



BOLETÍN OFICIAL

DE LA PROVINCIA
DE GUADALAJARA

📞 949 88 75 72



Administración: Excma. Diputación Provincial.
Pza. Moreno, N.º 10.



Edita: DIPUTACIÓN PROVINCIAL

BOP de Guadalajara, nº. 175, fecha: martes, 13 de Septiembre de 2022

AYUNTAMIENTOS

AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA

MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚMERO 2 DEL PLAN PARCIAL DEL SP-PP-100

2909

Por el Pleno del Ayuntamiento de Guadalajara de 24 de junio de 2022 se adoptó acuerdo de aprobación definitiva de la Modificación Puntual n.º 2 del Plan Parcial del sector SP-pp-100 Ciudad del Transporte del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara que fue notificado a los interesados y en el que se recogía:

“6.- EXPEDIENTE 16330/2020. MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚMERO 2 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR SP-PP-100 CIUDAD DEL TRANSPORTE.

El Concejal Delegado de Desarrollo Urbano, Sr. Pérez Borda, da cuenta del expediente tramitado para la modificación puntual n.º 2 del Plan Parcial del Sector SP pp 100 Ciudad del Transporte.

Previas las intervenciones de los Portavoces de los Grupos Municipales, en los términos concretos que constan en la grabación digitalizada y firmada electrónicamente con Código de Integridad que se referencia al inicio de la presente acta.

Vista la documentación obrante en el expediente y de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Desarrollo Urbano Sostenible y Servicios Públicos



Municipales, la Corporación por unanimidad de los miembros asistentes acuerda:

Primero.- Aprobar definitivamente la Modificación Puntual n.º 2 del Plan Parcial del Sector SP 100 "Ciudad del Transporte" del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara, en virtud de lo previsto en el artículo 38.2 del Decreto Legislativo 1/2010 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla La Mancha.

Segundo.- Publicar el acuerdo de aprobación definitiva, así como sus normas urbanísticas, en el Boletín Oficial de la Provincia, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 del Texto Refundido de la LOTAU y 157 del Reglamento de Planeamiento, además de publicarse el acuerdo aprobatorio en el Diario Oficial de Castilla La Mancha. El texto íntegro del documento se publicará en la página web del Ayuntamiento de Guadalajara."

Contra este acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y 8, 45 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, se podrá interponer uno de los siguientes recursos: a) Con carácter potestativo, recurso de reposición ante el mismo órgano que dictó el acto recurrido, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de la recepción de esta notificación. La interposición del recurso, excepto en los casos en que una disposición establezca lo contrario, no suspenderá la ejecución del acto impugnado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 117 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Si transcurriese un mes desde el día siguiente al de la interposición del recurso de reposición sin que éste haya sido resuelto, podrá entender que ha sido desestimado e interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, en el plazo de seis meses, a contar desde el día siguiente al de la desestimación presunta. b) Recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, dentro del plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la recepción de esta notificación. En caso de optar por el recurso potestativo de reposición no se podrá interponer el recurso contencioso-administrativo hasta que aquél sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio administrativo. Todo ello sin perjuicio de cualquier otro recurso o acción que estime procedente."

NORMAS URBANÍSTICAS

CAPITULO 1.- DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERALES

Artículo 1.- Objeto

Es objeto de las presentes Normas Urbanísticas y Ordenanzas definir y regular la Ordenación Detallada del sector SP pp 100 "Ciudad del Transporte" (Guadalajara y Marchamalo) Objeto. según las determinaciones indicadas en la Ficha Urbanística de la Modificación Puntual del Plan de Ordenación Municipal de Guadalajara y Marchamalo (en adelante Modificación Puntual del POM), aprobada definitivamente por la Orden de 13/04/2009, de la Consejería de Ordenación del Territorio y



Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla - La Mancha, publicada en el DOCM N°80 del 28 de abril de 2.0099, en el ámbito del PAU en que se inserta el presente Plan Parcial.

1. La presente Ordenación Detallada se ha formulado de acuerdo con el ordenamiento urbanístico vigente y demás normas aplicables, en concreto, con el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística (en adelante TRLOTAU) y sus Reglamentos, cumpliendo los requisitos de contenido exigido para los Planes Parciales.
2. El desarrollo de la ordenación detallada será realizado por medio de dos unidades de actuación urbanizadora. Estas unidades de actuación podrán asumir la ordenación propuestas por el presente Plan Parcial o proponer otra distinta a través de una modificación del Plan Parcial.

Artículo 2.- Contenido documental

La Ordenación Detallada consta de la documentación adaptada a los contenidos exigidos por el TRLOTAU y sus Reglamentos para los Planes Parciales. Se estructura en:

Memoria Informativa y Justificativa

Contiene la información relevante para la adopción del modelo propuesto, expone el proceso seguido hasta la formulación del presente documento, justifica la conveniencia, oportunidad y la ordenación establecida a la luz de la evaluación ambiental.

Informa de la tutela de los bienes y del cumplimiento de los criterios y los fines previstos en el TRLOTAU y sus Reglamentos y justifica, con eficacia normativa, las determinaciones correspondientes a los documentos gráficos y literarios.

Normas Urbanísticas

Las Normas Urbanísticas regulan los usos pormenorizados y condiciones de parcelación y edificación de la ordenación detallada que establece el Plan Parcial en desarrollo de la referida Modificación.

Planos de Información y Ordenación

Constituyen la expresión espacial gráfica del contenido y determinaciones de la Modificación y la localización de las reservas de suelo para redes públicas, conforme disponen el TRLOTAU y sus Reglamentos.

Los planos y la documentación gráfica correspondientes definen con claridad la Información en escala 1:5.000 (Según el Reglamento del TRLOTAU, Artículo 60, la escala de los planos de información será la



adecuada para la correcta medición e identificación de sus determinaciones y contenido) y la Ordenación, que expresan y se confeccionan a la escala 1:2.000 con el grado de definición adecuado a la finalidad que persiguen.

Catalogo de Bienes y Espacios Protegidos

No existiendo en el ámbito ordenado bienes de los citados en el artículo 65 del R.P. sobre los que sea posible establecer alguno de los grados de protección del artículo 68 del R.P., no procederá la elaboración de Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación.

La presente Ordenación Detallada es de aplicación en la totalidad del ámbito del Sector definido por la referida Modificación Estructural, siendo desarrollada en dos Unidades de Actuación Urbanizadora:

- Unidad de Actuación Urbanizadora 1 (UA-1) - Termino Municipal de Guadalajara
- Unidad de Actuación Urbanizadora 2 (UA-2) - Término Municipal de Marchamalo

Artículo 4.- Vigencia.

La presente Ordenación Detallada entrará en vigor el mismo día de su publicación en el DIARIO OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA LA MANCHA.

Artículo 5.- Efectos.

Los efectos de la presente Ordenación Detallada son los previstos en el ordenamiento vigente.

Artículo 6.- Revisión y modificación.

La revisión y modificación se realizará conforme lo dispuesto en el TRLOTAU y sus Reglamentos.

Artículo 7.- Normas de interpretación

Las determinaciones de la presente Ordenación Detallada se interpretarán con base



en los criterios establecidos en la Modificación Puntual del POM y en los artículos 6 y 9 de las Normas Urbanísticas del PGOU de Guadalajara.

CAPITULO 2.- RÉGIMEN GENERAL DEL SUELO.

Artículo 1.- Ordenación Detallada. Zonificación

1. A efectos de lo previsto en la legislación vigente la presente Ordenación Detallada establece la asignación de los usos pormenorizados y sus niveles de intensidad, mediante la técnica de la zonificación (Zonas de Ordenación Urbanística) reflejándose en el Plano O-3 con especificación de la aplicación de cada una de las Zonas de Ordenación Urbanística en las Ordenanzas que regulan cada ámbito de aplicación.
2. La Ordenación Detallada que califica con usos dotacionales y lucrativos los suelos destinados a Uso Global Terciario Especial para la Implantación de la Ciudad del Transporte en la Modificación Puntual del POM siguiendo y recogiendo en su totalidad lo establecido para el Sector definido en la misma tanto a nivel gráfico como de Normas Urbanísticas y forma parte de la Alternativa Técnica del correspondiente Programa de Actuación Urbanizadora.
3. Los terrenos destinados a las Reservas de carácter Local, Sistemas Locales que establece la presente Ordenación Detallada satisfacen los módulos de reserva conforme lo dispuesto en el TRLOTAU y sus Reglamentos.
4. En virtud de la Modificación Puntual del POM no existen Sistemas Generales, ni interiores al Sector, ni adscritos al mismo.
5. De conformidad con las tipologías de edificación adaptadas al POM de Guadalajara, el Plan Parcial establece:

Sistemas Locales:

Sistema Local de Zonas Verdes ZV

Sistema Local Dotacional de Equipamientos DOT

Sistema Local de Comunicaciones. Viario VEST

Usos Lucrativos:

Intermodal TI

Centro Logístico e Industrial CLI

Centro de Servicios CIS

Aparcamiento de Vehículos Pesados AVP

Reserva de Infraestructuras Locales RIL

6. El Plano de Ordenación O-3 identifican las distintas zonas de ordenación urbanística y el grado aplicable a cada supermanzana.
7. En el Plano de Ordenación O-4 se identifican las afecciones existentes sobre



la ordenación y el área de movimiento de la edificación en cada supermanzana, entendiéndose por área de movimiento de la edificación la delimitación de la zona interior a cada supermanzana donde debe inscribirse la proyección en planta de las distintas edificaciones.

Artículo 2.- Ordenación Detallada. Desarrollo

En desarrollo de la ordenación detallada podrán formularse Estudios de Detalle en los términos de los artículos 28 del DL 1/2010 TRLOTAU y 72 del Reglamento de Planeamiento referidos a la manzana o unidad urbana equivalente completa.

| ESTACIONAMIENTO EN INTERIOR DE MANZANA | | |
|---|-----------------------|---|
| | EDIFICABILIDAD | 1 plaza / 100-200m² C según uso |
| TITULARIDAD PRIVADA | 794.600 | 4.858 |
| G-AVP-1 | 1.098 | 11 |
| G-AVP-2 | 6.751 | 68 |
| G-CIS-1 | 30.931 | 309 |
| G-CIS-2 | 35.051 | 351 |
| G-CLI-1 | 96.578 | 483 |
| G-CLI-2 | 67.946 | 340 |
| G-CLI-3 | 37.323 | 187 |
| G-CLI-4 | 34.774 | 174 |
| G-CLI-5 | 13.610 | 68 |
| G-TI-1 | 14.735 | 74 |
| M-AVP-1 | 11.155 | 112 |
| M-CIS-1 | 43.965 | 440 |
| M-CIS-2 | 48.033 | 480 |
| M-CLI-1 | 114.894 | 574 |
| M-CLI-2 | 69.889 | 349 |
| M-CLI-3 | 34.182 | 171 |
| M-CLI-4 | 30.582 | 153 |
| M-CLI-5 | 22.140 | 111 |
| M-CLI-6 | 33.064 | 165 |
| M-CLI-7 | 26.277 | 131 |
| M-TI-1 | 21.621 | 108 |
| Total general | 794.600 | 4.858 |
| Plazas en Urbanización | | 2429 |
| Plazas reservadas a personas con movilidad reducida según VIV/561/2010 | | 61 |

Artículo 3.- Derechos y deberes de los propietarios

Constituyen derechos y deberes de los propietarios los establecidos en el TRLOTAU y sus Reglamentos, en el POM de Guadalajara y en el presente Plan Parcial.

CAPITULO 3.- DESARROLLO DE LA ORDENACIÓN DETALLADA.

Artículo 1.- Condiciones generales para su desarrollo.

1. El desarrollo y ejecución de esta Ordenación Detallada se llevará a cabo



según los Artículos 9 y 14 de estas Normas Urbanísticas por medio de dos unidades de actuación urbanizadora.

2. Las unidades de actuación urbanizadora podrán asumir la ordenación propuesta por el presente Plan Parcial o proponer otra distinta a través de una modificación del Plan Parcial.
3. Las unidades de actuación urbanizadora serán ejecutadas a través de gestión indirecta por un urbanizador, según se describe en la Sección 3ª del Capítulo II del Título V del Decreto Legislativo 1/2010, de 18 mayo, que aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla - La Mancha, y en las fichas de gestión urbanística definidas en los artículos 33 y 34 de estas Normas. El inicio de su ejecución material se realizará dentro del primer año de vigencia del PAU, considerada esta como aprobación definitiva más disponibilidad de los terrenos, y la conclusión de la urbanización antes de los cinco años de vigencia.
4. El contenido de los planes y proyectos descritos en el Artículo 12 se realizará de acuerdo con lo dispuesto en el TRLOTAU y sus Reglamentos y subsidiariamente en lo que no la contradiga con lo que para ellos dispone el POM y la Modificación Puntual del POM de Guadalajara.
5. Los distintos planes y proyectos solo podrán circunscribirse a una unidad de actuación urbanizadora, con las excepciones expuestas en el punto 2 del Artículo 9.
6. El desarrollo del presente plan está condicionado a la duplicación de la carretera autonómica CM-101 según lo indicado en el informe emitido por la consejería de Fomento de Castilla la Mancha a 3 de diciembre de 2012.

Artículo 2.- Tipo de planes y proyectos.

1. El desarrollo de la presente Ordenación Detallada se realizará utilizando alguna de las figuras de Planes o instrumentos legalmente regulados, como son los siguientes:
 - Planes Especiales. Siempre circunscritos a al ámbito de una unidad de actuación urbanizadora con la excepción de los planes de infraestructuras de acceso viario, ferroviario o conexiones exteriores a redes de servicio.
 - Estudios de Detalle. Siempre referidos a la manzana o unidad urbana equivalente.
2. La ejecución de la presente Ordenación Detallada se realizará utilizando alguno de los Proyectos legalmente regulados y siempre circunscritos al ámbito de una única unidad de actuación urbanizadora, como son los siguientes:
 - Proyectos de Urbanización.
 - Proyectos de Reparcelación.



- Proyectos de Normalización de Fincas.
- Proyectos de Expropiación.
- Proyectos de Edificación.

Artículo 3.- Formulación y tramitación de los instrumentos de desarrollo.

Los Estudios y Proyectos que desarrollen el contenido de la presente Ordenación Detallada se atenderán a lo regulado en el TRLOTAU y sus Reglamentos, aplicado a las concretas determinaciones, además de estas Ordenanzas y al ordenamiento aplicable en el momento de su ejecución.

Artículo 4.- Condiciones particulares de desarrollo. Unidad Mínima de Actuación.

Sin contenido.

CAPITULO 4.- CONDICIONES DE LOS USOS

Artículo 1.- Regulación de los usos y coeficientes de ponderación.

La presente Ordenación Detallada regula, de forma pormenorizada, los usos que afectan a los terrenos incluidos en su ámbito, a través de las condiciones establecidas para cada zona de ordenanza específica en el Capítulo 9 de las presentes Normas y en la regulación de usos del POM al que se remite la Modificación Puntual del POM con los coeficientes de ponderación propuestos en la Memoria Informativa y Justificativa de este Plan Parcial y que se reproducen a continuación:

| | UA-1 - GUADALAJARA | UA-2 - MARCHAMALO |
|--|--------------------|-------------------|
| CENTRO LOGÍSTICO INDUSTRIAL – FINALISTA | 1,0000 | 1,0000 |
| CENTRO LOGÍSTICO INDUSTRIAL – NO FINALISTA | 0,8000 | 0,8000 |
| (Necesidad de ejecutar viarios interiores) | | |
| CENTRO DE SERVICIOS | 1,6009 | 1,7794 |
| ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS PESADOS | 0,4500 | 0,4500 |
| INTERMODAL | 0,4500 | 0,4500 |
| RESERVA DE INFRAESTRUCTURAS LOCALES | 0,0000 | 0,0000 |

La definición vinculante de los coeficientes correctores por uso y tipología, coeficientes de ponderación, para el cálculo de los aprovechamientos y equidistribución de cargas será realizada por el Proyecto de Reparcelación, en aplicación del punto 3 del Artículo 72 de la LOTAU y del artículo 34.2 de su Reglamento, se reserva al Proyecto de Reparcelación.



CAPITULO 5.- NORMAS RELATIVAS A LA EDIFICACIÓN

Artículo 1.- Objeto y contenido de las Normas Relativas a la Edificación.

Las presentes Ordenanzas concretan y regulan las condiciones para la edificación en el ámbito que deben ser contemplados en cada zona de ordenación urbanística definida por el Plan Parcial que desarrolla y ejecuta el ámbito del Sector definido por la Modificación Puntual del POM, conforme a lo establecido en el POM de Guadalajara, en el Anexo 1 del RP del TRLOTAU, al cumplimiento del Código Técnico de la Edificación, la Ley 1/1994 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras de Castilla la Mancha, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y la Orden VIV/561/2010, y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

CAPITULO 6.- CONDICIONES GENERALES PARA LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN

Artículo 1.- Condiciones para las obras de urbanización.

1.1. Objeto y contenidos generales para las Obras de Urbanización.

Estas Ordenanzas Generales serán de aplicación en los equipamientos, zonas verdes y espacios libres, red viaria, red ferroviaria e infraestructuras básicas conforme a lo establecido en la Modificación Puntual del POM, en el POM de Guadalajara, en la Evaluación Ambiental Preliminar y al cumplimiento del Código Técnico de la Edificación y al acatamiento del Código de Accesibilidad de Castilla - La Mancha.

1.2. Condicionantes de carácter imperativo derivados de la Orden de 13/04/2.009, de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara. DOCM nº 80.

Será de aplicación lo determinado por la Orden 13/04/2009, de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda, por la que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Guadalajara (TTMM de Guadalajara y Marchamalo), que estableció las siguientes condiciones al desarrollo y ejecución del Programa de Actuación Urbanizadora:

[...]

1. Deberá fijar la delimitación Norte colindante con el Arroyo de Dueñas a partir de la delimitación del riesgo de avenidas, que requerirá de su aprobación por la Confederación Hidrográfica del Tajo, y de la banda de protección de hábitats de 20 m. establecida por la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, de acuerdo con la Disposición Adicional Primera del Decreto 242/2004, de 27 de julio por el que se aprueba el Reglamento de Suelo Rústico. En conformidad con la Evaluación Ambiental Preliminar de la Modificación Puntual, contigua a esta zona deberá clasificarse como suelo urbano o urbanizable con la calificación de zona verde la banda inmediatamente contigua, sin que en ningún caso, esta zona verde, presente



una anchura inferior a los 10 metros.

2. De acuerdo con la Modificación de la Resolución de fecha 22 de julio de 2008 emitida por la Delegada de Cultura, Turismo y Artesanía de Guadalajara el 26 de marzo de 2009, el enclave denominado "P.A.CITRA 1", deberá destinarse a zonas verdes. Cualquier movimiento de tierras vinculado con el ajardinamiento deberá contar con un estudio arqueológico previo que acredite la no afección a los restos arqueológicos.

Respecto a los enclaves "P.A. CITRA 2", "P.A. CITRA 3" y "P.A. CITRA 4", con carácter previo al inicio de las obras, deberá llevarse a cabo un estudio arqueológico mediante sondeos de valoración. Si el resultado de los mismos fuera positivo, se deberán establecer por parte de esa Delegación las condiciones necesarias que aseguren la conservación de los elementos patrimoniales descubiertos.

Deberá realizarse control arqueológico directo de todos los movimientos de terrenos de carácter cuaternario (extracción) generados por la obra civil -por parte de un arqueólogo expresamente autorizado-, realizando la conservación in situ de los bienes inmuebles así como la suficiente documentación de éstos y de los restos muebles aparecidos (informes arqueológicos, memorias y fichas inventario de Carta Arqueológica).

[...]

1.3. Condicionantes de carácter imperativo correspondientes a los Visados de la Consejería de Cultura

Será de aplicación lo determinado por el Visado de la Consejería de Cultura de 11 de julio de 2.008 y por el Visado de la Consejería de Cultura de 26 de marzo de 2.009, que establecieron las siguientes condiciones al desarrollo y ejecución del Programa de Actuación Urbanizadora:

- Visado de la Consejería de Cultura de 11 de julio de 2.008

[...]

1. Establecimiento (visado por esta Dirección General) por parte de la promotora y la dirección arqueológica de un entorno de protección para los yacimientos arqueológicos denominados "P.A.CITRA 1", P.A. CITRA 2", "P.A. CITRA 3 y "P.A. CITRA 4" de cualquier actividad o infraestructura, con un área de al menos 100 metros de radio de entorno con respecto a todos los elementos inmuebles detectados y de las áreas de dispersión de materiales arqueológicos (sin perjuicio de ser ampliable ante la documentación de evidencias arqueológicas exteriores), de forma que todos ellos queden suficientemente balizados y señalizados en el terreno e identificados a los agentes de la obra civil.
2. En el supuesto de que no puedan adoptarse soluciones técnicas que eviten la afección a los elementos patrimoniales anteriormente citados o a su área de protección, deberá justificarse dicha imposibilidad técnica para evaluar, si procede, la solución propuesta con el objetivo de establecer las actuaciones



arqueológicas pertinentes en cada caso.

3. Control y supervisión arqueológica directa de todos los movimientos de terrenos de carácter cuaternario (extracción o aporte) generados por la obra civil -por parte de un arqueólogo expresamente autorizado-, realizando la conservación in situ de los bienes inmuebles así como la suficiente documentación de estos y de los restos muebles aparecidos (informes arqueológicos, memorias y fichas inventario de Carta Arqueológica).
4. Asimismo, se recuerda que en el caso de aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos durante el transcurso de las obras, será de aplicación lo dispuesto en los artículos 5 de la Ley 4/90 del Patrimonio Histórico de Castilla - La Mancha y 44.1 de la Ley 16/85 de Patrimonio Histórico Español tanto en comunicación de hallazgos por parte de cualquier agente de la obra civil como garantizar su correcta valoración antes de continuar con la ejecución del proyecto en dicha área.
5. Requerir al técnico director de la intervención arqueológica realizada la inclusión de todos los yacimientos arqueológicos reflejados en el informe arqueológico en el Inventario de Carta Arqueológica de esta Dirección General mediante la ficha al efecto, o en el caso de elementos redefinidos, la actualización de los datos en las fichas ya existentes, aportando la documentación fotográfica y planimétrica correspondiente. Dichas fichas deberán entregarse en un plazo de diez días hábiles a contar desde el día siguiente al de la recepción del presente documento. Así mismo, presentar, si procede, el Acta de Depósito en el Museo de Guadalajara del material arqueológico recogido.

[...]

- Visado de la Consejería de Cultura de 26 de marzo de 2.009

[...]

1. Respecto al enclave denominado "P.A. CITRA 1", su delimitación queda comprendida en el polígono definido por las siguientes coordenadas:

X: 484536.02 Y: 4503226.72

X: 484782.43 Y:4503184.24

X: 484742.26 Y:4502924.69

X:484498.18 Y:4503024.34

Dado el valor arqueológico de este enclave, deberá destinarse a las zonas verdes contempladas en los artículos 31.1 c) LOTAU, y 22.3 del Reglamento de Planeamiento, Decreto 248/2004, de 14 de septiembre. Cualquier movimiento de tierras vinculado con el ajardinamiento deber contar con un estudio arqueológico previo que acredite la no afección a los restos.

2. Respecto a los enclaves "PA CITRA 2", "PA CITRA 3" y "PA CITRA4", con carácter previo al inicio de las obras, deberá llevarse a cabo un estudio



arqueológico mediante sondeos de valoración. Si el resultado de los mismos fuera positivo, se deberán establecer por parte de esta Delegación las condiciones necesarias que aseguren la conservación de los elementos patrimoniales descubiertos.

3. Deberá realizarse control arqueológico directo de todos los movimientos de terrenos de carácter cuaternario (extracción) generados por la obra civil por parte de un arqueólogo expresamente autorizado., realizando la conservación in situ de los bienes inmuebles así como la suficiente documentación de estos y de los estos muebles aparecidos (informes arqueológicos, memorias y fichas inventarlo de Carta Arqueológica).
4. Asimismo, se recuerda que en el caso de la aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos durante el transcurso de las obras, será de aplicación lo dispuesto en los artículos 5 de la Ley 4/90 del Patrimonio Histórico de Castilla - La Mancha y 44 1 de la Ley 16/85 de Patrimonio Histórico Español tanto de comunicación de hallazgos por parte de cualquier agente de la obra civil como garantizar su correcta valoración antes de continuar con la ejecución del proyecto en dicha área.

A fin de facilitar los controles o inspecciones que puedan realizar tanto los técnicos de la Consejería de Cultura como los Cuerpos de Seguridad del Estado, deberá existir una copia del presente documento en la oficina de obra.

[...]

1.4.- Condicionantes derivados de la Evaluación Ambiental Preliminar de la Modificación Puntual del POM de Guadalajara.

Se deberá dar cumplimiento a las Medidas Vinculantes y las Medidas Necesarias de las Conclusiones de la Evaluación Ambiental Preliminar de la Modificación del POM.

1.4.1 MEDIDAS VINCULANTES

1. MEDIDAS VINCULANTES (según art. 36 del Reglamento 178/2002, de 17 de diciembre, que desarrolla la Ley 6/1999, de 8 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla-la Mancha y se adaptan sus anejos):

- Primera.- Previo al inicio de los usos y actividades previstos deberán entrar en funcionamiento los sistemas de depuración y abastecimiento necesarios, garantizando la no afección hidrológica e hidrogeológica. Se deberá aclarar en Comisión Provincial de Urbanismo si existe plena garantía de recursos hídricos suficientes, capaces de satisfacer la nueva demanda prevista por el nuevo desarrollo. Para ello se aportará Balance hídrico de los recursos actuales y futuros, contabilizando las nuevas demandas previstas para el desarrollo del municipio. En todo caso, se deberá cumplir todo aquello que estimen oportuno los organismos con competencia en esta materia.
- Segunda.- Respecto a la red de saneamiento que está previsto que sea separativa. En la red de pluviales, deberá instalarse un sistema de pretratamiento (con desbaste, desarenado y desengrasado) seguido de un tratamiento de decantación, con un rendimiento superior al 90% expresado en porcentaje de eliminación de sólidos sedimentables, que evite que el agua



vierta con grasas, aceites y otras sustancias que puedan ser arrastradas como consecuencia de la actividad que se desarrollará en el sector. Antes de realizar el vertido, se debería contar con la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

En todo caso, se deberá cumplir todo aquello que estimen oportuno los organismos competentes en materia de depuración y saneamiento además de respetar todo aquello recogido en la legislación vigente aplicable.

- Tercera. Se deberá evitar la utilización de agua potable en el riego de los jardines y zonas verdes. Para reducir el consumo se reutilizarán para el riego de las zonas verdes públicas y privadas, siempre que sea posible, las aguas residuales urbanas generadas en el área de estudio (una vez depuradas) o las pluviales recogidas en la red separativa.
- Cuarto. Se deberá establecer un sistema de tarificación por tramos en el consumo de agua. Con estas medidas se trataría de penalizar los consumos de agua desmesurados generalmente por usos diferentes a los estrictamente domésticos o por falta de celo en el mantenimiento y garantizar uso sostenible del recurso.
- Quinta. Respecto al arroyo situado al norte de la Modificación, se ha elaborado un estudio Hidrológico y de avenidas, que evaluará la Confederación Hidrográfica del Tajo. Del informe de este organismo se fijará la protección que ha de respetarse frente al riesgo de avenidas.

El cauce del arroyo Dueñas, presenta en algunos tramos un bosque de ribera en buen estado de conservación, protegido como "Hábitat de Protección Especial" por la normativa actual. Este bosque compuesto en su mayor parte por chopos blancos (*Populus alba*) y negros (*Populus nigra*), sauces (*Salix* sp.), olmos (*Ulmus minor*) y algún taray (*Tamriax* sp.), acompañado por un estrato arbustivo de zarzas (*Rubus* sp.), rosas (*Rosa* sp.), juncos (*Juncus* sp.), carrizo (*Phragmites australis*), etc. Además, los taludes de este cauce presentan una acusada pendiente, por lo que se estima conveniente, independientemente del informe que emita el organismo de cuenca, preservar de la actuación urbanizadora una banda de protección de al menos 20 metros de anchura, que se deberá incluir en la categoría de Suelo Rústico No Urbanizable de Protección Ambiental y contigua a esta deberá clasificarse como suelo urbano o urbanizable con la calificación de zona verde la banda inmediatamente contigua, sin que en ningún caso, esta zona verde presente una anchura inferior a los 10 metros.

- Sexta.- Respecto a la protección del Patrimonio se deberá cumplir con los condicionantes que establezca el Visado/Resolución que emita la Dirección General de Patrimonios y Museos, en el que quedará establecida la protección al Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico.

Ante la eventual aparición de otros restos fósiles o arqueológicos deberá atenderse a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 4/1990, de 30 de Mayo, del Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha.



- Séptima.- Se deberá proceder a la delimitación de la vía pecuaria Vereda de Fontanar, que linda con el sector, perteneciendo a la categoría de “Suelo rústico no urbanizable de protección ambiental” el dominio público pecuario más una franja de protección, de 3 metros de anchura a cada lado de la vía.
- Octava.- Se deberá garantizar la protección de la carretera CM-101 y R-2 que discurren por el límite este y sur del sector, respectivamente, para lo cual se deberá cumplir aquello que estime el organismo competente en estas infraestructuras. Además, a la hora de realizar los accesos, se deberá obtener la correspondiente autorización de este organismo y cumplir todo aquello que considere oportuno.
- Novena.- Se deberá garantizar la protección de la línea férrea que discurren por el límite este del sector para lo cual se deberá cumplir aquello que estime el organismo competente en esta infraestructura. Además, a la hora de realizar los accesos, se deberá obtener la correspondiente autorización de este organismo y cumplir todo aquello que considere oportuno.
- Décima.- Para las nuevas construcciones próximas a las carreteras del Estado, con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación, se deberán llevar a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables, así como la obligatoriedad de establecer las limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales recomendados de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente (Ley 37/2003 de 17 de noviembre de Ruido).
- Undécima.- La red de alumbrado público deberá incorporar un regulador de flujo para regular la intensidad lumínica a diferentes horas de la noche. Asimismo, deberá estar diseñada de tal manera que evite la contaminación lumínica.
- Duodécima.- El programa de actuación urbanizadora que se desarrolle deberá contemplar los lugares de acogida de los contenedores de residuos urbanos según el ratio fijado en el decreto 70/1999, de 25 de mayo, por el que se aprueba el plan de gestión de residuos urbanos de Castilla-La Mancha. Se considera como espacio necesario para contenedor de acera, 1/75 hab. (resto): 2 m² y para área de aportación 1/500 hab. (p/c, vidrio y envases): 10 m². Los contenedores tendrán la consideración de elementos integrantes en el mobiliario urbano.

1.4.2. MEDIDAS NECESARIAS.

2.- MEDIDAS NECESARIAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL (según art. 36 del Reglamento 178/2002, de 17 de diciembre, que desarrolla la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla-La Mancha y se adaptan sus anejos):

- Primero.- Los proyectos que se desarrollen a partir de la Modificación Puntual deberían definir las siguientes medidas preventivas relativas a la protección hidrológica y al ahorro de agua:
- Reducir al máximo la afección a la hidrología superficial, procurando no



interceptar la red natural de drenaje, contando en los lugares que sea necesario con las correspondientes obras de restitución.

- En los diseños de las áreas verdes, se utilizarán especies de bajo consumo hídrico mediante técnicas de xerojardinería y de sistemas de riego localizado, evitando plantaciones extensivas no naturales, que dependan exclusivamente de grandes aportes de agua (praderas de césped..). Se emplearán abonos de liberación lenta. La poda se debería hacer de tal forma que el crecimiento sea abierto, de aspecto más natural. Se podrían emplear cubiertas de suelo (mulching) a base de materiales orgánicos como cortezas, maderas, hojas, acículas, turbs o compost (sólo aquel obtenido en la fermentación del lodo desecado de planta depuradora de aguas residuales) o materiales inertes como gravillas o gravas volcánicas.
- Evitar la utilización de agua potable en el riego de los jardines y zonas verdes. Para reducir el consumo se reutilizarán siempre que sea posible las aguas residuales urbanas generadas en el área para el riego de las zonas verdes públicas y privadas.
- - A la hora de diseñar las redes de evacuación de aguas de las zonas a urbanizar, sería conveniente proyectar tres redes para las distintas aguas que fluyen por el sector urbanizable que serán:
- Red de aguas grises (aquellas que provienen de los desagües de los aparatos sanitarios de aseo personal, tales como bañeras, duchas, lavabos o bidés, no siendo apartas sanitariamente para el consumo humano.
- Red de aguas negras, que llevará estas a la EDAR para su depuración.
- Red de pluviales (provenientes directamente de la lluvia), cuyo volumen podría destinarse al riego de las zonas verdes y ajardinadas.

Para el dimensionado e instalación de estas redes se deberían aplicar los criterios definidos en la Guías Técnicas editadas por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Este sistema permitirá reducir consumos mediante la reutilización de las aguas grises además de disminuir los caudales que llegan a las depuradoras.

- Segundo.- Con el fin de reducir las afecciones existentes sobre el paisaje y minimizar los impactos visuales que genera la actuación, los proyectos de urbanización que desarrollen la Modificación Puntual deberían establecer medidas de protección de estos valores como son:
- Adecuar la modulación de los volúmenes de edificación de las nuevas construcciones a la topografía del área edificable, minimizando el impacto de las mismas sobre el paisaje, así como la utilización de materiales constructivos y colores que se adapten al entorno natural, evitando especialmente la utilización de colores vivos.
- Unión de estas zonas al entorno natural a través de zonas verdes de especies vegetales autóctonas de la zona (que deberán seguir las determinaciones referidas en el apartado C-4), que no deben constituir meras áreas residuales sin valor, sino que han de servir como elementos de transición ente el suelo agrario y la zona urbanizable, sirviendo así para la integración paisajística de las mismas.
- En la prolongación o diseño de las nuevas calles se debería contemplar que las aceras tengan el suficiente ancho para albergar dos filas de alcorques



para implantación de arbolado, una a cada lado de la calle, con distancia máxima entre alcorques de la misma fila de 6 metros. Los alcorques deberían tener unas dimensiones mínimas de 1 m. de lado.

- Tercera.- A la hora de diseñar las edificaciones que ocuparán la zona de estudio se deberían contemplar criterios de edificación y urbanización sostenibles, tales como:
- Arquitectura bioclimática que aproveche las oportunidades que ofrece el clima, estableciendo un diseño solar pasivo adecuado en términos de captación solar y la utilización de instalaciones solares.
- A la hora de realizar las edificaciones, empleo de materiales de bajo consumo energético, reciclables y no tóxicos en su producción y eliminación.
- Utilización de vegetación de hoja caduca en los espacios verdes y libres, para un mejor aprovechamiento de la energía solar, pues permite el paso de la radiación solar en invierno, mientras que sombras durante el verano.
- Se tendrán en cuenta los criterios de eficiencia energética contemplados en la Directiva 2002/91/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2002, relativa a la eficiencia energética de los edificios y su trasposición al Estado Español, articulado finalmente en el Código Técnico de la Edificación (CTE), aprobado el 28 de marzo de 2006, en su Documento Básico HE1 (Limitación de la demanda energética), que pasa a sustituir a la legislación anteriormente vigente destinada a regular la demanda energética de las viviendas.

(NBE CT79). También se llevará a cabo la implementación de un procedimiento de certificación energética (CALENER), pretendiendo hacer, de esta forma efectiva, la trasposición de la Directiva 2002/91/CE.

De esta manera, con la regulación y la certificación energética se dispone de dos herramientas administrativas con las que se puede actuar sobre el nivel de consumo energético de los edificios. La regulación energética establece un nivel máximo de consumo energético y es de obligado cumplimiento (carácter normativo). La certificación energética es una herramienta que permite impulsar el sector de la edificación más allá de los límites normativos distinguiendo los edificios con actuaciones energéticas superiores a las reguladas. Ambas deberán quedar perfectamente planificadas e implementadas.

1.1 Alcance de las obras de urbanización.

Las determinaciones de este artículo afectan a las siguientes obras:

1. Obras de vialidad.

Incluye en ellas el diseño y características de la red viaria con su explanación, afirmado y pavimentación de calzadas, encintado y pavimentación de aceras y canalizaciones que deben construirse en el subsuelo de la vía pública para servicios e infraestructuras.

2. Suministro de agua.

En el que se incluirán las obras de captación cuando fueran necesarias,



conducción, distribución domiciliaria de agua potable, de riego y de hidrantes contra incendios y potabilización si fuera necesario.

3. Obras de saneamiento

Comprenden colectores generales y parciales, acometidas, sumideros, absorbederos, imbornales y atarjeas para aguas pluviales y estaciones depuradoras, en la proporción que afecte al Sector.

4. Suministro de energía eléctrica.

Comprende las redes de alimentación exteriores, centros de transformación, redes de distribución y acometidas, subestaciones si fuese preciso, y armarios.

5. Red de alumbrado público

Comprende las redes de alimentación, centros de mando, redes de distribución y luminarias.

6. Suministro de gas

Comprende las redes de alimentación, centros y redes de distribución, acometidas y armarios. Su ejecución será a demanda en caso de producirse estas.

7. Red de telefonía y telecomunicaciones

Comprende las redes de alimentación, incluso arterias, centros y redes de distribución, acometidas y armarios.

8. Arbolado y jardinería

Comprende todo el ajardinamiento, arbolado y elementos arbustivos y elementos de decoración de estos espacios.

9. Mobiliario urbano y señalización

Comprende la totalidad de los elementos urbanos que complementan la urbanización, incluidas todas las señalizaciones.

10. Recogida de basuras

Comprende los elementos de almacenamiento y transporte de basuras, fijas y móviles que tengan por finalidad recoger basuras de residuos domésticos o industriales, y los restos vegetales de los ajardinamientos.

11. Cerramiento de parcelas

Comprende los cerramientos de parcelas cuando no se lleva a cabo simultáneamente el derribo y la edificación.



1.2 Contenido.

Se establecerán las condiciones técnicas que debe cumplir la ejecución de las obras de urbanización que se prevean y/o exijan en las diferentes ordenaciones de detalle de cada unidad de actuación, por determinación directa o en desarrollo de los planeamientos a que se remitan con posterioridad.

En concreto, se aplicará en:

1. La red viaria pública.
2. Reposición de caminos y vías pecuarias.
3. El sistema de espacios libres y zonas verdes públicas.
4. Los espacios libres en parcelas de equipamientos públicos.
5. todas aquellas redes de infraestructuras locales o generales que discurran por terrenos de dominio o de titularidad privada con la correspondiente servidumbre de paso.
6. También serán de aplicación en aquellos viarios o calles interiores, de carácter mancomunado, o particulares que sean de titularidad privada, pero que sirvan de acceso común a varias edificaciones situadas en el interior de las parcelas o manzanas.

1.5. Red viaria estructurante.

1.5.1 Características y condiciones de diseño y ejecución.

Las características generales de la red viaria del sector se definen en el artículo 26, Comunicaciones (VEST), siendo de aplicación supletoria lo determinado en el presente artículo.

1.5.2. Itinerarios peatonales. Aceras.

El diseño de la red viaria se efectuará con la separación del tránsito peatonal y el de vehículos, no permitiéndose viarios de coexistencia de carácter público.

Siempre se proyectarán pendientes transversales del 2% y se aceptará como pendiente longitudinal mínima el 0,5% para favorecer la recogida de aguas pluviales en sumideros, a excepción de los viarios locales estructurantes de segundo orden de cierre perimetral y definidos como viarios de maniobra, donde se permitirán pendientes longitudinales de 0%.

Las aceras tendrán un tránsito suave hasta la calzada, bien con interposición de un bordillo resaltado, bien con la configuración de encuentros al mismo nivel con distinta pendiente que garantice de esta forma el encauzamiento de las aguas pluviales de escorrentía.

En ambos casos el pavimento de aceras será continuo, con clara distinción en color,



textura y en la disposición del material respecto del de la calzada.

En aquellos puntos de previsible ocupación de los vehículos del espacio reservado para el peatón, se incorporarán bolardos, a excepción de los viarios locales estructurantes de segundo orden de cierre perimetral y definidos como viarios de maniobra.

Las entradas en las áreas de coexistencia, se señalarán horizontalmente, preferentemente por cambio de color, tratamiento, texturas o diferencias de los materiales de pavimentación.

Los materiales utilizados para pavimentación se dispondrán con soluciones constructivas que admitan una adherencia adecuada y la correcta evacuación de grasas, aceites y residuos líquidos y semisólidos.

En los itinerarios peatonales accesibles, las pendientes longitudinales y transversales máximas serán del 6% y el 2% respectivamente. Todas las cuestiones que afecten al su diseño, como las dimensiones mínimas, el nivel de alumbrado, los resaltos máximos, etc. deberán cumplir lo establecido en las determinaciones exigidas por la Ley 1/1997 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla - La Mancha y la Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero y en su caso, las consideraciones o revisiones aplicables sobre las mismas.

1.5.3. Elementos ajardinados o con vegetación.

Como complemento a las calzadas y aceras, o en los espacios estanciales se podrá disponer zonas restringidas para la vegetación, con la finalidad, ornato, complemento compositivo y estético a la red viaria, ejecutándose su delimitación con bordillos y adoquines preferentemente de piedras naturales o piezas prefabricadas de hormigón, con posibilidad de remates de ladrillo cerámico macizo en su color natural, o cantos rodados.

Las aceras, que se establecen según los tipos de sección, se acompañarán de alineaciones de árboles plantados en alcorques construidos con este fin o en áreas terrizas continuas, a excepción de los viarios locales estructurantes de segundo orden de cierre perimetral y definidos como viarios de maniobra.

La anchura mínima libre entre alcorque o borde de área terriza y alineación será de 0,50 m.

En el caso de constituirse alcorques de arbolado, éstos serán de sección cuadrada o circular, con dimensiones de anchura o diámetro mínimo de 1m ó 0,70 m para árboles de pequeño porte, manteniendo una separación en planta entre ejes de alcorque comprendida entre 4 y 6,50 m aproximadamente, con el respeto a los vados y accesos existentes o proyectados, con la necesaria estética y ordenación regular.

En cada alcorque se colocará un tubo de fibrocemento de diámetro interior 800 mm y de 1 m de largo para evitar enraizamiento en las instalaciones y empujes en



acabados de aceras y calzadas.

Sus bordes se realizarán en fábrica de ladrillo rojo, granito, prefabricados, o cantos rodados en todo su perímetro. Por cada árbol, se incluirá una pica perforada y hueca de mínimo diámetro 30 mm y una longitud de 1 m, para que facilite el rendimiento de agua de riego.

1.5.4. Características de las Sendas para peatones.

Se aplicarán a los itinerarios peatonales que podrán ejecutarse en las zonas verdes y reservas de equipamientos locales.

Su anchura mínima será de 4 m y su pendiente máxima del 6%.

La pavimentación se realizará de forma uniforme y continúa en toda su longitud, con un diseño tal que permita el acceso excepcional de vehículos, bien con carácter exclusivo a los residentes o bien a los servicios de urgencia en cada caso.

Su pendiente transversal no será superior al 2% ni inferior al 1% y la pendiente longitudinal deberá ser como máximo, del 6% en tramos rectos y un 6% en tramos curvos. Cuando se sobrepase este último valor deberá existir un itinerario alternativo que suprima estas barreras arquitectónicas para el normal uso por personas de movilidad reducida.

El desagüe se conectará a la red de alcantarillado del Sector.

1.5.5. Fondos de saco.

No se permiten.

1.5.6 Pavimentaciones y acabados

1.5.6.1. Sendas y aceras.

El pavimento de las aceras será antideslizante y, en aquellos puntos de previsible ocupación por vehículos, se dispondrán convenientemente bolardos y mojoneros para impedir la invasión, a excepción de los viarios definidos como de maniobra.

Las aceras tendrán un ancho mínimo de 1,80 m. y se revestirán mediante baldosas hidráulicas según modelo municipal sobre capa de zahorra de al menos 12 cm. y solera de hormigón HM-20.

1.5.6.2. Calzadas.

Las tapas de arquetas, registros, etc., se dispondrán teniendo en cuenta el despiece y las juntas de los elementos del pavimento, nivelándolas con su plano.

La solución constructiva de las sendas y aceras peatonales adoptada deberá garantizar un desagüe adecuado a la red de saneamiento, bien superficialmente por cuneta central o laterales, o bien por la disposición adecuada de sumideros y canalización subterránea.



Los materiales a utilizar pueden ser variados debiendo en cualquier caso reunir las siguientes características:

- Calidad de aspecto e integración ambiental.
- Adecuación a la exposición exterior y al soleamiento intenso en verano.
- Reducido coste de mantenimiento.
- Coloración clara.

Podrán utilizarse mezclas bituminosas en su color ordinario o coloreadas, hormigón ruleteado y cepillado, baldosa hidráulica o elementos prefabricados, adoquines de granito o similar.

La pavimentación de las sendas, estancias y recorridos peatonales se hará con materiales pétreos, y se diversificarán los materiales de pavimentación de acuerdo con su función y categoría, circulación que soporten, lugares de estancia, cruces de peatones, etc.

El tránsito entre sendas y calles con diferente tipo de nivel restrictivo de acceso se señalará adecuadamente con el cambio de coloración o textura de los materiales de pavimentación, realizándose de forma suave, por la interposición de bordillos, rebajando el desnivel entre rasantes a 10 cm.

El material de pavimentación deberá garantizar una solución constructiva que dé como resultado un suelo antideslizante.

Los materiales y elementos a utilizar en la red viaria tendrán en cuenta las necesidades de los usuarios con movilidad reducida y con diferencias sensoriales.

La pavimentación de las calzadas se hará teniendo en cuenta las condiciones del soporte y las del tránsito que vaya a rodar sobre él (en función de los distintos tipos de calle en cuanto a intensidad, velocidad media y tonelaje).

En su pavimentación se tendrá en cuenta el tratamiento y características de las aceras, pasos de peatones y vegetación a implantar, pudiendo diversificar los materiales de acuerdo con su función y categoría, justificando la elección entre aglomerados asfálticos respecto a solera de hormigón hidráulico y el pavimento de enlosado con piezas naturales o artificiales.

Los firmes de calzada se dimensionaran para soportar las siguientes capacidades de tráfico según dispone la Norma 6.1 IC:

- Viario Local Estructurante de Primer Orden

Eje central en dirección Norte - Sur: Categoría T2

Eje central en dirección Este - Oeste: Categoría T3

- Viario Local Estructurante de Segundo Orden

Viario de cierre perimetral. Viarios 21m: Categoría T4



Viaro de cierre perimetral. Viarios de maniobra: Categoría T3

Los bordillos que delimitan las aceras con la calzada serán de hormigón bicapa de color gris achaflanado de 20 x 22 cm., debiéndose rebajar en los pasos de peatones y debiendo cumplirse en el diseño y ejecución de estos rebajes y en los de accesos a garajes y vados en todo caso, las determinaciones exigidas por la Ley 1/1997 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla - La Mancha y la Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero por la que se desarrolla el documento técnico para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

1.5.6.3. Elementos especiales del viario interior del Sector.

1. Pasos de Peatones.

- a. Los pasos de peatones se deberán situar en zonas donde previsiblemente se produzca el natural deambular de peatones y en particular en las intersecciones entre los itinerarios peatonales y las calzadas. En las zonas próximas a esquinas se dejará una distancia suficiente para permitir la parada de un vehículo sin que intercepte el cruce de las calles.
- b. Las dimensiones y materiales del paso de peatones estarán en función del ancho de la acera y de la colocación o no de un badén limitador de velocidad coincidiendo con el paso de peatones.
- c. En cuanto al material a disponer, será de tal textura que sea fácilmente identificable por invidentes. Además deberá ser antideslizante y de gran resistencia a la abrasión.
- d. Se deberá alcanzar siempre, con el paso de peatones, la altura del nivel de la calzada a atravesar. Por ello, si el paso de peatones dispone de un badén limitador de velocidad que llega a la altura de la acera no hará falta realizar ningún tipo de rebaje. En caso de que exista diferencia de altura entre acera y calzada, se realizarán las limahoyas necesarias para alcanzar la cota de la calzada. Estos rebajes no ocuparán, salvo justificadas excepciones, el ancho total de la acera, para permitir el paso de personas de movilidad reducida.

2. Vados permanentes.

Los vados permanentes autorizados deberán resolverse mediante rebaje de altura del bordillo, hasta una altura máxima comprendida entre los 3 y 4 cm, y rampa con un desarrollo no inferior a los 60 cm ni superior a 1 m medido desde el borde exterior del bordillo, dejando la mitad del ancho de la acera al mismo nivel de rasante de la misma antes del establecimiento del vado o, al menos 1 m, para permitir el paso de minusválidos y/o coches de niños, de manera que no sufra variaciones en el tramo considerando el perfil longitudinal de la misma.

3. Resaltes en calzadas (Bandas sonoras y elementos de disuasión).

A ser posible no se ejecutarán badenes limitadores de velocidad. No obstante



y en las zonas donde consideren necesario los Servicios Técnicos Municipales, de oficio o a petición de los particulares, se dispondrán resaltes del tipo más conveniente en cada caso, para reducir la velocidad de los vehículos rodados, debiendo en cualquier circunstancia diseñarse para respetar el tránsito de los autobuses de piso bajo. Igualmente, se deberá señalizar en ambos sentidos con señalización vertical.

4. Estacionamientos en las vías públicas.

- a. Los estacionamientos en vía pública podrán ser en línea, batería o espina. Las dimensiones mínimas serán las siguientes:
 - Hoja mínima: 2,20 x 4,50
 - Plaza normal: 2,50 x 5
 - Plaza de personas con movilidad reducida: 3,70 x 5
 - Plaza de motos: 1,50 x 3
- b. Las características de señalización y de accesos a cada área de estacionamiento, se definirán por los Servicios Técnicos Municipales en función del tipo de calle, localización concreta, tráfico que soporta y tipología del estacionamiento para cada proyecto.

5. Carril Bici y de Patinadores.

- a. Se podrá disponer de carril bici o de patinadores en el viario local estructurante de primer orden, eje central en dirección Norte - Sur, en la banda verde o parterre asociado a este viario.
- b. La calzada debe ser como mínimo de 1 m de anchura para un carril de circulación.
- c. Los trazados de carril-bici podrán complementarse con áreas de servicio que dispongan de zonas de descanso, debidamente acondicionadas, con instalaciones de recreo, ocio y esparcimiento y, en su caso, deportivas y áreas ajardinadas.
- d. El conjunto de instalaciones deberá estar correctamente iluminado.

6. Reserva de acceso a Bomberos.

Todas las edificaciones y parcelas tendrán en cuenta las condiciones exigidas por la ordenanza de incendios y el Código Técnico de Edificación, a los efectos de que puedan acercarse los coches de bomberos a todos los puntos de las edificaciones, con pasos de anchura mínima 4,5 m que soporten la carga de los vehículos de extinción.

7. Reserva espacio para contenedores basura y reciclaje.

Se preverán espacios en vías principales y secundarias para alojar contenedores de basura y reciclaje, delimitando y acotando zonas para tal fin con bordillos y materiales de acabado con terminación adecuado para su limpieza.

1.5.6.4. Elementos especiales del viario de conexión exterior del Sector.



Se estará a las determinaciones del Plan Especial de Infraestructuras Viarias de Acceso al Sector.

1.3. Viarios interiores definidos en el Artículo 9.

Con objeto de garantizar un adecuado desarrollo y ejecución de la ordenación detallada cuyos viarios garanticen una óptima movilidad se establecen, con carácter estimativo, unos viarios interiores a las supermanzanas, siguiendo las tipologías descritas en el Artículo 26.2. para los viarios del Viario Local Estructurante de Segundo Orden.

Estos viarios tendrán carácter mancomunado y su conservación será privada.

La cuantificación estimada de los viarios interiores se detalla en la siguiente tabla:

| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL | VIARIO INTERIOR | | |
|----------------------------------|---|--|---------------------|--------------------|---------------------|---------------|------------------|
| SS.LL. | | | 575.739,71 | 26,81% | - | | |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS | G-AVP-1 | 7.317,36 | 0,34% | - | | |
| | | G-AVP-2 | 18.845,89 | 0,88% | - | | |
| | | M-AVP-1 | 28.027,98 | 1,31% | - | | |
| | Total APARCAMIENTO VEHICULOS PESADOS | | | 54.191,23 | 2,52% | - | |
| | CENTRO DE SERVICIOS | G-CIS-1 | 30.931,26 | 1,44% | - | | |
| | | G-CIS-2 | 35.051,45 | 1,63% | - | | |
| | | M-CIS-1 | 43.964,88 | 2,05% | - | | |
| | | M-CIS-2 | 44.547,03 | 2,07% | - | | |
| | | Total CENTRO DE SERVICIOS | | | 154.494,62 | 7,19% | - |
| | CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | G-CLI-1 | 193.155,14 | 8,99% | 23.925,99 | | |
| | | G-CLI-2 | 135.891,94 | 6,33% | 12.429,45 | | |
| | | G-CLI-3 | 62.205,67 | 2,90% | - | | |
| | | G-CLI-4 | 55.197,51 | 2,57% | - | | |
| | | G-CLI-5 | 21.602,94 | 1,01% | - | | |
| | | M-CLI-1 | 229.788,73 | 10,70% | 28.815,06 | | |
| | | M-CLI-2 | 139.778,51 | 6,51% | 12.716,58 | | |
| | | M-CLI-3 | 56.969,79 | 2,65% | - | | |
| | | M-CLI-4 | 48.543,08 | 2,26% | - | | |
| | | M-CLI-5 | 42.410,46 | 1,97% | 3.488,18 | | |
| | | M-CLI-6 | 75.281,49 | 3,51% | 4.879,21 | | |
| | | M-CLI-7 | 41.710,29 | 1,94% | - | | |
| | | Total CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | | 1.102.535,55 | 51,34% | 86.254,47 |
| | | INTERMODAL | G-TI-1 | 85.034,71 | 3,96% | - | |
| | M-TI-1 | | 124.770,16 | 5,81% | - | | |
| | Total INTERMODAL | | | 209.804,87 | 9,77% | - | |
| | INFRAESTRUCTURAS | G-RIL-1 | 13.187,64 | 0,61% | - | | |
| | | G-RIL-2 | 7.692,72 | 0,36% | - | | |
| M-RIL-1 | | 7.946,53 | 0,37% | - | | | |
| M-RIL-2 | | 9.895,40 | 0,46% | - | | | |
| M-RIL-3 | | 1.075,88 | 0,05% | - | | | |
| M-RIL-4 | | 5.052,19 | 0,24% | - | | | |
| M-RIL-5 | | 5.953,66 | 0,28% | - | | | |
| Total INFRAESTRUCTURAS | | | 50.804,02 | 2,37% | - | | |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | | 1.571.830,29 | 73,19% | 86.254,47 | | |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% | 86.254,47 | | |

El Plan Parcial propone una localización no vinculante de los viarios interiores a las supermanzanas, descrita gráficamente en el Plano de Ordenación O.7. Red Viaria. Estacionamientos y Accesibilidad. A su vez, el Plan Parcial, junto a los parámetros de diseño del Artículo 26.3. establece unos radios mínimos de 15 m en el bordillo calzada con acera y de 200 m en el eje de las calles ferroviarias, junto con una separación entre accesos a supermanzana y/o intersecciones del viario interior con el viario estructurante de al menos 100 m. Para valores inferiores se precisará autorización de los servicios técnicos municipales. Los viarios interiores no sobrepasarán pendientes longitudinales del 6% ni transversales del 2%, garantizando en todo momento itinerarios peatonales libres de barreras arquitectónicas y con anchura mínima libre de obstáculos de 1,8 y altura libre de 2,10, en cumplimiento de los estándares mínimos determinados por el Código de Accesibilidad de Castilla - La Mancha y las presentes Normas. El cumplimiento del Código de Accesibilidad se refleja en el Plano de Ordenación O.5. Red Viaria.



Alineaciones y Rasantes y en el Plano de Ordenación O.7. Red Viaria. Estacionamientos y Accesibilidad. Los viarios interiores así definidos deberán cumplir las condiciones necesarias para ser catalogados como itinerarios peatonales accesibles.

La autorización de apertura de estos viarios precisará de la justificación del mantenimiento de los estándares mínimos de estacionamientos, tanto en vía pública como en interior de parcela o supermanzana definidos por la LOTAU y las presentes Normas, y de la conformidad de los servicios técnicos municipales.

1.6. Red de agua abastecimiento de agua.

1.6.1. Regulación general de la red de agua.

Las características del suministro de agua, de su red de distribución, incluyendo los depósitos reguladores y del sistema de riego e hidrantes, se efectuará con carácter general siguiendo las indicaciones y normas establecidas por el Ayuntamiento y por la Mancomunidad de Aguas del Sorbe, o en su caso, el ente gestor, que prevalecerán sobre el resto de las determinaciones que se contemplan a continuación en las presentes Normas.

La gestión y conservación tanto del abastecimiento, como de la evacuación y depuración de las aguas, se realizará por la Entidad de Conservación, o directamente por el ente gestor si así lo dispusiese o mediante el convenio oportuno con el ente gestor y la Entidad de Conservación.

El Ayuntamiento y la Mancomunidad de Aguas del Sorbe fijarán el lugar y condiciones de enganche a las redes generales existentes.

1.6.2. Características y condiciones de diseño y ejecución.

1.6.2.1. Condiciones de suministro.

La procedencia de agua de suministro domiciliario para su primera implantación, deberá adjuntarse autorización del órgano competente, descripción de su procedencia, garantía de suministro, así como compromiso y procedencia de control periódico de la potabilidad para el suministro de poblaciones, de forma que se cumplan los requisitos de calidad expresados en el Real Decreto 1423/1.982, de 15 de Junio (en aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 928/1.979, de 16 de Marzo).

En todo caso, no se permitirá realizar pozos para el abastecimiento para consumo humano.

Cualquier instalación de elevación colectiva del agua deberá disponer al menos, de dos bombas.

Caso de ser necesarios depósitos de regulación, su capacidad será la suficiente para regular al menos la dotación media diaria.



1.6.2.2. Dotaciones mínimas y limitaciones al consumo.

Las dotaciones mínimas exigidas serán de 4.000 m³/Ha/año.

El consumo máximo para el cálculo de la red se obtendrá multiplicando el consumo diario por 2,5, garantizándose una presión mínima de 2,5 kg/cm² en caso de consumo punta y de 1,5 kg/cm² en el de incendio.

1.6.2.3. Trazado de la red de distribución de agua.

Las redes de distribución de agua se realizarán por las calzadas de la red viaria o por espacios libres con el tipo de tubería exigido por el ente gestor del timbraje adecuado al caudal y con la debida protección para resistir la agresividad del terreno.

La separación media entre generatrices, en centímetros de la red de agua con las instalaciones será de:

| Red | Horizontal (cm) | Vertical (cm) |
|----------------|-----------------|---------------|
| Alcantarillado | 60 | 100 |
| Electricidad | 30 | 30 |

En caso de no ser posible dicha separación se tomarán medidas especiales de seguridad con informe favorable de los Servicios Técnicos Municipales.

Se ejecutarán sendas redes funcionalmente independientes por cada unidad de actuación.

La red se realizará bajo las dos aceras de la calle. En el caso de que en la acera no hubiese el suficiente espacio debido a otras canalizaciones, la canalización de la red de agua se realizará en el punto más cercano a la acera en ambos lados de la calle.

La tubería de la red general será de fundición, con un diámetro mínimo 100 mm., así como las piezas de conexión, permitiéndose polietileno de alta densidad de un diámetro mínimo de 25 mm. y piezas de latón en las acometidas.

En la zanja de la canalización el relleno por encima de la tubería será de arena de río, al menos 15 cm. y por encima zahorra Z1 o arena de miga, hasta la capa de hormigón, no permitiéndose relleno con tierras seleccionadas.

En las zonas verdes se debe incluir el sistema de riego por goteo.

Cada parcela dispondrá de armario unitario debiéndose instalar llaves y el contador. Asimismo en la acera se instalará llave de corte con su correspondiente arqueta con tapa de fundición.

El recubrimiento mínimo de la tubería en las calzadas, será de un metro desde la generatriz superior disponiéndose de refuerzos para repartir las cargas de tráfico pesado y de 60 cm. en el resto de los casos.

1.6.2.4. Armarios y acometidas.



Se resolverán las acometidas a la red interior de cada parcela o edificio mediante llaves de corte con el armario tipo exigido por el ente gestor.

1.6.2.5 Redes de riego.

Se dispondrá de una red de distribución de agua de riego y baldeo de calles independiente de la red de distribución de agua.

Si transitoriamente la red de riego se debe conectar con la red de distribución de agua potable, las redes deberán ser independientes y disponer para cada zona a regar de una única acometida con contador.

Las bocas de riego se establecerán derivadas de la red general de acuerdo con la presión de la misma, de forma que los radios de acción sean continuos y con separaciones no superiores a 60 m, el calibre y tipo de boca que fija el ente gestor. En cualquier caso la red de riego requerirá la conformidad del Ayuntamiento o, en su caso, del ente gestor.

1.6.2.6. Red de Hidrantes.

Los hidrantes o bocas de incendios se diferenciarán según se detienen a riego y limpieza o a bomberos, y se situarán perfectamente visibles y señalizados de forma que exista un hidrante no quedando ningún punto a más de 100 m del hidrante, del calibre y tipo de boca que fija el ente gestor, garantizando una presión mínima de 10 mca y un caudal mínimo de 1.000 l/min atmósferas.

En cualquier caso se requerirá la conformidad del Ayuntamiento o, en su caso, del ente gestor.

1.6.2.7. Depósitos reguladores.

Los depósitos de regulación tendrán una capacidad suficiente para regular, al menos, la dotación media diaria del ámbito que suministren.

1.6.3. Ejecución de las obras.

Se ejecutarán sendas redes funcionalmente independientes por cada unidad de actuación.

La ejecución de la red de agua dispondrá del suficiente mallado tal que se permita el aislamiento de tramos en casos de avería o limpieza, la estanqueidad, el vaciado y la eliminación del aire mediante ventosas.

Las redes se dispondrán por encima de las canalizaciones de alcantarillado y deberán protegerse contra las heladas si fuera necesario.

1.7. Diseño y características de las redes de saneamiento.

1.7.1. Regulación general de las redes de saneamiento.

Las características de las redes de saneamiento y alcantarillado serán las



establecidas por el Ayuntamiento, el ente gestor y la Agencia del Agua de la Junta de Castilla La Mancha Medio Ambiente, que prevalecerán sobre el resto de las determinaciones que se contemplan en las presentes Normas.

Las redes de saneamiento y alcantarillado sean separativas, llevando las aguas pluviales hasta un curso de agua en las condiciones que señale el organismo competente en la cuenca.

Las parcelas deberán disponer de doble acometida de saneamiento, una para aguas residuales y otra para aguas pluviales, evitando que éstas últimas procedentes de cubiertas, patios o cualquier otra instalación interior de las parcelas se incorporen a la red de aguas negras del sector.

Los vertidos líquidos deberán ajustarse al R.D.L. 1/2001 de 20 de Julio por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, respecto al cumplimiento de los valores máximos establecidos en la misma, así como a la preceptiva autorización de vertido a terreno o cauce público a emitir por la Confederación Hidrográfica del Tajo. En cuanto a los vertidos líquidos industriales, deberá hacerse referencia a la normativa sectorial.

Para la red de aguas pluviales se establecerán los puntos exactos de vertido de las aguas pluviales a cauce, atendiendo a los puntos de captación de aguas subterráneas, de manera que no se comprometa la calidad de éstas. Se preverán las infraestructuras necesarias, según la capacidad de evacuación del cauce de asumir el caudal de aguas pluviales, cuyo valor y diseño se habrán de calcular. Se deberá prever la gestión de las aguas pluviales que provienen de aguas arriba del ámbito.

Siempre que sea viable se deberá establecer un sistema abierto de captación de las aguas pluviales o cualquier sistema de gestión del agua de lluvia, de tal manera que la modificación de las condiciones de escorrentía sea mínima, intentando reducir su llegada al alcantarillado convencional en los momentos de tormenta, aumentando las superficies permeables, aumentando el tiempo de retardo e infiltración y posibilitando la reutilización del agua pluvial para diferentes usos.

El Ayuntamiento o el ente gestor fijará el lugar y condiciones de enganche a las redes generales municipales.

1.7.2 Características y condiciones de diseño y ejecución.

1.7.2.1. Capacidad de evacuación.

La capacidad de evacuación de aguas residuales será igual que la de abastecimiento de agua.

1.7.2.2. Trazado y características de las redes.

Las redes de saneamiento y alcantarillado se realizarán mediante canalizaciones tubulares subterráneas de hormigón o PVC, con una sección mínima de 30 cm interior, y una profundidad mínima de 0,60 m por encima de la generatriz superior.



Quedan prohibidos los tubos de fibrocemento y de amianto o cemento.

Las tuberías de hormigón de diámetro superior o igual a 600 cm estarán armadas.

Las redes seguirán el trazado de la red viaria y los espacios libres, quedando prohibido que discurran por terrenos privados que impidan su accesibilidad y control, salvo cuando (por las características topográficas) sea imprescindible la constitución previa de servidumbres de acueducto y servidumbres de paso para garantizar su atención y mantenimiento.

La velocidad máxima del agua será de 5 m/s y la mínima de 0,5 m/s.

Se proyectarán pozos de registro visitables en todos los cambios de dirección y de rasante, siendo la distancia máxima entre pozos de 50 m.

Las pendientes mínimas de los ramales serán suficientes para que las aguas superen las velocidades mínimas.

Se instalarán arquetas de conexionado con tapa en el interior de las parcelas, con señalización diferenciada: saneamiento (S) y pluviales (P).

La profundidad mínima de la red de saneamiento será al menos de 1,85 m. desde la generatriz superior del tubo.

La red de aguas pluviales discurrirá paralelamente con la red de saneamiento y a una altura superior a la generatriz del tubo de la de saneamiento.

Todas las acometidas, tanto de residuales como pluviales, se conectarán a pozo de registro.

1.7.2.3. Recogida de aguas pluviales.

Cuando la evacuación de aguas pluviales se realice por tuberías, el drenaje superficial se llevará a cabo mediante sumideros de rejilla convenientemente dimensionados.

En tramos separativos la red de agua pluvial se descargará a través de tuberías de diámetro no inferior a 30 cm hacia un arcén, cuneta, curso de agua próximo o bien hacia el terreno a través de un pozo filtrante. Esta última solución se admitirá en el caso de que el suelo sea suficientemente permeable, si bien los pozos de filtrado nunca se dispondrán bajo áreas de tránsito rodado a fin de evitar problemas de hundimiento de las mismas.

En todos los casos (independientemente de la naturaleza de los vertidos domésticos o industriales), deberá garantizarse que antes de su conexión a cauce natural se cumpla lo establecido en el R.D.L. 1/2001 de 20 de Julio por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.

Se dispondrá de un sistema de pretratamiento (con desbaste, desarenado y desengrasado) seguido de un tratamiento de decantación, con un rendimiento superior al 90% expresado en porcentaje de eliminación de sólidos sedimentables,



que eviten que el agua se vierta a cauce con grasas, aceites y otras sustancias que puedan ser arrastradas como consecuencia de las actividades que puedan desarrollarse en el Sector.

En todos los puntos bajos de la red viaria se situarán sumideros o absorbederos de aguas pluviales y, en cualquier caso, a 50 m en desarrollo de la red. Igualmente, el mínimo de sumideros se incrementará cuando existan pendientes mínimas en calzadas.

La excepcional disposición de aliviaderos de crecidas y en caso de que sean autorizados por el Ayuntamiento, ente gestor y la Confederación Hidrográfica del Tajo, se dimensionarán salvo justificación expresa con una dilución de 10/1 (diez partes de agua lluvia por una de aguas residuales), y se situarán tan próximos a los cauces naturales como sea posible, con las restricciones que marque el organismo de la cuenca.

1.7.2.4. Conexiones exteriores y depuraciones de agua.

Se estará a las determinaciones del Plan Especial de Infraestructuras de Saneamiento.

1.8. Redes de energía eléctrica en media y baja tensión.

1.8.1. Regulación general de las redes de energía eléctrica.

Las redes de energía eléctrica se ajustarán a las instrucciones del Ministerio de Industria para las redes de baja tensión, al Reglamento de líneas eléctricas aéreas en los supuestos de alta tensión y a las determinaciones de la compañía suministradora del servicio.

En relación a los tendidos eléctricos actualmente existentes se deberán tomar las medidas oportunas en cuanto al cumplimiento de lo especificado en el Decreto 131/1.997, de 16 de octubre, en específico se tendrá en cuenta la obligación de enterrar las líneas existentes en los nuevos desarrollos urbanísticos previstos en el suelo urbanizable.

1.8.2. Características y condiciones de diseño y ejecución.

1.8.2.1. Dotaciones.

Se preverán en cualquier caso, las cargas mínimas fijadas en las Instrucciones M.I.B.T.

El cálculo de las redes se realizará con los coeficientes de simultaneidad que señalan dichas instrucciones.

Las dotaciones necesarias para el alumbrado público se calcularán teniendo en cuenta los niveles de iluminación media que se señalan en el artículo correspondiente del capítulo de Alumbrado público.

1.8.2.2. Centros de transformación.



Los centros de transformación deberán localizarse sobre terrenos de propiedad privada.

En el supuesto de ejecución de Centros de Transformación no subterráneos, estos contarán con las medidas necesarias para evitar los impactos visuales y garantías suplementarias de seguridad y accesibilidad, que deberán contar con informe favorable de los Servicios Técnicos Municipales.

Se admitirá la localización de los centros de transformación en el interior de las edificaciones subterráneas, siempre que cuente con un acceso directo desde la vía pública y tenga drenaje directo a la red de alcantarillado.

1.8.2.3. Trazado de las redes.

Las nuevas redes de distribución energía eléctrica a ejecutar por la urbanización del Sector, tanto en los espacios públicos como privados, serán subterráneas.

Las características de las redes cumplirán las determinaciones de los Reglamentos Electrotécnicos vigentes y serán los siguientes:

- Red de Alta Tensión. La separación con los conductores subterráneos de baja tensión será de 30 cm. Serán subterráneos.
- Redes de Baja Tensión. Las redes de baja tensión de suministro a las edificaciones se realizarán independientes de la red de alumbrado público. Serán subterráneos.

1.8.2.4. Armarios y Acometidas.

Los armarios y las acometidas se realizarán conforme a las condiciones que señale la compañía suministradora en sus modelos subterráneos. En todo caso se tendrá especial cuidado con las normas de protección de las calles, y que cuenten con un tratamiento externo que armonice con la estética del área urbana donde se ubiquen. Siempre quedará el armario empotrado en vallas o si no existieran éstas, alineado con la acera (quedando libre la totalidad de la acera).

1.9 Alumbrado público

1.9.1 Regulación general de la red de alumbrado público.

La red de alumbrado público se ajustará a las determinaciones exigidas por las Normas de Industria en esta materia.

1.9.2. Características y condiciones de diseño y ejecución.

De acuerdo con las disposiciones del viario de la unidad de actuación, se plantea una instalación de Alumbrado Público específica para cada sección de viario, los cuales varían en función de la importancia de la vía de comunicación, teniendo en cuenta los valores del REAL DECRETO 1890/2008, de 14 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de Eficiencia Energética en Instalaciones de Alumbrado Público Exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07



| | | |
|--|--|---------------|
| MINISTERIO DE INDUSTRIA TURISMO Y COMERCIO | MEDICIONES LUMINOTÉCNICAS EN LAS INSTALACIONES DE ALUMBRADO | ITC – EA – 02 |
|--|--|---------------|

1. GENERALIDADES

Se entiende por nivel de iluminación el conjunto de requisitos luminotécnicos o fotométricos (luminancia, iluminancia, uniformidad, deslumbramiento, relación de entorno, etc) cubiertos por la presente instrucción. En alumbrado vial, se conoce también como clase de alumbrado.

Los niveles máximos de luminancia o de iluminancia media de las instalaciones de alumbrado descritas a continuación no podrán superar en más de un 20% los niveles medios de referencia establecidos en la presente ITC. Estos niveles medios de referencia están basados en las normas de la serie UNE-EN 13201 "Iluminación de carreteras", y no tendrán la consideración de valores mínimos obligatorios, pues quedan fuera de los objetivos de este Reglamento.

Deberá garantizarse asimismo el valor de la uniformidad mínima, mientras que el resto de requisitos fotométricos, por ejemplo, valor mínimo de iluminancia en un punto, deslumbramiento e iluminación de alrededores, descritos para cada clase de alumbrado, son valores de referencia, pero no exigidos, que deberán considerarse para los distintos tipos de instalaciones.

Los requisitos fotométricos anteriores no serán aplicables a aquellas instalaciones o parte de las mismas en las que se justifique debidamente la excepcionalidad y sea aprobada por el órgano competente de la Administración Pública.

2. ALUMBRADO VIAL

El nivel de iluminación requerido por una vía depende de múltiples factores como son el tipo de vía, la complejidad de su trazado, la intensidad y sistema de control del tráfico y la separación entre carriles destinados a distintos tipos de usuarios.

En función de estos criterios, las vías de circulación se clasifican en varios grupos o situaciones de proyecto, asignándose a cada uno de ellos unos requisitos fotométricos específicos que tienen en cuenta las necesidades visuales de los usuarios así como aspectos medio ambientales de las vías

2.1 Clasificación de las vías y selección de las clases de alumbrado

2.1.1 El criterio principal de clasificación de las vías es la velocidad de circulación, según se establece en la Tabla 1.

Tabla 1 – Clasificación de las vías

| Clasificación | Tipo de vía | Velocidad del tráfico rodado (km/h) |
|---------------|-----------------------|-------------------------------------|
| A | de alta velocidad | $v > 60$ |
| B | de moderada velocidad | $30 < v \leq 60$ |
| C | carriles bici | -- |
| D | de baja velocidad | $5 < v \leq 30$ |
| E | vías peatonales | $v \leq 5$ |



| | | |
|--|---|---------------|
| MINISTERIO DE INDUSTRIA TURISMO Y COMERCIO | MEDICIONES LUMINOTÉCNICAS EN LAS INSTALACIONES DE ALUMBRADO | ITC – EA – 02 |
|--|---|---------------|

2.1.2. Mediante otros criterios, tales como el tipo de vía y la intensidad media de tráfico diario (IMD), se establecen subgrupos dentro de la clasificación anterior.

En las tablas 2, 3, 4 y 5 se definen las clases de alumbrado para las diferentes situaciones de proyecto correspondientes a la clasificación de vías anteriores.

Tabla 2 – Clases de alumbrado para vías tipo A

| Situaciones de proyecto | Tipos de vías | Clase de Alumbrado ⁽¹⁾ |
|-------------------------|---|-----------------------------------|
| A1 | <ul style="list-style-type: none"> • Carreteras de calzadas separadas con cruces a distinto nivel y accesos controlados (autopistas y autovías). Intensidad de tráfico Alta (IMD) \geq 25.000..... Media (IMD) \geq 15.000 y $<$ 25.000..... Baja (IMD) $<$ 15.000..... | ME1 ME2 ME3a |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Carreteras de calzada única con doble sentido de circulación y accesos limitados (vías rápidas). Intensidad de tráfico Alta (IMD) $>$ 15.000..... Media y baja (IMD) $<$ 15.000..... | ME1 ME2 |
| A2 | <ul style="list-style-type: none"> • Carreteras interurbanas sin separación de aceras o carriles bici. • Carreteras locales en zonas rurales sin vía de servicio. Intensidad de tráfico IMD \geq 7.000..... IMD $<$ 7.000..... | ME1 / ME2 ME3a / ME4a |
| A3 | <ul style="list-style-type: none"> • Vías colectoras y rondas de circunvalación. • Carreteras interurbanas con accesos no restringidos. • Vías urbanas de tráfico importante, rápidas radiales y de distribución urbana a distritos. • Vías principales de la ciudad y travesía de poblaciones. Intensidad de tráfico y complejidad del trazado de la carretera. IMD \geq 25.000..... IMD \geq 15.000 y $<$ 25.000..... IMD \geq 7.000 y $<$ 15.000..... IMD $<$ 7.000..... | ME1 ME2 ME3b ME4a / ME4b |

⁽¹⁾ Para todas las situaciones de proyecto (A1, A2 y A3), cuando las zonas próximas sean claras (fondos claros), todas las vías de tráfico verán incrementadas sus exigencias a las de la clase de alumbrado inmediata superior.

| MINISTERIO DE INDUSTRIA TURISMO Y COMERCIO | MEDICIONES LUMINOTÉCNICAS EN LAS INSTALACIONES DE ALUMBRADO | ITC – EA – 02 |
|---|---|-----------------------------------|
| Tabla 3 – Clases de alumbrado para vías tipo B | | |
| Situaciones de proyecto | Tipos de vías | Clase de Alumbrado ⁽¹⁾ |
| B1 | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Vías urbanas secundarias de conexión a urbanas de tráfico importante.</i> • <i>Vías distribuidoras locales y accesos a zonas residenciales y fincas.</i> Intensidad de tráfico IMD \geq 7.000 IMD $<$ 7.000 | ME2 / ME3c ME4b / ME5 / ME6 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Carreteras locales en áreas rurales.</i> Intensidad de tráfico y complejidad del trazado de la carretera. IMD \geq 7.000 IMD $<$ 7.000 | ME2 / ME3b ME4b / ME5 |
| ⁽¹⁾ Para todas las situaciones de proyecto B1 y B2, cuando las zonas próximas sean claras (fondos claros), todas las vías de tráfico verán incrementadas sus exigencias a las de la clase de alumbrado inmediata superior. | | |
| Tabla 4 – Clases de alumbrado para vías tipos C y D | | |
| Situaciones de proyecto | Tipos de vías | Clase de Alumbrado ⁽¹⁾ |
| C1 | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Carriles bici independientes a lo largo de la calzada, entre ciudades en área abierta y de unión en zonas urbanas</i> Flujo de tráfico de ciclistas Alto Normal | S1 / S2 S3 / S4 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Áreas de aparcamiento en autopistas y autovías.</i> • <i>Aparcamientos en general.</i> • <i>Estaciones de autobuses.</i> Flujo de tráfico de peatones Alto Normal | CE1A / CE2 CE3 / CE4 |
| D3 - D4 | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Calles residenciales suburbanas con aceras para peatones a lo largo de la calzada</i> • <i>Zonas de velocidad muy limitada</i> Flujo de tráfico de peatones y ciclistas Alto Normal | CE2 / S1 / S2 S3 / S4 |
| | ⁽¹⁾ Para todas las situaciones de alumbrado C1-D1-D2-D3 y D4, cuando las zonas próximas sean claras (fondos claros), todas las vías de tráfico verán incrementadas sus exigencias a las de la clase de alumbrado inmediata superior. | |

En base a esto, a efectos de exigencia lumínica, se han clasificado los viarios del sector SP-100 como tipo B1 ya que se trata de un viario urbano y la velocidad de circulación está comprendida entre 30 y 60 km/hr.

Dentro de la clasificación B, el nivel lumínico exigible es diferente en función de la intensidad media diaria de vehículos. Para poder establecer este nivel, tomamos de referencia la IMD de vehículos pesados correspondiente para la categoría de firmes. Dicho nivel de tráfico máximo es un T2 que corresponde a una IMD de vehículos pesados de entre 200 y 800 VP/día.



Se considera que el % de Vehículos pesados, respecto de los totales de un polígono industrial, puede oscilar entre un 10% y un 40%, dependiendo de los usos principales y compatibles que se desarrollen en las parcelas del mismo.

En nuestro caso, dado el carácter industrial/logístico de los sectores, según el estudio de tráfico elaborado por TEMA ingeniería para evaluar la capacidad de los accesos rodado exteriores, se considera que, para la máxima ocupación del sector, la IMD total de vehículos es de 20.000 Veh/d.

Se considera que cualquiera de los viarios incluidos en el eje estructurante que conecta los accesos norte y sur, sección tipo A, formado por los viales 4 y 5 soporte un máximo del 25% del tráfico total del sector y el resto de viarios soporte un máximo del 15%.

De este modo, las IMD de diseño de los viarios será:

Viarios 4 y 5: $IMDT = IMDvp / \%Vp = 20000 \times 0,25 = 5.000$ vehículos/día.

Resto de viarios: $IMDT = IMDvp / \%Vp = 20000 \times 0,15 = 3.000$ vehículos/día.

Con este dato, el nivel lumínico exigible es el correspondiente a una IMD < 7.000 Veh/d. con lo que las clases de alumbrado posibles son las ME4b, ME5, ME6. De estas posibilidades, se elige la ME4b para el eje estructurante que conecta los accesos norte y sur, sección tipo A, formado por los viales 1, 2, 3, 4 y 5, que soportan una parte importante de los 3.333 vehículos diarios. Para el resto de secciones se elige la ME5, que es la inmediatamente inferior.

Para las glorietas, se pide el nivel inmediatamente superior al del viario principal que le llegue. El nivel de diseño exigido en todas ellas será el ME3b.

| | | |
|--|---|---------------|
| MINISTERIO DE INDUSTRIA TURISMO Y COMERCIO | MEDICIONES LUMINOTÉCNICAS EN LAS INSTALACIONES DE ALUMBRADO | ITC – EA – 02 |
|--|---|---------------|

2.2 Niveles de iluminación de los viales

En las tablas 6, 7, 8 y 9 se reflejan los requisitos fotométricos aplicables a las vías correspondientes a las diferentes clases de alumbrado.

Tabla 6 – Series ME de clase de alumbrado para viales secos tipos A y B

| Clase de Alumbrado | Luminancia de la superficie de la calzada en condiciones secas | | | Deslumbramiento Perturbador | Iluminación de alrededores |
|--------------------|--|---|---|--|---|
| | Luminancia ⁽⁴⁾ Media L_m (cd/m ²) ⁽¹⁾ | Uniformidad Global U_0 [mínima] | Uniformidad Longitudinal U_L [mínima] | Incremento Umbral Tl (%) ⁽²⁾ [máximo] | Relación Entorno SR ⁽³⁾ [mínima] |
| ME1 | 2,00 | 0,40 | 0,70 | 10 | 0,50 |
| ME2 | 1,50 | 0,40 | 0,70 | 10 | 0,50 |
| ME3a | 1,00 | 0,40 | 0,70 | 15 | 0,50 |
| ME3b | 1,00 | 0,40 | 0,60 | 15 | 0,50 |
| ME3c | 1,00 | 0,40 | 0,50 | 15 | 0,50 |
| ME4a | 0,75 | 0,40 | 0,60 | 15 | 0,50 |
| ME4b | 0,75 | 0,40 | 0,50 | 15 | 0,50 |
| ME5 | 0,50 | 0,35 | 0,40 | 15 | 0,50 |
| ME6 | 0,30 | 0,35 | 0,40 | 15 | Sin requisitos |

⁽¹⁾ Los niveles de la tabla son valores mínimos en servicio con mantenimiento de la instalación de alumbrado, a excepción de (Tl), que son valores máximos iniciales. A fin de mantener dichos niveles de servicio, debe considerarse un factor de mantenimiento (f_m) elevado que dependerá de la lámpara adoptada, del tipo de luminaria, grado de contaminación del aire y modalidad de mantenimiento preventivo.

⁽²⁾ Cuando se utilicen fuentes de luz de baja luminancia (lámparas fluorescentes y de vapor de sodio a baja presión), puede permitirse un aumento de 5% del incremento umbral (Tl).

⁽³⁾ La relación entorno SR debe aplicarse en aquellas vías de tráfico rodado donde no existan otras áreas contiguas a la calzada que tengan sus propios requisitos. La anchura de las bandas adyacentes para la relación entorno SR será igual como mínimo a la de un carril de tráfico, recomendándose a ser posible 5 m de anchura.

⁽⁴⁾ Los valores de luminancia dados pueden convertirse en valores de iluminación, multiplicando los primeros por el coeficiente R (según C.I.E.) del pavimento utilizado, tomando un valor de 15 cuando éste no se conozca.

En la tabla 7 se concretan los niveles de iluminación de las series MEW de clases de alumbrado a aplicar en aquellas zonas geográficas en las que la intensidad y persistencia de la lluvia provoque que, durante una parte significativa de las horas nocturnas a lo largo del año, la superficie de la calzada permanezca mojada (aproximadamente 120 días de lluvia anuales). En ella se incluye un requisito adicional de uniformidad global con calzada húmeda para evitar la degradación de las prestaciones durante los periodos húmedos.

Respecto a las aceras, según la categoría de los viarios, se eligen los siguientes niveles de iluminación:

- Sección tipo A: Clase de alumbrado S2
- Sección tipo B: Clase de alumbrado S3
- Resto secciones tipo: Clase de alumbrado S4



Respecto a las zonas verdes, estas se iluminarán con la misma luminaria que la de aceras, montada sobre columna de 5 metros de altura.

1.10 Redes de telecomunicaciones

1.10.1 Regulación general de las redes de telecomunicaciones.

La legislación aplicable para estas redes serán los Reales Decretos, Ley 11/98 y 279/99, la orden municipal de 26 de octubre sobre desarrollo del último Decreto y la Resolución de 12 de enero de 2000 de la Sentencia General de Comunicaciones sobre los facultativos competentes para la elaboración de proyectos de infraestructuras comunes de telecomunicaciones, Ley 38/1999 de 5 de Noviembre sobre Ordenación de la Edificación, y Real Decreto 1066/2001 de 28 de Septiembre.

1.10.2. Características y condiciones de diseño y ejecución.

1.10.2.1. Suministro.

Se permitirá en las redes de telefonía y telecomunicaciones la prestación de servicio por varios operadores compartiendo los prismas de canalización.

1.10.2.2. Características de la red de telefonía.

La red de telefonía se realizará con canalización subterránea por acera o aparcamiento, prohibiéndose armarios de pedestal en la vía pública y grapados de cables en fachadas, así como líneas aéreas por el interior de las parcelas.

Los armarios de distribución deberán siempre quedar empotrados en vallas o si no existieran éstas, alineadas al acerado dejando el mismo libre en su totalidad.

En todo caso, se proyectarán obligatoriamente en todos los desarrollos que se efectúen de acuerdo con las normas de la compañía suministradora.

Los centros de distribución telefónicos se diseñarán adaptándose a las condiciones estéticas del área en que se ubiquen.

1.10.2.3. Normas para la instalación de antenas de telefonía móvil.

La colocación de antenas de telefonía móvil exigirá la solicitud de licencia de obras adjuntando un proyecto técnico que contemple las obras a realizar y que justifique estructuralmente la estabilidad de la edificación, en el caso de situarse en edificios, con las nuevas cargas a que estará sometido por la implantación de la antena. Asimismo, se justificará el respeto a la justificación de que respetan la distancia mínima de separación a linderos de la parcela (retranqueos), exigibles a las edificaciones según las ordenanzas urbanísticas municipales de aplicación en la zona cuando se realice sobre el terreno. La posición de la antena respetará la separación mínima exigible sin tener en cuenta la altura de la antena.

Por último, deberán aportar la autorización del propietario o comunidad de propietarios del inmueble donde se vayan a ubicar, y la autorización expresa por parte del solicitante y administrador del uso de la antena, para que cualquier otro



operador futuro pueda utilizar las torres ya existentes.

La superficie máxima a ocupar para este fin, será de 25 m², y en todo caso deberán cumplir los retranqueos las parcelas colindantes con una separación mínima igual a la mitad de la altura de antena, a contar el terreno natural hasta el extremo superior de la misma.

Una vez concedida la licencia y ejecutada la obra, aportarán los certificados finales de obra e instalación. En aquellas zonas singulares, en que los espacios están protegidos o en puntos con excesivo impacto visual, no se autorizarán.

En cualquier caso, quedarán sujetos a la aplicación de la legislación en cada momento, y sus reglamentos y disposiciones de desarrollo.

1.11. Redes de gas

1.11.1. Regulación general de la red de gas.

La red de gas se ejecutará a demanda de acuerdo con las normas establecidas por las compañías suministradoras y la legislación vigente.

1.11.2. Características y condiciones de diseño y ejecución.

Los registros de acometido quedarán en arqueta de acera o en armarios empotrados en las vallas de parcela. Nunca se invadirá la acera pública con el mismo.

Todas las características y condiciones de la red de gas cumplirán con las normas establecidas por las compañías suministradoras y la legislación vigente.

1.12. Diseño y características del arbolado y la jardinería

1.12.1. Arbolado Urbano.

El tratamiento arbolado de los espacios libres dependerá de su función, siendo en todo caso obligatoria la plantación de arbolado a lo largo de las aceras si su anchura entre alineación oficial y calzada es igual o superior a 2,50 m, y respetando la anchura mínima obligatoria libre de obstáculos en su itinerario peatonal, que será superior a 1,50 m.

Así como en estacionamientos de vehículos y en las plazas y zonas verdes comprendidas dentro de los terrenos de la urbanización, quedando sujeto a especial cuidado de soluciones de especies de pequeño porte en calles con aceras inferiores a 2,50 m de anchura.

En el caso de disponerse de alcorques para arbolado en las aceras, el volumen de excavación no será inferior a 1 m³ y la superficie interior del alcorque de 1 m², introduciendo en tubo de fibrocemento de diámetro inferior 800 mm y 1 m de largo, para evitar que las raíces levanten la acera y hacer más difícil el enraizamiento en las construcciones de las instalaciones, ajustados a los diseños señalados en el apartado de la red de viario, debiendo protegerse su superficie con rejilla pisable,



así como sus bordes con resaltes y/o bolardos en zonas de especial tratamiento y alta concurrencia de vehículos y/o peatones, y además se situarán en todo caso, en las zonas en contacto con los vehículos, evitando colocar obstáculos en los itinerarios peatonales.

Los árboles existentes en el espacio libre deberán ser protegidos y conservados.

Toda pérdida de arbolado deberá ser repuesta de forma inmediata.

La necesaria sustitución del arbolado por deterioro u otras causas será obligatoriamente a cargo del responsable de la pérdida, sin perjuicio de las sanciones que pudieran dar lugar.

Las especies de arbolados serán las más adecuadas desde el punto de vista edafológico procurando realizarlas con especies bien adaptadas a las condiciones bioclimáticas de la zona, y alternando diferentes especies con el fin de mitigar posibles afecciones de plagas, procurando en todo caso que sean resistentes y de fácil conservación. Todas las plantaciones deberán tener informe positivo los Servicios Técnicos Municipales.

1.12.2. Jardinería.

El ajardinamiento de las zonas verdes y espacios libres se efectuará teniendo en cuenta la diversidad de actividades que se realicen en cada uno de estos espacios, distinguiéndose:

- El arbolado lineal de calle.
- El arbolado de zonas de estancia.
- El ajardinamiento de zonas verdes.
- El ajardinamiento de espacios libres.

Las medianas y parterres a lo largo de las vías públicas, cuando se prevean en el diseño de la ordenación, se deberán ajardinar con arbustos autóctonos que comporten costes mínimos de mantenimiento y suministro de riego.

Para todos los ajardinamientos se proyectarán redes de riego automático y bocas cada 60 m.

En las zonas verdes se deberá preservar su estado natural previo a la urbanización si este presentase algún valor.

En las zonas verdes se debe incluir el sistema de riego por goteo.

1.12.3. Jardines privados.

Queda prohibida la plantación intensiva de céspedes de forma indiscriminada, que deberá sustituirse en lo posible por especies con menor avidez de agua, tales como tapices verdes a base de xerófitas que no requieren riego. Cuando sean necesarias plantaciones por razón de su destino, se recomienda que el suministro de agua sea reciclada proveniente de depuradora.



Todos los espacios de parcela sin edificar deberán contar con una plantación de arbolado en cuantía igual o superior a una unidad por cada 50 m², mediante especies bien adaptadas a las condiciones bioclimáticas de la zona.

1.13. Mobiliario urbano y señalización

1.13.1. Diseño y características.

1.13.1.1. Mobiliario urbano.

Los proyectos de urbanización contemplarán el equipamiento necesario de bancos y puntos de luz suficientes a lo largo de todas las vías públicas junto con la disposición de papeleras a distancias no superiores a 50 m.

Todo el mobiliario urbano deberá contar con la autorización de los servicios técnicos municipales.

1.13.1.2. Señalización.

Se deberá incluir en los Proyectos de Urbanización la señalización viaria necesaria para el normal desarrollo del tráfico y de la circulación peatonal, de tal forma que sea unificada en cuanto a diseño y dimensión, clara y de fácil comprensión y actualizada.

Su localización debe ser secuencial, dirigiendo los accesos y contará al menos con señalizaciones en los cruces entre zonas y calles con identificación de cada calle y con la numeración en su caso de cada parcela.

También, se colocarán planos indicativos del callejero en los accesos exteriores al Sector y, al menos, en cada unidad de actuación.

El promotor deberá instalar placas según el modelo municipal con el nombre de calle y números de calle. El nombre de calle y la numeración que debe seguir será fijado por el Ayuntamiento.

El promotor deberá asumir el coste de contenedores de residuos orgánicos y los contenedores de recogida selectiva de papel y cartón, vidrio y envases. El número y lugar de ubicación será propuesto por el promotor y aprobado por el Ayuntamiento.

1.14. Recogida residuos

1.14.1 Diseño y características.

La recogida de basuras se realizará por el Ayuntamiento directamente o a través de empresas concesionarias o por las Entidades de Conservación, debiendo incluirse en los Proyectos de Urbanización la previsión de contenedores de basuras y su ubicación concreta, teniendo en cuenta el pliego de condiciones que rige la recogida de basuras en el municipio y las determinaciones del Decreto 70/1999, de 25 de mayo, por el que se aprueba el plan de residuos urbanos de Castilla - La Mancha.



Los contenedores tendrán la consideración de mobiliario urbano.

1.15. Accesibilidad

1.15.1. Regulación general de la accesibilidad.

Las condiciones de accesibilidad se ajustará a las determinaciones exigidas por la Ley 1/1997 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla - La Mancha, la Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero por la que se desarrolla el documento técnico para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

1.15.2. Características y condiciones de accesibilidad.

1.15.2.1. Alcance de esta protección.

1. Itinerarios peatonales. El trazado y diseño de los mismos contemplará la anchura mínima de paso libre de cualquier obstáculo, grado de inclinación de los desniveles y características de los bordillos.
2. Pavimentos. Serán antideslizantes y sin resaltes que puedan producir tropiezos a los viandantes. Las rejas y registros estarán enrasados con el pavimento circundante.
3. Vados. Tendrán en cuenta la inclinación de las pendientes, el enlace de las mismas, la anchura y el pavimento empleado.
4. Pasos de peatones. Se tendrá en cuenta el desnivel, longitud de recorrido, isletas y tipo de paso de que se trate.
5. Escaleras. El diseño y trazado de las escaleras deberá tener en cuenta, entre otros, los parámetros que se relacionan para permitir su uso sin dificultades al mayor número posible de personas: directriz, recorrido, dimensiones de huella, tabica y anchura libre, mesetas, pavimento y pasamanos.
6. Rampas. El diseño y trazado de las rampas como elementos que dentro de un itinerario peatonal permiten salvar desniveles bruscos o pendientes superiores a las del propio itinerario, tendrán en cuenta la directriz, las pendientes longitudinales y transversales, la anchura libre mínima y el pavimento.
7. Parques, Jardines y espacios libres públicos. Los itinerarios peatonales en parques, jardines y espacios libres públicos en general, se ajustarán a los criterios señalados anteriormente para itinerarios peatonales.
8. Los aseos públicos que se dispongan en dichos espacios deberán ser accesibles y dispondrán, al menos, de un inodoro y lavabo de las características reseñadas en las especificaciones técnicas.
9. Aparcamientos. En todas las zonas de estacionamiento de vehículos ligeros, sean en superficie o subterráneos, en vías o espacios públicos, se reservarán permanentemente y tan cerca como sea posible de los accesos peatonales plazas debidamente señalizados para vehículos que transporten personas en situación de movilidad reducida. El número de plazas reservadas será, al menos, de una por cada 40 o fracción.
10. Señalización. Las señales de tráfico, semáforo, postes de iluminación o



cualesquiera otros elementos verticales de señalización que deban colocarse en un itinerario o espacio de acceso peatonal, se dispondrán y diseñarán de forma que no entorpezcan la circulación y puedan ser usados con la máxima comodidad.

11. Elementos urbanos varios. Los elementos urbanos de uso público, tales como cabinas u hornacinas telefónicas, fuentes, papeleras, bancos y otros análogos, se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser usados por todos los ciudadanos y que no se constituyan en obstáculos para el tránsito peatonal. Asimismo, la construcción de elementos salientes sobre las alineaciones de fachadas que interfieran un espacio o itinerario peatonal, tales como vitrinas, marquesinas, toldos y otros análogos, se realizarán evitando se constituyan en obstáculos.
12. Protección y señalización de las obras en la vía pública. Los andamiajes, zanjas o cualquier otro tipo de obras en la vía pública, deberán señalizarse y protegerse de manera que garanticen la seguridad física de los viandantes.
13. Construcción de edificios. En todos los edificios se cumplirán la dotación aparcamiento de vehículos para personas de movilidad reducida, así como lo establecido en la normativa aplicable en materia de accesibilidad, Ley 1/1997 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla – La Mancha, la Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero por la que se desarrolla el documento técnico para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

1.15.2.2. Supresión de barreras arquitectónicas.

1. Se clasifican las barreras arquitectónicas en:

- a. BAU: Barreras Arquitectónicas urbanísticas. Son las existentes en las vías públicas así como en los espacios libres de uso público.
- b. BAE: Barreras Arquitectónicas en la Edificación. Son las existentes en el interior de los edificios, tanto públicos como privados.
- c. BAT: Barreras Arquitectónicas en los Transportes. Son las existentes en los medios de transporte.
- d. BACS: Barreras en las Comunicaciones Sensoriales. Se entiende como BACS todo aquel impedimento que imposibilite o dificulte la expresión o recepción de mensajes a través de los medios o sistemas de comunicación sean o no de masas.

2. A su vez se consideran tres tipos de espacios, instalaciones o servicios, en función de su accesibilidad, para personas en situación de limitación o con movilidad reducida:

- a. Adaptados. Son las instalaciones o servicios que cumplen los requisitos fundamentales que garantizan su utilización a las personas con limitación o movilidad reducida.
- b. Practicables. Son las que sin ajustarse a todos los requisitos necesarios, no impiden su utilización de forma autónoma.
- c. Convertibles. Son las que, mediante modificaciones que no afecten a su configuración esencial, puedan transformarse, como mínimo, en



practicables.

En consecuencia, los espacios, instalaciones o servicios que se proyecten o construyan a partir de la fecha de aprobación de las presentes Normas Urbanísticas, deberán reunir la condición de "Adaptados", según la anterior definición; las ya existentes deberán ser "Convertidas" para que se conviertan en "Practicables".

- d. Accesibilidad en los edificios de uso público. La construcción, ampliación y reforma de los edificios públicos o privados, destinados a un uso público se efectuará de forma que resulten "adaptados".

Los edificios de uso público deberán permitir el acceso y uso de los mismos a las personas en situación de limitación o movilidad reducida.

Los edificios comprendidos en esta definición, así como cualesquiera otros de análoga naturaleza, tienen la obligación de observar las prescripciones de esta Normativa.

- e. Accesos al interior de las edificaciones. Al menos uno de los accesos al interior de la edificación deberá estar desprovisto de barreras arquitectónicas y obstáculos que impidan o dificulten la accesibilidad.

Al menos uno de los itinerarios que comuniquen horizontalmente todas las dependencias y servicios del edificio entre sí y con el exterior, deberá ser accesible.

Al menos uno de los itinerarios que unan las dependencias y servicios en sentido vertical deberá ser accesible, teniendo en cuenta para ello y como mínimo, el diseño y trazado de escaleras, ascensores y espacios de acceso.

- f. Aseos. De los aseos y vestuarios que se dispongan en los edificios públicos deberá ser accesible al menos uno de cada diez o fracción, disponiéndose los elementos de manera que puedan ser usados por cualquier persona.
- g. Servicios e instalaciones. En todos aquellos elementos de la construcción de servicios e instalaciones de general utilización se tendrán en cuenta los parámetros fijados en los párrafos precedentes, para asegurar el acceso y uso de los mismos, así como los específicos de diseño en mobiliario.
- h. Espacios reservados. Los locales de espectáculos, aulas y otros análogos dispondrán de espacios reservados a personas que utilicen sillas de ruedas.

Se destinarán zonas específicas para personas con deficiencias auditivas o visuales donde las dificultades disminuyan.

La proporción de espacios reservados será del 2% del aforo y estos estarán debidamente señalizados.



- i. Accesibilidad en los edificios de uso privado. La Ley 3/1.990 de 4 de Junio, modifica la Ley 49/1.960, de 21 de Julio, de Propiedad Horizontal, sobre el régimen de adopción de acuerdos por las Juntas de Propietarios para la realización de obras de supresión de barreras en edificios de propiedad particular.

Teniendo en cuenta la función social que ha de cumplir la propiedad, los Servicios Técnicos del Ayuntamiento vigilarán que en los edificios que se pretendan construir, a partir de la aprobación de las presentes normas, se tengan en cuenta los siguientes requisitos:

- Dispondrán de un itinerario practicable que una las entidades con el exterior y con las dependencias de uso comunitario que están a su servicio.
- Dispondrán de un itinerario practicable que una la edificación con la vía pública, con edificaciones o servicios anexos de uso comunitario y con edificios anexos.
- La cabina del ascensor, así como sus puertas de entrada serán practicables para personas con movilidad reducida o cualquier otra limitación.

3. Los derechos que aquí se reconocen también deben hacerse extensivos a las personas mayores de 70 años, sin que sea necesaria la acreditación de minusvalía.

1.15.2.3. Especificaciones técnicas de las Barreras Arquitectónicas Urbanísticas. Elementos de Urbanización.

- Pavimentos.

El pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes.

Se utilizarán franjas de pavimento táctil indicador de dirección y de advertencia siguiendo los parámetros establecidos en el artículo 45.

- Rejillas, alcorque y tapas de instalación.

Las rejillas, alcorques y tapas de instalación ubicados en las áreas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el itinerario peatonal accesible, salvo en aquellos casos en que las tapas de instalación deban colocarse, necesariamente, en plataforma única o próximas a la línea de fachada o parcela.

Las rejillas, alcorques y tapas de instalación se colocarán enrasadas con el pavimento circundante, cumpliendo además los siguientes requisitos:

- a. Cuando estén ubicadas en áreas de uso peatonal, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1 cm de diámetro



como máximo.

b. Cuando estén ubicadas en la calzada, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 2,5 cm de diámetro como máximo.

c. Cuando el enrejado, ubicado en las áreas de uso peatonal, este formado por vacíos longitudinales se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha.

d. Los alcorques deberán estar cubiertos por rejillas que cumplirán con lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo. En caso contrario deberán rellenarse de material compactado, enrasado con el nivel del pavimento circundante.

e. Estará prohibida la colocación de rejillas en la cota inferior de un vado a menos de 0,50 m de distancia de los límites laterales externos del paso peatonal.

- Vados vehiculares.

Los vados vehiculares no invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible ni alterarán las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales que atraviesen

Los vados vehiculares no deberán coincidir en ningún caso con los vados de uso peatonal.

- Vegetación.

Los árboles, arbustos, plantas ornamentales o elementos vegetales nunca invadirán el itinerario peatonal accesible.

El mantenimiento y poda periódica de la vegetación será obligatorio con el fin de mantener libre de obstáculos tanto el ámbito de paso peatonal como el campo visual de las personas en relación con las señales de tránsito, indicadores, rótulos, semáforos, etc., así como el correcto alumbrado público.

- Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares.

Los puntos de cruce entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares deberán asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua, segura y autónoma en todo su desarrollo.

Cuando el itinerario peatonal y el itinerario vehicular estén en distintos niveles, la diferencia de rasante se salvará mediante planos inclinados cuyas características responderán a lo dispuesto en el artículo 20.

Las soluciones adoptadas para salvar el desnivel entre acera y calzada en ningún caso invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible que continua por la acera.



Se garantizará que junto a los puntos de cruce no exista vegetación, mobiliario urbano o cualquier elemento que pueda obstaculizar el cruce o la detección visual de la calzada y de elementos de seguridad, tales como semáforos, por parte de los peatones.

La señalización táctil en el pavimento en los puntos de cruce deberá cumplir con las características establecidas en el artículo 46.

- Vados peatonales.

El diseño y ubicación de los vados peatonales garantizará en todo caso la continuidad e integridad del itinerario peatonal accesible en la transición entre la acera y el paso de peatones. En ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera.

La anchura mínima del plano inclinado del vado a cota de calzada será de 1,80 m.

El encuentro entre el plano inclinado del vado y la calzada deberá estar enrasado.

Se garantizará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de los elementos que conforman el vado peatonal.

El pavimento del plano inclinado proporcionará una superficie lisa y antideslizante en seco y en mojado, e incorporará la señalización táctil dispuesta en los artículos 45 y 46 a fin de facilitar la seguridad de utilización de las personas con discapacidad visual.

Las pendientes longitudinales máximas de los planos inclinados serán del 10% para tramos de hasta 2,00 m y del 8% para tramos de hasta 2,50 m. La pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%.

Los vados peatonales formados por un plano inclinado longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, generan un desnivel de altura variable en sus laterales; dichos desniveles deberán estar protegidos mediante la colocación de un elemento puntual en cada lateral del plano inclinado.

En los vados peatonales formados por tres planos inclinados tanto el principal, longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, como los dos laterales, tendrán la misma pendiente.

Cuando no sea posible salvar el desnivel entre la acera y la calzada mediante un vado de una o tres pendientes, según los criterios establecidos en el presente artículo, se optará por llevar la acera al mismo nivel de la calzada vehicular. La materialización de esta solución se hará mediante dos planos inclinados longitudinales al sentido de la marcha en la acera, ocupando todo su ancho y con una pendiente longitudinal máxima del 8%.

En los espacios públicos urbanos consolidados, cuando no sea posible la realización de un vado peatonal sin invadir el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera, se podrá ocupar la calzada vehicular sin sobrepasar el límite marcado por la



zona de aparcamiento. Esta solución se adoptará siempre que no se condicione la seguridad de circulación.

- Pasos de peatones.

Los pasos de peatones son los espacios situados sobre la calzada que comparten peatones y vehículos en los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y vehiculares.

Se ubicarán en aquellos puntos que permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce, facilitando en todo caso el tránsito peatonal y su seguridad. Sus elementos y características facilitarán una visibilidad adecuada de los peatones hacia los vehículos y viceversa.

Los pasos de peatones tendrán un ancho de paso no inferior al de los dos vados peatonales que los limitan y su trazado será preferentemente perpendicular a la acera.

Cuando la pendiente del plano inclinado del vado sea superior al 8%, y con el fin de facilitar el cruce a personas usuarias de muletas, bastones, etc., se ampliará el ancho del paso de peatones en 0,90 m medidos a partir del límite externo del vado. Se garantizará la inexistencia de obstáculos en el área correspondiente de la acera.

Los pasos de peatones dispondrán de señalización en el plano del suelo con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos.

Cuando no sea posible salvar el desnivel entre acera y calzada mediante un plano inclinado según los criterios establecidos en el artículo 20, y siempre que se considere necesario, se podrá aplicar la solución de elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras.

- Isletas.

Cuando en el itinerario peatonal del punto de cruce sea necesario atravesar una isleta intermedia a las calzadas del itinerario vehicular, dicha isleta tendrá una anchura mínima igual a la del paso de peatones a que corresponde y su pavimento cumplirá con las condiciones dispuestas en el artículo 11, incorporando la señalización táctil aludida en el artículo 46.

Las isletas podrán ejecutarse al mismo nivel de las aceras que delimitan el cruce cuando su longitud en el sentido de la marcha permita insertar los dos vados peatonales necesarios, realizados de acuerdo con las características definidas en el artículo 20, y un espacio intermedio de una longitud mínima de 1,50 m.

Las isletas que por su dimensión no puedan cumplir con lo dispuesto en el punto anterior se ejecutarán sobre una plataforma situada entre 2 y 4 cm por encima del nivel de la calzada, resolviéndose el encuentro entre ambas mediante un bordillo rebajado con una pendiente no superior al 12%. En todo caso su longitud mínima en el sentido de la marcha será de 1,50 m.



MOBILIARIO URBANO

- Condiciones generales de ubicación y diseño:

Se entiende por mobiliario urbano el conjunto de elementos existentes en los espacios públicos urbanizados y áreas de uso peatonal, cuya modificación o traslado no genera alteraciones sustanciales. Los elementos de mobiliario urbano de uso público se diseñarán y ubicarán para que puedan ser utilizados de forma autónoma y segura por todas las personas. Su ubicación y diseño responderá a las siguientes características:

- a. Su instalación, de forma fija o eventual, en las áreas de uso peatonal no invadirá el itinerario peatonal accesible. Se dispondrán preferentemente alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia mínima de 0,40 m del límite entre el bordillo y la calzada.
- b. El diseño de los elementos de mobiliario urbano deberá asegurar su detección a una altura mínima de 0,15 m medidos desde el nivel del suelo. Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm y se asegurará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforman.

Los elementos salientes adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura mínima de 2,20 m.

Todo elemento vertical transparente será señalizado según los criterios establecidos en el artículo 41.

- Elementos urbanos diversos:

Bancos

A efectos de facilitar la utilización de bancos a todas las personas y evitar la discriminación, se dispondrá de un número mínimo de unidades diseñadas y ubicadas de acuerdo con los siguientes criterios de accesibilidad:

- a. Dispondrán de un diseño ergonómico con una profundidad de asiento entre 0,40 y 0,45 m y una altura comprendida entre 0,40 m y 0,45 m.
- b. Tendrán un respaldo con altura mínima de 0,40 m y reposabrazos en ambos extremos.
- c. A lo largo de su parte frontal y en toda su longitud se dispondrá de una franja libre de obstáculos de 0,60 m de ancho, que no invadirá el itinerario peatonal accesible. Como mínimo uno de los laterales dispondrá de un área libre de obstáculos donde pueda inscribirse un círculo de diámetro 1,50 m que en ningún caso coincidirá con el itinerario peatonal accesible.

La disposición de estos bancos accesibles en las áreas peatonales será, como mínimo, de una unidad por cada agrupación y, en todo caso, de una unidad de cada cinco bancos o fracción.

Fuentes de agua potable



El diseño y ubicación de las fuentes de agua potable responderán a los siguientes criterios:

- a. Disponer de, al menos, un grifo situado a una altura comprendida entre 0,80 m y 0,90 m. El mecanismo de accionamiento del grifo será de fácil manejo.
- b. Contar con un área de utilización en la que pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro libre de obstáculos.
- c. Impedir la acumulación de agua. Cuando se utilicen rejillas, estas responderán a los criterios establecidos en el artículo 12.

Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos

Las papeleras y contenedores para depósito y recogida de residuos deberán ser accesibles en cuanto a su diseño y ubicación de acuerdo con las siguientes características:

- a. En las papeleras y contenedores enterrados, la altura de la boca estará situada entre 0,70 m y 0,90 m. En contenedores no enterrados, la parte inferior de la boca estará situada a una altura máxima de 1,40 m.
- b. En los contenedores no enterrados, los elementos manipulables se situarán a una altura inferior a 0,90 m.
- c. En los contenedores enterrados no habrá cambios de nivel en el pavimento circundante.

Los contenedores para depósito y recogida de residuos, ya sean de uso público o privado, deberán disponer de un espacio fijo de ubicación independientemente de su tiempo de permanencia en la vía pública. Dicha ubicación permitirá el acceso a estos contenedores desde el itinerario peatonal accesible que en ningún caso quedará invadido por el área destinada a su manipulación.

Bolardos

Los bolardos instalados en las áreas de uso peatonal tendrán una altura situada entre 0,75 y 0,90 m, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm y un diseño redondeado y sin aristas. Serán de un color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas. Se ubicarán de forma alineada, y en ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido.

Elementos de protección al peatón

Se consideran elementos de protección al peatón las barandillas, los pasamanos, las vallas y los zócalos.

Se utilizarán barandillas para evitar el riesgo de caídas junto a los desniveles con una diferencia de cota de más de 0,55 m, con las siguientes características:

- a. Tendrán una altura mínima de 0,90 m, cuando la diferencia de cota que protejan sea menor de 6 m, y de 1,10 m en los demás casos. La altura se



medirá verticalmente desde el nivel del suelo. En el caso de las escaleras, la altura de las barandillas se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.

- b. No serán escalables, por lo que no dispondrán de puntos de apoyo entre los 0,20 m y 0,70 m de altura.
- c. Las aberturas y espacios libres entre elementos verticales no superarán los 10 cm.
- d. Serán estables, rígidas y estarán fuertemente fijadas.

Los pasamanos se diseñarán según los siguientes criterios:

- a. Tendrán una sección de diseño ergonómico con un ancho de agarre de entre 4,5 cm y 5 cm de diámetro. En ningún caso dispondrán de cantos vivos.
- b. Estarán separados del paramento vertical al menos 4 cm, el sistema de sujeción será firme y no deberá interferir el paso continuo de la mano en todo su desarrollo.
- c. Se instalarán pasamanos dobles cuya altura de colocación estará comprendida, en el pasamanos superior, entre 0,95 y 1,05 m, y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m. En el caso de las rampas, la altura de los pasamanos se medirá desde cualquier punto del plano inclinado, y en el caso de las escaleras, se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.
- d. Cuando una rampa o escalera fija tenga un ancho superior a 4,00 m, dispondrá de un pasamanos doble central.

Las vallas utilizadas en la señalización y protección de obras u otras alteraciones temporales de las áreas de uso peatonal serán estables y ocuparán todo el espacio a proteger de forma continua. Tendrán una altura mínima de 0,90 m y sus bases de apoyo en ningún caso podrán invadir el itinerario peatonal accesible. Su color deberá contrastar con el entorno y facilitar su identificación, disponiendo de una baliza luminosa que permita identificarlas en las horas nocturnas.

Elemento de señalización e iluminación.

Con la finalidad de evitar los riesgos para la circulación peatonal derivados de la proliferación de elementos de señalización e iluminación en las áreas peatonales, éstos se agruparán en el menor número de soportes y se ubicarán junto a la banda exterior de la acera.

Cuando el ancho libre de paso no permita la instalación de elementos de señalización e iluminación junto al itinerario peatonal accesible, estos podrán estar adosados en fachada quedando el borde inferior a una altura mínima de 2,20 m.

Obras e intervenciones en la Vía Pública:

Condiciones generales de las obras e intervenciones en la vía pública

Las obras e intervenciones que se realicen en la vía pública deberán garantizar las condiciones generales de accesibilidad y seguridad de las personas en los itinerarios peatonales.



Cuando el itinerario peatonal accesible discurra por debajo de un andamio, deberá ser señalizado mediante balizas lumínicas.

Cuando las características, condiciones o dimensiones del andamio o valla de protección de las obras no permitan mantener el itinerario peatonal accesible habitual se instalará un itinerario peatonal accesible alternativo, debidamente señalizado, que deberá garantizar la continuidad en los encuentros entre éste y el itinerario peatonal habitual, no aceptándose en ningún caso la existencia de resaltes.

Los cambios de nivel en los itinerarios alternativos serán salvados por planos inclinados o rampas con una pendiente máxima del 10%, cumpliendo en todo caso con lo establecido en el artículo 14.

Las zonas de obras quedarán rigurosamente delimitadas con elementos estables, rígidos sin cantos vivos y fácilmente detectables. Dispondrán de una señalización luminosa de advertencia de destellos anaranjados o rojizos al inicio y final del vallado y cada 50 m o fracción. Se garantizará la iluminación en todo el recorrido del itinerario peatonal de la zona de obras.

Los andamios o vallas dispondrán de una guía o elemento horizontal inferior que pueda ser detectada por las personas con discapacidad visual y un pasamano continuo instalado a 0,90 m de altura.

Los elementos de acceso y cierre de la obra, como puertas y portones destinados a entrada y salida de personas, materiales y vehículos no invadirán el itinerario peatonal accesible. Se evitarán elementos que sobresalgan de las estructuras; en caso de su existencia se protegerán con materiales seguros y de color contrastado, desde el suelo hasta una altura de 2,20 m.

Los itinerarios peatonales en las zonas de obra en la vía pública se señalarán mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador, siguiendo los parámetros establecidos en el artículo 46 de la ORDEN VIV/561/2010.

1.15.2.4. Medidas de control.

1. Licencias y autorizaciones municipales. El cumplimiento de los preceptos de las presentes Normas, será exigible para la aprobación de los instrumentos de planeamiento, así como para la concesión de las preceptivas licencias y autorizaciones municipales.
2. Contratos administrativos. Los pliegos de condiciones de los contratos administrativos o privados contendrán cláusulas de adecuación a las presentes Normas.
3. Control de las condiciones de accesibilidad.
 - a. Si en las obras que se realicen se comprobara que no se han cumplido las condiciones de accesibilidad, se incoará expediente de infracción urbanística por los Servicios Técnicos del Ayuntamiento.
 - b. El símbolo internacional de accesibilidad, indicador de la no existencia de barreras arquitectónicas será de obligada instalación en los edificios



de uso público.

1.16. Condiciones generales de ejecución y recepción de las obras de urbanización.

1.16.1. Recepción de las obras.

1. Una vez terminadas las obras de urbanización, se solicitará la recepción de las mismas aportando planos exactos de las obras y de todas sus instalaciones e informe de los servicios técnicos municipales. También podrán recepcionarse de oficio por el Ayuntamiento.
2. La recepción de las obras se efectuará en todo caso, dejando a salvo las subsanaciones y salvedades que se hagan constar en el acta y que en nada interfieran ni dificulten el uso y funcionamiento de las instalaciones y servicios del ámbito, siempre y cuando no se haya podido, o no se haya considerado conveniente, ejecutarlas con anterioridad a la recepción.
3. La recepción de las obras de urbanización implicará la cesión de todos los elementos que constituyen las mismas al Ayuntamiento, pero no así su conservación que se efectuará conforme a lo señalado en las presentes Normas Urbanísticas.

1.16.2. Periodo de Garantía.

1. Recibidas las obras de urbanización se establece un plazo de garantía de un año a contar desde la fecha de recepción, para que durante dicho plazo se ejecuten las obras o reparaciones ordenadas por el Ayuntamiento.
2. Durante este periodo de garantía, el promotor conservará y mantendrá las obras e instalaciones a su único y exclusivo cargo y responderá de todos los defectos o vicios que aparezcan en las referidas obras e instalaciones, pero no así la prestación de los servicios que se abonarán en función de su disfrute.

1.16.3. Periodo de Responsabilidad.

Será en cualquier caso de aplicación la Ley de Ordenación de la Edificación a los efectos del establecimiento de la responsabilidad decenal.

1.16.4. Subsanaciones.

1. La subsanación de las deficiencias que se detecten se ejecutarán por el promotor, bajo la directa responsabilidad del promotor en el plazo que para cada caso se determine en el acta de recepción, o bajo la dirección del Grupo de Trabajo de Seguimiento y Control Técnico a que se hace referencia en el apartado siguiente.
2. Transcurrido el período de garantía establecido y previas las oportunas comprobaciones, se suscribirá un último Acta dentro de los siguientes quince días.
3. Si existieran defectos que subsanar, se recogerán en el propio Acta, con otorgamiento de un plazo mínimo e improrrogable por el Ayuntamiento a la Entidad Promotora que no excederá de treinta días.



1.16.5. Seguimiento y control de las obras.

1.16.5.1. Seguimiento de las obras.

1. En todas las zanjas de las canalizaciones (agua, saneamiento, pluviales, eléctricas, telefónicas, gas, etc.) se exige al promotor que antes de tapan las tuberías con arena u otros, se supervisará por el personal del Ayuntamiento para comprobar su correcta realización.
2. En todas las zanjas se comprobará la anchura y sección de las diferentes capas que componen el grosor total de la calle y se supervisará por el personal del Ayuntamiento, siempre antes de la solera de hormigón, siendo preciso la realización de las catas que el personal del Ayuntamiento considere oportuno.
3. En el caso de que las obras de zanqueo o las obras de la pavimentación de la calle se terminen y no se haya realizado la previa comprobación por parte del encargado de obras y servicios municipales, el Ayuntamiento podrá exigir al promotor el levantamiento de las zanjas para su comprobación o el levantamiento de la calle sin perjuicio de las posibles penalizaciones por incumplimiento o la no recepción de las obras de urbanización.

1.16.5.2. Grupo de seguimiento.

La comprobación del cumplimiento y seguimiento de la normativa de recepción se efectuará por un Grupo de Trabajo de Seguimiento y Control Técnico. Su composición y funciones se establecerá en el Convenio a suscribir entre el Agente Urbanizador y el Ayuntamiento, que estará compuesto por los siguientes miembros:

1.16.5.3. Documentación de las obras.

Para formalizar la recepción de las obras será exigible la siguiente documentación:

- a. Acta de recepción de la obra suscrita con la Entidad Promotora.
- b. Certificado final de obra emitida por la Dirección Facultativa.
- c. Documentación de las compañías suministradoras, referentes a los servicios de energía eléctrica, agua, saneamiento, telefonía y gas, si procede, junto con la conformidad de la obra ejecutada.
- d. Dictámenes de industria, correspondientes al Alumbrado Público y esquemas unifilares de dicha Red.
- e. Informe final de control y calidad de la ejecución.
- f. Proyecto final y definitivo de instalaciones y obras ejecutadas en el ámbito.
- g. Aportación de ensayos realizados y ficha técnica de materiales empleados.

1.16.5.4. Aavales.

1. El Ayuntamiento mantendrá en su poder los Aavales constituidos para el desarrollo de la actuación hasta el momento de finalizar el periodo de garantía de la ejecución de las obras de Urbanización, en el que se procederá a devolver dichos Aavales.
2. El Ayuntamiento no vendrá obligado a la devolución del Aval o Aavales que constituyan garantía suficiente para la subsanación de los defectos que



hubieran sido recogidos, en su caso, en las Actas de Inspección.

1.16.6. Modo de actuar en este periodo.

1. El Grupo de Trabajo de Seguimiento y Control Técnico, a partir del Acta de Recepción, será el encargado del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de las condiciones que se fijan para garantizar el mantenimiento de la urbanización.
2. En el ejercicio de sus funciones, propondrá a los Servicios Técnicos Municipales las reparaciones que se deben realizar, quién debe ejecutarlas y a qué cargo. Las decisiones de los Servicios Técnicos Municipales del Grupo de Trabajo, serán comunicadas a los interesados por el representante del Promotor.
3. La interpretación, en caso de ser necesario, del funcionamiento del Grupo de Trabajo de Seguimiento y Control Técnico será del Ayuntamiento.

1.16.6.1. Plan de Accesos.

Para evitar deterioros graves en la obra de urbanización e instalaciones del ámbito ejecutado, el Ayuntamiento entiende necesario que se limite y controle el libre acceso de personas y vehículos, y para ello en el plazo máximo de quince días desde la recepción provisional, el Grupo de Trabajo determinará un Plan de Accesos que regulará y limitará la entrada de vehículos en el ámbito, a excepción de los que correspondan a los propietarios, promotores de la urbanización o a promotoras de edificación, compañías constructoras y sus trabajadores, y siempre que sean necesarios para la ejecución de las obras de edificación.

1.16.6.2. Servicio de Vigilancia.

1. La Entidad Promotora se obligará a su exclusivo cargo, a contratar un equipo de vigilancia privada, que dentro de sus competencias, tutele las obras de urbanización.
2. La vigilancia del ámbito será de 24 horas diarias, durante 7 días a la semana, con un vehículo si fuese necesario por la dimensión de la actuación y así lo estableciese el Ayuntamiento.
3. El Ayuntamiento facilitará la coordinación y colaboración de la Policía Municipal o Guardia Civil, únicas autoridades competentes para velar por la seguridad en el municipio, con el Servicio de Vigilancia del ámbito.

1.16.6.3. Vigilancia Urbanística.

El Agente Urbanizador colaborará con el Ayuntamiento para facilitar la vigilancia del cumplimiento de las obligaciones de índole urbanística cuya exigencia es de plena y exclusiva competencia municipal.

1.16.6.4. Seguro de Responsabilidad Civil.

El Agente Urbanizador se obliga a suscribir a su exclusivo cargo, un Seguro de Responsabilidad Civil, cuyas coberturas se establecerán en el Convenio a suscribir entre el Agente y el Ayuntamiento.



1.16.6.5. Reposición de material deteriorado.

El Agente Urbanizador deberá reponer el material robado o deteriorado (tapas de alcantarilla, señales de tráfico, papeleras,...) durante el periodo de garantía.

1.16.6.6. Limpieza de las calles.

Será competencia de la entidad de conservación.

1.16.6.7. Licencias de acometidas.

1. El otorgamiento de las licencias de calas para las acometidas de las instalaciones por las compañías suministradoras, será competencia del Ayuntamiento.
2. Será responsabilidad del Promotor de edificación la obtención de las licencias para las acometidas de agua, electricidad, etc., necesarias para su obra, siendo de su cuenta y cargo tanto la obtención de permisos de cala, como la reparación de los daños producidos en calles y aceras y el pago de las Tasas que correspondan.

1.16.6.8. Consumos.

Serán por cuenta de la entidad de conservación.

1.16.6.9. Subrogación de obligaciones.

Los propietarios promotores, o el Agente Urbanizador que solicite la Recepción de las obras de urbanización, tienen la obligación de asegurar por escrito que se obligan a subrogar al futuro comprador de sus parcelas la aceptación de esta normativa.

1.16.7. Coordinación de las obras de edificación.

1.16.7.1. Generalidades.

Para la mejor coordinación de las obras de edificación que se ejecuten durante el período de garantía, Agente Urbanizador asumirá y se comprometerá a cumplir y hacer cumplir dentro de sus competencias, las siguientes formalidades:

1.16.7.2. Acta de comprobación.

1. El Agente Urbanizador y los propietarios o promotores, su Dirección Facultativa y la empresa constructora de la obra de edificación de cada parcela, deberán formalizar, con carácter previo a la iniciación de cualquier obra de edificación, un Acta de Comprobación, redactada por la Entidad Promotora de la edificación.
2. El acta de comprobación, a la que se acompañará una copia de la presente regulación, contendrá como mínimo los siguientes extremos:
 - a. Justificante de prestación del aval a que se hace referencia más adelante.



- b. Compromiso de la aportación a los gastos, a que se alude más adelante.
- c. Establecimiento de las sanciones que se determinen como garantía del cumplimiento de las obligaciones que corresponden al promotor y constructor.
- d. Esta acta deberá ser firmada por el Promotor de la edificación, por el representante del Agente Urbanizador, por las Direcciones Facultativas de las obras de urbanización y de edificación, y por la Empresa Constructora que vaya a intervenir en la parcela.

1.16.7.3. Prioridad de las obras de urbanización.

1. La conservación y mantenimiento de las obras de urbanización y sus instalaciones se considerará prioritaria a la obra de edificación de los Promotores del ámbito, por lo que éstos se atenderán en todo momento a lo que determinen los técnicos y servicios de vigilancia del Agente Urbanizador y a las decisiones del Grupo de Trabajo.
2. Esta prescripción será especialmente respetada en materia de seguridad.

1.16.7.4. Instrucciones obligatorias.

1. Tanto el Propietario o Promotor de la parcela en la que se efectúe la edificación, como todos los que participen en ella, (empresas constructoras, dirección de obra, operarios, etc.) deberán cumplir cuantas instrucciones verbales o escritas les realicen los técnicos y el servicio de vigilancia del Agente Urbanizador y del Grupo de Trabajo.
2. Los Promotores de las parcelas edificables deberán hacer constar esta circunstancia en los contratos que suscriban con sus empresas constructoras, facultativos y operarios, a los que deberán tener debidamente informados de las presentes normas y, en especial, sobre las condiciones en las que se autoriza la entrada en el ámbito para la construcción en la parcela, asumiendo la responsabilidad de cualquier acto que se produzca contraviniendo las referidas normas.

1.16.7.5. Arreglo de desperfectos.

1. Comprobados por los servicios técnicos municipales o de vigilancia de la entidad de conservación que los desperfectos son imputables a un determinado promotor, se le notificará el plazo máximo para su subsanación.
2. Transcurrido el plazo concedido al promotor, la entidad de conservación de la Urbanización procederá a la reparación de los desperfectos a cargo del promotor que los causó, o a su cargo para el caso de no ser identificado el causante de los daños.

1.16.7.6. Prohibiciones de orden general.

1. Queda expresamente prohibida la implantación de grúas, maquinarias, carteles, instalaciones de obra y acopio de materiales, fuera de los límites de las parcelas, en los términos de la Licencia Municipal concedida, con la excepción de los autorizados por el Ayuntamiento por motivos técnicos.



2. Cualquier material, instalación, etc., ubicado fuera de los límites de la parcela, o sin autorización, podrá ser retirado sin previo aviso por el Agente Urbanizador, corriendo todos los gastos de dicha retirada, a cargo del Promotor de la parcela, por aplicación, en su caso, del aval prestado que se regula posteriormente.
3. Los movimientos de tierra de la parcela y la ejecución de los sótanos se realizarán de forma que garanticen la permanencia de los servicios generales, respondiendo el promotor de todos los daños que ocasione.

1.17. Condiciones generales de los Proyectos de Urbanización, así como los procedimientos de aprobación de los mismos.

1. Los proyectos de urbanización y de obras ordinarias tendrán en cuenta la normativa vigente en materia de cálculo, dimensionamiento, características técnicas de los materiales y de la ejecución, seguridad y demás cuestiones relativas a las obras que comprendan.
2. Los proyectos de urbanización cumplirán la normativa general aplicable, establecida en la legislación urbanística y en la de régimen local.
3. Mientras su contenido no sea regulado mediante una norma u ordenanza específica, regirán las normas siguientes:
 - Deberán ser redactados por técnico legalmente competente.
 - La documentación técnica del proyecto aplicará las normas municipales que sean procedentes; los materiales, unidades de obra y soluciones constructivas se ajustarán a los tipos y modelos adoptados por el Ayuntamiento para sus propias obras, salvo que éste admita expresamente otras soluciones por causas justificadas.
 - Deberá incluirse:
 - La memoria descriptiva. La cual deberá concretar el plan de la obra, expresado en etapas y plazos de ejecución, y las necesidades previstas de cortes en la circulación, ocupación de vías públicas o interrupciones en el funcionamiento de otros servicios, con su duración y, en su caso, las soluciones provisionales o transitorias que procedan, de forma que los servicios técnicos municipales puedan determinar con precisión las incidencias de la ejecución de las obras en el funcionamiento de los servicios e infraestructuras de la ciudad.
 - Planos de proyecto y de detalle. En los cuales deberá quedar de manifiesto la relación de las obras propuestas con las redes de servicios de toda clase que existan, indicándose las previsiones al respecto, bien respetándolas de forma que las obras no perturben su funcionamiento, bien modificándolas o sustituyéndolas. Asimismo, se contemplarán las servidumbres de paso o los accesos existentes, con especial atención a las rasantes con respecto a sus umbrales.
 - Mediciones, cuadro de precios y presupuesto.
 - Pliego de condiciones de las obras y servicios.
4. Será preceptiva la entrega al Ayuntamiento de planos de estado real de la



obra terminada, antes de cualquier trámite administrativo consiguiente a la finalización de las obras.

1.4. Condiciones derivadas de la legislación sobre carreteras, tanto estatal como autonómica.

1.4.1. Carreteras estatales

Ha de cumplirse lo establecido en la ley 25/88, de 29 de julio y su Reglamento, 1812/1994, de 2 de septiembre, que establece las siguientes limitaciones. Franjas de dominio público, servidumbre y afección de 3, 8 y 25 metros de ancho respectivamente medidos desde la arista exterior de la explanación, para carreteras convencionales, y de 8, 25 y 100 metros respectivamente para autopistas. Además de una franja de 25 metros para carreteras convencionales y 50 metros para autopistas, medidos desde la arista de la calzada donde se prohíbe cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación.

1.4.2. Anuncios publicitarios.

Estará prohibida la publicidad en el ámbito de la "Ciudad del Transporte" de forma que sea visible desde la autopista de peaje R-2, salvo la instalada en clasificado de urbano, según lo establecido en el Reglamento General de Carreteras, publicado por R.D. 1812/94, de 2 de septiembre.

1.4.3. Carreteras de la comunidad de Castilla La Mancha

Conforme al Capítulo IV de la Ley 9/90 se han de establecer las siguientes zonas, dominio público, servidumbre y Protección de 3, 8 y 30 metros de ancho respectivamente medidos desde la arista exterior de la explanación y una franja de 25 metros medidos desde la arista de la calzada donde se prohíbe cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación

CAPITULO 7.- NORMAS GENERALES DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Artículo 1.- Alcance y contenido de las Normas Generales de Protección Ambiental.

Regulan de forma general, y para la totalidad del ámbito de la Ordenación Detallada, las condiciones de protección de la contaminación ambiental, conforme a lo dispuesto en la Modificación Puntual del POM, en el POM de Guadalajara y al cumplimiento del Código Técnico de la Edificación.

CAPITULO 8. ZONAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Artículo 1.- Objeto y contenido de las ZOUS

El objeto de las presentes Normas es la regulación de las zonas de ordenación urbanística en el marco del Reglamento de Planeamiento del TRLOTAU. Estas zonas



son las áreas en las que se divide el territorio para la aplicación de una determinada normativa urbanística.

En este caso se define una ZOU única para todo el ámbito.

Artículo 2.- Ordenación desarrollada

1. Las presentes Ordenanzas desarrollan la regulación correspondiente a las zonas de ordenación habituales en las previsiones de los Planes de desarrollo.

- DE APROVECHAMIENTO LUCRATIVO LOGÍSTICO:

- INTERMODAL (TI)
- CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL (CLI)
- CENTRO DE SERVICIOS (CIS)
- APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS PESADOS (AVP)
- RESERVA DE INFRAESTRUCTURAS LOCALES (RIL)

- DOTACIONALES:

- COMUNICACIONES (VEST) - SISTEMA LOCAL DE COMUNICACIONES
- ZONAS VERDES (ZV) - SISTEMA LOCAL DE ZONAS VERDES
- EQUIPAMIENTO (DOT) - SISTEMA LOCAL DOTACIONAL DE EQUIPAMIENTOS

2. La regulación de cada una de las Zonas Tipo se define mediante un texto normativo (recogido en el articulado del Capítulo siguiente). Todas las parcelas contiguas, incluso de diferentes tipologías, podrán ser agrupadas, sin perjuicio de lo cual se mantendrá la clasificación de suelo contenida en la documentación gráfica del Plan Parcial, pero sin que sean exigibles los retranqueos a linderos de las edificaciones que en cada tipología de suelo se levante, regulados en las ordenanzas de cada Zona Tipo en el Capítulo siguiente. Igualmente, como excepción a lo que se determina en las ordenanzas de cada Zona Tipo, tampoco serán exigibles los retranqueos a linderos de las edificaciones que se levanten cuando, sin necesidad de previa agrupación, los propietarios de una y otra finca alcancen un pacto de adosamiento y lo eleven a escritura pública. Las edificaciones que en uno y otro caso se levanten podrán autorizarse en un solo proyecto y estar comunicadas física y funcionalmente.

Artículo 20 Bis. Transferencias de edificabilidad.

1. Previa instrucción del procedimiento administrativo, la Administración actuante autorizará, en su caso, los trasvases de edificabilidad entre parcelas integradas en una misma unidad de ejecución, siempre que lo soliciten los propietarios y titulares de derechos reales de todas ellas y siempre que cada parcela conserve el mínimo que a continuación se dice de la edificabilidad



atribuida en el proyecto de reparcelación aprobado, debiendo justificarse que los trasvases pretendidos no suponen un incremento de aprovechamiento conforme a los coeficientes de ponderación contenidos en el Plan Parcial.

El mínimo de edificabilidad que las parcelas deberán conservar será el siguiente:

- a. Las parcelas a las que resulta de aplicación la ordenanza CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL (CLI) deberán conservar el cincuenta por ciento de la edificabilidad atribuida en el proyecto de reparcelación aprobado, de modo que solo podrán trasvasar el porcentaje restante (50%).
 - b. Las parcelas a las que resulta de aplicación la ordenanza CENTRO DE SERVICIOS (CIS), deberán conservar el cuarenta por ciento de la edificabilidad atribuida en el proyecto de reparcelación aprobado, de modo que solo podrán trasvasar el porcentaje restante (60%).
 - c. Las parcelas a las que resulte de aplicación la ordenanza APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS PESADOS (AVP) o la ordenanza INTERMODAL (TI), deberán conservar la edificabilidad que requiera la implantación de una concreta actividad de entre las autorizadas, de modo solo podrán trasvasar la que resulte justificadamente sobrante al tiempo de su destino a una actividad determinada. No obstante, entre parcelas a las que resulte de aplicación la misma ordenanza, podrá transferirse edificabilidad siempre que mantengan al menos el cincuenta por ciento de la atribuida en el proyecto de reparcelación aprobado.
2. La solicitud que se efectúe deberá acompañar la cédula urbanística de las parcelas cuya edificabilidad se trasvase conforme a las determinaciones que subsistirían vigentes una vez aprobada ésta, incluyendo la cuota de participación en los gastos de urbanización.
 3. Una vez autorizado el trasvase de edificabilidad, deberá acreditarse a la Administración el otorgamiento de la escritura pública de transmisión y que ha quedado debidamente inscrita en el Registro de la Propiedad, junto con la nueva cuota de participación en los gastos de urbanización, en el caso de que el trasvase que se lleve a efecto se haya producido entre fincas que pertenezcan a diferentes propietarios. En los demás casos, la inscripción en el Registro se llevará a efecto por cualquiera de los medios previstos en el Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, por el que se aprueban las normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre inscripción en el Registro de la Propiedad de actos de naturaleza urbanística y demás normas en cada momento aplicables. La edificabilidad trasvasada no podrá materializarse hasta tanto haya sido debidamente inscrita en el Registro de la Propiedad en la hoja abierta a cada una de las fincas afectadas.



CAPITULO 8.- ORDENANZAS PARTICULARES

Artículo 1.- Intermodal (TI)

1.1. Ámbito de aplicación, régimen y uso principal

1. El ámbito de aplicación está constituido por las supermanzanas expresamente grafiadas con las identificaciones TI en el Plano O-3 del presente Plan Parcial y en la tabla adjunta:

| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL | |
|----------------------------------|--------------------------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|
| SS.LL. | COMUNICACIONES | | 246.723,92 | 11,49% | |
| | EQUIPAMIENTO | | 107.378,59 | 5,00% | |
| | ZONAS VERDES | | 221.637,20 | 10,32% | |
| Total SS.LL. | | | 575.739,71 | 26,81% | |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS | | 54.191,23 | 2,52% | |
| | CENTRO DE SERVICIOS | | 154.494,62 | 7,19% | |
| | CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | 1.102.535,55 | 51,34% | |
| | INTERMODAL | | G-TI-1 | 85.034,71 | 3,96% |
| | | | M-TI-1 | 124.770,16 | 5,81% |
| | Total INTERMODAL | | | 209.804,87 | 9,77% |
| | INFRAESTRUCTURAS | | 50.804,02 | 2,37% | |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | | 1.571.830,29 | 73,19% | |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% | |

2. Corresponde a las zonas logísticas destinadas a albergar infraestructuras de transporte ferroviario, preferentemente un “Puerto Seco” o Terminal Intermodal Ferroviaria. A su vez podrán darse con carácter complementario los usos logísticos en todas sus variedades vinculadas al intercambio ferrocarril-ferrocarril y/o ferrocarril-carretera y por tanto destinadas al almacenamiento y distribución de mercancías como centros de consolidación, fraccionamiento y almacenamiento de cargas, bases de empresas de carga completas, centrales de compras, centros especializados, centros de distribución, etc., con viabilidad para implantar como compatible en edificio exclusivo, siempre que no incorporen procesos fabriles de producción o transformación.

1.2. Carácter de la zona

La zona corresponde al sistema de edificación aislada con edificación totalmente separada de todos los lindes de la parcela tanto públicos como interiores de las supermanzanas, con tipología edificatoria de nave exenta.

1.3. Usos

1. A efecto de las tolerancias de usos dentro de la presente Ordenanza se estará a lo dispuesto a continuación, en cumplimiento de lo determinado por el POM de Guadalajara en sus artículos 62 a 69:

- Intermodalidad. Terminal Intermodal ferroviaria de mercancías con instalaciones complementarias, naves intermodales, almacenaje en



superficies de contenedores y todos aquellos servicios relacionados con los anteriores: servicios de trasbordo (ferrocarril-carretera), de contenedores (alquiler, reparación, depot., etc.), de la carga (llenado y vaciado de unidades de carga, almacenamiento, etc.) y servicios de red (organización de carga, EDI, etc.).

- Empresas de almacenamiento y de gran distribución. Incluidas oficinas y servicios propios.
- Empresas de carga fraccionada, carga completa. paquetería y recaderos. Incluidas oficinas y servicios propios.
- Empresas de transportes de cualquier tipo de titularidad, pública o privada. Incluidas oficinas y servicios propios.
- Otras empresas logísticas. Alquiler de vehículos pesados, depósitos-garajes de vehículos pesados, selección y envasado de productos, y en general, todos los usos relacionados con el almacenamiento depósito, guarda y distribución de mercancías, transporte y otros servicios del uso terciario, que requieren espacio adecuado separado de las funciones de producción, oficinas o despacho al público.
- Centros Logísticos de Empresas Industriales
- Otros usos. Todos aquellos usos no incluidos en la relación anterior que desarrollen servicios a los vehículos y a la maquinaria utilizada en el Centro de Almacenamiento y Fraccionamiento.
- Actividades auxiliares de los subgrupos anteriores. Casetas de control, casetas de servicio e infraestructuras, báscula y viviendas de empleados, (limitada a 1 vivienda para guardería de instalación o conjunto de instalaciones cuya superficie de parcela sea igual o superior a 3.000m². La superficie de esta vivienda no será superior a 129 m² construidos).

2. Usos característicos.

- Dotacional en sus tipologías 1 y 6 y con categoría 2. Infraestructura de transporte ferroviario.
- Industrial en categoría 4. Uso logístico con componente Intermodal entre el ferrocarril y la carretera. Almacén, incluyendo las actividades correspondientes al subsistema logístico de distribución física: almacenamiento, envasado, embalaje, transporte, manutención, etc.

3. Usos complementarios.

Ninguno

4. Usos compatibles no condicionados.

- Terciario en categoría 2^º y 3^º.
- Transporte en categoría 3^º y 4^º.
- Industrial en todas sus categorías a excepción de procesos fabriles de producción y/o transformación.
- Residencial en categoría 1. Vivienda, para guardería de instalación cuya superficie de parcela sea igual o superior a 3.000m² y superficie construida inferior a 150 m².



4. Usos prohibidos.

Los restantes.

1.4. Condiciones de uso y diseño urbano

1. Tipología de edificación. Son admisibles dos tipologías de edificaciones:

- Tipología I: Pabellones formados por una única edificación conformada en módulos adosados, con banda de servicio con servidumbre de uso mancomunado. La totalidad de la parcela o manzana funcionará en régimen de propiedad horizontal.
- Tipología II: Se permitirán la tipología de edificación aislada y exenta. En todo caso, se podrán llevar a cabo adosamientos de edificios cuando exista conformidad entre los propietarios y sea elevada a escritura pública.

2. Alineaciones interiores, exteriores y retranqueos mínimos. Las Alineaciones exteriores serán las definidas en el Plano O.4. Calificación del Suelo. Afecciones y Área de Movimiento de la Edificación de la presente Ordenación Detallada con los ajustes que en su caso resulten procedentes según el Proyecto de Urbanización.

En cuanto a las alineaciones interiores, a efectos de separación de edificios serán las siguientes:

La distancia entre edificios medida en la perpendicular a la línea de fachada, será como mínimo de 10m. Quedan excluidas de este apartado las edificaciones adosadas o correspondientes a una tipología modular, entendiéndose como tipología modular a la tipología edificatoria de naves modulares constituidas por un único contenedor formado por la agrupación de módulos mínimos adosados, con bandas exteriores de atraque para los camiones. Estos módulos adosables, con modulación variable en función de la demanda, destinados a almacenaje y/o fraccionamiento de carga, constituyen unos edificios rectangulares que se caracterizan por su máxima diafanidad para facilitar distintos sistemas de almacenaje, por la accesibilidad y atraque de camiones para facilitar el fraccionamiento de carga, y por contar con unos servicios de oficinas de explotación para atender actividades de control, clasificación, reposición, reagrupamiento de productos, etc.

En cuanto a los retranqueos mínimos se considerará siempre un valor mínimo de 5 m ya sea frente a linderos o frente a viarios, salvo mayores requerimientos derivados de la movilidad y accesibilidad de vehículos pesados y de extinción de incendios.

1.5. Parámetros urbanísticos relativos a la parcela

No se establecen parámetros urbanísticos predeterminados, estando estos condicionados a las necesidades de explotación de la terminal ferroviaria según las determinaciones del proyecto de ejecución de la infraestructura y superestructura



ferroviaria.

1.6. Parámetros urbanísticos relativos a la posición de la edificación

No se establecen parámetros urbanísticos predeterminados, estando estos condicionados a las necesidades de explotación de la terminal ferroviaria según las determinaciones del proyecto de ejecución de la infraestructura y superestructura ferroviaria.

1.7. Parámetros urbanísticos de volumen y forma

1. No se establecen parámetros urbanísticos predeterminados, estando estos condicionados a las necesidades de explotación de la terminal ferroviaria según las determinaciones del proyecto de ejecución de la infraestructura y superestructura ferroviaria.
2. No obstante se recomienda, siendo potestad de las Ayuntamientos la exigencia de su aplicación, lo siguiente:
 - Altura máxima de la Edificación. La altura máxima de la edificación será de 15m de altura libre interior de la nave. Podrá admitirse una altura superior en los frentes de fachada con instalaciones singulares representativas, hasta un máximo de 20m de altura, limitado al 25% de la edificabilidad correspondiente a la actuación. Se permitirá un incremento de esta altura por razones tecnológicas vinculadas a la actividad ferroviaria a desarrollar en las instalaciones y no incluíble como elemento considerable a efectos del cómputo de la edificabilidad.
 - Posibilidad de entreplanta o plantas de oficinas o almacenes. Admisibles hasta cuatro entreplantas o plantas de oficinas computables a efectos de edificabilidad.
 - Altura de entreplanta. 2,70m (libre) mínimo.
 - Sótanos y semisótanos. Admisibles hasta 6m bajo rasante, computables a efectos de edificabilidad, excepto aparcamiento, zona de carga y descarga e instalaciones auxiliares.
 - Vuelos y muelles. Cuerpos volados admisibles, los indicados en el esquema adjunto. Las marquesinas podrán tener un voladizo máximo de 6 m. Los vuelos serán computables a efectos de edificabilidad, a excepción de marquesinas.
3. Edificabilidad. Se indica en los valores de la tabla adjunta referidos a la superficie bruta:

| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL | EDIFICABILIDAD | |
|----------------------------------|--------------------------------|--------------|---------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| SS.LL. | | | 575.739,71 | 26,81% | - | |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHICULOS PESADOS | | 54.191,23 | 2,52% | 19.003,56 | |
| | CENTRO DE SERVICIOS | | 154.494,62 | 7,19% | 157.980,15 | |
| | CENTRO LOGISTICO E INDUSTRIAL | | 1.102.535,55 | 51,34% | 581.259,63 | |
| | INTERMODAL | G-TI-1 | | 85.034,71 | 3,96% | 14.735,49 |
| | | M-TI-1 | | 124.770,16 | 5,81% | 21.621,17 |
| | Total INTERMODAL | | | 209.804,87 | 9,77% | 36.356,66 |
| INFRAESTRUCTURAS | | | 50.804,02 | 2,37% | - | |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | | 1.571.830,29 | 73,19% | 794.600,00 | |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% | 794.600,00 | |



4. Superficie libre de parcela. Su organización se fijará según el Artículo 9 estableciéndose como usos admisibles los viarios interiores, campos, áreas de maniobra, aparcamiento, áreas ajardinadas, almacenamiento en superficie, instalaciones de infraestructuras y casetas de servicios (no considerables a efectos del cómputo edificabilidad). Todas estas superficies estarán condicionadas su aplicación a las necesidades de explotación de la terminal ferroviaria según las determinaciones del proyecto de ejecución de la infraestructura y superestructura ferroviaria.
5. Ordenación de la carga y descarga. Cuando la superficie de almacenaje supere los 500m² se dispondrá de una zona exclusiva para la carga y descarga (en el caso de que no haya muelles de atraque para vehículos pesados) de tamaño mínimo de 7,00x4,50 mts. Para superficies superiores a 1.000m² deberá duplicarse dicho espacio y añadirse una unidad más por cada 1.000m² de superficie de producción o almacenaje. Estas superficies estará condicionadas a las necesidades de explotación de la terminal ferroviaria según las determinaciones del proyecto de ejecución de la infraestructura y superestructura ferroviaria.

1.8. Condiciones de desarrollo y ejecución.

Serán las definidas en los artículos 9 y 14 a excepción de la Unidad Mínima de Actuación que para este Artículo quedara definida por la totalidad de las supermanzanas M-TI-1 y G-TI-1, en aplicación del punto 2 del Artículo 9.

1.9. Condiciones estéticas y accesibilidad

Se estará a lo dispuesto por el POM de Guadalajara, y a la tradición de su aplicación, para los usos descritos en el punto 3 del Artículo 21.

Con respecto a la normativa en materia de accesibilidad, se cumplirá lo establecido en, la Ley 1/1994 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras de Castilla la Mancha, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y la Orden VIV/561/2010, y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

1.10 Aparcamiento de vehículos ligeros

La dotación mínima de estacionamientos de vehículos ligeros a localizar en el interior de cada actuación será de una plaza por cada 200m² de superficie construida, o el menor ratio que la normativa general pueda establecer en cada momento, a la vista de que la normativa sufre constantes variaciones y adaptaciones a la cambiante realidad, garantizando al menos 1,5 plazas por trabajador en el turno máximo. Para la contabilización de las plazas de aparcamiento se considerará toda la superficie de la banda de servicio destinada a este fin.

Se deberá cumplir la dotación necesaria de plazas accesibles según la orden VIV/561/2010



Artículo 2.- Centro Logístico e Industrial (CLI)

2.1. Ámbito de aplicación, régimen y uso principal.

1. El ámbito de aplicación está constituido por las supermanzanas expresamente grafiadas con las identificaciones CLI en el Plano O-3 del presente Plan Parcial y en la tabla adjunta:

| NATURALEZA DEL SUJELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL | |
|--|--------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------|
| SS.II. | COMUNICACIONES | | 246.723,92 | 11,49% | |
| | EQUIPAMIENTO | | 107.378,59 | 5,00% | |
| | ZONAS VERDES | | 221.637,20 | 10,32% | |
| Total SS.II. | | | 575.739,71 | 26,81% | |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS | | 54.191,23 | 2,52% | |
| | CENTRO DE SERVICIOS | | 154.494,62 | 7,19% | |
| | CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | G-CLI-1 | | 193.155,14 | 8,99% |
| | | G-CLI-2 | | 135.891,94 | 6,33% |
| | | G-CLI-3 | | 62.205,67 | 2,90% |
| | | G-CLI-4 | | 55.197,51 | 2,57% |
| | | G-CLI-5 | | 21.602,94 | 1,01% |
| | | M-CLI-1 | | 229.788,73 | 10,70% |
| | | M-CLI-2 | | 139.778,51 | 6,51% |
| | M-CLI-3 | | 56.969,79 | 2,65% | |
| | M-CLI-4 | | 48.543,08 | 2,26% | |
| | M-CLI-5 | | 42.410,46 | 1,97% | |
| | M-CLI-6 | | 75.281,49 | 3,51% | |
| | M-CLI-7 | | 41.710,29 | 1,94% | |
| Total CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | 1.102.535,55 | 51,34% | | |
| INTERMODAL | | 209.804,87 | 9,77% | | |
| INFRAESTRUCTURAS | | 50.804,02 | 2,37% | | |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | 1.571.830,29 | 73,19% | | |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% | |

2. Corresponde a las zonas con uso logístico en todas sus variedades y por tanto destinadas al almacenamiento y distribución de mercancías como centros de consolidación, fraccionamiento y almacenamiento de cargas, bases de empresas de carga completas, centrales de compras, centros especializados, centros de distribución, etc., con viabilidad para implantar como compatible en edificio exclusivo e incluso en cada actuación con usos de actividades económicas como Parque Empresarial, Parque Tecnológico vinculados a la logística y transporte, en donde el uso principal es el alojamiento de empresas relacionadas con la actividad logística, siempre que no incorporen exclusivamente procesos fabriles de producción pesada.

2.2. Carácter de la zona

La zona corresponde al sistema de edificación aislada con edificación totalmente separada de todos los lindes de la parcela tanto públicos como interiores de las supermanzanas, con tipología edificatoria de nave exenta.

2.3. Usos

1. A efecto de las tolerancias de usos dentro de la presente Ordenanza se estará a lo dispuesto a continuación, en cumplimiento de lo determinado por el POM de Guadalajara en sus artículos 62 a 69:
 - Empresas de almacenamiento y de gran distribución. Incluidas oficinas y servicios propios.
 - Empresas de carga fraccionada, carga completa. paquetería y recaderos. Incluidas oficinas y servicios propios.



- Empresas de transportes de cualquier tipo de titularidad, pública o privada. Incluidas oficinas y servicios propios.
- Otras empresas logísticas. Alquiler de vehículos pesados, depósitos-garajes de vehículos pesados, selección y envasado de productos, y en general, todos los usos relacionados con el almacenamiento depósito, guarda y distribución de mercancías, transporte y otros servicios del uso terciario, que requieren espacio adecuado separado de las funciones de producción, oficinas o despacho al público.
- Centros logísticos de empresas industriales. Incorporan los elementos propios del subsistema logístico de producción, como son: montaje de componentes, pintura, mezcla, etc.
- Empresas de transformación y producción industrial. Incluidas oficinas y servicios propios.
- Otros usos. Todos aquellos usos no incluidos en la relación anterior que desarrollen servicios a los vehículos y a la maquinaria utilizada en el Centro de Almacenamiento y Fraccionamiento.
- Actividades auxiliares de los subgrupos anteriores. Casetas de control, casetas de servicio e infraestructuras, báscula y viviendas de empleados, (limitada a 1 vivienda para guardería de instalación o conjunto de instalaciones cuya superficie de parcela sea igual o superior a 3.000m². La superficie de esta vivienda no será superior a 129m² construidos).

2. Usos característicos.

- Industrial en su categoría 4^ª.
- Uso comercial y almacenaje en sus categorías 2, 3 y 4.
- Uso logístico en todas sus variedades. Almacén, incluyendo las actividades correspondientes al subsistema logístico de distribución física: almacenamiento, envasado, embalaje, transporte, manutención, etc.

3. Usos complementarios.

Ninguno.

4. Usos compatibles no condicionados.

- Industrial en su categoría 3^ª.
- Terciario en categoría 2^ª y 3^ª. Oficina de explotación de las empresas.
- Comercial y almacenaje en sus categorías 3 y 4. Locales de exposición o venta de vehículos, repuestos o maquinaria auxiliar. Cafetería. Talleres y locales de reparación de vehículos, repuestos o maquinaria auxiliar.
- Transporte en categoría 3^ª y 4^ª.
- Dotacional con tipologías 1 y 6 en categoría 2.
- Residencial en categoría 1. Vivienda, para guardería de instalación cuya superficie de parcela sea igual o superior a 3.000m² y superficie construida inferior a 150 m².

5. Usos prohibidos.



Los restantes.

2.4. Grados de ordenanza

1. Se establecen cuatro grados de ordenanza según la parcela mínima y los usos logísticos e industriales definidos en el Artículo 22.3 una vez homogeneizados:
 - GRADO 1: Truck Center. Mininaves logísticas. Parcela inferior o igual a los 2.000 m², con un mínimo de 250 m².
 - GRADO 2: Logística Multifuncional. Tamaños de parcela superiores a 2.000 m².
 - GRADO 3: Logística de transformación. Sin acceso ferroviario. Tamaño de parcela igual o superior a los 10.000 m².
 - GRADO 4: Logística de transformación. Con acceso ferroviario. Tamaño de parcela igual o superior a los 10.000 m².
2. La localización de los grados de ordenanza será determinada con la aprobación por los servicios técnicos municipales de las distintas actuaciones en que podrán desarrollarse cada una de las supermanzanas definidas en el punto 1 del Artículo 22, según las condiciones definidas en los artículos 9 y 14.

2.5. Condiciones de uso y diseño urbano

1. Tipología de edificación. Son admisibles dos tipologías de edificaciones:
 - Tipología I: Pabellones formados por una única edificación, conformada en módulos adosados, con banda de servicio de uso mancomunado. La totalidad de la parcela o manzana donde funcionará en régimen de propiedad horizontal.
 - Tipología II: Edificaciones aisladas en parcelas individuales con posibilidad de cerramiento unificado. En todo caso, se podrán llevar a cabo adosamientos de edificios cuando exista conformidad entre los propietarios y sea elevada a escritura pública.
2. Alineaciones interiores, exteriores y retranqueos mínimos. Las Alineaciones exteriores serán las definidas en el Plano O.4. Calificación del Suelo. Afecciones y Área de Movimiento de la Edificación de la presente Ordenación Detallada con los ajustes que en su caso resulten procedentes según el Proyecto de Urbanización. En cuanto a las alineaciones interiores, a efectos de separación de edificios será como mínimo de 10m, medida en la perpendicular a la línea de fachada.

2.6. Parámetros urbanísticos relativos a la parcela

1. Parcela mínima. La parcela mínima edificable se asignará en función al grado de ordenanza.
2. Frente mínimo de parcela. El frente mínimo a viario interior o estructurante será el más restrictivo de los siguientes valores:



- 10,00 metros
- 1/3 del fondo de la parcela.

3. Frente máximo de parcela. No se fija para la parcela.

2.7. Parámetros urbanísticos relativos a la posición de la edificación

1. Retranqueos mínimos. Se establecen los siguientes retranqueos de edificación:

- Frente fachada a viarios: Al menos 10 metros si no hay áreas de maniobra para vehículos pesados o muelles de carga y descarga.

Las alineaciones de fachada con atraque para vehículos pesados o áreas de maniobra tendrán un retranqueo mínimo de 15m respecto de las alineaciones exteriores.

En el caso de edificaciones adosadas y con el fin de garantizar la integración volumétrica de las edificaciones en relación a la vía pública, el retranqueo mínimo de fachada a calle tendrá la condición de obligatorio.

- Linderos laterales para tipología de edificación II: Al menos 5 metros, salvo mayores requerimientos derivados de la movilidad y accesibilidad de vehículos pesados y de extinción de incendios.

Se podrá eximir de este retranqueo si se llevan a cabo adosamientos de edificios, siempre que exista conformidad entre los propietarios, sea elevada a escritura pública y no se afecte a requerimientos derivados de la movilidad y accesibilidad de vehículos pesados y de extinción de incendios.

- Linderos laterales para tipología de edificación I: Al menos 5 metros y aplicable al conjunto de la edificación modular, salvo mayores requerimientos derivados de la movilidad y accesibilidad de vehículos pesados y de extinción de incendios.

2. Superficie de ocupación máxima. La máxima ocupación de la edificación será la que resulte de la aplicación simultánea de las disposiciones sobre edificabilidad y sobre retranqueos.

2.8. Parámetros urbanísticos de volumen y forma

1. Altura máxima de la Edificación.

La altura máxima de la edificación será de 15m de altura libre interior de la nave. Podrá admitirse una altura superior en los frentes de fachada con instalaciones singulares representativas, hasta un máximo de 20m de altura, limitado al 25% de la edificabilidad correspondiente a la actuación.

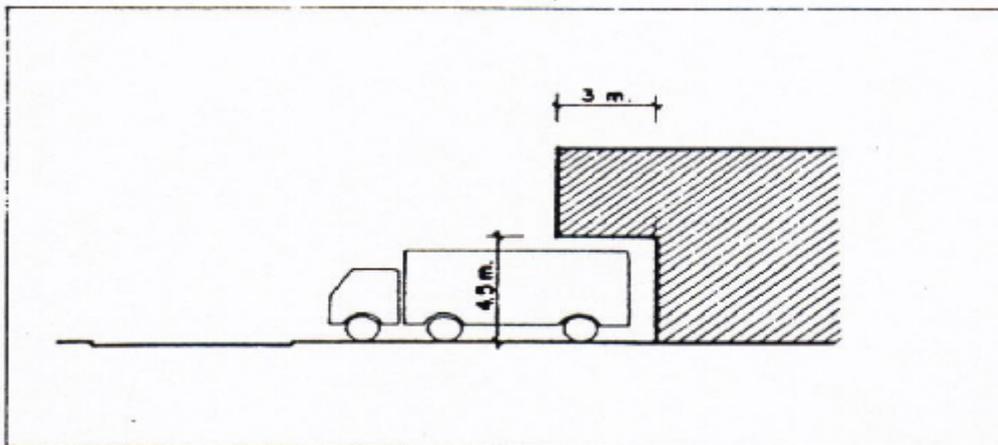
Se permitirá un incremento de esta altura por razones tecnológicas

(almacenamiento automatizado u otras), vinculadas a la actividad logística o industrial a desarrollar en las instalaciones y no incluíble como elemento considerable a efectos del cómputo de la edificabilidad.

2. Posibilidad de entreplanta o plantas de oficinas o almacenes. Se admiten la posibilidad de ejecutar entreplantas que computarán a efectos de edificabilidad.
3. Altura de entreplanta. 2,50m (libre) mínimo, en edificios logísticos, industriales y oficinas.
4. Sótanos y semisótanos. Admisibles hasta 6m bajo rasante, computables a efectos de edificabilidad, excepto aparcamiento, zona de carga y descarga e instalaciones auxiliares.
5. Vuelos y muelles. Cuerpos volados admisibles, los indicados en el esquema adjunto.

Las marquesinas podrán tener un voladizo máximo de 6 m.

Los vuelos serán computables a efectos de edificabilidad, a excepción de marquesinas.



VUELOS ADMISIBLES

6. Edificabilidad. Se indica en los valores de la tabla adjunta referidos a la superficie bruta:



| NATURALEZA DEL SUJETO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL | EDIFICABILIDAD | |
|----------------------------------|--|---------------------|---------------------|--------------------|-------------------|------------|
| SS.II. | | | 575.739,71 | 26,81% | - | |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS | | 54.191,23 | 2,52% | 19.003,56 | |
| | CENTRO DE SERVICIOS | | 154.494,62 | 7,19% | 157.980,15 | |
| | CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | G-CUI-1 | G-CUI-1 | 193.155,14 | 8,99% | 96.577,57 |
| | | | G-CUI-2 | 135.891,94 | 6,33% | 67.945,97 |
| | | | G-CUI-3 | 62.205,67 | 2,90% | 37.323,40 |
| | | | G-CUI-4 | 55.197,51 | 2,57% | 34.774,43 |
| | | | G-CUI-5 | 21.602,94 | 1,01% | 13.609,85 |
| | | | M-CUI-1 | 229.788,73 | 10,70% | 114.894,37 |
| | | | M-CUI-2 | 139.778,51 | 6,51% | 69.889,26 |
| | M-CUI-3 | M-CUI-3 | M-CUI-3 | 56.969,79 | 2,65% | 34.181,87 |
| | | | M-CUI-4 | 48.543,08 | 2,26% | 30.582,14 |
| | | | M-CUI-5 | 42.410,46 | 1,97% | 22.139,53 |
| | | | M-CUI-6 | 75.281,49 | 3,51% | 33.063,76 |
| | | | M-CUI-7 | 41.710,29 | 1,94% | 26.277,48 |
| | Total CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | 1.102.535,55 | 51,34% | 581.259,63 | |
| | INTERMODAL | | 209.804,87 | 9,77% | 36.356,66 | |
| INFRAESTRUCTURAS | | 50.804,02 | 2,37% | - | | |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | 1.571.830,29 | 73,19% | 794.600,00 | | |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% | 794.600,00 | |

La edificabilidad así definida se considerará como absoluta para el cómputo global de la totalidad de las supermanzana definidas en el Artículo 22.1. pertenecientes a una misma unidad de actuación.

Elementos considerados a efectos del cómputo de la edificabilidad:

- La superficie edificable cubierta y cerrada de todas las plantas del edificio, con independencia del uso a que se destinen incluyendo las entreplantas con las excepciones que se detallan en el apartado siguiente:
- Las construcciones secundarias sobre espacios libres de parcela siempre que de la disposición de su cerramiento y de los materiales y sistemas de construcción empleados pueda deducirse que se consolida volumen cerrado y de carácter permanente.

Elementos excluidos a efectos del cómputo de la edificabilidad:

- Los patios interiores no cubiertos, aunque sean cerrados.
- Los equipos de almacenamientos y de fabricación exteriores a las naves, tales como silos, tanques, torres de refrigeración bombas, tuberías chimeneas, etc.
- Los elementos propios de las instalaciones del edificio (tanques de almacenamiento, acondicionadores, torres de procesos, paneles de captación de energía solar, chimeneas, etc.).
- Las instalaciones para maquinarias no computarán si solo tienen eventual utilidad para control y reparación de las mismas.
- Los soportales y plantas diáfanas porticadas, que en ningún caso



podrán ser objeto de cerramiento con posterioridad, que suponga rebasar la superficie total edificable.

- Los sótanos y semisótanos destinados a aparcamiento, carga y descarga e instalaciones de maquinarias.

- Los aparcamientos subterráneos.

- Las plataformas horizontales de los entramados metálicos multiniveles desmontables, destinadas exclusivamente a sustentar instalaciones logísticas (maquinaria de producción, almacenamiento automatizado o semiautomatizado, u análogos), quedarán excluidas del cómputo de la edificabilidad en tanto que:

- a. Se configuren mediante elementos de compartimentación horizontal ligeros (trámex, chapas grecadas, tableros DM y similares) que no sean forjados de los comunes y propios de la edificación y obra civil. No obstante, estos últimos podrán autorizarse si se acredita la estricta necesidad de los mismos en relación con las condiciones de la actividad a implantar, a la que quedara vinculada su permanencia.
- b. No alberguen puestos de trabajo de modo permanente. Los trabajadores únicamente accederán de manera ocasional, desarrollando su cometido por un breve periodo de tiempo, para labores de abastecimiento o retirada de elementos almacenados o tareas de reparación y control asociados a operaciones de mantenimiento.
- c. Su necesidad de ocupación sea, en todo momento, inferior a 1 persona por cada 500 m², respecto a la superficie total de la plataforma.
- d. La superficie destinada a zonas de tránsito de trabajadores no podrá suponer más del 50% de la superficie total de la plataforma.
- e. Los espacios destinados a estos usos y con estas condiciones deberán identificarse de forma clara y concisa en los proyectos de edificación y delimitarse físicamente en las obras edificadas, señalizándose conforme a las citadas condiciones.

7. Superficie libre. Su organización se fijará según el Artículo 9, estableciéndose como usos admisibles los viarios interiores, campas, áreas de maniobra, aparcamiento, áreas ajardinadas, almacenamiento en superficie, instalaciones de infraestructuras y casetas de servicios (no considerables a efectos del cómputo edificabilidad).

8. Ordenación de la carga y descarga. Cuando la superficie de producción o almacenaje supere los 500m², en una parcela, la actuación a la que pertenezca la parcela dispondrá de una zona exclusiva para la carga y descarga (en el caso de que no haya muelles de atraque para vehículos pesados) en el interior de la actuación dentro o fuera del edificio, de tamaño mínimo de 7,00x4,50 mts. Para superficies superiores a 1.000m² deberá



duplicarse dicho espacio y añadirse una unidad más por cada 1.000m² de superficie de producción o almacenaje.

2.9. Condiciones de diseño de los viarios interiores. Conexiones al viario estructurante.

1. Los viarios interiores de carácter mancomunado a ejecutar en el interior de las supermanzanas deberán cumplir lo especificado en el Artículo 26.2, para la tipología de Viario Estructurante de Segundo Orden, y en el punto 6 del Artículo 9, que se reproduce a continuación:

Con objeto de garantizar un adecuado desarrollo y ejecución de la ordenación detallada cuyos viarios garanticen una óptima movilidad se establecen, con carácter estimativo, unos viarios interiores a las supermanzanas, siguiendo las tipologías descritas en el Artículo 26.2. para los viarios del Viario Local Estructurante de Segundo Orden.

Estos viarios tendrán carácter mancomunado y de conservación privada.

La cuantificación estimada de los viarios interiores se detalla en la siguiente tabla:

| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | VIARIO INTERIOR | |
|----------------------------------|--------------------------------|--|---------------------|---------------------|------------------|
| SS.II. | | | 575.739,71 | - | |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS | | 54.191,23 | - | |
| | CENTRO DE SERVICIOS | | 154.494,62 | - | |
| | CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | G-CU-1 | 193.155,14 | 23.925,99 |
| | | | G-CU-2 | 135.891,94 | 12.429,45 |
| | | | G-CU-3 | 62.205,67 | - |
| | | | G-CU-4 | 55.197,51 | - |
| | | | G-CU-5 | 21.602,94 | - |
| | | | M-CU-1 | 229.788,73 | 28.815,06 |
| | | | M-CU-2 | 139.778,51 | 12.716,58 |
| | | M-CU-3 | 56.969,79 | - | |
| | | M-CU-4 | 48.543,08 | - | |
| | | M-CU-5 | 42.410,46 | 3.488,18 | |
| | | M-CU-6 | 75.281,49 | 4.879,21 | |
| | | M-CU-7 | 41.710,29 | - | |
| | | Total CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | 1.102.535,55 | 86.254,47 |
| | INTERMODAL | | 209.804,87 | - | |
| | INFRAESTRUCTURAS | | 50.804,02 | - | |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | | 1.571.830,29 | 86.254,47 | |
| | | | 2.147.570,00 | 86.254,47 | |

El Plan Parcial propone una localización no vinculante de los viarios interiores a las supermanzanas, descrita gráficamente en el Plano de Ordenación O.7. Red Viaria. Estacionamientos y Accesibilidad. A su vez, el Plan Parcial, junto a los parámetros de diseño del Artículo 26.3. establece unos radios mínimos de 15 m en el bordillo calzada con acera y de 200 m en el eje de las calles ferroviarias, junto con una separación entre accesos a supermanzana y/o



intersecciones del viario interior con el viario estructurante de al menos 100 m. Para valores inferiores se precisará autorización de los técnicos municipales. Los viarios interiores no sobrepasarán pendientes longitudinales del 8% ni transversales del 2%, garantizando en todo momentos itinerarios peatonales libres de barreras arquitectónicas y con anchura mínima libre de obstáculos de 1,5 y altura libre de 2,10, en cumplimiento de los estándares mínimos determinados por el Código de Accesibilidad de Castilla - La Mancha. El cumplimiento del Código de Accesibilidad se refleja en el Plano de Ordenación O.5. Red Viaria. Alineaciones y Rasantes y en el Plano de Ordenación O.7. Red Viaria. Estacionamientos y Accesibilidad. Los viarios interiores así definidos deberán cumplir las condiciones necesarias para ser catalogados como itinerarios peatonales accesibles.

2. Para las parcelas afectas al Grado 1 de ordenanza, Truck Center, se prohibirá el acceso directo al Viario Estructurante de Primer Orden.
3. Para las parcelas afectas al Grado 2 de ordenanza, Logística Multifuncional, se prohibirá el acceso directo al Viario Estructurante de Primer Orden propuesto por el Plan Parcial en los casos de superficie inferior a 5.000 m². Para las parcelas de superficie mayor o igual a 5.000 m² se condicionará al informe favorable de los servicios técnicos municipales, en el que se deberá tener en cuenta la capacidad de tráfico de las citadas vías y las interferencias que puedan inducirse, especialmente en los accesos de otras actividades preexistentes, en virtud del tráfico aportado por la actividad a implantar.

2.10 Condiciones de desarrollo y ejecución.

1. Serán las definidas en los artículos 9 y 14.
2. Se admite la edificación concentrada resultante de un proyecto unitario para su posterior subdivisión en naves para uno o varios operadores logísticos, dentro de una misma actuación, bajo las condiciones generales de segregación y uso, excepto la parcela mínima de la actuación que a estos efectos que se fija en 250m² con frente mínimo de 10 metros.

2.11. Condiciones estéticas y accesibilidad

Se estará a lo dispuesto por el POM de Guadalajara, y a la tradición de su aplicación, para los usos descritos en el artículo 22.3.

Con respecto a la normativa en materia de accesibilidad, se cumplirá lo establecido en, la Ley 1/1994 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras de Castilla la Mancha, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y la Orden VIV/561/2010, y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

2.12. Aparcamiento de vehículos ligeros

La dotación mínima de estacionamientos de vehículos ligeros a localizar en el interior de cada actuación será de una plaza por cada 200m² de superficie construida, o el menor ratio que la normativa general pueda establecer en cada momento, a la vista de que la normativa sufre constantes variaciones y



adaptaciones a la cambiante realidad, garantizando al menos 1,5 plazas por trabajador en el turno máximo. Para la contabilización de las plazas de aparcamiento se considerará toda la superficie de la banda de servicio destinada a este fin.

Se deberá cumplir la dotación necesaria de plazas accesibles según la orden VIV/561/2010

Artículo 3.- Centro de Servicios (CIS)

3.1. Ámbito de aplicación, régimen y uso principal.

1. El ámbito de aplicación está constituido por las supermanzanas expresamente grafiadas con las identificaciones CIS en el Plano O-3 del presente Plan Parcial y en la tabla adjunta:

| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | %SUPERFICIE TOTAL |
|----------------------------------|----------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------|
| SS.LL. | | | 575.739,71 | 26,81% |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS | | 54.191,23 | 2,52% |
| | CENTRO DE SERVICIOS | G-CIS-1 | 30.931,26 | 1,44% |
| | | G-CIS-2 | 35.051,45 | 1,63% |
| | | M-CIS-1 | 43.964,88 | 2,05% |
| | | M-CIS-2 | 44.547,03 | 2,07% |
| | Total CENTRO DE SERVICIOS | | 154.494,62 | 7,19% |
| | CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | 1.102.535,55 | 51,34% |
| | INTERMODAL | | 209.804,87 | 9,77% |
| | INFRAESTRUCTURAS | | 50.804,02 | 2,37% |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | 1.571.830,29 | 73,19% | |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% |

2. Corresponde a las edificaciones e instalaciones que satisfagan las necesidades de las actividades económicas complementarias de la Ciudad del Transporte en parcelas edificadas o como autorizable en las áreas de Logística correspondientes a Centros de Servicios a personas y usuarios: Administración, Oficinas, Bancos, Restauración, Hospedaje; Comercio, Parques Tecnológicos, Parques Empresariales, Parque de Formación, etc pudiendo ser terciario Comercial, Terciario correspondiente al Transporte, Centro de Servicios a los Usuarios, con viabilidad para implantar el uso logístico en todas sus variedades y por tanto destinadas al almacenamiento y distribución de mercancías en edificio exclusivo.

3.2. Carácter de la zona



1. La zona corresponde al sistema de edificación aislada con edificación totalmente separada de todos los lindes de las actuaciones con tipología edificatoria exenta.
2. La zona permitirá construir un escaparate y fachada de prestigio del Sector y de sus Unidades de Actuación, canalizando y ordenando las iniciativas demandantes de localizaciones atractivas y publicitarias, si estas existieren.

3.3. Usos

1. A efecto de las tolerancias de usos dentro de la presente Ordenanza se estará a lo dispuesto a continuación, en cumplimiento de lo determinado por el POM de Guadalajara en sus artículos 62 a 69:
 - Centro administrativo-lonja de contratación.
 - Centro administrativo de la sociedad gestora, oficinas, salas polivalentes, lonja de contratación, salas de reuniones y descanso, etc.
 - Administración interior y viviendas de empleados.
 - Vigilancia interior, recepción-información, servicios de mantenimiento y limpieza, etc.
 - Servicios públicos a las empresas de la Ciudad del Transporte.
 - Correos y telégrafos, teléfono y telex, policía, bomberos, etc.
 - Servicios públicos básicos para los usuarios de la Ciudad del Transporte.
 - Centro sanitario, centro de primeros auxilios, guardería, oficina de empleo, equipamiento cultural y deportivo, aseos, vestuarios, etc.
 - Actividades privadas de servicios personales.
 - Cafeterías, restauración, hoteles, centro recreativo-sala de juegos, lavandería, peluquería, farmacia, servicios bancarios, locales de espectáculos, etc.
 - Comercio minorista para trabajadores y usuarios de la Ciudad del Transporte.
 - Supermercado, comercio textil, prensa, librería, estanco, video-club, etc.
 - Actividades complementarias del comercio, exposición y venta de utillaje comercial.
 - Mantenimiento y reparación de equipos, reparación de embalajes, etc.
 - Actividades auxiliares del transporte.
 - Talleres de reparaciones, asistencia a vehículos frigoríficos, Inspección Técnica de Vehículos, reparación y venta de neumáticos, exposición y venta de vehículos y recambios, servicio de grúas, servicios de lavado, báscula, etc.
 - Otros usos de servicios de interés público y social de la Ciudad del Transporte.
 - Todos aquellos usos no incluidos en la relación anterior que ofrezcan servicios a los vehículos, conductores, empresas y trabajadores usuarios de la Ciudad del Transporte y servicios a los vehículos y a la maquinaria utilizada.
 - Actividades auxiliares de los subgrupos anteriores.
 - Casetas de control, casetas de servicios e infraestructuras, báscula y viviendas de empleados, (limitada a 1 vivienda para guardería de



instalación o conjunto de instalaciones cuya superficie de parcela sea igual o superior a 3.000m². La superficie de esta vivienda no será superior a 129m² construidos).

- Incluidos servicios complementarios, como caseta de control, vestuarios y aseos, lavado automático, etc.
- Empresas de almacenamiento y de gran distribución. Incluidas oficinas y servicios propios.
- Empresas de carga fraccionada, carga completa. paquetería y recaderos. Incluidas oficinas y servicios propios.
- Empresas de transportes de cualquier tipo de titularidad, pública o privada. Incluidas oficinas y servicios propios.
- Otras empresas logísticas. Alquiler de vehículos pesados, depósitos-garajes de vehículos pesados, selección y envasado de productos, y en general, todos los usos relacionados con el almacenamiento depósito, guarda y distribución de mercancías, transporte y otros servicios del uso terciario, que requieren espacio adecuado separado de las funciones de producción, oficinas o despacho al público.
- Centros logísticos de empresas industriales. Incorporan los elementos propios del subsistema logístico de producción, como son: montaje de componentes, pintura, mezcla, etc.
- Empresas de transformación y producción industrial. Incluidas oficinas y servicios propios.
- Otros usos. Todos aquellos usos no incluidos en la relación anterior que desarrollen servicios a los vehículos y a la maquinaria utilizada en el Centro de Almacenamiento y Fraccionamiento.
- Actividades auxiliares de los subgrupos anteriores. Casetas de control, casetas de servicio e infraestructuras, báscula y viviendas de empleados, (limitada a 1 vivienda para guardería de instalación o conjunto de instalaciones cuya superficie de parcela sea igual o superior a 3.000m². La superficie de esta vivienda no será superior a 129m² construidos).

2. Usos característicos.

- Uso terciario en su categoría 2^º y 3^ª. Restauración, comercio asociado, hostelería, oficinas administrativas, etc.
- Uso dotacional con tipologías 1, 2, 3, 4, 5 y 6 y en sus categorías 1 y 2. Parque Tecnológico y de Innovación: soporte de funciones tales la generación de conocimientos científicos y tecnológicos, la implantación de actividades industriales y de servicios de alta calidad, que permitan la aplicación y experimentación de las nuevas tecnologías. Las zonas a desarrollar son: Zona de Producción e Investigación, Zona Institucional, Zonas de Esparcimiento y Zonas de Servicios. Parque de Formación: investigación, formación y desarrollo profesional, organismo que se concibe como representante de las últimas tendencias empresariales y tecnológicas vinculadas al sector logístico y transporte.
- Uso residencial en categoría 2^º.
- Uso comercial y almacenaje en sus categorías 1^ª, 2^º, 3^ª (A y B) y 4^ª. Comercio, incluyendo locales de exposición y venta de vehículos.



Recreativos. Almacenes.

- Usos relacionados con el Transporte en su categoría 3º y 4º. Garaje-aparcamiento. Suministro de carburantes. Aparcamiento de vehículos pesados, con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, auto lavado, talleres adjuntos, básculas, etc. Talleres de reparación de vehículos, especializados, ITV, etc. Estación de servicio, con los usos asociados: servicio de carburantes, aire y aceite, venta de suministros y lubricantes, etc.
- Industrial en su categoría 4º.
- Uso logístico en todas sus variedades. Almacén, incluyendo las actividades correspondientes al subsistema logístico de distribución física: almacenamiento, envasado, embalaje, transporte, manutención, etc.

3. Usos complementarios.

Ninguno.

4. Usos compatibles no condicionados.

- Uso industrial en sus categorías 1, 2, y 5. Actividades industriales de empaquetamiento o pequeñas transformaciones.
- Residencial en categoría 1. Vivienda, para guardería de instalación cuya superficie de parcela sea igual o superior a 3.000m² y superficie construida inferior a 150 m².

5. Usos prohibidos.

Los restantes.

3.4. Grados de ordenanza.

1. Se establecen dos grados de ordenanza según la altura y número máximo de plantas para los usos admisibles en el Centros de Servicios definidos en el Artículo 23.3 una vez homogeneizados:
 - GRADO 1: Planta baja más cuatro alturas.
 - GRADO 2: Condiciones de relevancia urbana del emplazamiento. Quince (15) plantas incluida la baja.
 - GRADO 3: Aplicable a los usos logísticos y que se desagregará a su vez en los cuatro grados previstos en el artículo 22.4.
2. La localización de los grados de ordenanza será determinada con la aprobación por los servicios técnicos municipales de las distintas actuaciones en que podrán desarrollarse cada una de las supermanzanas definidas en el punto 1 del Artículo 23, según las condiciones definidas en los artículos 9 y 14.
3. En la parcela M-CIS. 1.2 segregada de la Manzana M-CIS 1 por el Proyecto de Reparcelación de la unidad de Ejecución de Machamalo y en la parcela G-CIS 1.2, segregada de la Manzana G-CIS 1 por el Proyecto de Reparcelación de la unidad de Ejecución de Guadalajara, no se podrá aplicar el Grado 3,



reservándose para el resto de usos por sus dimensiones y su especial localización junto a los nudos de conexión viaria del Sector.

4. No será necesaria la segregación de las parcelas para la aplicación del grado 3, si bien las edificaciones destinadas a este grado no podrán adosarse, debiendo ser edificaciones independientes situadas con los retranqueos que establece este artículo para los casos en que se sitúan en fincas jurídicamente diferenciadas.

3.5. Condiciones de uso y diseño urbano

1. Tipología de edificación. Se permitirán la tipología de edificación aislada y exenta. En todo caso, se podrán llevar a cabo adosamientos de edificios cuando exista conformidad entre los propietarios y esta sea elevada a escritura pública.

Cuando se implanten usos logísticos, será también de aplicación lo que dispone el artículo 22.5.

2. Alineaciones interiores, exteriores y retranqueos mínimos. Las Alineaciones exteriores serán las definidas en el Plano O.4. Calificación del Suelo. Afecciones y Área de Movimiento de la Edificación de la presente Ordenación Detallada con los ajustes que en su caso resulten procedentes según el Proyecto de Urbanización. En cuanto a las alineaciones interiores, a efectos de separación de edificios será como mínimo de:

- Grado 1 y 3: 10m, medida en la perpendicular a la línea de fachada.
- Grado 2: H (Altura máxima a alero de cubierta)/5 con un mínimo de 10m.

3.6. Parámetros urbanísticos relativos a la parcela.

1. Parcela mínima. La parcela mínima edificable será de:

- Grado 1: 500m²s
- Grado 2 - Especial: 5.000m²s
- Grado 3: El establecido en el artículo 22.6.1.

1. Frente mínimo de parcela. :

- Grado 1 y 3: El frente mínimo a viario interior o estructurante será el más restrictivo de los siguientes valores
 - 10,00 metros
 - 1/3 del fondo de la parcela.
- Grado 2: 50 metros.

2. Frente máximo de parcela. No se fija para la parcela.

3.7. Parámetros urbanísticos relativos a la posición de la edificación

1. Retranqueos mínimos. Se establecen los siguientes retranqueos mínimos de edificación:

- Grado 1: 5 metros a lindero lateral y 10 a viario.
- Grado 2: H (Altura máxima a alero de cubierta)/5 con un mínimo de 5m



a lindero lateral y 10 a viario.

- Grado 3: Los establecidos en el artículo 22.7.1.

2. Superficie de ocupación máxima.

- Grado 1 y 3: La máxima ocupación de la edificación será la que resulte de la aplicación simultánea de las disposiciones sobre edificabilidad y retranqueos.
- Grado 2: 50% referida a la proyección horizontal de la edificación.

3.8. Parámetros urbanísticos de volumen y forma.

1. Altura máxima de la Edificación a alero de cubierta. En la altura no se considerarán las instalaciones técnicas al servicio de la edificación o de la "Ciudad del Transporte".
 - Grado 1: 18,5 metros.
 - Grado 2: 60 metros.
 - Grado 3: La establecida en el artículo 22.8.1.
2. Altura máxima de planta baja: 4m libre. En el grado 3 se estará a lo que establece el art. 22.8.1., admitiéndose la posibilidad de entreplanta o plantas de oficinas o almacenes, que computarán a efectos de edificabilidad. La altura de entreplanta será de 2,50m (libre) mínimo, en edificios logísticos, industriales y oficinas.
3. Altura mínima de planta de pisos: 2,85m libre
4. Número máximo de plantas:
 - Grado 1 y 3: Planta baja más cuatro alturas.
 - Grado 2: Quince (15) plantas incluida la baja.
5. Sótanos y semisótanos. Admisibles hasta 9m bajo rasante en Grado 2 y de hasta 6m bajo rasante en Grado 1 y 3. Serán computables a efectos de edificabilidad, excepto aparcamiento, zona de carga y descarga e instalaciones auxiliares.
6. Vuelos y muelles. Cuerpos volados admisibles no superarán los 3 metros de vuelo y garantizarán un gálibo mínimo de 4,5 metros. Las marquesinas podrán tener un voladizo máximo de 6 metros. Los vuelos serán computables a efectos de edificabilidad, a excepción de marquesinas.
7. Patios Interiores. Será admisible la inclusión de patios interiores o corredores peatonales cubiertos. Estos patios, si son de ventilación, podrán ser protegidos y cubiertos mediante lucernarios translúcidos para mejora de sus condiciones ambientales, sin que contabilicen a efectos de edificabilidad.
8. Edificabilidad. Se indica en los valores de la tabla adjunta referidos a la superficie bruta:



| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL | EDIFICABILIDAD |
|----------------------------------|----------------------------------|--------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| SS.LL | | | 575.739,71 | 26,81% | - |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHICULOS PESADOS | | 54.191,23 | 2,52% | 19.003,56 |
| | CENTRO DE SERVICIOS | G-CIS-1 | 30.931,26 | 1,44% | 30.931,26 |
| | | G-CIS-2 | 35.051,45 | 1,63% | 35.051,45 |
| | | M-CIS-1 | 43.964,88 | 2,05% | 43.964,88 |
| | | M-CIS-2 | 44.547,03 | 2,07% | 48.032,56 |
| | Total CENTRO DE SERVICIOS | | 154.494,62 | 7,19% | 157.980,15 |
| | CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | 1.102.535,55 | 51,34% | 581.259,63 |
| | INTERMODAL | | 209.804,87 | 9,77% | 36.356,66 |
| | INFRAESTRUCTURAS | | 50.804,02 | 2,37% | - |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | | 1.571.830,29 | 73,19% | 794.600,00 |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% | 794.600,00 |

La edificabilidad así definida se considerará como absoluta para el cómputo global de la totalidad de las supermanzanas definidas en una misma Unidad de Actuación.

Elementos incluidos a efectos del cómputo de la edificabilidad:

- La superficie edificable cubierta y cerrada de todas las plantas del edificio, con independencia del uso a que se destinen, incluyendo las entreplantas.
- Las construcciones secundarias sobre espacios libres de parcela siempre que de la disposición de su cerramiento y de los materiales y sistemas de construcción empleados pueda deducirse que se consolida volumen cerrado y de carácter permanente.

Elementos excluidos a efectos del cómputo de la edificabilidad:

- Los patios interiores no cubiertos, aunque sean cerrados.
- Los equipos de almacenamientos y de fabricación exteriores a las naves, tales como silos, tanques, torres de refrigeración bombas, tuberías chimeneas, etc.
- Los elementos propios de las instalaciones del edificio (tanques de almacenamiento, acondicionadores, torres de procesos, paneles de captación de energía solar, chimeneas, etc.).
- Las instalaciones para maquinarias no computarán si solo tienen eventual utilidad para control y reparación de las mismas.
- Los soportales y plantas diáfanas porticadas, que en ningún caso podrán ser objeto de cerramiento con posterioridad, que suponga rebasar la superficie total edificable.
- Los sótanos y semisótanos destinados a aparcamiento, carga y descarga e instalaciones de maquinarias.
- Los aparcamientos subterráneos.

9. Superficie libre de parcela. Su organización se fijará según el Artículo 9 estableciéndose como usos admisibles los viarios interiores, campos, áreas de maniobra, aparcamiento, áreas ajardinadas, almacenamiento en superficie,



instalaciones de infraestructuras y casetas de servicios (no considerables a efectos del cómputo edificabilidad).

3.9. Condiciones de desarrollo y ejecución.

1. Serán las definidas en los artículos 9 y 14.
2. Edificación concentrada. Se admite la edificación concentrada resultante de un proyecto unitario para su posterior subdivisión en edificaciones aisladas, dentro de una misma actuación, bajo las condiciones generales de segregación y uso. En el Grado 3 será de aplicación lo dispuesto en el artículo 22.10.2.

3.10. Condiciones estéticas y accesibilidad

Se estará a lo dispuesto por el POM de Guadalajara en su Ordenanza nº11 - Edificación para Usos Especiales en la Fachada Exterior de la Autovía de Aragón en los Grados 1 y 2; y b) a la tradición para su aplicación en el Grado 3.

Con respecto a la normativa en materia de accesibilidad, se cumplirá lo establecido en, la Ley 1/1994 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras de Castilla la Mancha, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y la Orden VIV/561/2010, y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

3.11. Condiciones de diseño de los viarios interiores. Conexiones al viario estructurante.

Los viarios interiores de carácter mancomunado a ejecutar en el interior de las supermanzanas deberán cumplir lo especificado en el Artículo 23.3, para la tipología de Viario Local Estructurante de Segundo Orden, y en el punto 6 del Artículo 9.

En el Grado 3 podrían abrirse viarios interiores en las condiciones previstas en el artículo 22.9.1.

3.12. Aparcamiento de vehículos ligeros

La dotación mínima de estacionamientos de vehículos ligeros a localizar en el interior de cada actuación será de una plaza por cada 100m² construidos según se define el punto 9 del Artículo 9 para la totalidad de las supermanzanas, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 78 de las Normas del POM de Guadalajara. En el Grado 3 se estará a lo que dispone el artículo 22.12. Para la contabilización de las plazas de aparcamiento se considerará toda la superficie de la banda de servicio destinada a este fin.

Se deberá cumplir la dotación necesaria de plazas accesibles según la orden VIV/561/2010



Artículo 4. Aparcamiento de Vehículos Pesados (AVP)

1. El ámbito de aplicación está constituido por las supermanzanas expresamente grafiadas con las identificaciones AVP en el Plano O-3 del presente Plan Parcial y en la tabla adjunta:

| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL | |
|----------------------------------|---|--------------|---------------------|--------------------|--------------|
| SS.LL. | | | 575.739,71 | 26,81% | |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS | G-AVP-1 | 7.317,36 | 0,34% | |
| | | G-AVP-2 | 18.845,89 | 0,88% | |
| | | M-AVP-1 | 28.027,98 | 1,31% | |
| | Total APARCAMIENTO VEHICULOS PESADOS | | | 54.191,23 | 2,52% |
| | CENTRO DE SERVICIOS | | 154.494,62 | 7,19% | |
| | CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | 1.102.535,55 | 51,34% | |
| | INTERMODAL | | 209.804,87 | 9,77% | |
| INFRAESTRUCTURAS | | 50.804,02 | 2,37% | | |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | | 1.571.830,29 | 73,19% | |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% | |

2. Se Corresponde con zonas complementarias al uso logístico destinadas al estacionamientos de vehículos pesados con prestación de servicios tanto al conductor como al vehículo.

4.1. Usos

1. Usos característicos.

- Transporte en sus categorías 2ª y 3ª.
- Dotacional con tipologías 1 y 6 en categorías 1 y 2.

1. Usos complementarios.

Ninguno.

3. Usos compatibles no condicionados.

- Terciario en categoría 2ª y 3ª.
- Comercial y almacenaje es sus categorías 3 y 4.
- Industrial en sus categorías 1ª, 2ª, 3ª, 4ª y 5ª.
- Residencial en categoría 1. Vivienda, para guardería de instalación cuya superficie de parcela sea igual o superior a 3.000m² y superficie construida inferior a 150 m².

3. Usos prohibidos.

Los restantes.

4. 2. Condiciones de uso y diseño urbano

1. Tipología de edificación. Edificación aislada con edificación totalmente separada de todos los lindes de la parcela tanto públicos como interiores de



las supermanzanas, con tipología edificatoria de nave exenta.

2. Alineaciones interiores, exteriores y retranqueos mínimos. Las Alineaciones exteriores serán las definidas en el Plano O.4. Red Viaria. Afecciones y Área de Movimiento de la Edificación de la presente Ordenación Detallada con los ajustes que en su caso resulten procedentes según el Proyecto de Urbanización. En cuanto a las alineaciones interiores, a efectos de separación de edificios será como mínimo de 10m, medida en la perpendicular a la línea de fachada.

4.3. Parámetros urbanísticos relativos a la parcela.

1. Parcela mínima. La parcela mínima edificable de 5.000 m².
2. Frente mínimo de parcela. El frente mínimo a viario interior o estructurante será de 50 m.
3. Frente máximo de parcela. No se fija para la parcela.

4.4. Parámetros urbanísticos relativos a la posición de la edificación

1. Retranqueos mínimos. Se establecen los siguientes retranqueos de edificación:
 - Frente fachada a viarios: Al menos 10 metros si no hay áreas de maniobra para vehículos pesados o muelles de carga y descarga. Las alineaciones de fachada con atraque para vehículos pesados o áreas de maniobra tendrán un retranqueo mínimo de 15m respecto de las alineaciones exteriores.
 - Linderos laterales: Al menos 5 metros.
2. Superficie de ocupación máxima. La máxima ocupación de la edificación será la que resulte de la aplicación simultánea de las disposiciones sobre edificabilidad y sobre retranqueos.

4.5. Parámetros urbanísticos de volumen y forma

1. Altura máxima de la Edificación. La altura máxima de la edificación será de 15m de altura libre interior de la nave. Podrá admitirse una altura superior en los frentes de fachada con instalaciones singulares representativas, hasta un máximo de 20m de altura, limitado al 25% de la edificabilidad correspondiente a la actuación.

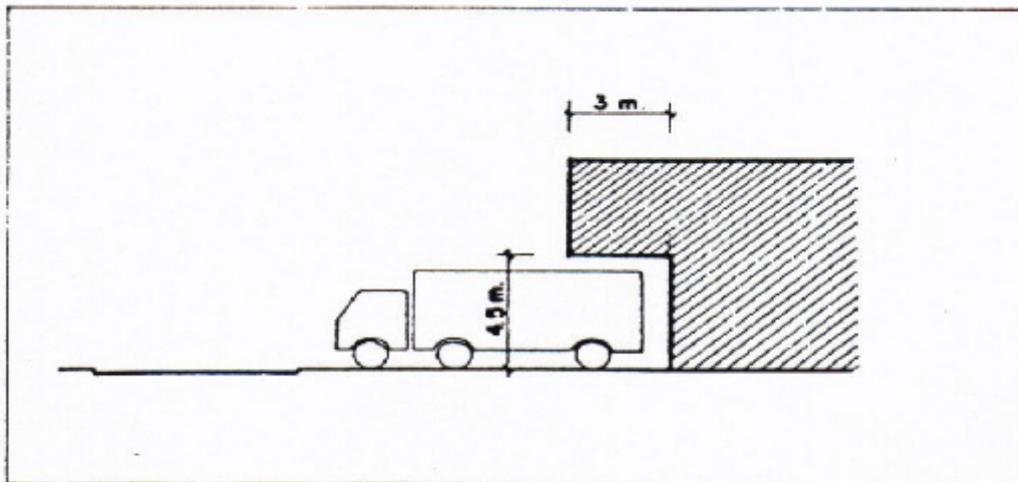
Se permitirá un incremento de esta altura por razones tecnológicas (almacenamiento automatizado u otras) vinculadas a la actividad logística o industrial a desarrollar en las instalaciones y no incluíble como elemento considerable a efectos del cómputo de la edificabilidad.

2. Posibilidad de entreplanta o plantas de oficinas o almacenes. Admisibles hasta cuatro entreplantas o plantas de oficinas, en no más de 5% de la proyección en planta de la edificación de la actuación. Las entreplantas computarán a efectos de edificabilidad si su superficie construida excede del 10% la edificabilidad atribuible al solar edificable.
3. Altura de entreplanta. 2,50m (libre) mínimo, en edificios logísticos, industriales y oficinas.

4. Sótanos y semisótanos. Admisibles hasta 6m bajo rasante, computables a efectos de edificabilidad, excepto aparcamiento, zona de carga y descarga e instalaciones auxiliares.
5. Vuelos y muelles. Cuerpos volados admisibles, los indicados en el esquema adjunto.

Las marquesinas podrán tener un voladizo máximo de 6 m.

Los vuelos serán computables a efectos de edificabilidad, a excepción de marquesinas.



VUELOS ADMISIBLES

6. Edificabilidad. Se indica en los valores de la tabla adjunta referidos a la superficie bruta:

| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL | EDIFICABILIDAD | |
|----------------------------------|---|-------------------------------|---------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| SS.LL. | | | 575.739,71 | 26,81% | - | |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS | G-AVP-1 | 7.317,36 | 0,34% | 1.097,60 | |
| | | G-AVP-2 | 18.845,89 | 0,88% | 6.751,37 | |
| | | M-AVP-1 | 28.027,98 | 1,31% | 11.154,59 | |
| | Total APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS | | | 54.191,23 | 2,52% | 19.003,56 |
| | | CENTRO DE SERVICIOS | | 154.494,62 | 7,19% | 157.980,15 |
| | | CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | 1.102.535,55 | 51,34% | 581.259,63 |
| | | INTERMODAL | | 209.804,87 | 9,77% | 36.356,66 |
| | INFRAESTRUCTURAS | | 50.804,02 | 2,37% | - | |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | | 1.571.830,29 | 73,19% | 794.600,00 | |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% | 794.600,00 | |

La edificabilidad así definida se considerará como absoluta para el computo global de la totalidad de las supermanzanas definidas en el punto 1 del Artículo 24. pertenecientes a una misma unidad de actuación.

Elementos considerados a efectos del cómputo de la edificabilidad:



- La superficie edificable cubierta y cerrada de todas las plantas del edificio, con independencia del uso a que se destinen, con la excepción de las entreplantas para oficinas vinculadas a la propia actividad.
- Las construcciones secundarias sobre espacios libres de parcela siempre que de la disposición de su cerramiento y de los materiales y sistemas de construcción empleados pueda deducirse que se consolida volumen cerrado y de carácter permanente.

Elementos excluidos a efectos del cómputo de la edificabilidad:

- Los patios interiores no cubiertos, aunque sean cerrados.
 - Los equipos de almacenamientos y de fabricación exteriores a las naves, tales como silos, tanques, torres de refrigeración bombas, tuberías chimeneas, etc.
 - Los elementos propios de las instalaciones del edificio (tanques de almacenamiento, acondicionadores, torres de procesos, paneles de captación de energía solar, chimeneas, etc.).
 - Las instalaciones para maquinarias no computarán si solo tienen eventual utilidad para control y reparación de las mismas.
 - Los soportales y plantas diáfanas porticadas, que en ningún caso podrán ser objeto de cerramiento con posterioridad, que suponga rebasar la superficie total edificable.
 - Los sótanos y semisótanos destinados a aparcamiento, carga y descarga e instalaciones de maquinarias.
 - Los aparcamientos subterráneos.
7. Superficie libre. Su organización se fijará según el Artículo 9, estableciéndose como usos admisibles los viarios interiores, campas, áreas de maniobra, aparcamiento, áreas ajardinadas, almacenamiento en superficie, instalaciones de infraestructuras y casetas de servicios (no considerables a efectos del cómputo edificabilidad).
8. Ordenación de la carga y descarga. Cuando la superficie de producción o almacenaje supere los 500m², en una parcela, la actuación a la que pertenezca la parcela dispondrá de una zona exclusiva para la carga y descarga (en el caso de que no haya muelles de atraque para vehículos pesados) en el interior de la actuación dentro o fuera del edificio, de tamaño mínimo de 7,00x4,50 mts. Para superficies superiores a 1.000m² deberá duplicarse dicho espacio y añadirse una unidad más por cada 1.000m² de superficie de producción o almacenaje.

4.6. Condiciones de diseño de los viarios interiores. Conexiones al viario estructurante.

1. Los viarios interiores de carácter mancomunado a ejecutar en el interior de las supermanzanas deberán cumplir lo especificado en el Artículo 26.2, para la tipología de Viario Local Estructurante de Segundo Orden, y en el punto 6 del Artículo 9.
2. Además se estará a lo siguiente para el diseño de las áreas de estacionamiento para vehículos pesados:



- Radios mínimos en bordillo de 12,5 m
- Ancho mínimo de calle de rodadura de 10 m para doble sentido de circulación y de 6 para un único sentido
- Estacionamientos en de dimensiones mínimas de 15 m de largo por 3,5 de ancho en batería o de 20*3 en línea.
- Pavimento de categoría de tráfico recomendable T2.

2.1. Condiciones de desarrollo y ejecución.

1. Serán las definidas en los artículos 9 y 14.
2. Se admite la edificación concentrada resultante de un proyecto unitario para su posterior subdivisión en naves para uno o varios operadores logísticos, dentro de una misma actuación, bajo las condiciones generales de segregación y uso, excepto la parcela mínima de la actuación que a estos efectos que se fija en 10.000m² con frente mínimo de 50 metros.

2.2. Condiciones estéticas y accesibilidad

Se estará a lo dispuesto por el POM de Guadalajara, y a la tradición de su aplicación, para los usos descritos en el artículo 8.2.12.

Con respecto a la normativa en materia de accesibilidad, se cumplirá lo establecido en, la Ley 1/1994 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras de Castilla la Mancha, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y la Orden VIV/561/2010, y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

2.3. Aparcamiento de vehículos ligeros

La dotación mínima de estacionamientos de vehículos ligeros a localizar en el interior de cada actuación será de una plaza por cada 100m² construidos según se define el punto 9 del Artículo 9. para la totalidad de las supermanzanas, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 78 de las Normas del POM de Guadalajara. Para la contabilización de las plazas de aparcamiento se considerará toda la superficie de la banda de servicio destinada a este fin.

Se deberá cumplir la dotación necesaria de plazas accesibles según la orden VIV/561/2010.

Artículo 3.- Reserva Local de Infraestructuras (RIL)

1. Definición.

El ámbito de aplicación está constituido por las supermanzanas expresamente grafiadas con las identificaciones RIL en el Plano O-3 del presente Plan Parcial y en la tabla adjunta:



| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL | |
|----------------------------------|--------------------------------|--------------|---------------------|--------------------|-------|
| SS LL | | | 575.739,71 | 26,81% | |
| TITULARIDAD PRIVADA | APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS | | 54.191,23 | 2,52% | |
| | CENTRO DE SERVICIOS | | 154.494,62 | 7,19% | |
| | CENTRO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL | | 1.102.535,55 | 51,34% | |
| | INTERMODAL | | 209.804,87 | 9,77% | |
| | INFRAESTRUCTURAS | | G-RIL-1 | 13.187,64 | 0,61% |
| | | | G-RIL-2 | 7.692,72 | 0,36% |
| | | | M-RIL-1 | 7.946,53 | 0,37% |
| | | | M-RIL-2 | 9.895,40 | 0,46% |
| | | | M-RIL-3 | 1.075,88 | 0,05% |
| | | M-RIL-4 | 5.052,19 | 0,24% | |
| | | M-RIL-5 | 5.953,66 | 0,28% | |
| | Total INFRAESTRUCTURAS | | 50.804,02 | 2,37% | |
| Total TITULARIDAD PRIVADA | | | 1.571.830,29 | 73,19% | |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% | |

Las anteriores supermanzanas se considerarán como dotaciones privadas con naturaleza de suelos lucrativos y con la edificabilidad estrictamente necesaria y vinculada a las infraestructuras que se instalen en ellas.

Los Proyectos de Reparcelación de las unidades de actuación urbanizadora atribuirán estas supermanzanas al agente urbanizador quién podrá cederlas a las Entidades de Conservación.

Se permitirá la ejecución de cualquier tipo de infraestructura, obra o viario al servicio de la Ciudad del Transporte.

Su edificabilidad será la estrictamente necesaria, lo que se acreditará debidamente en el proyecto de la infraestructura correspondiente, a la que estará plenamente vinculada.

En los espacios libres de estas zonas será de aplicación la correspondiente ordenanza de este Plan Parcial para el uso de red de zonas verdes y comunicaciones.

Con respecto a la normativa en materia de accesibilidad, se cumplirá lo establecido en, la Ley 1/1994 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras de Castilla la Mancha, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y la Orden VIV/561/2010, y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

Artículo 5.- Comunicaciones (VEST)

5.1. Definición.

1. El ámbito explícito de aplicación está constituido por los viarios estructurantes, expresamente grafiados en los planos O-3. Calificación del Suelo y O-5. Red Viaria y cuantificados en la tabla adjunta:



| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL |
|----------------------|----------------------|--------------|--------------|--------------------|
| SS.LL. | COMUNICACIONES | G-VEST-1 | 100.097,72 | 4,66% |
| | | M-VEST-1 | 146.626,20 | 6,83% |
| | Total COMUNICACIONES | | 246.723,92 | 11,49% |
| | EQUIPAMIENTO | | 107.378,59 | 5,00% |
| | ZONAS VERDES | | 221.637,20 | 10,32% |
| Total SS.LL. | | | 575.739,71 | 26,81% |
| TITULARIDAD PRIVADA | | | 1.571.830,29 | 73,19% |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% |

2. Se Corresponde con zonas la totalidad de los viarios públicos del Sector y de sus Unidades de Actuación siendo el soporte de las infraestructuras de servicio y garante de la accesibilidad viaria y ferroviaria con las redes de comunicaciones de interés general.
3. Los viarios considerados como estructurantes lo serán si pueden, también, ser considerados con itinerarios peatonales accesibles.
4. La tipología del viario a que se refiere el número siguiente, respetando su ancho y características geométricas podrá ser ajustada en el proyecto de urbanización para facilitar el cumplimiento de la normativa sectorial y un mejor funcionamiento del servicio que deben prestar.

5.2. Tipologías de viario

Se establecen dos tipologías de viario:

- A. Viario Estructurante de Primer Orden. Serán aquellos sobre los que se basa la funcionalidad, accesibilidad y movilidad de la ordenación detallada y cuya modificación implicaría la modificación del Plan Parcial.
 - a. Eje central en dirección Norte-Sur paralelo a la línea del ferrocarril, uniendo los dos accesos viarios propuestos para la actuación junto con sus controles de accesos. La sección genérica del mismo es de 39 m y su esquema base: 7 m de banda verde, 3 m de acera, calzada de 7m y mediana de 5m, no permitiéndose el estacionamiento de vehículos en este vial con el fin de mejorar la movilidad de la actuación.
 - b. Eje central en dirección Este - Oeste, en posición central respecto a la delimitación entre los términos municipales de Guadalajara y Marchamalo, que dispondrá de una sección viaria de 28 metros, dividida en aceras de 2,5 metros, con bandas de estacionamiento en batería de 4,5 metros y calzada de 14 metros.
- B. Viario Local Estructurante de Segundo Orden. Serán aquellos que partiendo del Viario Local Estructurante de Primer Orden dotan de accesibilidad a todas las supermanzanas. Su modificación podrá realizarse por medio de Estudios de Detalle en tanto a que estos se refieran a la manzana o unidad urbana equivalente. Estos viales podrán presentar las siguientes tipologías:
 - a. Viarios de cierre perimetral. Se plantean con aquellos que partiendo del eje central dotan de accesibilidad a todas las supermanzanas. Pueden



ser de dos tipos:

- Viarios 21 m. La sección base es de 2,5m de acera, 4,5m de banda de aparcamientos en batería y calzada de 7m. Se dispondrá de espigones entre grupos de estacionamientos en batería con la finalidad de alojar los alcorques y báculos de alumbrado y de restringir la posibilidad de estacionamiento de vehículos pesados. Este viario se complementa en algunos tramos con una banda de servicio para estacionamiento de vehículos ligeros. Se dispone en paralelo una sección de 16,5m compuesta por dos bandas de estacionamiento en batería de 4,5 m, una calzada de 5 m y una acera de 2,5 m entre los estacionamientos y la parcela.
 - Viarios de maniobra. Son similares dentro del esquema de estructura viaria y movilidad a los anteriores, planteándose esta tipología particular en aquellos tramos de viario donde se prevé desde la entrada en funcionamiento de la plataforma logística que existan áreas de maniobra de vehículos pesados en los frentes de parcela y nave logística, estos últimos retranqueados al menos 15 del viario con la finalidad de permitir la disposición de muelles de atraque. Estos viarios se plantean con aceras rebasables de 3m de ancho y calzada de 12m.
- b. Campas de estacionamientos para vehículos ligeros. Se dimensionarán con calles de rodadura de 6 m de ancho mínimo si son de doble sentido y 5 si son de un solo sentido, con radios mínimos de 5 m, en borde de calzada, y dimensiones de los estacionamientos de 4,5mx2,5m, preferentemente dispuestas en batería.
- c. Calles ferroviarias. Son las destinadas a garantizar el acceso ferroviario desde la TI hasta las distintas actuaciones. Su disposición estará vinculada al desarrollo de la ordenación detallada según se define en el Artículo 2.2. Su ancho será de 21 m, suficiente para disponer de una vía mango central y dos vías laterales de estacionamiento de composiciones.

Estas tipologías de viarios serán de aplicación a los viarios interiores definidos en el Artículo 9 de estas Normas.

En el Plano O-3.2 Secciones Tipo de Viario se localizan y describen las características de los anteriores viarios.

5.3. Condiciones de desarrollo y ejecución

Las condiciones de diseño del viario urbano deberán cumplir lo establecido en LA Ley 1/1994 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras de Castilla la Mancha, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y la Orden VIV/561/2010.

La dotación necesaria de estacionamientos para el Sector, localizando en viarios públicos de al menos el 50% de la dotación mínima (según TR de la LOTAU) de una plaza por cada 100-200 m² construidos según su uso, se realizará exclusivamente



en viarios estructurantes de segundo grado. De estos estacionamientos un mínimo de una plaza por cada 40 estará destinada a alojar estacionamientos para PMRs, según la Orden VIV/561/2010.

La distribución de estacionamientos se realizará garantizando el cumplimiento de estándares por Unidades de Actuación:

1.) Unidad de Actuación 1. Ámbito de actuación correspondiente a Guadalajara
Edificabilidad: 338.798,40 m²c.

Estacionamientos: 1.041 sobre un mínimo de 982.

Estacionamientos para PMRs: 25 sobre un mínimo de 25.

2.) Unidad de Actuación 2. Ámbito de actuación correspondiente a Marchamalo

Edificabilidad: 458.801,60 m²c.

Estacionamientos: 1.647 sobre un mínimo de 1.365.

Estacionamientos para PMRs: 35 sobre un mínimo de 35.

Los viarios estructurantes definidos en el Artículo 26.2, y según se comprueba gráficamente en los planos O.5. Red Viaria. Alineaciones y Rasantes y O.7. Red Viaria. Estacionamientos y Accesibilidad, se diseñarán con pendientes longitudinales inferiores al 6%, pendientes transversales por debajo del 2% e itinerarios peatonales con ancho mínimo libre de obstáculos de 1,8 m y altura libre de al menos 2,10m.

Con respecto a la normativa en materia de accesibilidad, se cumplirá lo establecido en, la Ley 1/1994 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras de Castilla la Mancha, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y la Orden VIV/561/2010, y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

5.4. Pasos a nivel con el ferrocarril

Las posibles interferencias entre los accesos ferroviarios a las supermanzanas de las TI, CLI y los viarios definidos en este Plan Parcial se resolverán mediante cruces a nivel en aplicación de lo expuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

Se considera aplicable la excepcionalidad recogida por el punto 1 del Artículo 8 de la Ley. Además, en aplicación del punto 6 del Artículo 8, al producirse la intersección de los ramales ferroviarios con los viarios interiores de la Ciudad del Transporte en un entorno industrial, el cruce no tendría consideración de paso a nivel.

Estos cruces se plantearán como intersecciones reguladas con señales luminosas, semáforos, señales verticales de advertencia de peligro tipo P-7, en las que se indica la existencia de un paso a nivel con barreras, barreras móviles y señalización



horizontal compuesta por marcas viales tipo M-7.5. Se completa la señalización con marcas viales tipo M-7.10 que establecen la prohibición de detenerse en toda la intersección.

Las posibles interferencias entre los ramales ferroviarios de conexión con la RFIG (Red Ferroviaria de Interés General), vía mango y los viarios definidos en este Plan Parcial se resolverán mediante cruces a distinto nivel.

5.5. Ajustes en los detalles técnicos de las vías.

Todas aquellas variaciones que sin alterar la superficie destinada por el Plan Parcial a la red viaria, mantengan el trazado previsto respetando sus anchos totales, sus alineaciones y las rasantes en los puntos de cruce y cambios de dirección, tendrán la consideración de detalle técnico y podrán ser objeto de justificado ajuste en el Proyecto de Urbanización, en tanto que no vengan a desnaturalizar la condición de la vía o desvirtuar la funcionalidad que en razón de su categoría, clase, grado o nivel les haya atribuido el Plan Parcial.

En este sentido será de aplicación de la letra a) del apartado 2 del Artículo 26 del TRLOTAU modificado por la ley 1/2021 de 12 de febrero, de Simplificación Urbanística y Medidas Administrativas aprobada por las Cortes de Castilla la Mancha que queda con la siguiente redacción:

“El trazado de la red de comunicaciones propias del sector y sus conexiones con el sistema general de comunicaciones previsto en el Plan de Ordenación Municipal, de acuerdo a la secuencia lógica de su desarrollo prevista en la letra c) del número 1 del artículo 24. En dicho trazado se detallarán sus alineaciones y se señalarán de manera preliminar sus rasantes, cuya definición será objeto propio del correspondiente proyecto de urbanización.”

Artículo 6.- Zonas Verdes (ZV)

1. - Definición.

El ámbito de aplicación está constituido por las supermanzanas expresamente grafiadas con las identificaciones ZV en el Plano O.3. Calificación del Suelo. Usos Pormenorizados, Identificación de Supermanzanas, Viarios, Espacios Libres, Zonas Verdes, y Equipamientos Públicos del presente Plan Parcial y en la tabla adjunta:



| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL | |
|----------------------|---------------------------|--------------|---------------------|--------------------|-------|
| SS.LL. | COMUNICACIONES | | 146.723,92 | 11,49% | |
| | EQUIPAMIENTO | | 107.378,59 | 5,00% | |
| | ZONAS VERDES | | G-ZV-1 | 89.414,16 | 4,16% |
| | | | M-ZV-1 | 78.437,61 | 3,65% |
| | | | M-ZV-2 | 17.603,06 | 1,29% |
| | | | M-ZV-3 | 19.748,88 | 0,92% |
| | | M-ZV-4 | 6.433,49 | 0,30% | |
| | Total ZONAS VERDES | | 221.637,20 | 10,32% | |
| Total SS.LL. | | | 575.739,71 | 26,81% | |
| TITULARIDAD PRIVADA | | | 1.571.830,29 | 73,19% | |
| | | | 2.147.570,00 | 100,00% | |

Será de aplicación la Ordenanza nº12 del POM de Guadalajara para las Áreas Verdes y Espacios Libres, Públicos y Privados.

En cuanto al ajardinamiento e integración paisajística de la zona de protección arqueológica denominada P.A. CITRA 1, integrada en la supermanzana M-ZV-1, este se llevará a cabo mediante el recrecido de la actual rasante del terreno con una capa de 50 cm de tierra vegetal y sobre ella, todos los tratamientos, tanto vegetales como no, serán superficiales. Los caminos se ejecutarán sin ningún tipo de compactación, por lo que si dispondrá bajo ellos un geotextil, evitando así la aparición de malas hierbas. De este modo no se hace necesaria la prospección arqueológica.

Con la excepción de la compatibilidad de los trazados de infraestructuras de paso en subsuelo junto con sus correspondientes registros, no se podrá localizar en Zonas Verdes elementos pertenecientes a infraestructuras de servicio (comunicaciones, energía eléctrica, etc.) ni servir para regulaciones altimétricas de la ordenación.

Con respecto a la normativa en materia de accesibilidad, se cumplirá lo establecido en, la Ley 1/1994 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras de Castilla la Mancha, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y la Orden VIV/561/2010, y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

Artículo 7.- Equipamiento (DOT)

1. Definición.

El ámbito de aplicación está constituido por las supermanzanas expresamente grafadas con las identificaciones DOT en el Plano O-3 del presente Plan Parcial y en la tabla adjunta:



| NATURALEZA DEL SUELO | ORDENANZA | SUPERMANZANA | SUPERFICIE | % SUPERFICIE TOTAL |
|----------------------|--------------------|--------------|------------|--------------------|
| SS.LL. | COMUNICACIONES | | 146.723,91 | 11,49% |
| | EQUIPAMIENTO | G-DOT-1 | 18.845,89 | 0,88% |
| | | G-DOT-2 | 25.861,00 | 1,20% |
| | | M-DOT-1 | 33.241,87 | 1,55% |
| | | M-DOT-2 | 19.429,83 | 1,37% |
| | Total EQUIPAMIENTO | | 107.378,59 | 5,00% |
| ZONAS VERDES | | 21.637,20 | 10,32% | |
| Total SS.LL. | | 575.739,71 | 26,81% | |
| TITULARIDAD PRIVADA | | 1.571.830,29 | 73,19% | |
| | | 2.147.570,00 | 100,00% | |

Será de aplicación la Ordenanza nº09 del POM de Guadalajara para la Edificación para usos Dotacionales.

No se podrá localizar en los Equipamientos elementos pertenecientes a infraestructuras de servicio (comunicaciones, energía eléctrica, etc.) ni servir para regulaciones altimétricas de la ordenación.

Con respecto a la normativa en materia de accesibilidad, se cumplirá lo establecido en, la Ley 1/1994 de 24 de mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras de Castilla la Mancha, el Decreto 158/1997 de 2 de diciembre del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha y la Orden VIV/561/2010, y el DB-SUA del Código Técnico de Edificación.

CAPITULO 9.- CONSERVACIÓN DE LA URBANIZACIÓN

Será obligatoria la constitución de una Entidad de Conservación, en aplicación de las salvedades especificadas en el punto 1 del Artículo 135 del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística, por cada unidad de actuación urbanizadora, que será responsable de la conservación de la urbanización de carácter público desde el momento que la obra de urbanización pública sea recepcionada por la administración actuante. Hasta ese momento el mantenimiento de la urbanización será competencia del Agente Urbanizador. A partir de ese momento el mantenimiento de la urbanización se gestionará según la tabla adjunta:

| | TITULARIDAD | MANTENIMIENTO |
|---|----------------------------|---------------------------------|
| COMUNICACIONES (VEST) | Pública Ayuntamientos | Privado Entidad de conservación |
| ZONAS VERDES (ZV) | Pública Ayuntamientos | Privado Entidad de conservación |
| EQUIPAMIENTOS (DOT) | Pública Ayuntamientos | Público Ayuntamientos |
| RESERVA DE INFRAESTRUCTURAS LOCALES (RIL) | Privada Agente Urbanizador | Privado Entidad de Conservación |

La obligación de conservación de la urbanización a cargo de la Entidad de Conservación prevista en la modificación puntual del P.G.O.U. de 13/04/2009 y la cláusula 13ª del convenio urbanístico, no podrá tener una duración inferior a 25 años, de acuerdo con lo previsto en los informes de sostenibilidad económica de los PEIs de accesos, abastecimiento y saneamiento. Así pues, la Entidad de conservación no podrá disolverse hasta que no se acredite que es económicamente sostenible para el municipio asumir la conservación del ámbito y en ningún caso



antes de haber transcurrido el plazo de 25 años contados a partir de la recepción de la urbanización.

La disolución de la Entidad Urbanística de conservación no podrá por tanto producirse antes de este plazo, transcurrido el cual y siempre que se justifique que la conservación y mantenimiento del ámbito no determinará déficit para la hacienda local de Marchamalo, este podrá asumir la conservación del ámbito. El plazo de 25 años comenzará a contar a partir de la recepción total de la urbanización.

A la recepción total o parcial de la obra de urbanización, los propietarios adjudicatarios de parcelas de resultado, incluido en su caso el Ayuntamiento si ostentare propiedad derivada de la materialización de la cesión obligatoria de aprovechamiento, se constituirán de forma obligada en la Entidad Urbanística de Conservación tal y como establece el PGOU de Marchamalo de acuerdo con el art. 135 del TRLOTAU.

Cada recepción parcial comportara la obligación de conservar y mantener las obras de urbanización recibidas a las parcelas que hayan adquirido la condición de solar y a todas aquellas a las que se haya autorizado construcción o instalación alguna y a las que estén directamente servidas por las obras, instalaciones y servicios recibidos desde que hagan uso de los mismos, siendo de cuenta del Urbanizador, con cargo a la retribución que se fije, los costes que suponga hasta tanto esté válidamente constituida la Entidad y ésta asuma sus obligaciones.

Guadalajara, 6 de septiembre de 2022. El Alcalde, Alberto Rojo Blas