

Administración Local

Ayuntamientos

LEÓN

Acuerdo del Pleno Municipal del Excmo. Ayuntamiento de León, de 29 de noviembre de 2013 relativo a la [aprobación definitiva del Proyecto de Estudio de Detalle para la ordenación de terrenos situados en la Carretera N-630 \(León – Zamora\)](#) p.k. 5,5, en área industrial de Onzonilla - León.- Expte. nº 172/2012

El Pleno Municipal, en sesión ordinaria celebrada el día 29 de noviembre de 2013, acordó aprobar DEFINITIVAMENTE el Proyecto de Estudio de Detalle promovido por la entidad “B.A. Vidrio S.A.U.”, referente a terrenos clasificados como suelo urbano consolidado en la Carretera Nacional 630 León-Zamora, Punto Kilométrico 5,5, próximos al “Polígono Industrial de Onzonilla”, redactado por los Arquitectos D. Miguel Ángel y D. Luis Álvarez Aller, que tiene como objeto la modificación de la ordenación detallada vigente, establecida mediante anterior Estudio de Detalle aprobado definitivamente por acuerdo plenario de 17 de septiembre de 2009, publicado en el *Boletín Oficial de Castilla y León*, número 207, de 28 de octubre de 2009.

Contra dicho acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer directamente recurso contencioso administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Valladolid, en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de la última publicación del presente anuncio, que se efectuará en el BOCYL, en el BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA y en la página web municipal (incluyendo la memoria vinculante, normativa de aplicación y relación de los demás documentos que integran el citado instrumento de planeamiento).

Todo ello sin perjuicio de cualquier otro recurso que se estime procedente ejercitar.

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 61.2 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León y 175 del Reglamento de desarrollo así como en el Art. 70.2 de Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, transcribiéndose seguidamente la parte resolutive del acuerdo de referencia:

“... SE ACORDÓ:

1º.- Aprobar definitivamente el Proyecto de Estudio de Detalle promovido por la entidad “B.A. Vidrio S.A.U.”, referente a terrenos clasificados como suelo urbano consolidado en la Carretera Nacional 630 León-Zamora, Punto Kilométrico 5,5, próximos al “Polígono Industrial de Onzonilla”, redactado por los Arquitectos D. Miguel Ángel y D. Luis Álvarez Aller, que tiene como objeto la modificación de la ordenación detallada vigente, establecida mediante anterior Estudio de Detalle aprobado definitivamente por acuerdo plenario de 17 de septiembre de 2009, publicado en el *Boletín Oficial de Castilla y León* número 207, de 28 de octubre de 2009.

2º.- Notificar el presente acuerdo a la Administración del Estado, a la Diputación Provincial, al Registro de la Propiedad y la Administración de la Comunidad Autónoma, adjuntando a la notificación de ésta última un ejemplar del instrumento aprobado con su soporte informático para su traslado a la Comisión Territorial de Urbanismo, todo ello en cumplimiento de lo establecido en los arts. 61.1 y 140.3 de la Ley de Urbanismo y 174.b) del Reglamento. Igualmente, se dará traslado del presente acuerdo a la Dirección General del Catastro junto con un ejemplar diligenciado, en el ejercicio del deber de colaboración previsto en el art. 36.2 del Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario.

3º.- Publicar el acuerdo de aprobación definitiva en el *Boletín Oficial de Castilla y León* y en la página web municipal (www.aytoleon.es), con las particularidades previstas en el art. 61.2 de la Ley de Urbanismo y art. 175 del Reglamento.

4º.- Notificar el presente acuerdo al Servicio de Medio Ambiente, Establecimientos e Intervención en el uso del suelo, poniendo en su conocimiento la finalización del periodo de suspensión del otorgamiento de licencias, en lo que afecta a las modificaciones de las determinaciones de ordenación detallada que son objeto de aprobación definitiva.”

León, a 24 de enero de 2014.-El Alcalde, P.D. Belén Martín-Granizo López.

ESTUDIO DE DETALLE PARA LA ORDENACIÓN DE TERRENOS SITUADOS EN LA CARRETERA
N-630 (LEÓN – ZAMORA) P.K. 5,5, EN ÁREA INDUSTRIAL DE ONZONILLA - LEÓN

1.-MEMORIA VINCULANTE

1.-OBJETO E INICIATIVA

1.1.-OBJETO

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

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

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

1.2.-INICIATIVA

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

2.-CONTENIDOS

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

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

MEMORIA VINCULANTE

ANEXOS

ORDENANZAS REGULADORAS

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

COPIA DIGITAL CON ARCHIVOS EN SOPORTE INFORMÁTICO

3.-CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO

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

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

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

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

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

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

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

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

La delimitación del ámbito a reordenar ya figura recogida como tal en el plano de ordenación del planeamiento de desarrollo integrado por el Estudio de Detalle aprobado y vigente y en coherencia con su carácter de suelo urbano consolidado y con las preexistencias del enclave cuenta con todos los servicios a pie de parcela (saneamiento, electricidad, telefonía, suministro de agua potable, gas natural, etc.) así como con acceso rodado directo desde la carretera N-630, M, por lo que no es preciso acometer ninguna obra exterior de urbanización.

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

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

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

4.-ORDENACIÓN GENERAL DEL PGOU

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

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

5.-DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA ACTUAL

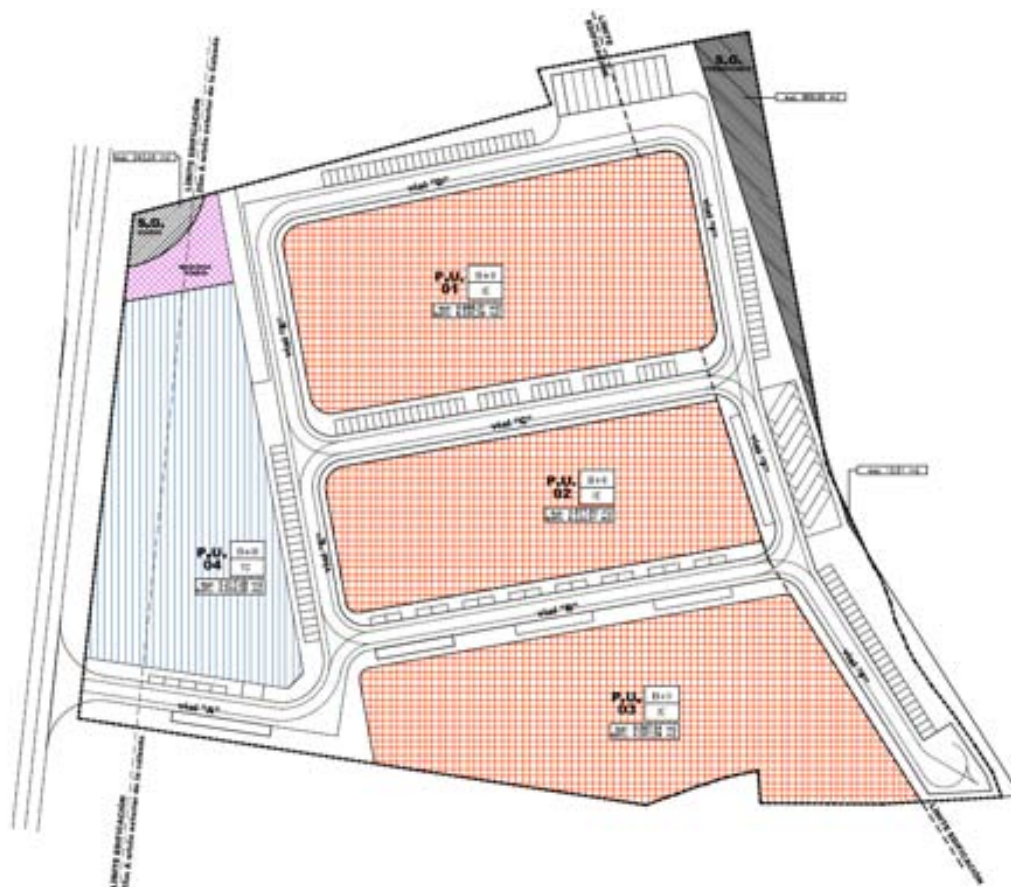
El instrumento que establece la ordenación detallada actual es el ESTUDIO DE DETALLE en la Carretera-630 (LEÓN-ZAMORA) P.K. 5,5 aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de León con fecha 17 de septiembre de 2009 (BOCyL 28.10.2009).

La ordenación detallada actual, plasmada en el Estudio de Detalle aprobado y vigente, partía del hecho de que las instalaciones de almacenaje y distribución de la compañía agroalimentaria ELOSÚA, que en su día ocuparon el enclave devinieron en desuso y una vez cesada la actividad

originaria, el régimen urbanístico aplicable de gran industria que en origen preveía el PGOU de León resultaba inadecuado para posibilitar la reconversión de unas instalaciones obsoletas hacia un tipo de industria más urbana que permitiera heterogeneidad de actividades y establecimientos industriales, incluyendo no solo usos tradicionales de producción industrial, talleres o almacenaje sino también otros usos relacionados con la investigación y el desarrollo, la informática, la formación, la administración, la comercialización y distribución y otros que resulten complementarios de las industrias a los que sirven.

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

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



SUPERFICIES Y APROVECHAMIENTOS

	ZONIFICACIÓN	PARCELA URBANÍSTICA N°	SUPERF.(m2)	EDIFICAB.(m2.e)	ALTURA MÁXIMA
	IE INDUSTRIA ESPECÍFICA	1	6.668,31	8.335,39	B+II
	INDUSTRIA ESPECÍFICA	2	4.977,93	6.222,41	B+II
	INDUSTRIA ESPECÍFICA	3	6.567,94	4.597,56	B+II
	TC TERCARIO	4	5.217,08	4.033,28	B+III
SUBTOTAL (PARCELAS LUCRATIVAS)			23.431,26	23.188,64	
	VIARIO INTERIOR PÚBLICO		14.742,02	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
	RESERVA VIARIA PÚBLICA		474,46	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
SUBTOTAL (VIARIO Y COMUNICACIÓN)			15.216,48		
	SISTEMA GENERAL VIARIO		243,24	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
	SISTEMA GENERAL FERROVIARIO		972,17	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
SUBTOTAL (SISTEMAS GENERALES)			1.215,41		
TOTAL			39.863,15	23.188,64	

Áreas calificadas con condiciones de uso y edificación de INDUSTRIA ESPECÍFICA (IE)

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

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

Áreas calificadas con condiciones de uso y edificación de TERCARIO (TC)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.-JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA NUEVA ORDENACIÓN

6.1.-JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

La adquisición de los terrenos y naves por parte de la misma compañía titular de la gran industria aledaña comporta un replanteamiento del destino urbanístico del enclave puesto que esa adquisición tiene por objeto implementar espacios de almacenamiento anejos a la fábrica para garantizar una mayor operatividad logística, o incluso posibilitar en un futuro una ampliación de la capacidad productiva de la factoría incorporando nuevas líneas de fabricación, dentro de una apuesta decidida del grupo multinacional BA VIDRIO por afianzar y consolidar la importancia estratégica de la fábrica de León.

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

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

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

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

6.2.-INTERÉS GENERAL

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

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

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

6.3.-INFLUENCIA SOBRE EL MODELO TERRITORIAL

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

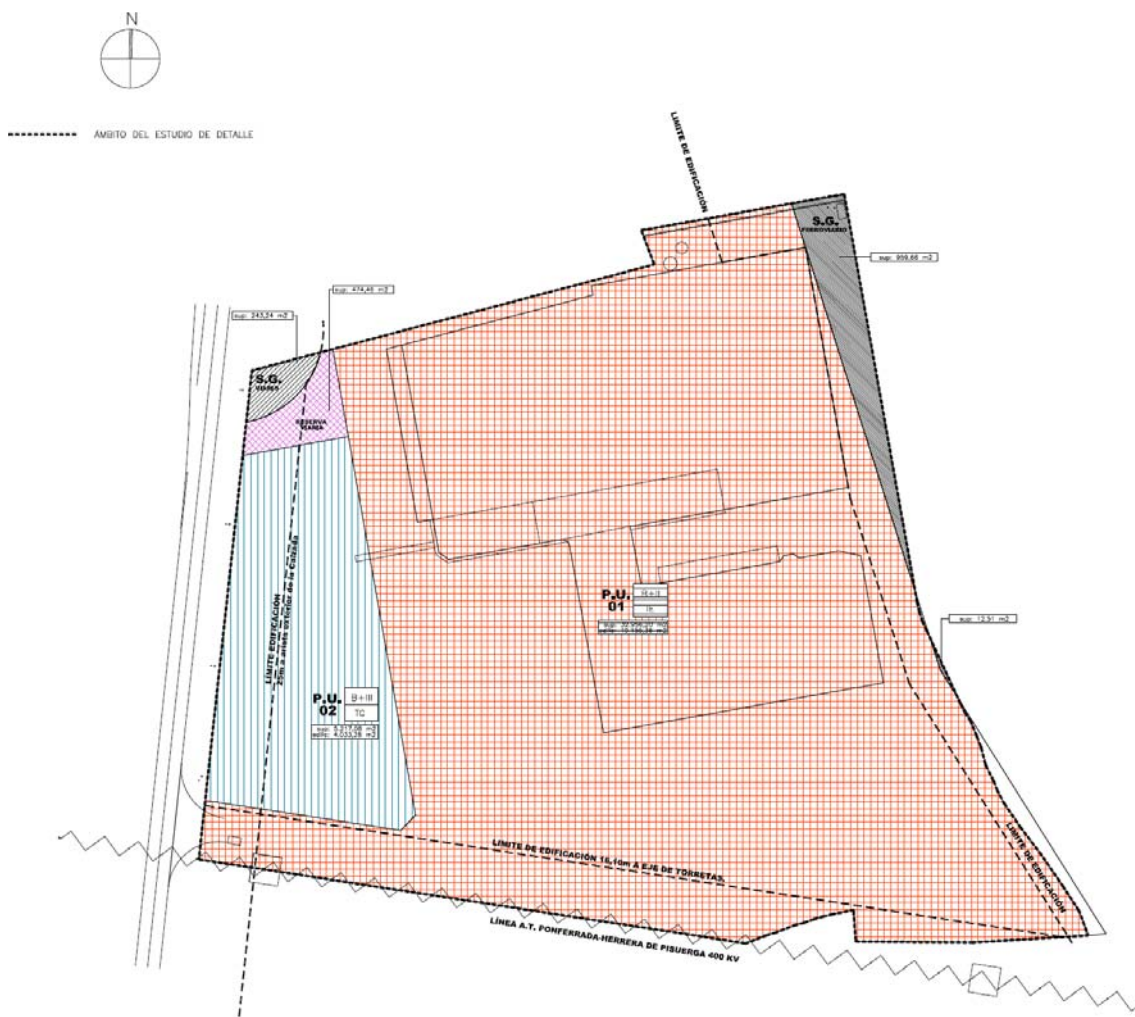
La actuación planteada en el Estudio de Detalle se circunscribe a establecer una nueva ordenación detallada en su propio ámbito físico sin incidir en terrenos exteriores al mismo ni interferir con ningún instrumento de ordenación territorial.

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

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

7.-DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA RESULTANTE

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



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

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

Áreas calificadas con condiciones de uso y edificación de INDUSTRIA ESPECÍFICA (IE)

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

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

Áreas calificadas con condiciones de uso y edificación de Terciario (TC)

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

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

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

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

Áreas calificadas con condiciones de uso y edificación de

SISTEMA GENERAL DE RESERVA VIARIA (VIARIO)

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

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

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

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

SUPERFICIES Y APROVECHAMIENTOS

ZONIFICACIÓN			PARCELA URBANÍSTICA N°	SUPERF.(m2)	EDIFICAB.(m2.e)	ALTURA MÁXIMA
	IE	INDUSTRIA ESPECÍFICA	1	32.956,20	19.155,36	B+II
	TC	TERCIARIO	2	5.217,08	4.033,28	B+III
SUBTOTAL (PARCELAS LUCRATIVAS)				38.173,28	23.188,64	
		RESERVA VIARIA PÚBLICA		474,46	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
SUBTOTAL (VIARIO Y COMUNICACIÓN)				474,46	-----	
		SISTEMA GENERAL VIARIO		243,24	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
		SISTEMA GENERAL FERROVIARIO		972,17	CARECE DE EDIFICABILIDAD	
SUBTOTAL (SISTEMAS GENERALES)				1.215,41	-----	
TOTAL				39.863,15	23.188,64	

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

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

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

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

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

8.-CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE CARÁCTER SECTORIAL

8.1.-SOBRE ASPECTOS AMBIENTALES

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

En el Artículo único establece que se sometan al procedimiento previsto en la Ley 9/2006, 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente las modificaciones de planeamiento general en las que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

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

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

8.2.-SOBRE PREVENCIÓN DE RIESGOS

a) deber de prevención de riesgos

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

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

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

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

cadadas incluidas en los instrumentos de ordenación del territorio y planeamiento urbanístico aplicables, con carácter subsidiario respecto del pronunciamiento de la Administración competente.

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

b) riesgos naturales

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

c) riesgos tecnológicos

No existen riesgos tecnológicos que resulten constatables o razonablemente predecibles en fase de planeamiento (entendiendo como tales los nucleares, transportes de mercancías peligrosas, vertederos, contaminación industrial o cualquier otra perturbación del medio ambiente o de la seguridad y salud públicas) que se originen o que puedan verse agravados por la nueva ordenación detallada que se plantea.

d) conclusiones

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

8.3.-SOBRE AFECCIÓN ACÚSTICA

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

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

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



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



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



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

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

8.4.-SOBRE PATRIMONIO CULTURAL

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

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

9.1.-RÉGIMEN Y AFECCIÓN DE LA CARRETERA N-630

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

Como anexo documental se adjunta la separata redactada en su día por la entidad consultora CONSULTORES REUNIDOS CASTELLANOS S.A. a propósito del Estudio de Detalle vigente en la que se efectúa el correspondiente estudio de tráfico y se definen las características del acceso desde la N-630.

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

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

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

- Zona de servidumbre: Se establece una zona de servidumbre comprendida entre la zona de dominio público y una distancia de ocho metros desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de afección: Se establece una zona de afección situada entre la zona de servidumbre y una distancia de 50 metros medida desde la arista exterior de la explanación. Se grafía en el plano 02 "CONFIGURACIÓN Y ALINEACIONES" del Estudio de Detalle.

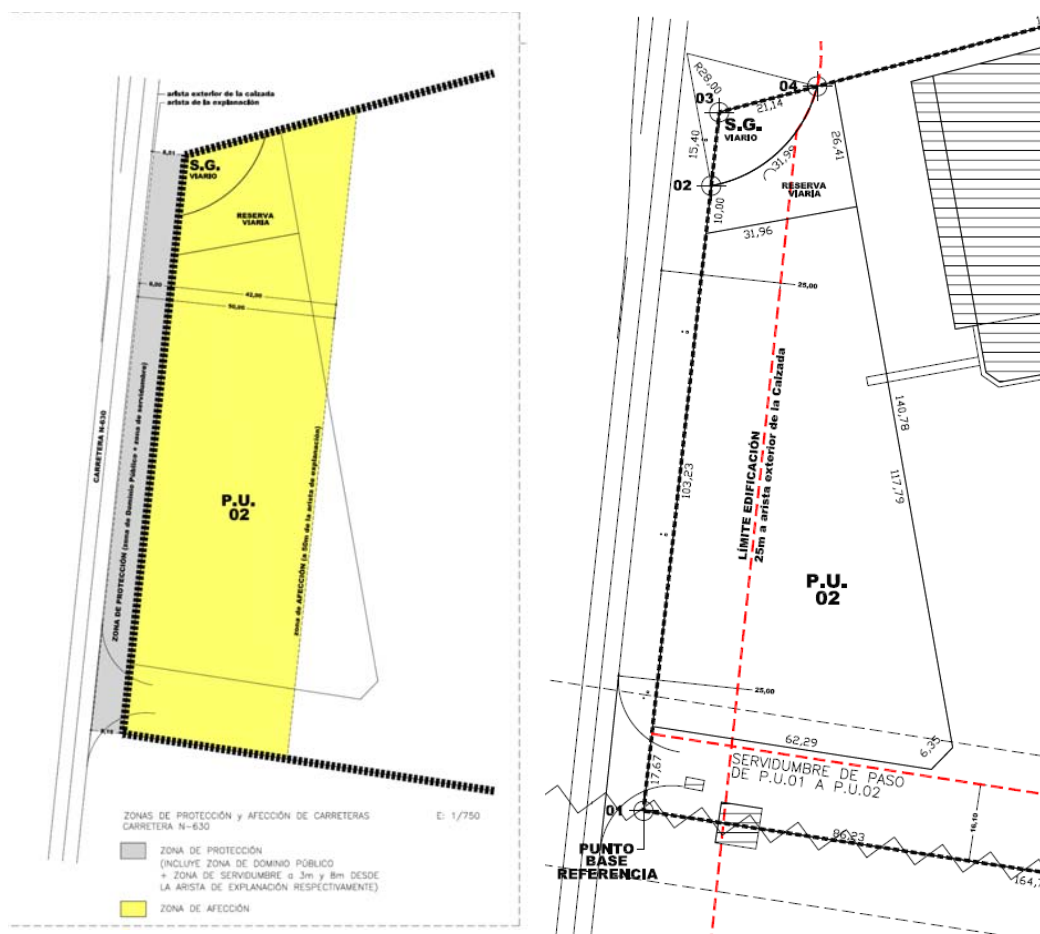
Las zonas de protección (que incluye dominio público y zona de servidumbre) y de afección se grafían en el plano 02 "CONFIGURACIÓN Y ALINEACIONES" del Estudio de Detalle.

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

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

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

- Queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.
- Queda expresamente prohibida la instalación de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera (no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Fomento).
- Las edificaciones que se encuentren actualmente dentro de dicha banda quedan declaradas en situación de fuera de ordenación, en los términos previstos en el artículo 185 del RUCyL.



Por último, en cuanto a protección acústica de la carretera, en el apartado ordenancístico se señala asimismo que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación en la parcela 2, colindante con la carretera N-630, se deberán llevar a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables, así como la obligatoriedad de establecer limita-

ciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles, en caso de superarse los umbrales recomendados, de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido -BOE 18/11/2003- y, en su caso, de la normativa autonómica)

9.2.-RÉGIMEN Y AFECCIÓN DEL FERROCARRIL

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

La planificación sectorial de la ordenación urbanística en el ámbito de la línea del ferrocarril viene establecida en el PLAN REGIONAL DE ÁMBITO TERRITORIAL PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS DERIVADAS DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS FERROVIARIOS EN LEÓN, SAN ANDRÉS DEL RABANEDO, ONZONILLA, VEGA DE INFANZONES Y SANTOVENIA DE LA VALDONCINA, aprobado por DECRETO 29/2010, de 22 de julio, de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León y publicado en el BOCyL de 28 de julio de 2010.



CLASIFICACIÓN DEL SUELO	EXTRACCIONES URBANÍSTICAS	VERIFICACIÓN	UNIDADES
SUELO URBANO CONSOLIDADO SUELO URBANO CONSOLIDADO (SUC)	SISTEMAS GENERALES SUELO URBANO CONSOLIDADO (SUC)	SISTEMAS GENERALES SUELO URBANO CONSOLIDADO (SUC)	UNIDADES SUELO URBANO CONSOLIDADO (SUC)
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (SUN)	SISTEMAS GENERALES SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (SUN)	SISTEMAS GENERALES SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (SUN)	UNIDADES SUELO URBANO NO CONSOLIDADO (SUN)
SUELO URBANO ESPECIALIZADO SUELO URBANO ESPECIALIZADO (SUE)	SISTEMAS GENERALES SUELO URBANO ESPECIALIZADO (SUE)	SISTEMAS GENERALES SUELO URBANO ESPECIALIZADO (SUE)	UNIDADES SUELO URBANO ESPECIALIZADO (SUE)
SUELO URBANO ESPECIALIZADO SUELO URBANO ESPECIALIZADO (SUE)	SISTEMAS GENERALES SUELO URBANO ESPECIALIZADO (SUE)	SISTEMAS GENERALES SUELO URBANO ESPECIALIZADO (SUE)	UNIDADES SUELO URBANO ESPECIALIZADO (SUE)

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

Por su parte en la legislación sectorial aplicable integrada por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF) y por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector ferroviario (RSF) se establecen limitaciones a la propiedad respecto

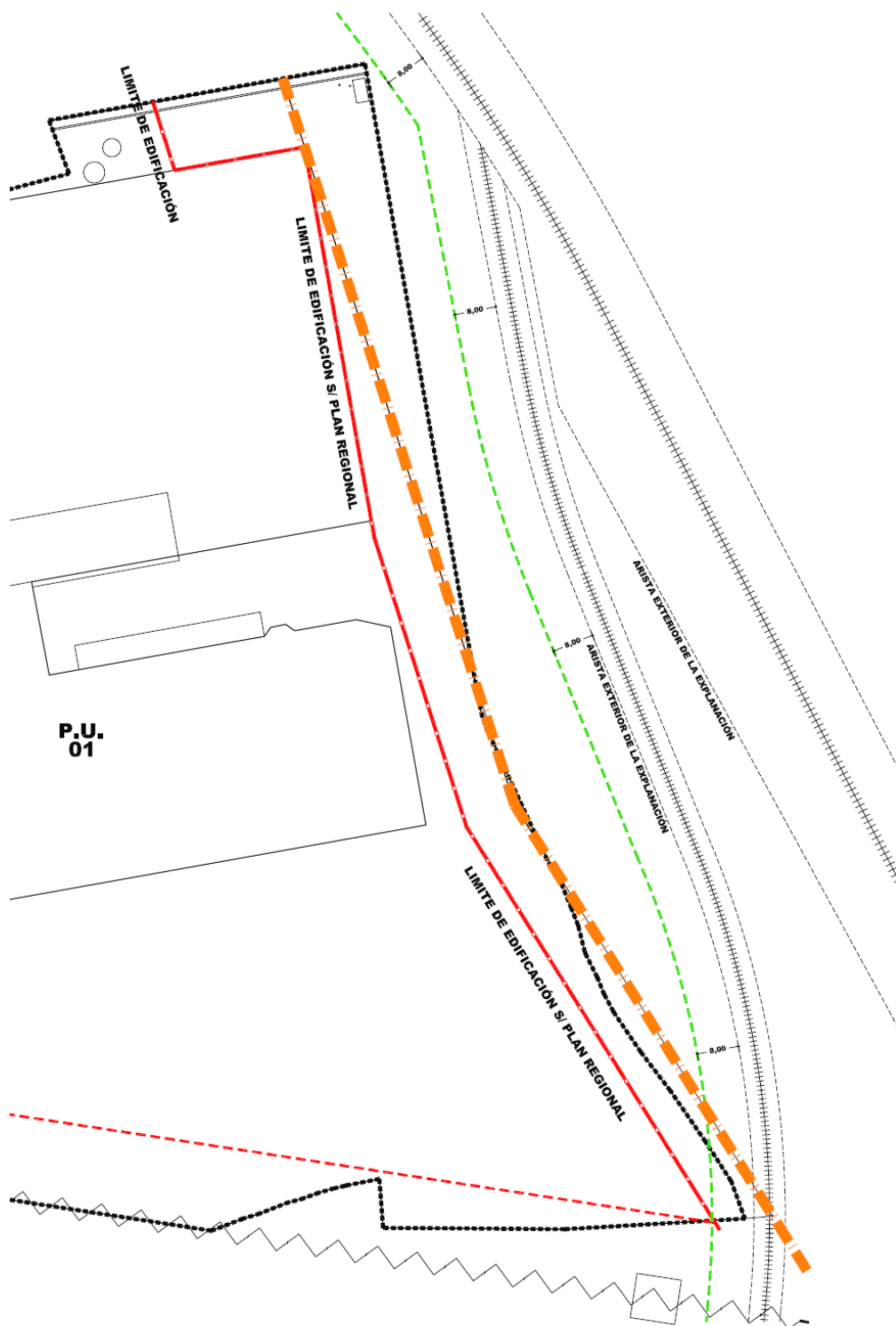
de la infraestructura ferroviaria mediante la determinación de una zona de dominio público, otra de protección y de un límite de edificación respecto de la infraestructura ferroviaria.

Dichas zonas y límite de edificación, con las particularidades previstas en cuanto a reducción de distancias cuando el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias esté clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, como es el caso, son las siguientes:

- Zona de dominio público: Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación (art. 13.1 LSF y art. 25.1 RSF). En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación (arts. 15.6 de la LSF y 27.2 RSF).
- Zona de protección: La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación (art. 14 LSF y art. 26.1 RSF). En suelo clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación (art. 15.6 LSF y 27.2 RSF).
- Límite de edificación: A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de la Ley. La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General que discurren por zonas urbanas, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente. (arts. 16 LSF y 34 RSF)

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

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



- ÁMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE
- LÍMITE DOMINIO PÚBLICO
SEGÚN PLAN REGIONAL
- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
SEGÚN PLAN REGIONAL
- LÍMITE ZONA DE PROTECCIÓN
SEGÚN S/ ART. 27.2 DEL REGLAMENTO
DEL SECTOR FERROVIARIO (RD 2387/2004 DE 30/12)

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

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

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

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

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

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

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

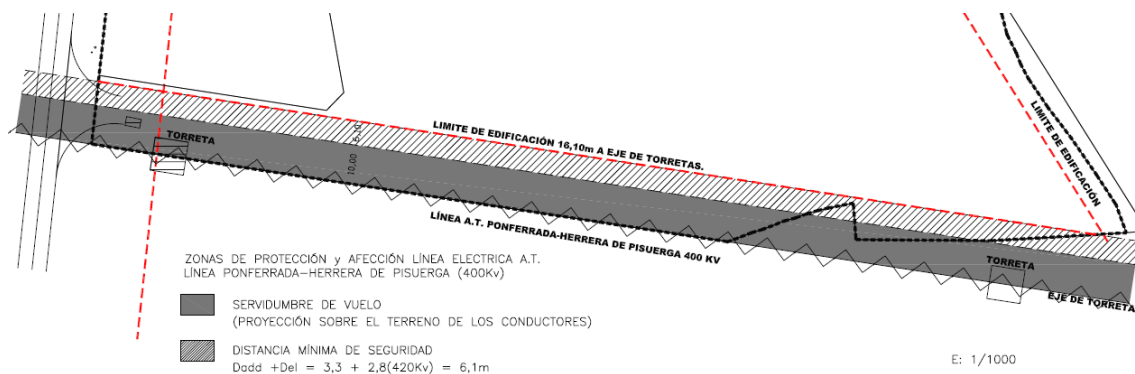
Al sur del ámbito del Estudio de Detalle, por el lindero común con la factoría de VABIDRO, discurre una línea eléctrica de alta tensión, con uno de los apoyos situado entre ambas propiedades.

Según datos publicados por Red Eléctrica Española, se trata de una línea eléctrica de transporte que discurre de Ponferrada a Herrera de Pisuerga, con una tensión de 400 kV.

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

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

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



10.-GESTIÓN Y DESARROLLO DE LA PROPUESTA

10.1.-DELIMITACIÓN DE ACTUACIÓN AISLADA DE NORMALIZACIÓN

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

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

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

La actuación aislada de normalización tiene por objeto:

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

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

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

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

10.2.-PLAZO DE GESTIÓN

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

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

León, diciembre de 2013.–Los técnicos, Miguel Angel Alvarez Aller, arquitecto Redactor.–Luis Alvarez Aller, arquitecto Colaborador.

La entidad promotora, BA VIDRIO S.A.

3.-NORMAS REGULADORAS

TÍTULO 1.- DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

CAPÍTULO 1. OBJETO Y APLICACIÓN

Artículo 1.1.1.-MARCO LEGAL Y OBJETO

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

Artículo 1.1.2.-ÁMBITO DE APLICACIÓN

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

Artículo 1.1.3.- AFECCIONES Y NORMATIVA COMPLEMENTARIA.

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

CAPÍTULO 2. CONTENIDOS DEL ESTUDIO DE DETALLE

Artículo 1.2.1.-CONTENIDOS

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

MEMORIA VINCULANTE
ANEXO A MEMORIA
NORMAS REGULADORAS
DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

TÍTULO 2. ORDENANZAS ZONALES

CAPÍTULO 1. INDUSTRIA ESPECÍFICA

Artículo 2.1.1.- CONDICIONES ESPECÍFICAS DE USO

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

Usos principales

- Industrial y de almacenaje
- Artesanía y pequeños talleres

Usos compatibles

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

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

Artículo 2.1.2.- CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LAS PARCELAS

Sup. mínima de parcela	500 m ²
Frente mínimo de parcela	15 m

Artículo 2.1.3.- CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LA EDIFICACIÓN

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

Artículo 2.1.4.- OTRAS CONDICIONES

La situación y numeración de los ámbitos zonales edificables es la que se refleja en el plano P-01 del Estudio de Detalle que define la ordenación detallada del sector.

Se permiten cuerpos volados, cuya disposición en planta podrá ser libre, siempre que su proyección horizontal cumpla las condiciones de retranqueos establecidas.

CAPÍTULO 2. TERCIARIO**Artículo 2.2.1.- CONDICIONES DE USO**

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

Usos principales

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

Usos compatibles

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

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

Artículo 2.2.2.- CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LAS PARCELAS

Sup. mínima de parcela	1000 m ²
Frente mínimo de parcela	20 m

Artículo 2.2.3.- CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LA EDIFICACIÓN

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

Artículo 2.2.4.- OTRAS CONDICIONES

La situación y numeración de los ámbitos zonales edificables es la que se refleja en el plano P-01 del Estudio de Detalle que define la ordenación detallada del sector.

Se permiten cuerpos volados, cuya disposición en planta podrá ser libre, siempre que su proyección horizontal cumpla las condiciones de retranqueos establecidas.

CAPÍTULO 3. SISTEMAS GENERALES Y SISTEMA LOCAL DE RESERVA VIARIA**Artículo 2.3.1.- CONDICIONES ESPECÍFICAS**

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

TÍTULO 3.- AFECCIONES DE LA CARRETERA N-630**CAPÍTULO 1. ZONAS DE DOMINIO PÚBLICO, SERVIDUMBRE Y AFECCIÓN****Artículo 3.1.1.-ZONA DE PROTECCIÓN (DOMINIO PÚBLICO Y SERVIDUMBRE):**

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 3.1.2.- ZONA DE AFECCIÓN:

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

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

CAPÍTULO 2. LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN**Artículo 3.2.1.- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN**

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

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

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

- Queda expresamente prohibida la instalación de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera (no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Fomento).
- Las edificaciones que se encuentren actualmente dentro de dicha banda quedan declaradas en situación de fuera de ordenación, en los términos previstos en el artículo 185 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

CAPÍTULO 3. PROTECCIÓN ACÚSTICA

Artículo 3.3.1.-NIVELES SONOROS Y MEDIDAS CORRECTORAS

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

1128