de combustibles líquidos.

CAPITULO 5 REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

Sección primera. Disposiciones comunes

Artículo 35. DEFINICIONES GENERALES

Las normas de edificación definen las condiciones a que ha de sujetarse la edificación por sus propias características y por su relación con el entorno. Estas disposiciones se complementarán con las normas particulares para cada tipo de uso, así como con las establecidas por el PGOU de Cabezón de Pisuerga.

Para lo no previsto en estas disposiciones comunes ni en las ordenanzas particulares, regirá en cada caso lo dispuesto en el PGOU de Cabezón de Pisuerga.

Artículo 36. ORDENANZA

1. La Ordenación Detallada establece las siguientes ordenanzas:

– Logístico	LG
– Actividades económicas	AE
– Equipamiento público	EQ
– Espacios libres públicos	EL
– Viario	--
2. Los diferentes tipos edificatorios se regulan en las condiciones particulares de edificación establecidas en la sección siguiente de estas Ordenanzas y se corresponden con los usos pormenorizados del mismo nombre.

Artículo 37. ACCESIBILIDAD

Por lo que respecta al acceso a las edificaciones y escaleras, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente en esta materia, debiendo respetarse la normativa técnica.

Asimismo, deberá respetarse el contenido de la legislación en materia de accesibilidad, no discriminación y supresión de barreras arquitectónicas, en la medida en que sea exigible, de conformidad con las condiciones establecidas.

Artículo 38. ALINEACIONES

Las alineaciones oficiales de cada parcela serán las definidas en los planos de ordenación. Los planos de fachadas de los proyectos cumplirán siempre con los retranqueos dispuestos en este documento, para cada una de las ordenanzas de edificación y se contarán desde la citada alineación o límite de parcela.

Artículo 39. ALTURA MÁXIMA

La altura máxima de la fachada será la establecida para cada zona en las condiciones particulares de edificación de estas Ordenanzas, en el plano de ordenación y en las fichas de las manzanas. Su medición se realizará de acuerdo con lo establecido en la Normativa del PGOU. La altura máxima se podrá superar justificadamente, si las condiciones de la actividad lo requiriesen.

Sobre la altura máxima se podrán disponer casetones, maquinaria, otras instalaciones, etc.

Se podrán instalar monolitos o carteles similares, que superen la altura máxima permitida. En el ámbito de influencia de la Autovía se deberá contar con autorización previa de su titular.

Artículo 40. CONDICIONES DE LAS INSTALACIONES

Las instalaciones de calefacción, aire acondicionado, agua caliente, teléfono, antenas de TV, depósitos de combustible, contadores, etc. deberán cumplir con las condiciones señaladas por la Normativa del PGOU y en ningún caso podrán constituir peligro o molestia para las demás parcelas.

Toda clase de instalaciones, subidas de humos, chimeneas, conducciones, desagües, maquinaria, etc., se realizará de forma que garanticen en lo posible la supresión de molestias, olores, vibraciones, etc., y deberán cumplir con su respectiva reglamentación.

Artículo 41. EDIFICABILIDAD

Para el cómputo de este parámetro se tendrá en cuenta lo establecido por el planeamiento vigente.

Se considera que computan edificabilidad todas y cada una de las superficies accesibles construidas sobre rasante que queden cerradas, excepto las que se indican a continuación.

Se exceptúan del cómputo de edificabilidad:

- Garajes y zonas de estacionamiento
- Los sótanos o semisótanos cuando se destinen a garaje o estacionamiento o bien a zonas de instalaciones.
- No computarán cuartos de instalaciones en el resto de plantas.
- Las terrazas.

- Las construcciones livianas, fácilmente desmontables que puedan considerarse eventuales, y las marquesinas.
- Los ascensores y sus cuartos de maquinaria
- Los cobertizos o similares abiertos por, al menos, dos caras.

Artículo 42. RAMPAS DE GARAJES

Las rampas de acceso a los posibles garajes y zonas de aparcamiento o de carga y descarga no podrán invadir la vía pública.

Artículo 43. RASANTES

Las rasantes de las vías serán las reflejadas en los planos de ordenación del presente documento. Vendrán marcadas por los perfiles longitudinales resultantes de las aceras de la mecanización de los ejes de los viales. Estos quedarán perfectamente definidos, y tendrán carácter de oficiales, una vez realizado y aprobado el Proyecto de Urbanización.

Las rasantes oficiales de las parcelas (terreno modificado) serán las definidas en el Proyecto de Actuación, en sus determinaciones completas sobre urbanización, y absorberán los desniveles que se produzcan en el terreno. La altura máxima de la edificación se medirá desde la rasante del terreno, obtenida con estas cotas.

Artículo 44. RETRANQUEO OBLIGATORIO

El retranqueo obligatorio establecido en algunas parcelas con respecto a la alineación oficial solo afecta a las edificaciones sobre rasante. Las plantas bajo rasante no tendrán la obligación de retranquearse en ningún caso.

Artículo 45. VUELOS

Los cuerpos salientes de la fachada, cerrados o abiertos, solo se considerarán vuelos si sobrepasan la línea de alineación.

Sección segunda. Condiciones particulares de edificación

Artículo 46. LOGÍSTICO (LG)

1. Áreas destinadas a albergar principalmente usos logísticos, que necesitan para su desarrollo una gran superficie de parcelas en la que edificar naves de grandes dimensiones con amplias zonas de carga, descarga, aparcamiento y circulación. La situación y numeración de las parcelas es la que se refleja en el plano de Calificación de la Ordenación Detallada que define la ordenación detallada del Sector.
2. Uso pormenorizado: Logístico.
3. Condiciones de edificación.
 - Edificabilidad:Según indicación en plano
 - Parcela mínima:.....La existente o 1.500 m²
 - Frente mínimo de parcela:30,00 m
 - Retranqueo a frente de parcela:5,00 m
 - Retranqueo lateral y posterior:.....5,00 m
 - Altura máxima en n.º plantas:.....5 plantas (B + IV)
 - Altura máxima de cornisa:.....18,00 m
 - Pendiente máxima de cubierta:.....35%
 - Ocupación máxima sobre rasante: Aquella configurada por los retranqueos obligatorios y las afecciones de la parcela.
4. Otras condiciones:
 - Se autorizan soluciones de cubierta plana y cubierta vegetal.
 - El 5% de la parcela deberá ser permeable, para permitir la evacuación de las pluviales y la recarga de los acuíferos.
 - Se permiten cuerpos volados, cuya disposición en planta podrá ser libre, siempre que la distancia a linderos medida en proyección horizontal cumpla las condiciones de retranqueo establecidas.
 - Se permite la instalación de paneles fotovoltaicos y de plantas de cogeneración.
 - Se permite la instalación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos.
 - En cumplimiento del apartado 3 del artículo 104 del RUCyL, se deberá reservar en las parcelas P-1 y P-2 las siguientes superficies de uso público equivalente a 506 plazas de aparcamiento:

PARCELA	SUPERFICIE (m ² s)	PLAZAS DE USO PÚBLICO EN PARCELA	SUPERFICIE DE USO PÚBLICO PARA APARCAMIENTO (m ² s)
P-1	99.806,23	475	8.550,00
P-2	24.230,66	31	558,00
TOTAL	124.036,89	506	9.108,00

Estas superficies destinadas a aparcamiento de uso público no se podrán cerrar, debiendo ser accesibles en cualquier momento.

Además de estas plazas de aparcamiento público, habrá que reservar 1 plaza por cada 100 m² edificables, o su superficie equivalente, para las plazas de uso privado dentro de la parcela.

- Limitación a los usos en la banda de protección y seguridad de la LAT: Dentro de esta banda se prohíbe la plantación de arbolado y la construcción de edificios e instalaciones industriales, aunque si se permite su utilización como viario o zona de aparcamiento.

Artículo 47. ACTIVIDADES ECONÓMICAS (AE)

Áreas donde se desarrollan los usos productivos terciarios en parcelas de tamaño intermedio, que podrán albergar las actividades compatibles con el uso productivo y terciario, en naves aisladas o adosadas. La situación y numeración de las parcelas es la que se refleja en el plano de Calificación de la Ordenación Detallada que define la ordenación detallada del Sector.

1. Uso pormenorizado: Actividades económicas.
2. Condiciones de edificación:
 - Edificabilidad:.....Según indicación en plano
 - Superficie mínima de parcela:La existente o 500 m²
 - Frente mínimo de parcela:.....10,00 m
 - Retranqueo a frente de parcela:3,00m
 - Retranqueo lateral y posterior:.....3,00 m, si la edificación es aislada
 - Altura máxima en n.º plantas:.....3 plantas (B + II)
 - Altura máxima de cornisa:.....10,00 m
 - Pendiente máxima de cubierta:.....35%
 - Ocupación máxima sobre rasante: Aquella configurada por los retranqueos obligatorios
3. Otras condiciones:
 - Se autorizan soluciones de cubierta plana y cubierta vegetal.
 - El 5% de la parcela deberá ser permeable, para permitir la evacuación de las pluviales y la recarga de los acuíferos.
 - Se permiten cuerpos volados, cuya disposición en planta podrá ser libre, siempre que la distancia a linderos medida en proyección horizontal cumpla las condiciones de retranqueo establecidas.
 - Se permite la instalación de paneles fotovoltaicos y de plantas de cogeneración.
 - Se permite la instalación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos.

- En cumplimiento del apartado 3 del artículo 104 del RUCyL, se deberá reservar en las parcelas P-1 y P-2 las siguientes superficies de uso público equivalente a 506 plazas de aparcamiento:

PARCELA	SUPERFICIE (m ² s)	PLAZAS DE USO PÚBLICO EN PARCELA	SUPERFICIE DE USO PÚBLICO PARA APARCAMIENTO (m ² s)
P-1	99.806,23	475	8.550,00
P-2	24.230,66	31	558,00
TOTAL	124.036,89	506	9.108,00

Estas superficies destinadas a aparcamiento de uso público no se podrán cerrar, debiendo ser accesibles en cualquier momento.

Además de estas plazas de aparcamiento público, habrá que reservar 1 plaza por cada 100 m² edificables, o su superficie equivalente, para las plazas de uso privado dentro de la parcela.

Artículo 48. EQUIPAMIENTO PÚBLICO (EQ)

1. Edificación singular destinada a usos colectivos de uso y titularidad pública, al servicio de la población.
2. Uso pormenorizado: Equipamiento público.
3. Condiciones de edificación:
 - Edificabilidad no lucrativa:2,00 m²/m²
 - Altura máxima en n.º plantas:..... 3 plantas (B + II)
 - Altura máxima de cornisa:.....10,00 m
 - Área de movimiento de la edificación:libre en parcela
 - Pendiente máxima de cubierta:.....35%
4. Otras condiciones:
 - Las que se definan en los programas de necesidades de las edificaciones que se prevean. Se cumplirán en todo caso las ordenanzas de carácter sectorial que resulten de aplicación. La altura máxima se podrá superar justificadamente, si lo requiriese el uso al que se destinen.
 - Se autorizan soluciones de cubierta plana y cubierta vegetal.
 - Se cumplirán en todo caso las ordenanzas de carácter sectorial que resulten de aplicación.
 - El 5% de la parcela deberá ser permeable, para permitir la evacuación de las pluviales y la recarga de los acuíferos.
 - Se permite la instalación de paneles fotovoltaicos, de plantas de cogeneración y la instalación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos.
 - El proyecto de edificación deberá realizar un estudio acústico que tendrá en cuenta las servidumbres acústicas de la A-62, de forma que se deberá justificar la necesidad o no de apantallamientos que reduzcan el ruido en el

exterior, dependiendo de la ubicación de la edificación y de los valores límite de inmisión resultantes del uso al concreto al que finalmente sea destinada.

Artículo 49. ESPACIO LIBRE PÚBLICO (EL)

1. Edificación singular de pequeñas dimensiones destinada a albergar los usos básicos permitidos en el uso pormenorizado de Espacio Libre. Serán de titularidad y uso públicos.
2. Uso pormenorizado: Espacio Libre Público
3. Condiciones de edificación:
 - Edificabilidad no lucrativa:.....0,06 m²/m²
 - Altura máxima en n.º plantas:.....1 planta (B)
 - Altura máxima de cornisa:.....5,00 m
4. Otras condiciones:
 - Podrán preverse equipamientos deportivos, lúdicos o recreativos al aire libre, en las condiciones establecidas en el artículo 23 de estas Ordenanzas.
 - Se permiten además pequeñas edificaciones provisionales o de escasa entidad constructiva (kioscos, mercadillos, ferias, templete, pérgolas, terrazas, bares de temporada, etc.) siempre que en su conjunto no sobrepasen el 5% de la superficie total de la zona de espacio libre.
 - También se permiten las construcciones vinculadas a las diferentes infraestructuras urbanas (cabinas telefónicas, transformadores, marquesinas de paradas de autobuses, etc.) o al mantenimiento de los jardines.
 - Al menos el 50% de la superficie de los espacios libres serán zonas verdes, es decir, estarán ocupados por plantaciones vegetales.

Artículo 50. VIARIO (–)

1. Edificación de pequeñas dimensiones y titularidad pública, destinada a dar servicio a los usos básicos permitidos dentro del pormenorizado Viario.
2. Uso pormenorizado: Viario.
3. Condiciones de edificación:
 - Edificabilidad no lucrativa:.....0,05 m²/m²
 - Altura máxima en n.º plantas:.....1 plantas (B)
 - Altura máxima de cornisa:.....4,00 m
4. Otras condiciones:
 - Se permite la instalación de elementos constitutivos del mobiliario urbano o vinculados a las diferentes infraestructuras urbanas (bancos, fuentes, kioscos, cabinas telefónicas, transformadores, marquesinas de paradas de autobuses, etc.) que tendrán una superficie máxima construida y una altura en función de sus necesidades.

- Estos elementos se situarán de forma que no obstaculicen el paso de los peatones ni la circulación o el estacionamiento de vehículos.
- Se permite la instalación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos, junto a las bandas de aparcamiento.

En Cabezón de Pisuerga, febrero de 2022

El arquitecto

D. Gregorio Alarcia Estévez

G33 SLP

3. ESTUDIO ECONÓMICO

3.1. INTRODUCCIÓN

El presente Estudio Económico se redacta en cumplimiento del artículo 101 y 169 del RUCyL, con el objeto de recoger las determinaciones de ordenación detallada expuestas en la Modificación Puntual sobre programación y financiación de sus objetivos y propuestas, especialmente de la ejecución de dotaciones urbanísticas públicas previstas. Asimismo, en cumplimiento del apartado 5 del citado artículo 22 del RDL 7/2015, se justifica en este Estudio Económico la viabilidad económica de la actuación, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y cargas derivados de la misma para los propietarios incluidos en su ámbito.

Teniendo en cuenta la dificultad que entrañan las previsiones económicas sin la redacción previa de presupuestos elaborados con rigor sobre el proyecto técnico completo, se ha procedido a realizar una estimación del coste de las obras de urbanización. La evaluación económica, por tanto, se refiere siempre a unos esquemas técnicos de servicios y obras de urbanización, sujetos normalmente a un margen de variación de los presupuestos que se realicen sobre los proyectos finalmente elaborados.

La ordenación detallada del Sector SUR 01 aplica las determinaciones de ordenación general establecidas en el Plan General de Ordenación Urbana, con la única modificación del uso global predominante y la delimitación del sector establecida en la ficha del Sector SUR 01, y la calificación urbanística, asignación de usos y sus aprovechamientos definidos en la Memoria y Ordenanzas de la Modificación.

A continuación, se expone un resumen de los parámetros urbanísticos del sector SUR 01:

Sector SUR 01	
Superficie total	192.770,48
Sup. Equipamientos	13.415,07
Sup. Uso Lucrativo	124.036,89
Índice edificabilidad	0,45
Edificabilidad total	86.746,72

3.2. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA

La viabilidad de la Ordenación Detallada del Sector SUR 01 está en función de los recursos de financiación de la promoción privada, ya que corresponde al propietario de los terrenos, la financiación y ejecución de la totalidad de las obras de urbanización, incluidas las conexiones a las infraestructuras.

Los recursos para afrontar los costes resultantes de la urbanización serán soportados por el patrimonio particular de la propiedad, por financiaciones de cualquier tipo u otros modos que no retrasen la ejecución de la gestión urbanística.

Los propietarios de los terrenos tienen medios económicos suficientes para garantizar el buen fin de éste. Disponen del 100% de la superficie afectada, lo que supone el total del 85% del aprovechamiento lucrativo, lo que por sí mismo ofrece garantías suficientes para el mencionado desarrollo. Por lo tanto, la viabilidad económica del proyecto está asegurada, ya que los ingresos previstos por la venta de las parcelas son mayores que los gastos de urbanización del suelo.

De acuerdo con el artículo 202 del RUCyL, en el plazo de un mes desde la aprobación del Proyecto de Actuación, se constituirá la garantía de urbanización, para asegurar ante el Ayuntamiento la total ejecución de la actuación urbanística.

La evaluación económica del presente documento se completará y perfeccionará con los correspondientes proyectos de actuación y edificación que sean necesarios. Por lo tanto, tiene un valor vinculante en tanto tales documentos de desenvolvimiento técnico y demás detalles no completen o amplíen la referida evaluación.

3.2.1 INGRESOS PREVISTOS

Para calcular los ingresos previstos por la renta del suelo se han utilizado testigos de suelos similares de uso productivo y terciario que se pueden encontrar en los distintos portales inmobiliarios en internet, así como de compraventas recientemente realizadas.

PARCELA RESULTANTE	USO PORMENORIZADO	EDIFICABILIDAD (m ² e)	COEF	APROV.	€/m ²	Valor del Suelo (€)
P-1	LG-Logística	69.208,36	1	69.208,36	98,48	6.815.721,47
P-2	AE-Actividades Económicas	24.230,66	1,2	21.046,03	105,99	2.230.760,66
TOTAL				90.254,39		9.046.482,13
15% Ayuntamiento				13.538,16		1.356.972,32
85 % Propietarios				76.716,23		7.689.509,81

3.2.2 GASTOS DE URBANIZACIÓN

De acuerdo con el artículo 198 del RUCyL, se incluye en los gastos de urbanización los conceptos que se describen a continuación, que deben ser sufragados en su totalidad por los propietarios de los terrenos.

Tal y como se resume a continuación, los gastos de urbanización incluyen las obras de ejecución de material de urbanización de las vías públicas, los servicios urbanos y los espacios libres públicos; la conexión a los servicios y redes necesarios; los gastos complementarios debidos a la elaboración de los instrumentos de planeamiento y gestión, así como los gastos asociados a la gestión urbanística; las indemnizaciones y demás gastos que procedan, en caso de incompatibilidad con el planeamiento; y los gastos de conservación y mantenimiento de la urbanización hasta su recepción por el Ayuntamiento.

Se estima el siguiente cálculo de inversión, que deberá ser matizado en el correspondiente proyecto de urbanización.

1. COSTES DE EJECUCIÓN MATERIAL DE LA URBANIZACIÓN

1. PREPARACIÓN DEL TERRENO			
	Euros/ud	Unidades	Total (Euros)
M² desbroce y preparación terreno	0,87	15.286,25	13.299,04
Movimiento de tierras	3,60	15.286,25	55.030,50
SUMA PARCIAL			68.329,54

2. PAVIEMNTACIÓN			
	Euros/ud	Unidades	Total (Euros)
M² pavimentación calzadas y aparcamientos	32,50	11.699,21	380.224,16
M² pavimentación aceras	21,00	3.587,05	75.327,95
SUMA PARCIAL			455.552,11

3. SANEAMIENTO			
	Euros/ud	Unidades	Total (Euros)
ML canalización con tubo PE-AD Ø300 mm, incluso excavación y relleno	90,00	900,00	81.000,00
UD pozo de registro	570,00	19,00	10.830,00
UD sumidero	240,00	40,00	9.600,00
UD acometidas de residuales	673,00	4,00	2.692,00
Depuradora	30.000,00	1,00	30.000,00
SUMA PARCIAL			134.122,00

Modificación Puntual del PGOU de Cabezón de Pisuerga (Valladolid)
con ordenación detallada del Sector SUR 01 de suelo urbanizable
ORDENACIÓN DETALLADA

4. ABASTECIMIENTO			
	Euros/ud	Unidades	Total (Euros)
ML canalización con tubo PE-AD uso alimentario Ø120 mm, incluso excavación y relleno	65,00	820,00	53.300,00
UD boca de riego	160,00	2,00	320,00
UD acometidas	604,00	5,00	3.020,00
UD hidrante de incendios Ø100	1.222,00	5,00	6.110,00
UD arqueta de válvulas	301,00	2,00	602,00
SUMA PARCIAL			63.352,00

5. ENERGÍA ELÉCTRICA			
	Euros/ud	Unidades	Total (Euros)
ML canalización para media y baja tensión incluso conductores y arquetas	120,00	300,00	36.000,00
UD acometidas	525,00	4,00	2.100,00
UD centro de transformación	22.758,00	1,00	22.758,00
UD pica de puesta de tierra	2.393,00	1,00	2.393,00
SUMA PARCIAL			63.251,00

6. ALUMBRADO PÚBLICO			
	Euros/ud	Unidades	Total (Euros)
ML canalización para alumbrado incluso arquetas y cableado	45,00	1.010,00	45.450,00
UD columna para alumbrado de viales h=9 m, incluso luminaria VSAP 250 W	600,00	20,00	12.000,00
UD farola esférica 150 W	429,00	3,00	1.287,00
UD centro de mando para alumbrado	2.598,00	1,00	2.598,00
UD pica de puesta de tierra	80,00	2,00	160,00
SUMA PARCIAL			61.945,00

7. TELECOMUNICACIONES			
	Euros/ud	Unidades	Total (Euros)
ML canalización para telecomunicaciones incluso conductores y arquetas	80,00	350,00	28.000,00
UD acometida	174,00	4,00	696,00
UD armario distribuidor	730,00	1,00	730,00
UD arqueta tipo H	168,00	3,00	504,00
SUMA PARCIAL			29.930,00

Modificación Puntual del PGOU de Cabezón de Pisuerga (Valladolid)
con ordenación detallada del Sector SUR 01 de suelo urbanizable
ORDENACIÓN DETALLADA

8. JARDINERIA			
	Euros/ud	Unidades	Total (Euros)
M ² formación de parques y jardines, incluso pavimentación de senderos y zonas de estancia, plantación de césped y arbolado.	120,00	20.123,86	2.414.863,20
SUMA PARCIAL			2.414.863,20

9. OTROS			
	Euros/ud	Unidades	Total (Euros)
Señalización	0,40	15.286,25	6.114,50
Control de calidad y Seguridad y Salud	1,60	15.286,25	24.458,00
SUMA PARCIAL			30.572,50

Resumen general por capítulos

CAPÍTULO	TOTAL (Euros)
1. Preparación del terreno y movimiento de tierras	68.329,54
2. Paviementación	455.552,11
3. Saneamiento	134.122,00
4. Abastecimiento	63.352,00
5. Energía eléctrica	63.251,00
6. Alumbrado público	61.495,00
7. Telecomunicaciones	29.930,00
9. Jardinería	2.414.863,20
10. Otros	30.572,50
TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL	3.321.467,35
13% Gastos generales	431.790,75
6% Beneficio industrial	199.288,04
3% Control de calidad	99.644,02
TOTAL PRESUPUESTO CONTRATA	4.052.190,16

2. GASTOS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN

ELABORACIÓN DOCUMENTOS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN	
1. Modificación Puntual PGOU con Ordenación Detallada	
Levantamiento topográfico	1.200,00 €
Modificación Puntual PGOU con Ordenación Detallada	34.700,00 €
Total Modificación Puntual con Ordenación Detallada	35.900,00 €
2. Proyecto de Reparcelación	
Proyecto	15.000,00
Publicaciones y registros	6.000,00
Total Proyecto de Reparcelación	21.000,00
3. Proyecto de Urbanización	
Proyecto	37.570,00 €

Coordinación de Seguridad y Salud	5.400,00 €
Dirección de obra técnico de grado superior	9.400,00 €
Dirección de obra técnico de grado medio	9.400,00 €
Asistencia topográfica	2.600,00 €
Boletines y permisos	3.000,00 €
Total Proyecto de Urbanización	67.370,00 €
TOTAL	124.270,00 €

3.GASTOS DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

Los gastos de conservación y mantenimiento de la urbanización hasta su recepción por parte del Ayuntamiento se pueden estimar globalmente, considerando que estas actuaciones de conservación y mantenimiento de los espacios libres, viario y servicios urbanos supondrán un 4% de los gastos de ejecución de la urbanización.

Conservación y Mantenimiento	162.087,61 €
TOTAL	162.087,61 €

TOTAL GASTOS DE URBANIZACIÓN ESTIMADOS

Los gastos totales de urbanización, que comprenden las partidas contempladas en los apartados anteriores, se resumen en la tabla siguiente:

GASTOS TOTALES DE URBANIZACIÓN	
Descripción	Importe (€)
1. Ejecución material de la urbanización	4.052.190,16 €
2. Elaboración documentos de planeamiento y gestión	124.270,00 €
3. Costes de conservación y mantenimiento	162.087,61 €
TOTAL GASTOS DE URBANIZACIÓN	4.338.547,77 €

3.2.3 HIPÓTESIS SOBRE EL VALOR DEL SUELO

Tras consulta con el actual propietario del suelo, se ajusta el valor real que tuvo el suelo en el momento de su compra, aunque en caso de realizarse la compra en el momento de aprobación del planeamiento ese valor fuera diferente.

Teniendo en cuenta esto, se expone que el valor del suelo fuera 10,00€/m².

El coste total del suelo sería el resultado de multiplicar la superficie bruta de suelo afectada por el precio unitario de compra:

$$192.770,48 \times 10,00\text{€/m}^2 = 1.927.704,80 \text{ €}$$

3.2.4 VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA ACTUACIÓN URBANÍSTICA

La viabilidad económica financiera del desarrollo del Sector SUR 01 se obtiene de la diferencia entre ingresos y costes previstos.

Según la siguiente tabla, realizada a partir de los datos y cifras del estudio económico, se observa que el proyecto es rentable:

INGRESOS PREVISTOS	
Total ingresos previstos	7.689.509,81 €
INVERSIONES PREVISTAS	
Compra de suelo	1.927.704,80 €
Gastos totales de urbanización	4.338.547,77 €
COSTES TOTALES	
	6.266.252,57 €
BENEFICIOS (Viabilidad económica)	
	1.423.257,24 €

3.3. PROGRAMACIÓN

La Modificación Puntual del PGOU define una única Unidad de Actuación, que engloba la totalidad del Sector SUR 01, como ámbito de gestión urbanística integrada que permitirá la correcta ejecución de las determinaciones del planeamiento.

INVERSIÓN	GLOBAL	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	TOTAL
Compra del terreno	1.927.705	100% 1.927.705	-	-	-	-	100,00% 1.927.705
Coste Gestión	124.270	60% 74.562	40% 49.708	-	-	-	100,00% 124.270
Obras Urbanización	4.052.190	-	-	50% 2.026.095	50% 2.026.095	-	100,00% 4.052.190
Conservación	162.088	-	-	-	-	100% 162.088	100,00% 162.088
Total pagos	6.266.253	2.002.267	49.708	2.026.095	2.026.095	162.088	6.266.253
		31,95%	0,79%	32,33%	32,33%	2,59%	100,00%
Acumulado pagos		2.002.267	2.051.975	4.078.070	6.104.165	6.266.253	

INGRESOS	GLOBAL	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	TOTAL
Venta de parcelas	7.689.510	-	10% 768.951	20% 1.537.902	40% 3.075.804	30% 2.306.853	100,00% 7.689.510

DIFERENCIA	GLOBAL	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	TOTAL
Aportado por los propietarios		2.002.267		488.193			2.490.460
Ingresos a propietarios	1.423.257		719.243		1.049.709	2.144.765	3.913.717
BENEFICIOS							1.423.257

3.3.1 SISTEMA DE ACTUACIÓN

El sistema de actuación mediante el cual se gestionará el ámbito de la Modificación lo establecerá el Proyecto de Actuación, pero teniendo en cuenta que los terrenos pertenecen a un único propietario, el sistema elegido será previsiblemente el de Concierto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 255 y siguientes del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

3.3.2 PROGRAMACIÓN DE URBANIZACIÓN

El presente documento se adecua a lo previsto en el artículo 136.2.d del RUCyL con el objeto de establecer la previsión de la implantación de servicios y equipamientos que deben ejecutarse de forma previa o simultánea a la edificación proyectada.

Serán los Proyectos de Actuación y de Urbanización quienes definan las fases en las que se deberá ejecutar el proceso urbanizador, si bien en este documento se propone una única fase de ejecución de obra.

En este sentido, y en cumplimiento del artículo 49 del RUCyL, se establece un plazo máximo para llevar a cabo la gestión y urbanización de ocho años a partir de la aprobación definitiva del presente documento. En este tiempo se deberán cumplir todos los deberes de cesión, equidistribución y urbanización previstos en la legislación vigente, y recogidos en esta Modificación Puntual con Ordenación Detallada del Sector SUR 01.

Sin perjuicio de que la gestión del sector y la formalización de las cesiones sobre la totalidad de los terrenos afectados, se realice en una sola etapa y, por tanto, se establezca una única Unidad de Actuación, se podrán establecer unidades funcionales a los efectos de ejecutar la urbanización por fases, de manera tal que se pueda dar servicio a las parcelas incluidas en una unidad funcional sin necesidad de que estén terminadas las obras de las demás unidades. En su caso, estas unidades funcionales se podrán establecer en el Proyecto de Urbanización.

Se podrá autorizar la edificación y urbanización simultáneas siempre y cuando se garantice el compromiso de no utilización de la edificación hasta que no estén terminadas las obras de urbanización correspondientes a la unidad funcional en la que se incluyan.

Se redactará un Proyecto de Urbanización único sobre la totalidad del Sector. Dicho proyecto contemplará todas las obras necesarias y, en caso de establecerse varias unidades funcionales, el proyecto contemplará separatas específicas para cada unidad.

Evidentemente, tal y como contempla la Ley 5/99 y su Reglamento, podrá presentarse un Proyecto de Actuación que contenga tanto la urbanización como la reparcelación. En

caso de que se presenten documentos independientes, el proyecto de Actuación-Reparcelación deberá ser presentado de manera tal que pueda ser aprobado con anterioridad o de forma simultánea al de Urbanización.

El habilitado como Urbanizador mediante el Proyecto de Actuación será quien asuma las obras de urbanización que se ejecuten en el sector. De igual forma, el Urbanizador llevará a cabo la contratación para la ejecución de las obras con la empresa que se determine en los términos que establece el artículo 275, 191 y 198 a 205 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, y en general, realizará la gestión y ejecución de la urbanización, sin perjuicio de las facultades de vigilancia e inspección que atribuye al Ayuntamiento el ordenamiento jurídico.

Durante el tiempo que duren las obras de urbanización, éstas serán mantenidas por el urbanizador de la Actuación. Una vez concluidas estas obras y recibidas por el Ayuntamiento, los costes de su mantenimiento deberán ser asumidos por el propio Ayuntamiento, pudiendo establecerse un convenio entre este y los propietarios y el para su conservación, tal y como establece el punto 3º del artículo 208 del RUCyL.

3.3.3 PROGRAMACIÓN DE EDIFICACIÓN

Se prevé la posibilidad de ejecutar de forma simultánea las obras de urbanización y de edificación, pudiendo coincidir la etapa establecida para el desarrollo de la ordenación detallada del Sector SUR 01 de la Modificación y del programa de edificación. En este caso se deberán garantizar los compromisos establecidos en el artículo 214 del RUCyL, en cuanto al compromiso de no utilización de la edificación hasta que estén concluidas las obras de urbanización que la afecten. En cualquier caso, se solicitarán las licencias de edificación necesarias.

En Cabezón de Pisuerga, febrero de 2022

El arquitecto

D. Gregorio Alarcia Estévez

G33 SLP

4. ESTUDIO DE MOVILIDAD

4.1. OBJETO

El presente Estudio de Movilidad se incluye dentro de la documentación de la Modificación, de acuerdo con el artículo 36 bis. b) 2.º de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, que establece lo siguiente:

[...] los instrumentos de planeamiento que establezcan la ordenación detallada de los sectores de suelo urbanizable:

2.º Deben incluir un estudio de movilidad generada, de forma que evalúe la viabilidad de gestionar de forma sostenible los movimientos de población y de mercancías que puedan derivarse del desarrollo del sector, analizando las posibilidades del transporte público, la capacidad y funcionalidad de la red viaria y los modos de transporte alternativos.

Este apartado tiene por objeto la evaluación de los posibles impactos del desarrollo del Sector SUR 01 de Cabezón de Pisuerga sobre el tráfico y la movilidad de su entorno, con el fin de implementar las medidas necesarias para fomentar una movilidad más sostenible que priorice el transporte público y las redes peatonales y ciclistas.

Este análisis de la movilidad partirá de la situación actual del tráfico, para poder compararla con el aumento de la movilidad generado por el desarrollo del Sector SUR 01. Se valorará tanto la capacidad del viario existente y propuesto como las redes de transporte alternativo: público, peatonal y ciclista. En particular, este Estudio incluye los siguientes extremos:

- Valoración de la movilidad actual en el viario que circunda los terrenos del Sector SUR 01, así como sus conexiones inmediatas de acceso.
- Cálculo de los desplazamientos que generará el desarrollo de este Sector, y de su distribución modal.
- Análisis de la capacidad de las vías de circulación afectadas por la Ordenación Detallada del Sector SUR 01, niveles actuales y posibilidad de absorción del tráfico generado por el desarrollo del Sector.
- Propuesta de actuaciones que mejoren la movilidad, con especial atención al transporte público, y a la conectividad con las redes peatonal y ciclista.

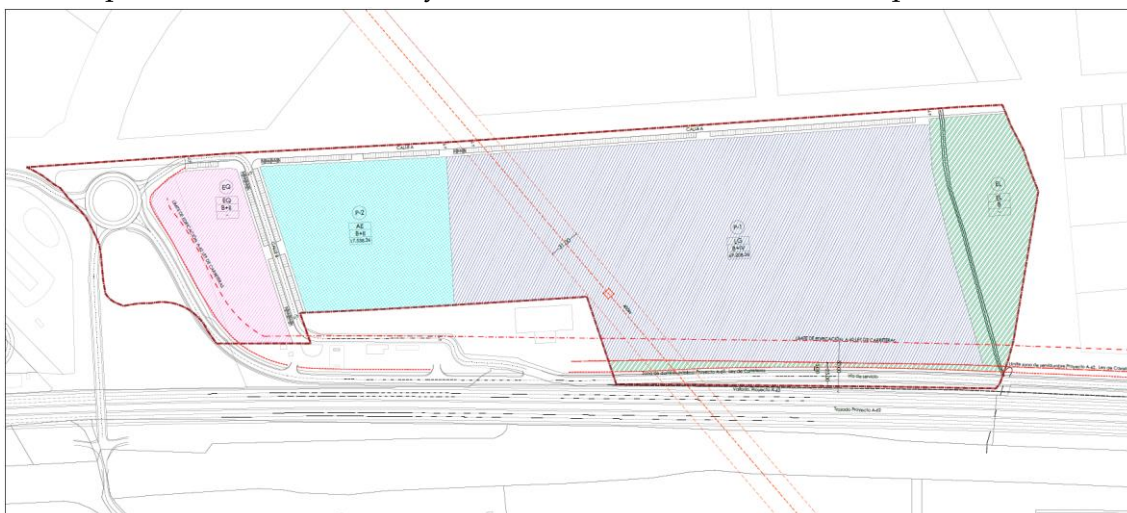
4.2. CARACTERÍSTICAS DEL DESARROLLO

La Ordenación Detallada incluida en la Modificación Puntual desarrolla las determinaciones de ordenación general establecidas por el PGOU de Cabezón de Pisuerga para el Sector SUR 01 de uso global logístico, incluyendo los cambios realizados por la propia Modificación. La regulación pormenorizada de los usos y la edificación se

realiza por medio de las siguientes ordenanzas, que se desarrollan en este mismo documento, acordes a los parámetros que caracterizan las edificaciones industriales del entorno, como edificabilidad, altura, volumen o fondo edificable, superficie mínima de parcela, etc:

Logístico	LG
Actividades Económicas	AE
Equipamiento Público	EQ
Espacios Libres Públicos	EL
Viario	--

Cada uso pormenorizado tiene asignado un uso básico predominante (mayoritario respecto del aprovechamiento total del mismo), especificándose asimismo los usos básicos prohibidos en cada caso y considerándose el resto como compatibles.

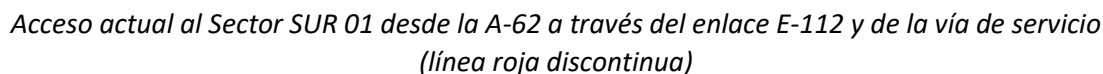


Plano ordenación detallada del sector SUR 01

El resumen de la calificación urbanística del Sector SUR 01, con la intensidad de cada uso, se incluye en la tabla siguiente:

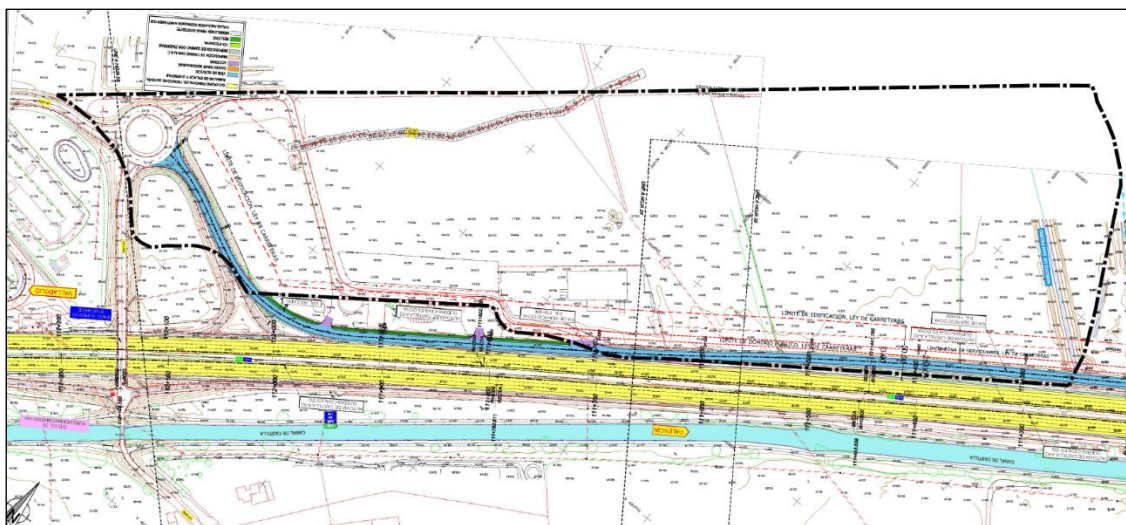
PARCELA	SUPERFICIE (m ² s)	ORDENANZA	USO PORMENORIZADO	EDIFICAB. (m ² e)
P-1	99.806,23	LG_Logística	Logística	69.208,36
P-2	24.230,66	AE_Actividades Económicas	Actividades económicas	17.538,36
EQ	13.415,07	EQ_Equip. público	Equipamiento público	-
EL	20.123,86	EL_Espacio Libre	Espacio Libre Público	-
CALLE A	11.379,86	Viario	Viario	-
CALLE B	13.067,11	Viario	Viario	-
CALLE C	3.906,39	Viario	Viario	-
ENLACE E-112	13.446,51	Viario	Viario	-
192.770,48				86.746,72

En la situación actual, el sector consta de dos accesos. Se puede acceder por el sur, a través del nudo de enlace E-112 desde la Autovía de Castilla y a través de la vía de servicio, que conecta este enlace con el del kilómetro 109. Actualmente, se accede a las parcelas e instalaciones existentes desde esta vía de servicio. Por otro lado, la Autovía de Castilla, A-62, es una vía de alta velocidad con gran intensidad de tráfico, de dos carriles por sentido.



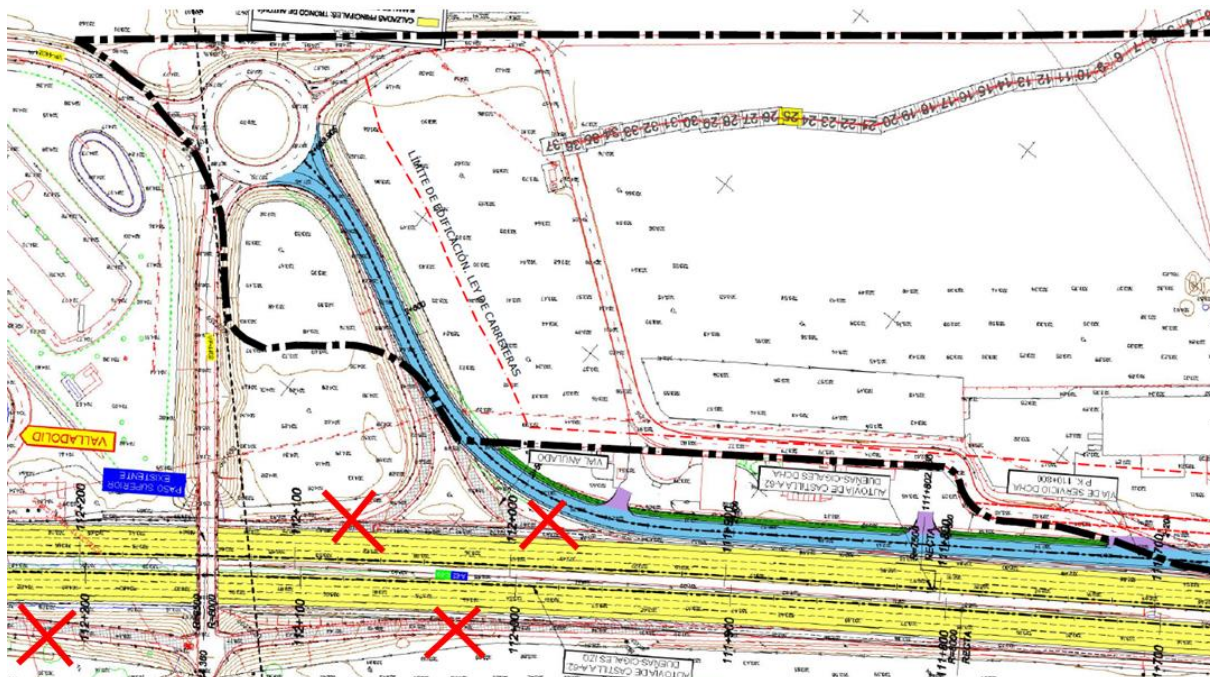
64

Modificación Puntual del PGOU de Cabezón de Pisuerga (Valladolid)
con ordenación detallada del Sector SUR 01 de suelo urbanizable
ORDENACIÓN DETALLADA



SUR 01 (en negro) sobre plano de trazado del Proyecto de ampliación de la A-62. En amarillo, tronco de la autovía; en azul nueva vía de servicio. Desaparece la salida 112.

Por lo tanto, si este proyecto se lleva a cabo como está propuesto, el acceso al sector SUR 01 se realizará desde la salida 109 de la A-62, a través de la vía de servicio, o desde el viario del “Área de Actividades. Canal de Castilla”, tras su finalización.



Eliminación de la salida 112 de la A-62 y de los accesos correspondientes al enlace E-112 en el Proyecto de ampliación del tercer carril

Esta Modificación tiene en cuenta tanto las condiciones del estado actual como la propuesta del Proyecto de Ampliación de la A-62, contemplando además ambas alternativas de conexión.

Tanto en el trazado actual como en el previsto por el Proyecto de Trazado, estos terrenos cuentan con acceso en condiciones suficientes. Actualmente, a través de la salida y nudo de enlace 112, y de la vía de servicio que une este nudo con el de la salida 109.

Tras el proyecto de Ampliación, se accederá al sector por el nudo E-109 a través de la vía de servicio, por el sur, y del viario del “Área de Actividades Canal de Castilla”, por el norte.

La estructura viaria propuesta en la Ordenación Detallada de la Modificación parte de las determinaciones del PGOU de Cabezón de Pisuerga y se adecua a la ordenanza de vía pública que desarrollará el Ayuntamiento de Cabezón de Pisuerga.

Se define un viario interior principal con forma de L desde el enlace E-112, consta de una calle principal que discurre por el límite noroeste del sector, y una ramificación de ella que conecta con la actual vía de servicio, como el otro posible acceso al sector. La calle principal da acceso rodado y peatonal a todas las parcelas y comunica los usos logísticos con los dotacionales y de actividades económicas; así como reduce el viario al mínimo necesario para un buen funcionamiento del sector.

La superficie total destinada a viario es de 35.194,66 m² y engloba tanto los ámbitos rodados (calzadas y aparcamientos) como los dedicados a los peatones (aceras e itinerarios con preferencia peatonal), cumpliéndose el criterio de distribución lo más equitativa posible entre ambos modos.

La superficie destinada a viario público se distribuye de la siguiente forma:

Parcela	Superficie (m ² s)
Calle A	11.379,86
Calle B	3.906,39
Vía de Servicio	6.461,90
Enlace E-112	13.446,51
Total	35.194,66

Se han previsto 868 plazas de aparcamiento público, de 2,50m x 5,00m, de las cuales 22 son plazas accesibles, para cumplir con las exigencias del RUCyL y la Orden TMA/851/2021.

Las 868 plazas de uso público se encuentran repartidas entre el viario y áreas de reservas de aparcamientos de uso público en las parcelas lucrativas, verificando así el cumplimiento de lo establecido por el RUCyL.

De las 868 plazas de uso público previstas por el plan, 362 plazas están situadas en viario público, divididas en 340 plazas para turismos, de 2,50m x 5,00m, y 22 plazas accesibles.

Plazas accesibles reservadas en el sector: 22 plazas > $867,47/40 = 21,69$ plazas según Orden TMA/851/2021.

El resto de las plazas se reservan en espacios de uso público de las parcelas P-1 y P-2; ya que serán las actividades que se instalen en estas parcelas las que hagan un mayor uso de las mismas. Se prohíbe mediante ordenanza el vallado de estos espacios, que estarán abiertos para su uso público en el momento que se necesiten. Se grafían de forma indicativa en el plano de ordenación PO.02, *Reservas de suelo para sistemas locales*.

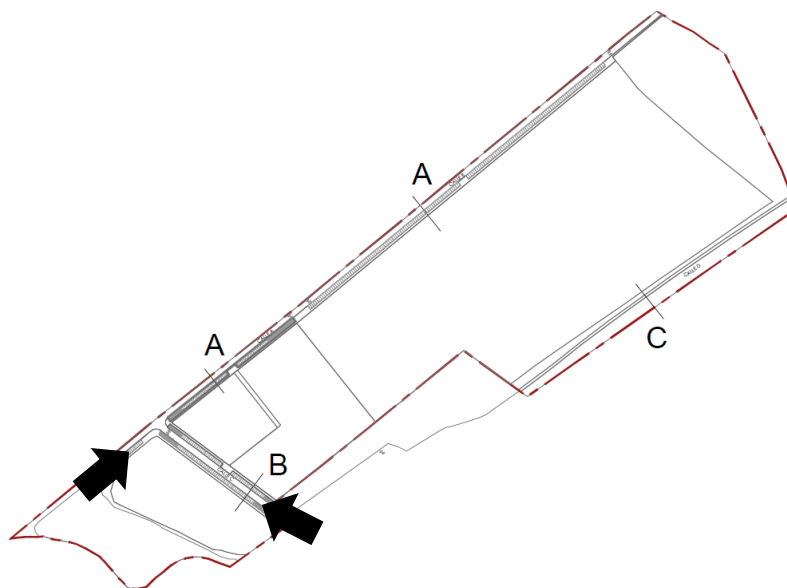
Para estas plazas en parcela se estima una superficie de 18 m² por plaza, para incluir la superficie correspondiente a acceso y zona de maniobra.

$$868 - 362 = 506 \Rightarrow 506 \times 18\text{m}^2 \text{ por plaza} = 9.108,00 \text{ m}^2\text{s}$$

Esta superficie se reparte entre las distintas parcelas lucrativas, teniendo en cuenta el uso de cada una de ellas, ya que lógicamente será la parcela de uso logístico la que mayor tráfico atraerá:

PARCELA	SUPERFICIE (m ² s)	PLAZAS DE USO PÚBLICO EN PARCELA	SUPERFICIE DE USO PÚBLICO PARA APARCAMIENTO (m ² s)
P-1	99.806,23	475	8.550,00
P-2	24.230,66	31	558,00
TOTAL	124.036,89	506	9.108,00

La configuración del viario y el tipo de vía en cuanto a su diseño, sección y distribución interna (calzada, aparcamiento y aceras) se recogen en los planos de ordenación correspondientes de la documentación gráfica y servirán de pauta para la redacción del correspondiente Proyecto de Urbanización.

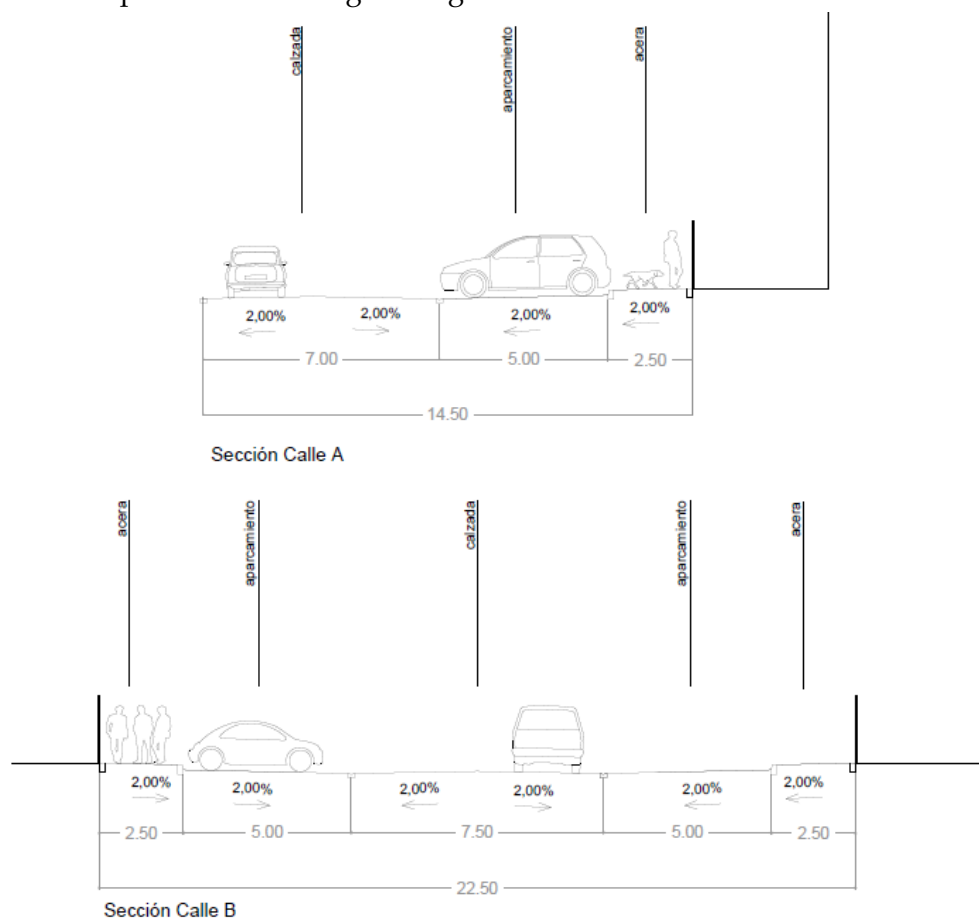


Red Viaria de la Ordenación Detallada

El viario del sector se distribuye de la siguiente manera:

- Camino A: Calle de doble sentido, que consta de un carril por cada sentido de circulación. Está definida por un ancho total de calle de 14,50 m y superficie total de 11.379,86 m². Parte desde la conexión del sector con el enlace E-112 hasta el límite este del sector con el Sector SUR 16 “Área de Actividades del Canal de Castilla”.
- Calle B: Calle de doble sentido, que consta de un carril por cada sentido de circulación. Está definida por un ancho total de calle de 22,50 m y superficie total de 3.906,39 m². Parte desde la calle A hasta la conexión con la vía de servicio existente en los terrenos del sector.
- Vía de Servicio (C): Vía de doble carril, correspondiente al tramo de la vía de servicio incluida en la delimitación del sector, que discurre por la zona suroeste del sector, con una superficie total de 6.461,90 m². Su urbanización la realizará su titular tras las obras de ampliación del tercer carril de la A-62.

Las secciones viarias cumplen en todo caso con lo dispuesto en el PGOU de Cabezón de Pisuerga y la Orden TMA/851/2021, con unas aceras mínimas de 2,00 m y unas calzadas mínimas de 3,20 y 6,40 m, que permitan el trayecto de camiones, como se puede comprobar en las imágenes siguientes:



Secciones transversales del viario de la Ordenación Detallada.

4.3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN LA SITUACIÓN ACTUAL

El acceso al sector actualmente se puede realizar a través del enlace E-112 por la A-62 o de la vía de servicio paralela a la A-62, que transcurre por la parte sureste de los terrenos del sector.



Acceso al Sector SUR 01 por la actual vía de servicio, visto desde la Autovía de Castilla



Acceso al Sector SUR 01 desde rotonda de enlace E-112

4.3.1. TRANSPORTE PÚBLICO

La conexión entre el Sector SUR 01 y el núcleo urbano de Cabezón de Pisuerga no consta de ninguna línea de transporte público.

4.3.2. CARRIL BICI

Actualmente no existe ningún carril bici en las vías próximas al Sector SUR 01. Para acceder en bici al sector desde el núcleo urbano de Cabezón de Pisuerga, se deberá realizar a través de la carretera VP-3402, que es una carretera con baja intensidad de tráfico, de doble sentido y un carril por sentido; ya que existe un paso superior para atravesar la autovía.

4.3.3. MOVILIDAD PEATONAL

Los trayectos peatonales desde el sector a Cabezón de Pisuerga recorren alrededor de 2,5km; por lo que conllevarían un recorrido de 30 minutos a pie. La ausencia de aceras en el recorrido y la gran proximidad a las vías rodadas hacen que no sea un trayecto frecuentado peatonalmente, por su peligrosidad.

4.3.4. TRANSPORTE PRIVADO

El transporte privado se prevé como el principal medio de transporte utilizado para acceder al sector, por su ubicación y condicionantes de acceso.

La principal vía respecto a la movilidad del sector es la Autovía de Castilla, con las siguientes IMD según el Mapa de tráfico de la DGT año 2019:

- Tramo A-62 en el punto de acceso al sector:

IMD total 34.365

IMD ligeros 27.274

IMD pesados 7.091

4.4. TRÁFICO GENERADO POR EL DESARROLLO DE LA ORDENACIÓN DETALLADA

Con objeto de valorar el impacto en el aumento del tráfico tras la modificación, se realiza una estimación en función del uso y actividades previstas.

	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD
P-1	99.806,23	69.208,36
P-2	24.236,66	17.538,36

De este modo se estiman 2 trabajadores por cada 500m² en uso logístico, repartidos en dos turnos, con una superficie de 99.806,23 m²; y 1 trabajador por cada 100m² en uso de

actividades logísticas, con una superficie de 24.230,66m². Teniendo como resultado un total de 642 trabajadores. De estos 642 trabajadores se estiman 2 viajes/día por cada trabajador.

$$642 \times 2 = 1.284 \text{ desplazamientos/día}$$

Además, se estima que las actividades industriales generarán un tráfico de mercancías de 1 vehículo cada 4.000 m² edificables, lo que supone 22 vehículos pesados/día, a mayores del tráfico de turismos.

Por lo tanto, el total de desplazamientos generados en el ámbito de la modificación es el siguiente:

$$1.284 + 22 = 1.306 \text{ desplazamientos/día}$$

Este aumento de la intensidad de tráfico supone un aumento del tráfico inferior al 4% sobre su tráfico actual y por tanto, no se prevé que tenga un impacto real sobre la autovía, que se encuentra aún lejos de soportar su capacidad máxima. Además, nunca se producirán la totalidad de desplazamientos simultáneamente; ya que al menos en los usos logísticos los trabajadores se repartirán en dos turnos, según el modelo de actividades que se implanten.

A partir de la estimación del incremento en la movilidad generada por el desarrollo del sector, se considera que el impacto producido en el viario será mayoritariamente hacia el interior del municipio, donde se prevé la residencia de la mayoría de futuros trabajadores de sector.

El 90% del tráfico será atraído por el núcleo urbano de Cabezón de Pisuerga, y utilizarán los accesos a través del enlace E-112 de la A-62, la carretera VP-3402, y la vía de servicio desde la carretera VA-113 o desde el enlace E-109. El 10% restante se prevé que ser tráfico de fuera del municipio que accederá por la A-62.

4.5. DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJES GENERADOS ENTRE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Dado que el uso predominante del sector es logístico, los desplazamientos que se generan son los propios de los trabajadores en las instalaciones que se instalen una vez desarrollados en el área de la Modificación; por lo que se prevé que la totalidad de ellos se realicen en transporte privado y bastante concentrados en las horas de inicio y finalización de la jornada laboral.

Además, no existe ninguna red de transporte urbano cercana al sector u otra posibilidad de acceso realmente viable actualmente.

4.6. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERADA Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL

4.6.1. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DEL VIARIO TRAS EL INCREMENTO DE LOS VIAJES DE VEHÍCULOS PRIVADOS

A partir de la capacidad actual de la A-62 se comprueba que es suficiente para soportar el aumento de tráfico generado; puesto que la movilidad generada no supone un aumento relevante frente a la IMD de la vía, donde no se llega a superar la capacidad límite.

Al igual que en el apartado anterior, se calcula el porcentaje que este aumento supone sobre el total de 34.365 viajes en vehículo privado actuales según los datos del Mapa de tráfico de la DGT año 2019, Ministerio de Fomento.

$$IMD_T = 34.365$$

$$\text{Aumento total de viajes} = 270$$

El desarrollo del sector supone un aumento menor del 1%, por lo que el aumento de viajes apenas será apreciable en el tráfico que soporta la autovía.

Teniendo en cuenta los niveles actuales de tráfico más el incremento estimado, aún se observa un margen amplio en la carretera frente a su capacidad máxima, demostrando que el desarrollo del sector y su consecuente aumento en los desplazamientos en vehículos privados no suponen un impedimento para la correcta circulación del entorno.

4.6.2. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Actualmente, no existe ninguna línea de transporte público cercana al ámbito de la modificación. Dado el carácter del sector y su distancia a los núcleos de población más cercanos, tampoco se prevé su implantación futura.

4.6.3. PROPUESTA DE MEJORA DEL TRÁFICO PEATONAL Y CICLISTA

El cruce de las distintas infraestructuras viarias de gran capacidad en las inmediaciones del sector dificulta en gran medida el acceso peatonal y ciclista; aunque se podría mejorar el existe paso sobre la A-62 desde Cabezón de Pisuerga, al que se accede desde la VP-3402, implementando un carril bici o una senda peatonal que comunique el casco urbano con el entorno del “Área de Actividades del Canal de Castilla”.

4.7. CONCLUSIÓN

Por todo lo anterior, se considera que **el incremento del tráfico generado por el desarrollo de la Modificación Puntual del PGOU con Ordenación Detallada del Sector SUR 01 no tendrá un impacto significativo ni en las infraestructuras viarias existentes.**

En Cabezón de Pisuerga, febrero de 2022

El arquitecto

D. Gregorio Alarcia Estévez

G33 SLP