



TÍTULO  
 ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS  
 Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE  
 ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA.  
 - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -

CÓDIGO DE PROYECTO

3831 / 022 / 14

FECHA

AGOSTO 2018

EMPLAZAMIENTO

LA CARRERA

TÉRMINO MUNICIPAL

SIERO

PROVINCIA


ASTURIAS




Avda. de los Campones, 32  
 33211 Gijón Asturias  
 ● 985 13 19 13  
 ● 985 13 12 22  
 icivil@aicsl.net  
 www.aicsl.net

PETICIONARIO

INVERSIONES  
 CERECINA, S.L.


	ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	ÍNDICE
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 0 de 93

DOCUMENTO	INDICE.
REDACTOR	Juan José González Fernández Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Col. 13.430
VOLUMEN	1 (Y ÚNICO)

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>ÍNDICE</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 1 de 93


## **ÍNDICE DEL DOCUMENTO.**

<b>I.- MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA .....</b>	<b>6</b>
<b>1.- Información. ....</b>	<b>6</b>
1.- Peticionario.....	6
2.- Antecedentes.....	6
3.- Objeto del Proyecto. ....	9
4.- Estado actual .....	10
5. Condiciones Urbanísticas.....	13
6. Marco Normativo .....	20
7. Naturaleza Jurídica y Tramitación del Estudio de Implantación. ....	21
<b>2.- Ordenación. Descripción y Justificación. ....</b>	<b>24</b>
1.- Ordenación general. ....	24
2. Síntesis de actuaciones.....	25

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>ÍNDICE</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 2 de 93</b>


3. Edificaciones. ....	25
4. Movimientos de tierras. ....	28
5. Suministro Eléctrico .....	29
6. Acceso rodado. ....	30
7. Abastecimiento. ....	30
8. Saneamiento. ....	31
9. Inundabilidad .....	33
10. Recogida, eliminación y depuración de Residuos.....	35
11. Aparcamiento .....	35
12. Cerramientos, control de accesos e iluminación.....	36
<b>3.- Justificación de la Adecuación al ROTU. ....</b>	<b>37</b>
1.- Objeto. Artículo 200.....	37
2.- Interés público o social de las actuaciones. Artículo 201 .....	39
3.- Determinaciones. Artículo 202. ....	43
4.- Documentación del Estudio de Implantación. Artículo 203 .....	46
5.- Ejecución de los Estudios de Implantación. Artículo 204 .....	54
6.- Objeto de los Planes Especiales. Artículo 191 .....	55
7.- Determinaciones. Artículo 192 .....	58
8.- Otros Planes Especiales. Artículo 196 .....	58
9.- Documentación del Plan Especial. Artículo 193. ....	60
<b>4.- Disposición final.....</b>	<b>73</b>
<b>II.- ANEXOS.....</b>	<b>75</b>
ANEXO 1.- Informes Municipales.....	75
ANEXO 2.- Documentación registral y catastral. ....	76
ANEXO 3.- Cesión de tramo de carretera del Ministerio de Fomento. ....	77




	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>ÍNDICE</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 3 de 93

ANEXO 4.- Escritura de Compraventa.....	78
ANEXO 5.- Sentencias de los Juzgados Cont. Adm. nº 6 y 2 de Oviedo. ..	79
ANEXO 6.- Sentencias del TS de Justicia de Asturias. ....	80
<b>III.- NORMATIVA.....</b>	<b>81</b>
1.- TÍTULO I: Condiciones generales .....	81
2.- TÍTULO II: Zonificación .....	84
3.- TÍTULO III: Condiciones Particulares.....	84
<b>IV.- ESTUDIO ECONÓMICO.....</b>	<b>88</b>
1.- Costes. ....	88
3.- Viabilidad económica. ....	91
<b>V.- PLANOS.....</b>	<b>93</b>

TÍTULO	NÚM.	DIN	ESCALA
Situación y planeamiento.	I-01.	A2	1:5000
Parcelario y catastral.	I-02.	A2	1:500
Topográfico del estado primitivo. Afecciones	I-03.1	A2	1:500
Estado actual. Ortofoto.	I-03.2	A2	1:500
Ordenación.	O-04.	A2	1:500
Propuesta.	O-05.	A2	1:500
Redes de servicios.	O-06.	A2	1:500

	<p>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</p> <p>- TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -</p>	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 4 de 93

DOCUMENTO	MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA.
REDACTOR	Juan José González Fernández Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Col. 13.430
VOLUMEN	1 (Y ÚNICO)

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 5 de 93


TÍTULO DEL PROYECTO	CÓDIGO
ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA	3831 / 022 / 18
EMPLAZAMIENTO	TERMINO MUNICIPAL
LA CARRERA - SIERO	SIERO
	PROVINCIA
	ASTURIAS

PETICIONARIO	CIF	
INVERSIONES CERECINA, S.L.	B-74.335.662	
REPRESENTANTE	NIF	
Fernando García Menéndez	9.375.635 F	
DIRECCIÓN		
Cuyences, 30 – 33194 - Oviedo		
TELÉFONO	FAX	E-MAIL
985282699		

TÉCNICO AUTOR DEL PROYECTO	NIF	
Juan José González Fernández	32.869.873 K	
TITULACIÓN	NÚM. COLEGIADO	
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.	13.430	
DIRECCIÓN		
Avd. Los Campones 32 El Plano-Tremañes. 33211-Gijón		
TELÉFONO	FAX	E-MAIL
985 131 913	985 131 222	icivil@aicsl.net

EMPRESA CONSULTORA	CIF	
AIC Topografía e Ingeniería, S.L.	B-33.837.444	
REPRESENTANTE	NIF	
Javier Vallés Cortina	10.841.540 - F	
DIRECCIÓN		
Avda. Los Campones 32 El Plano-Tremañes. 33211 – Gijón.		
TELÉFONO	FAX	E-MAIL
985 131 913	985 131 222	info@aicsl.net

POR EL PETICIONARIO	EL TÉCNICO REDACTOR	POR LA CONSULTORA

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 6 de 93

## **I.- MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA**

### **1.- INFORMACIÓN.**

#### **1.- Peticionario.**

El proyecto se realiza por encargo de la sociedad Inversiones Cerecina, S.L. con domicilio en Cuyences, 30 - CP 33194 Oviedo y C.I.F. B-74335662, y representada por D. Fernando García Menéndez, con DNI 9.375.635-F

#### **2.- Antecedentes.**

La tramitación urbanística conducente a la implantación de una estación de servicio en la ubicación señalada se inició en el año 2013 con la ejecución de estudios previos topográfico y geotécnico sobre los terrenos, y la inmediata redacción de un Estudio de Implantación descriptivo de la actuación pretendida.


Con fecha 29 de enero de 2013 y número de Registro de Entrada 111EX01NM, se presenta ante el Ayuntamiento de Siero el documento "Estudio de Implantación de Estación de Servicio en finca La Cerecina, La Carrera, Concejo de Siero" de fecha Enero de 2013 y redactado por el Estudio Dolmen S.L.P. y firmado por los arquitectos D. José Pis Fernández y D. Mario Carrera Oviedo

Esta implantación resultaba viable a partir de aquella fecha por la transformación llevada a cabo en el entorno con la modificación del enlace entre las autovías AS-1 y A-64 en Pola de Siero.

En efecto, en Junio de 2012, el Ministerio de Fomento pone en servicio el nuevo enlace de la autovía estatal A-64 (Villaviciosa-Oviedo) con la autovía autonómica AS-1. La obra se realizó al amparo del protocolo de colaboración para la financiación de infraestructuras firmado entre el Ministerio de Fomento y el Principado de Asturias en el año 2004.

Hasta la entrada en servicio de este enlace, las autovías AS-1 y A-64 se cruzaban en Pola de Siero sin un enlace directo entre ambas. La conexión debía realizarse indirectamente a través de carreteras autonómicas y municipales. Por ello, la



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 7 de 93

apertura del enlace supuso una notable mejora de las comunicaciones, al incrementar la funcionalidad de la red de carreteras, al tiempo que se mejora la accesibilidad e integración territorial en la zona central del Principado de Asturias.

En el nuevo enlace se engloban los tres enlaces ya existentes (El Berrón y Pola de Siero en la A-64 y Ferrera en la AS-1), modificados parcial o totalmente, con la nueva conexión entre autovías.

El esquema adoptado para la conexión principal entre las autovías AS-1 y A-64 es un enlace mixto, que permite todos los movimientos posibles entre ambas autovías.


El enlace de El Berrón se desplaza hacia el oeste y el enlace de Pola de Siero se traslada hacia el este con una nueva configuración. Entre el enlace de las autovías y el enlace en Ferrera se diseñan unas vías colectoras paralelas a la autovía AS-1 en el sentido Mieres-Gijón, y se adosa un tercer carril a la calzada sentido Gijón-Mieres.

En el caso concreto del enlace de Pola de Siero, su reforma pasó por la ejecución de un nuevo ramal entre la glorieta de Ullaga y el enlace de la A-64. Precisamente la expropiación de los terrenos necesarios para la construcción de este ramal dividió la finca original en dos, siendo la parte resultante segregada al Oeste donde se concibe la implantación de la nueva estación de servicio

Como se expresa, es precisamente la puesta fuera de servicio del antiguo ramal el que posibilita su cesión por el Ministerio de Fomento al Ayuntamiento de Siero, según acuerdo de fecha 31 de agosto de 2013 que se adjunta en el Anexo nº 3, integrándose en la red municipal de caminos y desafectándose de las limitaciones legales de las Carreteras del Estado, bajo las cuales no hubiese sido posible practicar un acceso directo a la vía ni organizar un programa edificatorio compatible con los límites de afección y edificación impuestos por la normativa estatal.

Con fecha 1 de marzo de 2013 se obtiene la Aprobación Inicial del Estudio de Implantación presentado, contando con informe favorable de la Permanente de la CUOTA de fecha 19 de marzo de 2014 y obteniéndose finalmente la Aprobación Definitiva con fecha 29 de mayo de 2014 por acuerdo del Pleno Municipal.

Tras la definitiva aprobación del Estudio de Implantación referido, la Propiedad encarga a la consultora AIC Topografía e Ingeniería S.L. la redacción del Proyecto de Construcción de la estación, que firmado por el Ingeniero Técnico Industrial Javier Valles Cortina, fue presentado al Ayuntamiento de Siero en fecha 14 de enero de 2015, y que, previo informe favorable de calificación de la actividad por parte del Principado de Asturias con fecha 6 de octubre de 2015, obtuvo licencia de obras para la ejecución de

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 8 de 93</b>


la misma, así como licencia para la instalación solicitada, por acuerdo de la Junta de Gobierno local de fecha 30 de octubre de 2015 obteniendo la autorización definitiva de apertura por Resolución de la Concejala delegada del Área de Urbanismo, Empleo y Desarrollo Económico de fecha 3 de junio de 2016.

Paralelamente se tramita, por el mismo peticionario, y en estrecha coordinación con lo anterior, un Proyecto de Urbanización, firmado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Juan José González Fernández, bajo el título “Proyecto de urbanización de espacios públicos en La Carrera-Siero”, que tenía por objeto definir las obras necesarias para dotación de accesos y servicios urbanos a la Estación de Servicio prevista, así como el acondicionamiento para uso de aparcamiento de otros espacios libres resultantes de la reordenación de tráfico derivada de la reforma del enlace con la A-64 que se describió más arriba.

Este proyecto, que se desarrollaba íntegramente sobre suelos públicos exteriores a la parcela privada en que se construyó la Estación de Servicio, fue objeto, tras su presentación en marzo de 2015, de la oportuna tramitación administrativa, aprobándose inicialmente el 09 de abril de 2015, que culminó con su Aprobación Definitiva por Resolución del Alcaldía de fecha 12 de agosto de 2015.

No obstante lo que antecede, con fecha 09 de junio de 2016, se presentó en el Juzgado Decano de Oviedo, recurso contencioso-administrativo contra la resolución del Ayuntamiento de Siero de fecha 12 de agosto de 2015, expediente nº 242Z1003, de aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización de Espacios Públicos en La Carrera, trasunto de lo cual devino el dictado, en fecha 24 de abril de 2017, de Sentencia por parte del Juzgado de lo Contencioso Administrativo Número 2 de los de Oviedo en el seno de los Autos de procedimiento ordinario 128/2016, y en cuya virtud se acordó declarar la nulidad del acto administrativo de aprobación del indicado proyecto de urbanización, Sentencia ulteriormente ratificada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias a medio de resolución de fecha 9 de octubre de 2017 (rollo de apelación 203/2017).

Asimismo, y en relación con la licencia de obras para la construcción de la estación de servicio y elementos anexos, así como respecto del estudio de implantación en su día aprobado, en fecha 7 de abril de 2017 fue dictada Sentencia por el Juzgado de lo Contencioso Administrativo Número 6 de los de Oviedo estimando parcialmente el recurso y anulando, en parte, la licencia en su día concedida, declarándose ajustado a Derecho el acto de aprobación del estudio de implantación en su día aprobado. La anterior resolución fue revocada, en parte, por la Sala de lo Contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias a medio de resolución de fecha 30 de octubre de 2017 (rollo de apelación 202/2017)

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 9 de 93

A tenor de todo lo anterior, se promueve la redacción del presente Estudio de implantación y Plan Especial, cuyo Documento de Aprobación Inicial fue aprobado inicialmente por Junta de Gobierno Local de fecha 23 de marzo de 2018, y sometido a información pública, tomándose acuerdo de las alegaciones recibidas en Junta de Gobierno Local de fecha 6 de julio de 2018.

Trasladado a CUOTA el documento para su preceptivo informe, el mismo fue informado favorablemente por su Comisión Permanente de fecha 9 de agosto de 2018, con la necesidad de subsanar determinadas deficiencias formales, lo que motiva la redacción del presente Texto Refundido.


### **3.- Objeto del Proyecto.**

A la vista de todo lo anterior, se redacta ahora el presente Estudio de Implantación y Plan Especial con un doble objeto:

- posibilitar el desarrollo de la actividad de restaurante-cafetería en las edificaciones existentes en la parcela sita en Pola de Siero, en las proximidades de la glorieta de Ullaga, en el concejo de Siero, en suelo calificado como Suelo No Urbanizable de Interés, en la que se encuentra la estación de servicio de carburantes.
- avalar las obras de urbanización de la parcela llevadas a cabo como consecuencia de la implantación de la estación de servicio en dicho suelo, y de las obras de reordenación y urbanización de los espacios públicos adyacentes.

Se da cumplimiento de esta forma a lo dispuesto en las sentencias del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 6 de Oviedo de fecha 7 de abril de 2017 y del TSJ de Asturias de fecha 30 de octubre de 2017 en apelación, así como a las sentencias del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 2 de Oviedo de fecha 24 de Abril de 2017 y del TSJ de Asturias de fecha 9 de octubre de 2017.

Es de aplicación el Plan General de Ordenación de Siero, de Aprobación definitiva 1 de Junio de 2006 así como las prescripciones relativas al suelo no urbanizable obrantes en el Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias como consecuencia de la aplicación de la disposición transitoria primera apartado 1, al no constar que se hubiere procedido a la acomodación de las previsiones del Plan General de Ordenación de Siero a las determinaciones del mentado Decreto

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 10 de 93


El presente documento revisa y complementa las características de la actuación con respecto a lo expresado en la documentación urbanística tramitada con anterioridad, (Estudio de Implantación con Aprobación Definitiva de 29 de mayo de 2014 y Proyecto de Urbanización de espacios públicos con Aprobación Definitiva de 12 de agosto de 2015)

En particular, se justifica:

- el programa concreto de las construcciones e instalaciones a llevar a cabo, contemplando específicamente el restaurante-cafetería, al que se da acomodo normativo, dado que previéndose en el artículo 4.51.2 del PGO de Siero los usos complementarios de las estaciones de servicio sin que conste el de restauración, y en el artículo 4.106 del Plan General de Ordenación Urbana de Siero únicamente como autorizable la posibilidad de desarrollo de la actividad de restauración sobre edificaciones preexistentes, en supuestos como el presente, en el que la edificación (aun cuando resulte auxiliar respecto de la estación de servicio) sea de nuevo cuño, deviene no autorizable la implantación de tal giro sin que previamente se efectúe una modificación del Estudio de Implantación, que ha de ir acompañado de un Plan Especial de conformidad con lo al efecto prevenido en el artículo 200.3 del Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del territorio y Urbanismo del Principado de Asturias.
- las necesidades de urbanización, circulación y aparcamientos que genera la actividad a implantar.
- las obras de acceso rodado y extensión de servicios urbanos necesarios para la dotación de la parcela y el funcionamiento de la actividad.

#### 4.- Estado actual

El ámbito de actuación del presente estudio tiene una superficie total de 13.269,96 m<sup>2</sup>, abarcando la integridad de una finca de titularidad privada y superficie 9.783,47 m<sup>2</sup> según reciente medición topográfica, y que se corresponde con la parcela catastral 414 del Polígono 178, sita en Forfontia, según la cartografía del Catastro de Siero, (donde figura, según ficha catastral obtenida telemáticamente, con una superficie total 10.623 m<sup>2</sup>), así como una zona de titularidad pública del Ayuntamiento de Siero, a la que por su parte se miden 3.486,49 m<sup>2</sup>, totalizando los referidos 13.269,96 m<sup>2</sup>.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 11 de 93

La cabida de la finca privada difiere ligeramente de la adoptada en el Estudio de Implantación del año 2013, donde se adoptaba una cabida levemente mayor, de 9.996,19 m<sup>2</sup>, una vez comprobada la línea de dominio público del ramal de acceso a la A-64, que se sitúa en el cierre de la finca y otros linderos perimetrales.

Registralmente, dicha parcela se corresponde con la finca 12308 del tomo 623, libro 531 folio 48. Se recogen en el Anexo nº 2 nota simple del Registro de la Propiedad y ficha catastral de la parcela.

Esta finca actual es resultado de la división de una parcela matriz anterior, debido a la construcción del nuevo enlace entre las autovías AS-1 y A-64 en Pola de Siero.


En este nuevo enlace se engloban los tres enlaces ya existentes (El Berrón y Pola de Siero en la A-64 y Ferrera en la AS-1), modificados parcial o totalmente, con la nueva conexión entre autovías. En particular, en el caso de Pola de Siero, el diseño de un nuevo viario y la puesta fuera de servicio del existente, motivó la expropiación de una serie de suelos en la zona conocida como Forfontia, dividiendo la finca original en dos, y siendo la finca resultante segregada al Oeste del nuevo ramal la parcela donde ahora se desarrolla la implantación de esta estación de servicio.

La parcela se sitúa por tanto en terrenos de la parroquia de La Carrera, a escasos 250 metros del Suelo Urbano de Pola de Siero, al sur del IES Escultor Juan de Villanueva y de la denominada glorieta de Ullaga, que distribuye el tráfico entre Pola de Siero, El Berrón y la Autovía A-64, con acceso directo desde el antiguo ramal de acceso desde la carretera N-634 a la A-64, actualmente fuera de servicio y cedido al Ayuntamiento de Siero, según acuerdo de fecha 31 de agosto de 2013 que se adjunta en el Anexo nº 3.

Presenta una geometría aproximadamente triangular y dimensiones máximas de aproximadamente 180 m y 80 m en las direcciones N-S y E-O, respectivamente.

De altimetría sensiblemente plana y con una ligera pendiente hacia el oeste, pasando de una cota de +220,7 m a una de +210,98 m, en una longitud aproximada de 125 m.

Como se justificará más adelante, el ámbito presenta unas dimensiones con la amplitud necesaria para acoger la estación de servicio de acuerdo con el programa funcional contemplado, guardando los retranqueos y separación de cierres fijados por la normativa municipal y los límites de la propiedad.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 12 de 93

En su estado inicial, la parcela presentaba un uso de pradería para pasto, con algún frutal (manzano), sin ningún tipo de arbolado de interés o merecedor de protección específica.

Todo el perímetro se encontraba originalmente cerrado, en su mayor parte con el propio cierre de los dos ramales de autopista. El acceso rodado a la parcela se realiza desde un corto camino que se localiza al Suroeste de la misma. Este camino cuenta con un acceso directo al tramo actualmente inhabilitado de la carretera N-634, ahora cedido al Ayuntamiento de Siero.

En concreto, los linderos y cierres hacia los distintos vientos son los siguientes:


- hacia el N, en forma de cuña, contra la glorieta de Ullaga que da acceso al casco urbano de Pola de Siero.
- hacia el O con el tramo actualmente fuera de servicio de la N-634, lado por el que además se sitúa el portón de acceso.
- hacia el E con el nuevo viario de acceso a la A-64.
- hacia el S con el camino vecinal mencionado anteriormente y con la parte restante, no incluida en el ámbito, de la parcela 156 del Polígono 29.

No existen tendidos aéreos o subterráneos, u otros condicionantes físicos que impongan servidumbres adicionales sobre la parcela.

Por su parte, la zona de vial público que, junto con la parcela privada conforman el ámbito, presenta los siguientes límites:

- hacia el N, en forma semicircular, contra la glorieta de Ullaga que da acceso al casco urbano de Pola de Siero.
- hacia el O, con la parcela 11263 del polígono 178 y el tramo actualmente fuera de servicio de la N-634.
- hacia el E con el nuevo viario de acceso a la A-64 y la parcela 414 del polígono 178 descrita en el apartado anterior.
- hacia el S con el camino vecinal mencionado anteriormente y el resto de N-634 fuera de servicio no incluido en el ámbito.



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 13 de 93</b>

El Plano nº I.03 del presente Estudio, comprensivo del estado inicial del ámbito, recoge en una primera hoja el estado primitivo del terreno, antes de cualquier intervención, con una planta y perfiles topográficos de la parcela, y en una segunda hoja el del estado actual, con la urbanización y edificaciones existentes y cuya construcción es el objeto del presente Estudio.

### 5. Condiciones Urbanísticas.

La parcela en que se pretende intervenir está en su totalidad en suelo clasificado por el Plan General de Siero (PGO 2006), como Suelo No Urbanizable de Interés (SNU-I).

Se define como aquél que por sus características de productividad actual o potencial, por su valor ambiental o paisajístico, o por su posición delicada respecto del desarrollo urbanístico de las poblaciones, debe protegerse de las edificaciones y de cualquier otra utilización que degrade su valor conforme a lo que determina el Art. 122.1.b) del Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Decreto 1/2004 de 22 de Abril).

La normativa municipal en Suelo No Urbanizable estipula lo siguiente, en lo relativo al régimen de usos, para dicha calificación de suelo:

*Art. 4.105.- Normas de utilización*


*1. Dado el carácter básicamente productivo, o, alternativamente, de reserva, de las áreas que constituyen esta clase de suelo, los usos preferentes serán los de mantenimiento de su naturaleza agraria extensiva, ajena a otros usos, si bien se incluyen en la relación de usos autorizables algunos usos que por su baja intensidad no suponen especial incidencia en el carácter de este suelo.*

*2. Prohibición de vertidos y rellenos, salvo que su finalidad sea para mejorar la topografía del terreno para su utilización agraria, estando sujetos a las condiciones generales recogidas en el art. 4.89.2. En todo caso, se precisará proyecto técnico, y la autorización previa de la CUOTA.*

*Art. 4.106. Especificación: SUELO NO URBANIZABLE DE INTERÉS*

*1. Usos permitidos.*

- Agrícolas:
- Forestales
- Ganaderos

	<p style="text-align: center;">ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</p> <p style="text-align: center;">- TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -</p>	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 14 de 93

- *Movimientos de tierras por razón de utilización agraria o por razón de la realización de construcciones o instalaciones en las condiciones del artículo 4.89.*

## 2. Usos autorizables.


- *Actividades y construcciones destinadas al servicio de las infraestructuras y de las obras públicas.*
- *Industrias extractivas, canteras y actividades mineras de explotación subterránea.*
- *Industrias vinculadas al medio rural, almacenes e industrias de transformación de productos agrarios, talleres artesanales y talleres de maquinaria agrícola en las condiciones señaladas en su epígrafe específico.*
- *Depósitos al aire libre (almacenes de combustible y estaciones de servicio)*
- *Actividades, equipamientos o dotaciones de interés público o social.*
- *Dotaciones de ocio.*
- *Relación (hostelería), en edificaciones preexistentes sobre superficie inferior a 300 m<sup>2</sup>. Por encima de esta superficie la eventual localización en esta categoría de suelo estará condicionada a la elaboración y tramitación de un Estudio de Implantación, con el alcance y contenidos especificados en los artículos 71 y 128 del TROTUAS, sometido a informe previo vinculante de la CUOTA.*
- *Hotelero (casas de aldea en edificaciones preexistentes).*
- *Vivienda familiar agraria sobre parcela de 10.000 m<sup>2</sup>.*
- *Ampliación de construcciones y viviendas existentes.*

## 3. Usos prohibidos: todos los demás.

### 3.c. Parcela mínima y normativa específica

*1. La parcela mínima a efectos de ubicación de las construcciones a realizar en desarrollo de los usos autorizables en el suelo No Urbanizable de Interés que no venga definida en el art. 4.77 será de 10.000 m<sup>2</sup>, salvo para los equipamientos y dotaciones públicas, que se ajustarán a las necesidades funcionales que se precisen en cada caso. Las estaciones de servicio se ajustarán a las condiciones fijadas en su normativa específica.*

Conforme a lo anterior, el uso de estación de servicio que se implanta en la parcela se considera un uso autorizable para el tipo y categoría de suelo que atribuye a la parcela el Plan General de Ordenación de Siero en el art. 4.106.2, con encaje específico en los art. 2.40.2, que las tipifica en suelo No Urbanizable como instalaciones

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 15 de 93

al servicio de las carreteras, contemplando en el art. 4.60.8 que las mismas solo serán admisibles en suelos de la categoría de Interés, debiendo situarse en lugares que tengan escaso impacto de vistas generales o distantes.

Asimismo, también encuentra pleno encaje legal dentro de las “Actividades y construcciones destinadas al servicio de las infraestructuras y de las obras públicas” y de “Actividades, equipamientos o dotaciones de interés público o social” que expresamente enumera el ROTU.

A este respecto, el art 201. Del ROTUAS establece en su párrafo número 2, que:

*“se consideran equipamientos y dotaciones de interés social los de titularidad privada que presten servicios al público, como los siguientes:*

*a) Las estaciones de suministro de carburantes y de prestación de otros servicios de la red viaria.”*

(...)

Además, se señala que la Ordenación de la parcela debe ajustarse a las condiciones fijadas en su normativa específica.

Esta normativa específica para las estaciones de servicio viene contemplada en el PGO de Siero en su art. 4.51. “depósitos al aire libre y áreas de servicio”, donde establece particularmente las condiciones para su implantación en SNU:

(...)

*c) Su instalación requiere la tramitación de un Estudio de Implantación.*


*d) La parcela mínima para su implantación será de 3.000 m<sup>2</sup> y la ocupación máxima de las edificaciones no superará el 10% de la parcela.*

(...)

La superficie de la parcela es superior a 3.000 m<sup>2</sup> (en concreto 9.783,47 m<sup>2</sup> según reciente medición topográfica), y en atención a lo anterior, la ocupación máxima de las construcciones no podrá superar los 978,35 m<sup>2</sup> (10% de la superficie total de la parcela).

En lo relativo a la definición de uso autorizable, el art. 4.07 de la Normativa del vigente PGO de Siero estipula:

*1. Se consideran como tales al conjunto de actividades, implantaciones u obras en las que, por no tratarse del contenido inmediato del Suelo No Urbanizable, según lo determina la legislación urbanística, se hace necesario proceder al trámite previsto en los*

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 16 de 93</b>

*artículos 131y 132 del Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Decreto 1/2004 de 22 de Abril), autorización previa de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias (CUOTA).*

2. *Con independencia de las limitaciones específicas que se contienen en cada Zona de Suelo No Urbanizable, están sujetas a autorización previa mediante la tramitación que corresponda, los siguientes actos:*

a) *Las obras de construcción de edificaciones, Equipamientos o Dotaciones de Utilidad Pública o Interés Social y la instalación de actividades de titularidad pública o privada que deban emplazarse en el medio rural, bien por razón de la naturaleza de la actividad al servicio de ese medio, o por una expresa vinculación a un tipo de suelo específico, o cuando sus características hagan necesario el emplazamiento en el medio rural, y aunque el Planeamiento general no la contemple.*


b) *Las obras y usos que hayan de realizarse con carácter provisional, a que se refiere el art. 106 del Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Decreto 1/2004 de 22 de Abril), siempre que los mismos no lesionen el valor específico del suelo o no impliquen transformación de su destino o naturaleza, aplicándose exclusivamente el procedimiento del referido artículo 106.*

c) *La construcción de edificios destinados a vivienda familiar, en las condiciones que se establecen en estas Normas: proximidad a Núcleos Rurales o a otras ya existentes; de modo que ni se creen nuevos asentamientos, ni se disperse la demanda de infraestructuras y abastecimientos, concentrándose y reforzándose de modo opuesto las zonas que ya se encuentran habitadas, por un lado, y las de utilización rural extensiva, por otro. Y siempre dentro de los módulos de baja intensidad de uso que caracterizan el medio rural.*

d) *Los movimientos de tierras correspondientes a graveras, canteras y explotaciones del subsuelo en general.*

3. *En el supuesto de que el Plan General no contemple expresamente la instalación de la actividad, Equipamiento o Dotación de que se trate, será necesario aprobar un Estudio de Implantación en los términos recogidos en el art. 128 del Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Decreto 1/2004 de 22 de Abril).*

Así pues, debe concluirse que la actividad que se concibe es un uso autorizable y que, de acuerdo a lo anterior y a la Legislación autonómica vigente (Art. 71 del TROTUAS) se obliga a la tramitación y aprobación previa de un Estudio de Implantación, habiendo avalado esta interpretación tanto la Sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 6 de Oviedo de fecha 7 de abril de 2017 como la Sentencia del TSJA, de recurso de apelación, de fecha 30 de octubre de 2017.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 17 de 93</b>

Es un uso también sujeto, en todo caso, a las autorizaciones sectoriales que procedan (Carreteras del Estado y Autonómicas, y Confederación Hidrográfica del Cantábrico). En el apartado “7 – Tramitación” de este Capítulo se especifican los Organismos a los que se entiende debe solicitarse informe para esta actuación en concreto.

En cuanto a las condiciones generales de la edificación, se transcriben los artículos de referencia del PGO de Siero, que se adoptarán igualmente en la ordenación contemplada en el presente Plan Especial y Estudio de Implantación:

#### 4.89.—MOVIMIENTOS DE TIERRAS.

1. *Los movimientos de tierras son actos sujetos a licencia municipal. En función de la causa que los motiva, pueden ser de tres tipos:*


- *Motivados por realización de canteras o minería. Se sujetarán a las condiciones fijadas para este tipo de usos.*

- *Destinados a modificar la topografía del terreno, por razón de su utilización agraria. Podrán autorizarse movimientos de tierras en zonas donde esa operación no suponga alteración de los valores que en cada una de ellas se tratan de proteger. No se permitirán, por lo tanto, en zonas donde supongan un impacto indeseable en el paisaje o una perturbación de las condiciones de la vegetación o de la estabilidad del manto de tierras nutrientes para la cobertura vegetal. Si bien esas situaciones pueden producirse en todas las categorías del Suelo No Urbanizable, pues responden a condiciones variables en corta distancia, la norma general en el Suelo No Urbanizable de Protección es la prohibición de los movimientos de tierras, siendo tan solo aceptables cuando su finalidad sea precisamente el mejoramiento de los valores que allí se trata de proteger, con el estudio previo y la excepcionalidad que ello supone, y conste autorización expresa del organismo competente en cada caso por razón de las afecciones oportunas. En todo caso se precisará proyecto técnico.*

- *Motivados por la realización de construcciones o instalaciones. Cuando en una parcela se autorizan construcciones, suele ser conveniente la realización simultánea de movimientos de tierra. Sea esta u otra la causa que motiva la operación, los movimientos de tierras dentro de una parcela, respetarán, en todo caso, los niveles de terrenos en linderos con otras parcelas, excepto que se actúe de común acuerdo. Los taludes de transición entre el nivel de terreno en otras parcelas y la propia no podrán hacerse con inclinación mayor de 30º (57,74% de pendiente). Y en todo caso, se resolverá en terreno propio la circulación de aguas superficiales procedentes de la lluvia, si el movimiento de tierras altera el régimen de circulación de esas aguas existente con anterioridad.*

2. *Al interior de las parcelas, y para el tipo de movimientos de tierras motivado por construcciones o instalaciones, se respetarán, además, las siguientes condiciones:*

- *En ningún caso un desmonte o terraplén podrá tener una altura igual o superior a 3 metros.*

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 18 de 93</b>

- En el caso de exigir dimensiones superiores, deberán establecerse soluciones escalonadas, con desniveles no superiores a 2 metros y pendientes inferiores al 100%.

- Todo edificio deberá separarse de la base o coronación de un desmonte o terraplén una distancia mínima de 3 metros.

- Los movimientos de tierra motivados por realización de construcciones, deben determinarse en el proyecto de éstas.

3. Se prohíbe obstruir, tapar o soterrar los cauces de circulación de aguas superficiales, sean permanentes o intermitentes, así como cualquier movimiento de tierras a menos de tres metros de distancia de sus márgenes; salvo los encauzamientos formales que se soliciten expresamente y sean compatibles con el mantenimiento de las condiciones de defensa de los recursos hídricos naturales y ecológicos del entorno.

#### 4.93.—FACHADAS.

1. El tratamiento más apropiado de las fachadas es el de revestimientos continuos coloreados, y de los materiales de fábrica vistos, con la excepción del ladrillo visto, salvo en los casos que se señalan por omisión más adelante; mientras que la piedra no debe utilizarse como aplacado imitando fábrica. Los colores de los revestimientos, aplicados por pintura o propios en el caso de las plaquetas, deberán ser lisos y de la gama habitualmente empleada en la zona. No se admite el acabado en ladrillo visto en disperso ni en los Núcleos que están caracterizados por la arquitectura tradicional.

2. Sea en tipología residencial o de nave, las fachadas mantendrán formas de composición y distribución de huecos análogos a las dominantes en los edificios tradicionales de análoga tipología presentes en la zona.

3. Las medianeras o paredes ciegas que quedan al descubierto, aunque sea provisionalmente, se revocarán o cubrirán con materiales que armonicen con las fachadas. Aun cuando precisen de tratamientos especiales de protección por estar expuestas a vientos dominantes, deben igualmente tratarse en los colores habituales de la zona, no admitiéndose como acabado el asfalto o revestimientos bituminosos al descubierto, o de acabado metálico.


4. Se señalan como soluciones adecuadas en fachada las antojanas y corredores (estos últimos abiertos o acristalados). Y se prohíben las terrazas en plantas superiores, de tipología urbana o ajena al clima de la región.

#### 4.94.—CUBIERTAS.

1. Las cubiertas de las edificaciones no especiales, mantendrán las normas de composición de la edificación tradicional, en relación con pendientes, continuidad de faldones, aleros, etc.

2. Aparte de la condición de ser inclinadas y de las pendientes y composición ya señaladas con anterioridad, los materiales de cubierta deberán mantener la referencia del



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 19 de 93</b>

*color tradicional de la zona, o sea el de la teja árabe cerámica. Dentro de esa condición básica, los materiales podrán variar de calidad, de modo que pueden ser cerámicos, de hormigón u otros.*

*3. Se admiten los materiales transparentes o traslúcidos formando claraboyas o lucernarios dentro del plano de los faldones de cubiertas, con la única condición de no ser coloreados.*


En lo atinente al desarrollo de las actividades de relación (terminología empleada por el Plan General de Ordenación de Siero para designar o hacer mención a los giros de restauración y café-bar en su Plan General de Ordenación) es menester indicar que en el artículo 4.106 del Plan General de Ordenación expresamente se indica que las antedichas actividades podrán ser implantadas en edificaciones preexistentes en los términos prevenidos en el mismo. Limitándose, según lo expuesto, la posibilidad de establecimiento de las antedichas actividades de relación (cafetería o restaurante) a su implantación en edificaciones preexistentes y habida cuenta que en el presente caso se pretende su establecimiento sobre edificación de nuevo cuño, se torna preciso, en aras de posibilitar el desarrollo de tal actividad, la tramitación de plan especial que establezca tal posibilidad, todo ello de conformidad con lo al efecto prevenido en el artículo 200.3 del ROTU y 4.68 del Plan General de Ordenación de Siero.

En este sentido cabe justificar el uso de restaurante-cafetería en una estación de servicio en el hecho de que una estación de servicio presta un servicio público a los usuarios de las carreteras que va más allá de la estricta función de repostaje de combustible.

Es indudable que una estación de servicio permite a los automovilistas efectuar un descanso, imprescindible en los viajes de larga duración, y por ello disponen de servicios complementarios de auxilio a los usuarios: aseos, tienda mixta con alimentos, productos para el vehículo, servicio de cafetería, servicio de lavado, servicios para el control y mantenimiento de los niveles de aire y agua, etc.

En definitiva, su objetivo es “facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera” en palabras del art. 26.2 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de Carreteras para las áreas de servicio, con la única diferencia de que las estaciones de servicio pueden ubicarse en terrenos de titularidad privada, sin necesidad de trámites de concesión administrativa.

Por ello, es perfectamente trasladable a las estaciones de servicio el criterio de que están diseñadas para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 20 de 93

las necesidades de la circulación, pudiendo incluir todos aquellos servicios destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

En este marco el servicio de cafetería-restaurante se encuentra en la inmensa mayoría de estaciones de servicio de la región y del país por cuanto que es un servicio requerido por muchos usuarios que provechan la parada obligatoria para repostar para descansar y tomar un refrigerio, evitando desvíos o pérdidas de tiempo en la búsqueda de otros espacios urbanos que les obliga a salirse de la ruta establecida y con ello genera retrasos innecesarios en el viaje programado.

## 6. Marco Normativo

El contenido del presente Estudio de Implantación, ha sido determinado por las disposiciones de los siguientes cuerpos normativos:

1. Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (BOE núm. 261, de 31 de octubre).


2. Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de urbanismo y ordenación del territorio, en lo sucesivo TROTUAS (BOPA de 27 de abril de 2004).

3. Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias, en adelante ROTUAS (BOPA de 15 de febrero de 2008).

4. Revisión-adaptación del Plan General Municipal de Ordenación de Siero a la Ley 3/2002, del Principado de Asturias, y su texto refundido, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2004, (aprobación definitiva: Pleno Municipal de fecha 1 de junio de 2006. Acuerdo de CUOTA: 20.04.2006. Publicación TR BOPA 16.09.2006).

5. Paralelamente, se debe hacer referencia a otras legislaciones de carácter sectorial:

- Fuera del ámbito urbanístico, pero estrechamente relacionado con él se encuentra la legislación medioambiental, en especial la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, publicada en el Boletín Oficial del Estado, de 11 de diciembre de 2013.
- Ley 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural, publicada en el Boletín Oficial del Principado de Asturias, de 30 de marzo de 2001.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 21 de 93

- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras del Estado.
- Ley del Principado de Asturias 8/2006, de 13 de noviembre, de Carreteras.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (Ley 37/2003), y su reglamentos de desarrollo, Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.


## 7. Naturaleza Jurídica y Tramitación del Estudio de Implantación.

Los estudios de Implantación son instrumentos urbanísticos, en virtud de los cuales se legitima la localización de determinadas actividades, equipamientos o dotaciones de interés público o social( en nuestro caso la dotación de restaurante-cafetería como uso complementario de estación de servicio), que el planeamiento general no prohíbe o no regula de forma detallada, de modo, que o bien complementan al PGO, o bien suplen la ausencia de determinaciones de instrumento principal de planeamiento municipal, en relación a este tipo de actuaciones.

En la legislación vigente en el Principado de Asturias, el Estudio de implantación ha sido regulado en el artículo 71 del TROTU, cuyo contenido y determinaciones se desarrollan en los artículos 200 del ROTU y siguientes. En dichos preceptos se establece que estos instrumentos se podrán formular cuando fuere preciso completar las determinaciones establecidas en el PGO en Suelo No Urbanizable, debiendo tener su contenido la finalidad de “localización de actividades, equipamientos y dotaciones de interés público o social, incluidas en el planeamiento general como autorizables en dicho suelo o no contempladas expresamente en el mismo”.

La tramitación a seguir será la ordinaria para este tipo de instrumento.

El artículo 90.5 del TROTU, desarrollado por el 253 del ROTU, dispone que el procedimiento previsto para la tramitación de los planes especiales que no desarrollen el planeamiento general será el aplicable a los estudios de implantación, si bien con particularidades.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 22 de 93</b>

Estas particularidades se concretan de los siguientes puntos:

- a) El periodo de información pública será de dos meses.
- b) El informe de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias no será vinculante cuando el Estudio de Implantación se refiera a actividades, equipamientos y dotaciones incluidas en el planeamiento general como autorizables en el Suelo no urbanizable y que no requieran autorización de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio a tenor de lo dispuesto en el artículo 131 de este Texto
- c) En los supuestos en que se requiera autorización previa de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias, el informe de esta tendrá carácter vinculante y su sentido, favorable o desfavorable, implicará el otorgamiento o denegación de aquella respectivamente.


De igual modo, y en cumplimiento del artículo 15.2 del TROTUAS, en cuanto tiene la naturaleza de instrumento urbanístico, el presente Documento está sometido a coordinación interadministrativa, que deberá observarse antes de la aprobación del instrumento.

Este trámite será de cumplimiento preceptivo y deberá practicarse como mínimo por el mismo tiempo y, a ser posible, de forma simultánea con el o los que prevean alguna intervención o información pública previa de la Administración de que se trate, conforme a la legislación específica que regule el procedimiento de aprobación del instrumento, plan o proyecto en cuestión.

Aprobado inicialmente el Estudio de Implantación y Plan Especial por el Ayuntamiento de Siero, será sometido a información pública por término de dos meses. Tras la práctica de esta información pública, que se simultaneará con la práctica de un trámite de audiencia a las administraciones públicas interesadas, con competencias concurrentes en la materia.

Para esta actuación, se entiende que las administraciones intervinientes habrán de ser:

- Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias, por la colindancia con infraestructuras de su titularidad.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico, al encontrarse la actuación en zona de Policía del Río Nora (a unos 95 m del cauce).


	ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 23 de 93

- Dirección General de Obras Hidráulicas del Principado de Asturias, y, complementariamente, el Consorcio para el Abastecimiento de Aguas y Saneamiento en el Principado de Asturias (CADASA), en lo relativo a la conexión de los vertidos de la actuación a los sistemas generales de saneamiento de su titularidad.

Posteriormente, se resolverán, en su caso, las alegaciones que hubieran podido presentarse y se remitirá para que la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias emita su informe. Según dispone el apartado 4 del artículo 90 del TROTUAS, el plazo de que dispone esta comisión para notificar su informe será de dos meses. Transcurrido dicho plazo, podrá continuar la tramitación del procedimiento.

En el presente caso se debe asumir la naturaleza vinculante de dicho informe según establece el art. 253.c del ROTU, por cuanto, para la implantación objeto de desarrollo, resultara insoslayable la autorización a que se refiere el artículo 131 del TROTUAS.

La aprobación definitiva del Estudio de Implantación corresponderá al Ayuntamiento de Siero.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 24 de 93

## **2.- ORDENACIÓN. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN.**

### **1.- Ordenación general.**

La actuación que se desarrolla tiene como objetivo último posibilitar la implantación de la actividad de restaurante-cafetería como uso complementario de la estación de servicio ubicada en un suelo de propiedad privada. Presenta las características clásicas de un área de servicio de carretera, formada por una estación de servicio con sus instalaciones anejas (tienda, zona de restauración, aseos, servicio de lavado, etc).


Para obtener este fin son además necesarias otras actuaciones paralelas de urbanización y dotación de servicios urbanos exteriores al suelo privado, de las que se hablará más adelante.

La proximidad con la Autopista A-64 (vía en la que no existen estaciones de estas características y accesibilidad en los enlaces más próximos), la situación de colindancia con la N-634 y con la glorieta de Ullaga, canalizadora de los tráficos de entrada y salida de la capital del Municipio, junto con la adecuada accesibilidad desde la citada glorieta, y la buena visibilidad para los conductores, hacen a la parcela especialmente adecuada para la implantación de un área de estas características.

El ámbito elegido presenta unas dimensiones con la amplitud necesaria para acoger de forma adecuada la estación de servicio y el área de lavado, de acuerdo con el programa funcional que a continuación se expondrá, guardando los retranqueos y separación de cierres fijados por la normativa municipal y por la legislación sectorial de Carreteras, y atendiendo a los límites de la propiedad.

Al total de la parcela se le ha medido una superficie de 9.783,47 m<sup>2</sup>, pero la superficie de la misma sobre la que se interviene físicamente y por tanto se transforma, se reduce a 3.804,77 m<sup>2</sup>. De ellos, la mayor parte es suelo libre de edificación, ocupado por las explanadas de servicio al complejo, para circulación y aparcamiento, siempre descontando los preceptivos retranqueos marcados por el PGO para las edificaciones y los movimientos de tierra, además de las limitaciones impuestas por la legislación estatal y regional de carreteras.



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 25 de 93

En concreto, la ordenación general recogida en el plano O-04, organiza el suelo planteando el uso como espacio libre privado (sin intervención) de 5.978,70 m<sup>2</sup>; la zona a intervenir totaliza 3.804,77 m<sup>2</sup> dividida en 1.723,16 m<sup>2</sup> de área libre de edificación e instalaciones, 1.127,32 m<sup>2</sup> de área libre de edificación y 954,29 m<sup>2</sup> de área de movimiento de la edificación donde se plantea un edificio principal y auxiliar de ocupación en planta de aproximadamente unos 297,76 m<sup>2</sup>, una marquesina (computable ½) de 246,00 m<sup>2</sup>, un local técnico de 10 m<sup>2</sup> quedando el resto destinado a espacio de viario privado y aparcamientos de 2.645,22 m<sup>2</sup>.

## 2. Síntesis de actuaciones.

Se resumen a continuación las características de la actuación, tanto de la edificación como de otras actuaciones necesarias en paralelo, ya que los requisitos específicos de la actividad a implantar, y el cumplimiento de las normativas sectoriales, hacen precisas una serie de intervenciones (relativas a urbanización, redes de servicios y otras cuestiones infraestructurales) sobre la parcela y su entorno, que se describen más adelante.


En lo que se refiere a la estación de servicio propiamente dicha, se trata de una estación destinada al suministro de carburante para vehículos al por menor, formada por dos isletas de surtidores cubiertas por una marquesina, un edificio auxiliar destinado a zona de cobro y dependencias auxiliares, con parte de su superficie destinada a tienda y cafetería-restaurante; en su colindancia se instala además un centro de autolavado de vehículos ligeros, completándose la intervención con los espacios para circulación, aparcamiento, tráfico y descarga de carburantes.

En el perímetro de la actuación se resuelven las zonas verdes con su adecuado tratamiento vegetal. Todo ello tal como se expresa en el Plano O-05 de propuesta de planta general, ocupando una superficie de 6.615,98 m<sup>2</sup>, lo que representa el 68 % del total de superficie de la parcela.

## 3. Edificaciones.

Se ubicarán dentro del área de movimiento de la edificación de 954,29 m<sup>2</sup>.

En concreto anejo a la zona de repostaje de la Estación de Servicio, se ubicará el edificio auxiliar con una superficie construida en planta de 297,76 m<sup>2</sup>, distribuido en una altura de planta baja y cubierta plana no transitable en que se sitúan las instalaciones auxiliares del edificio.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 26 de 93

SUPERFICIES PLANTA BAJA		
	ÚTILES	CONSTRUIDAS
Tienda	46,35 m <sup>2</sup>	
Oficina	5,75 m <sup>2</sup>	
Pasillo tienda	6,70 m <sup>2</sup>	
Homo	3,25 m <sup>2</sup>	
Vestuario	3,75 m <sup>2</sup>	
Carga trasera	8,70 m <sup>2</sup>	
Almacén instalaciones	13,30 m <sup>2</sup>	
Almacén cocina	9,40 m <sup>2</sup>	
Cocina	21,70 m <sup>2</sup>	
Cafetería Restaurante	141,70 m <sup>2</sup>	
Aseos	16,40 m <sup>2</sup>	
Escalera	9,40 m <sup>2</sup>	
<b>TOTALES</b>	<b>286,40 m<sup>2</sup></b>	<b>297,76 m<sup>2</sup></b>


TIENDA RESTAURANTE SUPERFICIES CUBIERTA		
	ÚTILES	CONSTRUIDA computable
Terraza	264,15 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
Casetón-Vestibulo	2,80 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
Casetón Instal.	4,80 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>

S.CONTRUIDAS Y OCUPADAS TOTAL PARCELA		
	OCUPADA	CONSTRUIDA computable
TIENDA-RESTAURANTE	297,76 m <sup>2</sup>	297,76 m <sup>2</sup>
MARQUESINA	246,00 m <sup>2</sup>	123,00 m <sup>2</sup>
LAVADOS	211,80 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
<b>TOTALES</b>	<b>755,56 m<sup>2</sup></b>	<b>420,76 m<sup>2</sup></b>

La planta baja se destinará a dos zonas diferenciadas, una de tienda y cobro para los servicios ofrecidos por la estación de servicio, y en la segunda zona se instalará el restaurante-cafetería como servicio complementario de la estación.

Dentro de la urbanización de la estación de servicio, la disposición de las dos isletas de repostaje paralelas a la fachada principal del edificio auxiliar, definen unos carriles de circulación espaciosos y cómodos, conectados con los accesos en las adecuadas condiciones de funcionalidad y seguridad.

Se dota de dos aparatos surtidores de ocho mangueras:

	<p style="text-align: center;">ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</p> <p style="text-align: center;">- TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -</p>	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 27 de 93

- 1er surtidor:(4+4): 2 x gasóleo “A”, 2 x gasóleo “A+”, 2 x gasolina “Sin Plomo 95” y 2 x gasolina “Sin Plomo 98”
- 2do surtidor: (4+4): 2 x gasóleo “A”, 2 x gasóleo “A+”, 2 x gasolina “Sin Plomo 95”, 2 x gasolina “Sin Plomo 98”

Los tanques de combustible, y el foso donde se entierran, se sitúan próximos al área de suministro, para evitar pérdidas de carga por distancia tanto en las operaciones de descarga de combustible hacia los tanques como desde éstos hacia los surtidores, y respetando igualmente la línea límite de edificación establecida por la Demarcación de Carreteras.

Se incluye además en la actuación un centro de lavado manual de vehículos, que se encuentra ubicado en la Noroeste de la parcela, y que se compone de 4 pistas cubiertas y un puente de lavado, separadas entre sí por mamparas de policarbonato. En cada una de las pistas se ubica una lanza aspersora, una caja recoge-monedas y un selector de programas de lavado.


Todo el conjunto está controlado y servido desde el local técnico, integrado en el volumen de los boxes de lavado, y que está compuesto de:

- 1 equipo de tratamiento de agua común para las 4 pistas.
- 4 equipos de lavado, uno para cada pista y un puente de lavado

Separados de la estructura se instalan los aspiradores con motores de 2 CV cada uno. En el subsuelo, se construirán 5 fosas de recogida de barros, una en cada pista.

El edificio se diseña pensando en la mayor integración con el entorno. Se organiza en un sólo nivel adaptado a la nueva rasante del terreno y se utilizan materiales y diseño de fachada mediante madera, metal y vidrio, con el mismo objetivo.

En el Plano O.05 se presenta el esquema de usos previsto, así como la definición volumétrica del edificio, cuyas condiciones geométricas y estéticas, como se ha expuesto, se atenderán a la intención de mínima intervención e integración en el paisaje.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 28 de 93

#### 4. Movimientos de tierras.

Se diseña una solución para el movimiento de tierras que contempla la confección de una explanada sensiblemente horizontal y un viario de circulación perimetral a la misma. Los movimientos de tierra plantearán una mínima excavación para conseguir la plataforma necesaria.

La explanada donde se sitúa la marquesina e isletas de repostaje, así como el forjado de planta baja de la edificación auxiliar, está a una cota intermedia entre los ramales nuevo y antiguo del acceso a la A-64, para lo que se realiza una excavación que no rebasa 1,5 m. de altura ni en desmonte ni en terraplén. A una cota muy similar están también los aparcamientos y zona de lavado. La cota del terreno circundante se alcanza siempre con taludes inferiores al 50%. En su lado norte la actuación queda a cota de terreno existente, integrándose a su vez con las obras de urbanización pública a las que se ha hecho referencia con anterioridad.

La geometría a conseguir será la definida en los planos de planta y perfiles transversales adjuntos; las explanaciones tendrán de pendiente constante, resolviéndose con ligera caída del 1,5% hacia el Oeste y el Norte.

Respetando los condicionantes físicos del entorno, la elección de las rasantes se ha hecho adaptándose en lo posible a la orografía del terreno circundante y recuperando una rasante intermedia a la de la parcela original, al objeto de minimizar el impacto visual y en el medio físico.


La superficie de la zona explanada destinada a la implantación del área de servicio tendrá 3.804,77 m<sup>2</sup>, y dimensiones máximas 54 m en dirección N-S y 96 m en dirección E-O.

Los movimientos de tierras respetan las determinaciones del PGO de Siero, así como las prescripciones reglamentarias en cuanto a usos permitidos en zonas de servidumbre y afección del ramal de acceso a la A-64. En particular, no se realizan movimientos de tierras ni instalación de canalizaciones u otros elementos en la zona de servidumbre. No hay intervención sobre el dominio público de este ramal.

En cualquier caso, los proyectos técnicos de desarrollo que definen en detalle las obras de movimiento de tierras, respetan las prescripciones del artículo 4.89 del PGO en lo relativo a escalonamiento de taludes y que se reproducen a continuación:

**“ART. 4.89.- MOVIMIENTOS DE TIERRAS**

*Al interior de las parcelas, y para el tipo de movimientos de tierras motivado por construcciones o instalaciones, se respetarán, además, las siguientes condiciones:*

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 29 de 93

- En ningún caso un desmonte o terraplén podrá tener una altura igual o superior a 3 metros.
- En el caso de exigir dimensiones superiores, deberán establecerse soluciones escalonadas, con desniveles no superiores a 2 metros y pendientes inferiores al 100%.
- Todo edificio deberá separarse de la base o coronación de un desmonte o terraplén una distancia mínima de 3 metros
- (...)

La capa vegetal existente en el interior de la parcela se acopiará y reservará para su posterior reextendido en la orla verde perimetral.

En lo relativo a la escala, el movimiento de tierras planteado no tiene una entidad considerable. Además, por su resultado final, que respeta una geometría intermedia con las rasantes originales, así como por su posición, al insertarse en una zona con una fuerte transformación anterior generada por el conjunto de viarios y enlaces con la A-64, la hace compatible con la realidad actual sin suponer afecciones negativas al paisaje, más bien al contrario. En concreto los movimientos de tierras suponen la explanación de una superficie total de 3.800 m<sup>2</sup> y el desplazamiento de un volumen total de tierras en torno a los 4.320 m<sup>3</sup>.


En definitiva, ni la edificación (por su adaptación a las pendientes del terreno y la elección de materiales acorde al entorno), ni el movimiento de tierras suponen impacto visual significativo, e incluso mejoran la alterada situación actual.

## 5. Suministro Eléctrico

Con fecha diciembre de 2012 se solicitaron a la empresa suministradora de energía eléctrica, HC Energía, las condiciones de acometida para el desarrollo previsto. Adicionalmente, se establecieron conversaciones con los técnicos responsables del suministro para determinar la solución óptima de alimentación sobre el terreno.

A las inmediaciones del Instituto Juan de Villanueva, al Norte de la parcela, llega una línea eléctrica aérea de media tensión, de 20 KV titularidad de EDP. En este punto, situado en una torre, existe un centro de transformación de intemperie, que actualmente es utilizado para dar servicio en Baja Tensión al Instituto y otros consumos, y es desde donde finalmente se determinó dotar de suministro eléctrico a la actuación

Para ello se ejecutó una instalación de canalizaciones de Baja Tensión exclusivamente subterráneas hasta la parcela, que se incluyen en el Proyecto de Urbanización de espacios públicos al que ya se ha hecho referencia y que será objeto de

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 30 de 93

retramitación a través del presente Plan Especial para dar cumplimiento a la Sentencia del TSJA de Asturias de fecha 9 de octubre de 2017 (Rollo de apelación 203/2017), reduciéndose el suministro en parcela a la ejecución de la acometida a la misma y a la construcción, en el límite de la misma con el suelo público, de los oportunos cuadros de control y medida.

La demanda máxima se limita a 50 KW, con lo que no se hace necesaria la instalación de nuevos Centros de Transformación ni extensión de redes de Alta Tensión.

La solución cumplirá en todo caso con las prescripciones sobre limitación de servidumbres con las carreteras colindantes.

Es decir, está acreditada la viabilidad técnica del suministro, además sin extensión de nuevas líneas aéreas de alta tensión, y con una mínima intervención en nuevas infraestructuras.

## 6. Acceso rodado.

El acceso rodado se resuelve, según la solución recogida en el presente documento, mediante la simple conexión con el ahora en desuso ramal de acceso a la A-64. Con una anchura de alrededor de 12 m, y la geometría definida en el Plano O-06, conectará el vial con la urbanización interior de la parcela de la nueva estación, estando la parte de su actuación que se sitúa sobre suelo público incluida en el Proyecto de Urbanización de Espacios Públicos al que ya se ha hecho referencia y que será objeto de retramitación a través del presente Plan Especial por los motivos antes señalados.

Dicho acceso se sitúa a más de 60 m de la glorieta de Ullaga, cumpliendo así la prescripción Ministerial en este sentido.


En cualquier caso, cumple en su diseño las exigencias generales de geometría, tanto en planta como en rasante, que garanticen los giros de entrada y salida en adecuadas condiciones de comodidad y seguridad para el tráfico.

En resumen, el acceso proyectado cumple con los preceptos estatales (separación del enlace de la N-634 superior a 60 m) y de funcionalidad, y se entiende por tanto práctica y normativamente válido y autorizable.

## 7. Abastecimiento.

Para el abastecimiento de aguas a la parcela de la Estación de Servicio y por ende a la cafetería-restaurante, ha sido necesaria la conexión con la red municipal existente, situada al otro lado de la glorieta de Ullaga, al Norte de la actuación, y que



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 31 de 93

provinendo de las redes del propio casco urbano de Pola de Siero, atiende en la actualidad al Instituto Juan de Villanueva y a algunas viviendas rurales próximas.

Para la estimación de los caudales de abastecimiento necesarios se han adoptado los valores contemplado en la obra “Abastecimiento y Distribución de Agua” (Aurelio Hernández Muñoz, 2000) que en su capítulo 6 de Dotaciones de agua, establece:

- Para las estaciones de servicio una dotación de 1.890 l/día por cada conjunto de surtidores que tenga la estación. En este caso concreto con 2 surtidores, se tiene un caudal total de 3,78 m<sup>3</sup>/día.
- Para la cafetería-restaurante, incluidos los aseos, se establece un promedio de 26 l/día y habitante, donde conservadoramente se ha adoptado el término “habitante” como el número máximo de personas que ocuparán el edificio auxiliar, es decir, su ocupación. Estimando la ocupación tenida en cuenta en el proyecto de actividad del edificio, redactado en su momento, y que es de 136 personas, se obtiene un valor de 3,536 m<sup>3</sup>/día.
- Para los lavados, el consumo adoptado será 200 l/vehículo

En total se tendrá una dotación de 10 m<sup>3</sup>/día (10.000 l de media diaria).


Estos valores son coherentes con consumos reales experimentados en instalaciones similares, y no suponen ningún desequilibrio en el sistema general de abastecimiento de Pola de Siero, del que se alimenta directamente, como se ha comentado.

Para el abastecimiento de la parcela en estudio, se diseña una continuación de la conducción municipal existente, de Fundición Dúctil y de diámetro 125 mm, que se extiende con una tubería de igual diámetro y material, que discurrendo bajo la glorieta y por el vial de acceso en desuso, y finaliza a la altura del lindero de la parcela, donde se instala la acometida y el oportuno sistema de contabilización.

Esta solución ha sido la propuesta por los servicios técnicos municipales encargados del suministro de agua en el municipio.

## 8. Saneamiento.

Para el tratamiento de vertidos de la parcela destinada a Estación de Servicio y por ende también a la cafetería-restaurante se ha concebido una red de colectores de circulación estrictamente por gravedad y separativa de a) aguas fecales, b) aguas

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 32 de 93</b>

potencialmente hidrocarburadas relacionadas con la estación de servicio, y c) resto de aguas pluviales limpias de la urbanización.

Si bien el diseño concreto de la misma es objeto de análisis y cálculo específico en los documentos de desarrollo (Proyecto Básico y Ejecución de Estación de Servicio, y Proyecto de Actividad de la misma) se incorpora al presente Documento un esquema de la red de saneamiento, con suficiente nivel de detalle (ver Plano nº O-06).

En resumen, el esquema de soluciones de saneamiento es el siguiente:

Las aguas pluviales limpias del exterior y perímetro de la urbanización son evacuadas (previo paso por un dispositivo decantador) dando continuidad a la escorrentía natural, al cauce del Río Nora por el punto más próximo, situado al Suroeste de la parcela, todo ello según las prescripciones del Organismo de Cuenca y previa consecución de la autorización de vertido.

Para las aguas fecales fue estudiada en coordinación con los responsables de explotación del sistema general de saneamiento del Río Nora una solución que pasase por la incorporación de los vertidos a dicho sistema, aprovechando el aliviadero situado al Este del Instituto Juan de Villanueva.


Finalmente, tras un detallado análisis topográfico, se consideró viable el traslado de los vertidos por gravedad hasta este punto, modificando la incorporación y dotándola de los oportunos sistemas de control y contabilización.

Esta solución, aunque de compleja ejecución, exigiendo un paso en hincapié bajo la N-634, es preferible desde el punto de vista funcional y ambiental a soluciones de depuración autónomas con vertido del efluente a cauce público, o de transporte de los vertidos mediante bombeo por tubería, y obtuvo el visto bueno del organismo encargado (CADASA).

Finalmente, la red de aguas potencialmente hidrocarburadas, que recoge la zona de repostaje de la futura estación de servicio y resto de zonas con potencialidad de ser contaminadas por vertido de hidrocarburos (bocas de carga de depósitos, lavados, etc.). son tratadas previa e independientemente en un separador de hidrocarburos clase I para 3 l/s, para luego ser incorporadas al vertido que, junto con las aguas fecales, es entregado a los sistemas generales de saneamiento.

Todas las soluciones de saneamiento se diseñan sin interferencia con los sistemas de drenaje de la Autopista y la carretera N-634.

En cualquier caso, al tratarse la implantación que se desarrolla de una actividad clasificada, molesta por ruidos y vibraciones e insalubre por vertido de aguas residuales,

 <p>INGENIERÍA ■ TOPOGRAFÍA</p>	<p>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</p> <p>- TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -</p>	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 33 de 93


previa a la concesión de licencia de actividad, se tramitó ante la Consejería de Medioambiente el oportuno proyecto de actividad con las medidas correctoras precisas, entre ellas las relativas a los vertidos.

Del mismo modo, al considerarse una solución de vertidos a cauce, también se tramitó a los efectos de la obtención de la preceptiva autorización de vertido por parte de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

Al no estar contemplado expresamente el uso de cafetería-restaurante, se volverán a requerir las autorizaciones sectoriales preceptivas

## 9. Inundabilidad

La actuación se localiza en el interior de un meandro o curva que el Río Nora realiza inmediatamente al Oeste de Pola de Siero, situándose, aunque levemente, en su zona de afección.

	<p style="text-align: center;">ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</p> <p style="text-align: center;">- TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -</p>	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 34 de 93

Como se verifica en la Figura 1, que reproduce la información obrante para la zona y su entorno, del Sistema nacional de Cartografía de Zonas Inundables para la peligrosidad baja o excepcional (T=500 años), no se detecta riesgo asociado a la zona




de la actuación, al estar a cota claramente superior a cauce.

FIGURA 1: INUNDABILIDAD  $Q_{500}$  EN EL ENTORNO. (FUENTE: SINCZI).

Comoquiera que la actuación se proyecta a una rasante similar a la del estado original de la finca, en una explanada que se conformará aproximadamente a cota +212,55, es decir, 12,5 m sobre el nivel del cauce, se puede afirmar la total garantía de inexistencia de riesgo.

El movimiento de tierras para realizar esta explanada se plantea suficientemente alejado del cauce, y respetará sobradamente la zona de servidumbre del mismo, que no sufrirá modificación alguna.

En lo referente a torrencialidad, por la escala y morfología de la zona, además de por la ya referida elevación de la obra sobre la cota topográfica del cauce, se descarta asimismo cualquier tipo de posibilidad de afección.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 35 de 93

## 10. Recogida, eliminación y depuración de Residuos.

La recogida de residuos sólidos urbanos está garantizada por el servicio municipal de recogida de basuras, que emplea los viarios colindantes para su circulación habitual, habida cuenta de la proximidad a la zona urbana de Pola de Siero.

Adicionalmente, los residuos generados por la actividad deberán de ser gestionados correctamente de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 10/1998, de 21 de Abril de Residuos:

- Aquellos que puedan ser valorizados o reciclados, se recogerán selectivamente en contenedor de uso exclusivo y se almacenarán adecuadamente para su posterior entrega a gestor autorizado.
- Los que sean asimilables a RSU, se gestionarán de acuerdo a las ordenanzas municipales y legislación vigente a tal efecto.

Si como resultado del ejercicio de la actividad se generan residuos peligrosos no asimilables a RSU, se entregarán a gestor autorizado y previamente, la actividad deberá tramitar, ante la Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas, su inscripción el Registro de Pequeños Productores de Residuos Peligrosos.


## 11. Aparcamiento

En cuanto al aparcamiento, dentro del ámbito se han previsto las plazas necesarias, tanto para el estacionamiento de vehículos ligeros y pesados, como para la maniobra de los mismos.

Las necesidades de aparcamiento son atendidas en una doble vertiente: las que se circunscriben a la atención de los clientes de la estación de servicio, bien sean por hacer uso de los aseos, tienda, zona de cobro y lavados, y la que se ponen en relación con la actividad de cafetería-restaurante

Todas ellas se solucionan habilitando espacios urbanizados en el perímetro de las edificaciones, siempre dentro de la parcela y en todo caso fuera de las zonas de servidumbre del ramal de acceso a la A-64.

La ordenación detallada, recogida en el Plano O-05, genera un total de 18 aparcamientos de vehículos ligeros, entendiéndose satisfechos los requisitos relativos al número de plazas de aparcamiento de carácter mínimo señalados en el artículo 4.68.3 del Plan General de Ordenación, al que se remite la parte normativa del presente Documento. La superficie de la cafetería-restaurante es de 141,70 m<sup>2</sup>, lo implica la necesidad de al menos 6 plazas (1 por cada 25 m<sup>2</sup>) dedicadas a este uso.

	ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 36 de 93


Obviamente, este espacio de aparcamiento ha de estar adecuadamente urbanizado, sin que ello suponga un menoscabo de las condiciones urbanísticas de la parcela en su conjunto, considerándose el diseño adoptado como proporcionado, toda vez que la superficie total pavimentada es de 3.167,49 m<sup>2</sup>, lo que representa escasamente un 32% del total de la parcela.

## 12. Cerramientos, control de accesos e iluminación.

Se mantienen en general todos los cerramientos verdes ya existentes. Los laterales que colindan con el viario de acceso, y con la zona pública urbanizada en el Proyecto de Urbanización de espacios libres, desarrollado de forma paralela, quedan abiertos y en continuidad con las zonas verdes que se generan en estos márgenes, sin diferenciación funcional.

El alumbrado exterior de las instalaciones atenderá a los requisitos establecidos en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias.



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 37 de 93

### **3.- JUSTIFICACIÓN DE LA ADECUACIÓN AL ROTU.**

El DECRETO 278/2007, de 4 de Diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias, ROTU, establece en cuanto a los Estudios de Implantación:

#### **1.- Objeto. Artículo 200**

*“1.—Los estudios de Implantación podrán formularse cuando fuere preciso completar las determinaciones establecidas en el Plan general de Ordenación en suelo no urbanizable. Su contenido tendrá por finalidad la localización de actividades, equipamientos y dotaciones de interés público o social, incluidas en el planeamiento general como autorizables en dicho suelo o no contempladas expresamente en el mismo. No podrán incumplir las normas específicas que para su redacción haya previsto el Plan general de Ordenación (art. 71.1 TROTU).*

*2.—Los estudios de Implantación no podrán referirse en ningún caso a actividades que resulten prohibidas según el régimen de usos dado por el Plan General de Ordenación a cada categoría de suelo no urbanizable.*


*3.—Cuando así se determine específicamente en el Plan General o cuando las circunstancias territoriales o necesidades de ordenación interior así lo aconsejen, irán acompañados de un Plan especial (art. 71.3 TROTU).*

*El Estudio de Implantación irá acompañado de un Plan Especial cuando el uso sea considerado incompatible por el Plan general de Ordenación en la categoría de suelo en la que pretende implantarse el uso.*

*4.—Asimismo, el estudio de Implantación se acompañará con un Plan especial cuando:*

*a) Las circunstancias territoriales así lo aconsejen. Se entiende que concurren tales circunstancias cuando por su naturaleza, ubicación, tamaño o ámbito de servicio a prestar, el uso que se pretende implantar supere las necesidades de la población local o cuando las previsiones de movilidad incidan de manera significativa en la red viaria del entorno.*

*b) Las necesidades de ordenación interior así lo aconsejen, entendiéndose que concurren tales necesidades cuando sea precisa la apertura de viarios interiores o el establecimiento de una normativa particularizada en cuanto a régimen de sus usos pormenorizados, distancias, alturas, tratamiento exterior y otros aspectos de la ordenación que, siendo imprevisibles para el funcionamiento del uso o actividad a implantar, no coincidan en su totalidad con los establecidos por el Plan general de Ordenación.*

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 38 de 93


Al amparo de esta disposición fue redactado y tramitado el primitivo Estudio de Implantación de 2013, que tras su aprobación definitiva dio paso a la redacción de los proyectos de obras de Urbanización de espacios públicos (Julio de 2014) y de la Estación de Servicio (Agosto de 2014), y su posterior ejecución y puesta en servicio entre Agosto de 15 y Noviembre de 2015 (Urbanización de espacios públicos) y Noviembre de 2015 y Mayo de 2016 (Estación de Servicio).

Con posterioridad, en fecha 09 de junio de 2016, se presentó en el Juzgado Decano de Oviedo recurso contencioso-administrativo contra la resolución del Ayuntamiento de Siero de fecha 12 de agosto de 2015, expediente nº 242Z1003, de aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización de Espacios Públicos en La Carrera, trasunto de lo cual devino el dictado, en fecha 24 de abril de 2017, de Sentencia por parte del Juzgado de lo Contencioso Administrativo Número 2 de los de Oviedo en el seno de los Autos de procedimiento ordinario 128/2016, y en cuya virtud se acordó declarar la nulidad del acto administrativo de aprobación del indicado Proyecto de Urbanización, Sentencia ulteriormente ratificada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias a medio de resolución de fecha 9 de octubre de 2017 (rollo de apelación 203/2017).

Asimismo, y en relación con la licencia de obras para la construcción de la estación de servicio y elementos anexos, así como respecto del estudio de implantación en su día aprobado, en fecha 7 de abril de 2017 fue dictada Sentencia por el Juzgado de lo Contencioso Administrativo Número 2 de los de Oviedo estimando parcialmente el recurso y anulando, en parte, la licencia en su día concedida, declarándose ajustado a Derecho el acto de aprobación del estudio de implantación en su día aprobado. La anterior resolución fue revocada, en parte, por la Sala de lo Contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias a medio de resolución de fecha 30 de octubre de 2017 (rollo de apelación 202/2017)

En consecuencia, y en cumplimiento de las sentencias judiciales de los procedimientos llevados a cabo sobre la tramitación administrativa inicial llevada a cabo para la actuación, el Ayuntamiento de Siero ha determinado que es precisa la nueva redacción de un Plan Especial complementario al Estudio de Implantación, que habilite normativamente la subsanación de aquellos puntos que según sentencia no se adaptan a las normativa urbanística.

Formalmente, y conforme a la posibilidad recogida en el Art. 203.2 del ROTU:

	<p style="text-align: center;">ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</p> <p style="text-align: center;">- TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -</p>	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 39 de 93

2.—*Cuando el estudio de Implantación haya de ir acompañado de un Plan Especial, se podrán refundir ambos instrumentos en un documento único, sujetándose su tramitación a lo dispuesto en el artículo 251”*

Por ello, se ha decidido, para una mayor claridad expositiva, refundir en un nuevo documento único los contenidos de ambas figuras de planeamiento.

En los apartados 6 al 9 de este Capítulo se analizan los contenidos específicos relativos al Plan Especial.

## 2.- Interés público o social de las actuaciones. Artículo 201

1.—*Se consideran equipamientos y dotaciones de interés público los de titularidad pública o privada destinados al uso o al servicio público y, en particular, los siguientes:*

a) *Las actividades colectivas de carácter deportivo, cultural, de educación en el ocio y de recreo que deberán desarrollarse siempre que sea posible al aire libre y con las obras e instalaciones mínimas e imprescindibles para el uso de que se trate.*

b) *Las instalaciones y obras necesarias para servicios como las telecomunicaciones, la infraestructura hidráulica en general, las redes de evacuación y suministro de energía eléctrica, la gestión de residuos, la producción de energía y demás instalaciones ambientales de interés público.*

c) *Las instalaciones para la prestación de servicios públicos que no puedan implantarse en otra clase o categoría de suelo.*

2.—*Se consideran equipamientos y dotaciones de interés social los de titularidad privada que presten servicios al público, como los siguientes:*

a) *Las estaciones de suministro de carburantes y de prestación de otros servicios de la red viaria.*


b) *Las construcciones e instalaciones vinculadas a la ejecución, el mantenimiento y el funcionamiento de las obras públicas.*

3.—*en otro caso, para que pueda considerarse que existe interés social será preciso que los equipamientos reúnan las siguientes condiciones:*

a) *Que se trate de equipamientos o dotaciones respecto de las que exista una demanda social real.*

b) *Que su emplazamiento presente una vinculación funcional al medio rural y se justifique que no puede emplazarse en otra clase de suelo.*

c) *Que mejoren la calidad de vida de los habitantes del medio rural.*

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 40 de 93

*4.—Respecto de la implantación de instalaciones que permitan el desarrollo de actividades económicas, se admitirán las construcciones propias de una actividad agrícola, ganadera, de explotación de recursos naturales o, en general, compatibles con el medio rural y que para su emplazamiento no exista otro suelo idóneo, o que en aplicación de la legislación sectorial deban emplazarse necesariamente en el medio rural, siempre que se respeten las incompatibilidades de la normativa urbanística y sectorial aplicable.*


Se considera innegable el encaje de la actuación pretendida entre los supuestos recogidos en el Apartado 2.a) y 2.b) del citado Artículo 201 del Decreto 278/2007 de 4 de Diciembre por el que se aprueba el reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias.

Asimismo, de conformidad con lo prevenido al efecto en el artículo 26.2 de la Ley 37/2015, de Carreteras, tendrá la consideración de servicio destinado a la satisfacción de las necesidades de los usuarios de las vías de circulación, y por lo tanto, complementario respecto de las prestaciones dadas por las estaciones de servicio, las actividades de restauración, servicios de reparación de automóviles, etc., en cuanto preordenados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la vía.

Igualmente puede afirmarse la existencia de una demanda social real de un equipamiento de estas características que presente adecuada cercanía a la capital y principal Núcleo Urbano del Municipio, ya que Pola de Siero no cuenta estaciones de servicio suficientemente próximas al centro urbano; en efecto, se encuentran las más cercanas en las proximidades de El Berrón, en Ferrera y en Marcenado, es decir, en ningún caso en una posición natural como es la aquí proyectada, en la vía de conexión directa del núcleo urbano con la autopista A-64. Por tanto el desarrollo se enmarca también en los supuestos previstos en el Apartado 3.a) del antes citado Artículo 201


Por otro lado, la actuación ha conllevado la ejecución de toda una serie de obras adicionales de extensión de redes y mejora de accesos sobre suelo público, exterior a la parcela, cuyo contenido se desarrolla en el presente Documento de Plan Especial y Estudio de Implantación, de manifiesto interés público, y que, entre otras acciones, contempla:

- La reforma del acceso viario a la glorieta de Ullaga desde el tramo de vial fuera de servicio, inutilizado por las obras de reforma del enlace de la A-64, como parte de los trabajos incluidos en el Proyecto de urbanización de espacios públicos ya citado, que recupera así una geometría funcional de entrada y salida de vehículos con los adecuados niveles de comodidad y cumpliendo dimensiones y radios mínimos de entrada y salida conforme a la normativa y recomendaciones sectoriales. Esta actuación por sí sola permite la

	<p style="text-align: center;">ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</p> <p style="text-align: center;">- TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -</p>	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 41 de 93

puesta en servicio del citado tramo inutilizado para atender el acceso rodado a varias parcelas y caminos municipales cuya accesibilidad había quedado comprometida, y que han sido realizados por el Ayuntamiento de Siero según se describe en el informe emitido por el Jefe de Servicio de Gestión Urbanística y por La Jefa de Sección de Planeamiento y Gestión de fecha 4 de julio de 2018, incorporado al acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 6 de julio de 2018, donde, entre otras consideraciones, queda de manifiesto que a partir del acceso a la estación de servicio, el antiguo ramal de acceso a la Autovía A-64, se mantiene no solo como único acceso de vehículos a parcelas del entorno y viviendas del entorno con el fin de garantizar el acceso de camiones de mudanza, bomberos e incluso ambulancia por cuanto que en el acceso existente desde Pola de Siero, la altura de vehículos se encuentra limitada por altura bajo túnel de vía de FEVE

- En el mismo orden de cosas, la reapertura del citado vial antes fuera de servicio, conforme a la ordenación planteada por el presente Plan, ha permitido que desde el Ayuntamiento de Siero se promueva el uso compartido del viario con otro deportivo, incluyendo, en los términos del antedicho informe municipal, un circuito en anillo para uso ciclista de 1.550 m, una Pista de Running de 1200 m, y una Pista de Pump Track. El inicio del circuito ciclista y de otras actividades deportivas se sitúa en la propia confluencia con el camino municipal a escasos metros del acceso a la nueva Estación de Servicio, y a partir de ahí discurre por el tronco del antiguo ramal y lazo de enlace con la A-64 en dirección Este (Santander).
- Adicionalmente, la extensión hasta este vial de las redes de servicios urbanos de abastecimiento, saneamiento, electricidad y telefonía, de forma subterránea y con capacidad suficiente, que quedan listas para atender, al igual que el vial antes fuera de servicio, a las parcelas y poblamiento a los que dota de acceso. Sirva de ejemplo el hecho de que la extensión de la red de abastecimiento ha sido inmediatamente aprovechada por los Servicios Municipales para conexionar y mejorar la prestación del servicio de abastecimiento de aguas a varias parcelas edificadas en el entorno y cuyo suministro era deficiente al no existir red suficiente al sur de la N-634 antes de esta intervención. Similares consideraciones podrían hacerse al respecto de otras redes de servicios (electricidad, telefonía, etc.) que

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 42 de 93</b>


no llegaban al entorno hasta ejecutarse la urbanización y extensión de redes citada, y que pueden extenderse hacia las parcelas colindantes ahora que se ha construido red de las mismas con la intervención.

- La generación de un nuevo espacio de aparcamiento, alumbrado y zona verde, aprovechando los espacios liberados por el nuevo trazado del vial que se rehabilita, espacio que adquiere su utilidad inmediata en relación con el centro educativo colindante, muy deficitario de plazas de aparcamiento, y para el cual este espacio se convierte en referencia más natural y cercana para el aparcamiento de automóviles. Tal es así, que la extensión del actual recorrido peatonal que desde Pola de Siero llega hasta el centro educativo, para hacerlo llegar hasta el nuevo aparcamiento, se encuentra ya en trámite por el Ayuntamiento de Siero a la fecha de redacción del presente Documento.
- Este nuevo espacio de aparcamiento se usará también, en coordinación con el acceso peatonal en desarrollo que se cita en el punto anterior, bajo la forma de aparcamientos disuasorios gratuitos en la periferia del núcleo urbano, que alivien la presión de aparcamiento en su interior, en consonancia con las tendencias de movilidad urbana que han de imponerse en el futuro. Es este aspecto una fundamentación adicional del interés social de la intervención, no ya para el entorno de la intervención, sino para los habitantes y visitantes de Pola de Siero en su conjunto.

Debe además señalarse que la actuación planificada rebasa el interés puramente local o de las parcelas del entorno que se ha descrito, y presenta un componente adicional de interés público supramunicipal, al situarse la parcela contigua a la glorieta de Ullaga de acceso a Pola de Siero, que por su posición estratégica ordena todo el tráfico entre el Núcleo Urbano de Pola de Siero, El Berrón, la N-634 y la autovía A-64, además de contar con una conexión cercana con la AS-1, infraestructuras todas ellas que vertebran, no solo el municipio sino el territorio regional.

Por ello, el desarrollo planificado satisface un interés general que supera el de las necesidades propias del municipio en cuanto atiende también, por su posición, las demandas de todos usuarios de las carreteras y vías de alta capacidad próximas, que emplearán los servicios de la estación también en sus recorridos de larga distancia,



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 43 de 93

habida cuenta de la distancia existente a otras estaciones de servicio en el tronco de la A-64 y N-634.

Adicionalmente a todo lo expuesto, en el Apartado 3.4 de esta Memoria se dedica un epígrafe específico a la enumeración de las diversas consideraciones que motivan y justifican el emplazamiento adoptado, en estrecha relación con lo manifestado anteriormente. A este respecto, se abunda allí, entre otras, en las excelentes características de accesibilidad de la implantación, la adecuación morfológica de la parcela al uso que se pretende, la inexistencia de afecciones sectoriales o de medio ambiente, y en general la compatibilidad con la normativa urbanística y territorial.

En vista de todo lo anterior, se entiende sobradamente motivada la actuación tal como se concibe, y suficientemente justificado el interés público y social de las actividades pretendidas, en cuanto preordenadas a cubrir una necesidad general de índole municipal y supramunicipal reconocida como tal por la ley.

### 3.- Determinaciones. Artículo 202.

*“Los Estudios de Implantación contendrán las siguientes determinaciones:*


*a) Localización de la dotación, equipamiento, o actividad que constituya su objeto, con delimitación de su ámbito espacial y descripción de los terrenos en él comprendidos y de sus características, tanto físicas, incluyendo topografía, geología y vegetación, como jurídicas relativas a la estructura de la propiedad y los usos y aprovechamientos existentes.*

*b) Organismo, entidad o persona, pública o privada, que promueva el equipamiento, dotación o actividad, con precisión, en su caso, de todos los datos necesarios para su plena identificación.*

*c) Descripción detallada de las características técnicas de la actuación urbanística que se pretende.*

*d) Plazos de inicio y terminación de las obras, que serán vinculantes en todo caso, con determinación, si procede, de las fases en que se divida la ejecución del estudio de Implantación.*

*f) Obligaciones asumidas por el promotor, que deberán incluir, en cualquier caso y como mínimo, las correspondientes a los deberes legales que se establecen en el apartado 5 del artículo 325 y las de estructuración del suelo en una finca acorde con la ordenación urbanística de la instalación y afectación real de la finca al destino prescrito por dicha ordenación, con prohibición de su división en cualquier forma, e inscripción registral de estas dos últimas obligaciones.*

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 44 de 93

*g) Previsión del abono por el promotor de un canon, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 325.*

*h) Constitución de garantía del exacto cumplimiento de las obligaciones y deberes asumidos por el promotor, por importe del sesenta por ciento del coste que resulte para la implantación de las instalaciones y la ejecución de las obras que sean precisas para ello según el estudio económico-financiero que acompañe al estudio de Implantación. Estas garantías podrán constituirse mediante cualquiera de los mecanismos previstos en la legislación de contratos de las administraciones públicas y se cancelarán, a petición de los interesados, una vez que se hayan ejecutado las obras y recibido las obras de urbanización.*

*i) Cualesquiera otras determinaciones que vengan impuestas por disposiciones legales, reglamentarias o por el Plan general de Ordenación del Concejo."*

#### DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO.

Se ha descrito pormenorizadamente en el Apartado 1.4 de la Memoria del presente documento, correspondiendo exclusivamente a los espacios privados comprendidos en la parcela catastral 414 del Polígono 178 de la cartografía catastral del Concejo de Siero, con una superficie según medición topográfica de 9.783,47 m<sup>2</sup>, y a una zona del ahora camino municipal colindante con la glorieta de Ullaga, de 3.486,49 m<sup>2</sup>, totalizando por tanto el ámbito de intervención una superficie de 13.269,96 m<sup>2</sup>.

#### PROMOTOR.

El que firma como peticionario del presente documento, la Sociedad Mercantil Inversiones Cerecina, S.L., representada por Fernando García Menéndez con DNI 9.375.635 F.


En el anexo nº 4 se recoge una copia de la escritura de compraventa de la citada finca.

#### DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN.

Puntualmente detallada en el Capítulo 2 de la Memoria del presente documento, para la construcción de un área de servicio de carburantes, asociado tanto a los tráficos locales como al tráfico de larga distancia circulante por la A-64.

#### PLAZOS DE INICIO Y TERMINACIÓN DE LAS OBRAS

Las obras han sido ya ejecutadas y respecto de ellas ha dado su conformidad la Administración urbanística mediante la concesión de las oportunas licencias de obras y de actividad para la estación de servicio. No obstante, ante la anulación de las licencias exclusivamente en lo relacionado con la autorización del restaurante, como

	ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 45 de 93

determina el fallo de la sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 6 de Oviedo, de fecha 7 de abril de 2017, resulta preciso tramitar un nuevo Estudio de Implantación que dé cobertura legal a la cafetería-restaurante pero sin que sea necesario afrontar nuevas obras.

#### OBLIGACIONES ASUMIDAS POR EL PROMOTOR

Atendiendo a lo que se establece en el:

*Artículo 325. \_Actividades, Equipamientos o dotaciones de interés público o social:*

*“1.—Podrá autorizarse la instalación en el suelo no urbanizable de actividades, equipamientos o dotaciones de interés público o social, ya sean de titularidad pública o privada, cuando sus características hagan necesario el emplazamiento en el medio rural, y aunque el planeamiento general no la contemple (art. 128.1TROTU).*

(...)

*5.— En estos casos, el propietario deberá cumplir los siguientes deberes:*

*a) Ceder gratuitamente los terrenos destinados a viales, con independencia del deber de conservación [art. 128.5.a) TROTU].*

En el ámbito del presente Documento no existen viales públicos susceptibles de cesión, al desarrollarse la Estación de Servicio íntegramente en el interior de la parcela privada antes descrita, por lo que no es necesaria la materialización de cesiones; por otro lado, el resto de la actuación de dotación de accesos y servicios se desarrolla ya íntegramente en zona pública.


*b) Ceder obligatoria y gratuitamente suelo correspondiente al diez por ciento del aprovechamiento que resulte dentro de su propio ámbito, salvo que el Ayuntamiento, por razones de interés público debidamente acreditadas, renuncie al mismo. El aprovechamiento que corresponda al Ayuntamiento podrá satisfacerse, cuando éste así lo disponga, en metálico. La valoración del aprovechamiento se basará en el incremento de valor que experimente el terreno [art. 128.5.b) TROTU], de acuerdo con las siguientes reglas:*

*1.ª Se tomará como valor inicial por metro cuadrado el que resulte de aplicar los criterios de la legislación estatal sobre valoraciones.*

*2.ª Se tomará como valor final previsto por metro cuadrado el obtenido por aplicación de los procedimientos catastrales para la valoración de fincas edificadas en suelo no urbanizable*

*3.ª La diferencia entre ambos valores se considerará como valor del aprovechamiento, cuyo diez por ciento habrá de ser abonado, en su caso, al Ayuntamiento.*

*c) Costear la urbanización necesaria para la implantación que se pretenda [art. 128.5.c) TROTU].”*

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 46 de 93

En cuanto a la cesión del 10% del aprovechamiento resultante o su compensación en metálico, el acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 6 de julio de 2018 determina la exigencia al Promotor de la monetarización del mismo, evaluada en la cantidad de 63.599,87 Euros, a ingresar *“con carácter previo a la aprobación definitiva del Estudio de Implantación y Plan Especial para que conste acreditada la estricta justificación del cumplimiento normativo”*.

Con respecto a las obligaciones derivadas de los apartados 4 y 5 del art. 325 del ROTU cabe señalar que no existen obras o costes que la implantación de la estación de servicio y por ende de la cafetería-restaurante puedan suponer para el medio rural, por lo que no resulta necesario ni el canon del apartado 4 ni la fianza o aval del apartado 5.

#### **4.- Documentación del Estudio de Implantación. Artículo 203**

*“1. Los Estudios de Implantación comprenderán los documentos necesarios para formalizar con claridad y precisión las determinaciones a las que se refiere el artículo anterior. Entre ellos, necesariamente deberá contar con:*

*a) Memoria justificativa de la implantación y del cumplimiento de las exigencias legales y reglamentarias. Asimismo incluirá la fundamentación, según proceda, del interés público o social o de la viabilidad del desarrollo de la actividad, de conformidad con lo establecido en los artículos anteriores.*

*b) En la Memoria se podrán incluir los estudios específicos que se entiendan oportunos dadas las características de las instalaciones. Entre éstos, podrán contemplarse:*

*1.º Justificación de la necesidad o del emplazamiento [art. 71.2.a) TROTU].*

*2.º estudio de impacto sobre la red de transportes, acceso rodado y aparcamiento [art. 71.2.b) TROTU].*


*3.º estudio de impacto visual sobre el medio físico [art. 71.2.c) TROTU].*

*4.º estudio de impacto sobre la red de infraestructuras básicas [art. 71.2.d) TROTU], conforme a las necesidades de servicios acordes con su finalidad.*

*5.º Análisis de la incidencia urbanística y territorial y de la adecuación en el área de implantación [art. 71.2.e) TROTU].*

*6.º estudio del abastecimiento de agua, así como recogida, eliminación de residuos y depuración de vertidos [art. 71.2.f) TROTU].*

*7.º estudio y gestión del proyecto de obras [art. 71.2.g) TROTU].*

	ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 47 de 93

c) Planos de información y ordenación a escala 1:500 y, en su caso, proyecto de la actuación.

d) estudio económico y financiero justificativo de la viabilidad de la implantación que constituya su objeto y de las obras que sean precisas para ello.”

El conjunto de determinaciones a incluir en esta Memoria citadas en este artículo ya han sido en mayor o menor medida descritas en apartados anteriores.

No obstante, en aras a una mayor claridad expositiva, se enumerarán aquí, de forma sintética, o por referencia a los apartados de la Memoria que la citan.

#### CUMPLIMIENTO DE LAS EXIGENCIAS LEGALES Y URBANÍSTICAS.

En cuanto al cumplimiento de normativa urbanística municipal y autonómica, se han descrito pormenorizadamente en los Apartados 1.5 y 1.6 de esta memoria, y la justificación de las necesidades de emplazamiento, y la justificación del interés público y social, se han expuesto en los Apartados 3.2 y 3.4.

Todo el diseño se ha desarrollado cumpliendo las limitaciones de la ordenanza en lo relativo a la edificación, tal y como se justifica en el Apartado 1.5.

Igualmente se ha tenido en cuenta en la concepción de las soluciones de diseño y urbanización la normativa sectorial aplicable, especialmente la relacionada con el medio ambiente y el agua, según se describe fundamentalmente en el apartado 2.8


#### INTERÉS PÚBLICO Y SOCIAL.

El mismo se ha justificado pormenorizadamente en el Apartado 3.2.

#### JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE EMPLAZAMIENTO.


Las consideraciones que fundamentan la necesidad de emplazamiento, el interés público y social, y la demanda real pueden enumerarse como sigue:

- La elección del emplazamiento se ha realizado ponderando los características de accesibilidad, adecuación del terrenos al uso (dimensiones, riesgos naturales o tecnológicos, topografía, geología, vegetación), afecciones de la legislación sectorial (Servidumbres de carreteras, Ley de Aguas, afecciones a infraestructuras eléctricas, gasoductos, etc.), afecciones al medio ambiente (incluyendo el

	<p style="text-align: center;">ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</p> <p style="text-align: center;">- TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -</p>	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 48 de 93

impacto en el paisaje), integración en el planeamiento urbanístico y territorial, disponibilidad y, sobre todo, oportunidad de mercado.

- Se basa la necesidad del emplazamiento en el uso futuro del mismo y en la buena accesibilidad a la red viaria. La parcela se sitúa contigua a la glorieta de Ullaga de acceso a Pola de Siero, que por su posición estratégica se configura en condición necesaria y suficiente para la viabilidad de la actuación, ya que ordena todo el tráfico entre el Núcleo Urbano de Pola de Siero, El Berrón y la autovía A-64
- No existen, además, parcelas de similares características en el entorno de esta vía de comunicación con calificación urbanística según el vigente PGO que sean compatibles con la actividad que se pretende.
- El factor de proximidad al principal Núcleo Urbano del Municipio es de gran importancia, ya que este no cuenta en la actualidad con una gran oferta de estaciones de servicio, estando la mayoría de ellas en las proximidades de El Berrón, en Ferrera y Marcenado, aproximadamente 4 Km de Pola de Siero. Es constatada la demanda real de una actividad de este tipo en las cercanías del principal núcleo urbano, por lo que además de los puestos de trabajo que pueda originar la instalación de esta actividad, esta demanda real justificaría en gran medida el interés público y social de la actuación.
- Estando por tanto entre dos infraestructuras regionales que vertebran, no solo el municipio sino el territorio regional, como son la N-634 y la autovía AS-64, además de contar con una conexión cercana con la AS-1. Dado que por sus propias características, las infraestructuras viarias de alta capacidad discurren alejadas de áreas urbanas, la ubicación adoptada en suelo no urbanizable queda también justificada a tenor de lo previsto en el Artículo 325.1 del ROTU.
- El terreno, de topografía horizontal y adecuada, no está afectado por riesgos naturales o tecnológicos, y la geología no presenta inconvenientes.
- No existen afecciones importantes por la legislación sectorial (carreteras del estado, carreteras autonómicas, ferrocarriles, Dominio Público Hidráulico, servidumbres acceso a cauces, Dominio Público

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 49 de 93</b>

Marítimo Terrestre, afecciones a líneas eléctricas o gasoductos, aeronáuticas, Defensa Nacional, etc..)

- La parcela no se encuentra en zona inundable del DPH. La incidencia de las edificaciones sobre el paisaje es muy reducida. La vegetación existente no es significativa
- No se afectan a yacimientos arqueológicos o a edificaciones catalogadas, ni hay valores históricos, científicos, ambientales que proteger en este suelo.
- Es el propio planeamiento municipal el que expresamente posibilita la implantación de una estación de servicio, con sus usos respectivos, en el medio rural, al prever la misma en el suelo No Urbanizable de Interés (art. 4.106.2, en relación con los art. 4.51.2 y 4.60.8 de su normativa.


#### IMPACTO SOBRE LA RED DE TRANSPORTES, ACCESO RODADO Y APARCAMIENTO.

El desarrollo de la infraestructura propuesta no comporta un incremento significativo del tráfico actual de vehículos en las infraestructuras viarias del entorno, toda vez que con la mayor probabilidad la estación de servicio con la dotación complementaria de cafetería-restaurante, por sus características de superficie y ubicación servirá predominantemente para atender al tráfico de la N-634 y la A-64 que ya circula por la glorieta de Ullaga en las circulaciones de entrada y salida de Pola de Siero, sin nuevos tráficos inducidos. Así mismo se considera suficiente la capacidad y diseño de la red viaria existente para garantizar el acceso a las instalaciones, precisándose únicamente la disposición de señalización informativa en las carreteras por las que ha de realizarse el acceso para garantizar la localización de las instalaciones por los usuarios. Para esto último actuará conforme a la legislación sectorial.

Las necesidades de aparcamiento son resueltas al interior de la parcela, bastando con los espacios urbanizados en la zona libre de edificación, y fuera de la zona de servidumbre del ramal de acceso a la A-64, donde se habilitarán aparcamientos para vehículos ligeros y pesados en que accedan los usuarios del área de servicio.

Además de lo anterior, debe señalarse que para el desarrollo de la actividad contemplada en el presente documento se aborda además la mejora de la actual conexión de este ramal con la glorieta de Ullaga, como parte de los trabajos incluidos en el Proyecto de urbanización de espacios públicos ya citado. La modificación de este enlace de entrada desde la glorieta permite que el ramal recupere una geometría que cumpla dimensiones y radios mínimos de entrada y salida conforme a la normativa y



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 50 de 93

recomendaciones sectoriales, por lo que puede afirmarse que la funcionalidad de la red viaria no se ve comprometida sino que mejora con la actuación.

#### IMPACTO VISUAL SOBRE EL MEDIO FÍSICO.

En cuanto a la implantación, tanto de las edificaciones como de las obras de urbanización, el criterio básico de diseño adoptado ha sido adaptarse al máximo a la topografía originaria y circundante, realizando los movimientos de tierras estrictamente necesarios para materializar los accesos e implantar los edificios y la actuación en general, así como los viales y aparcamientos, con las dimensiones requeridas por la normativa vigente y las exigencias de funcionalidad.

Se entiende que el impacto será mínimo: se adopta una geometría aproximada a las rasantes originales, sin taludes significativos, y además por su posición, al insertarse en una zona con una fuerte transformación anterior generada por el entramado viario resultante del nuevo enlace de la A-64, la actuación resulta compatible con la realidad actual sin suponer afecciones significativas al paisaje.

La edificación que precisa la actividad y en la que se localiza la cafetería-restaurante, se ubica en la zona propuesta y delimitada en los planos, constituyendo un único volumen continuo de escasa altura y de dimensiones discretas, compatible con la volumetría tradicional del SNU y adaptado al entorno mediante su geometría, escala y uso de materiales, generando una escasa percepción visual en el entorno.


Además se plantan especies vegetales arbustivas y arbóreas en el perímetro de la actuación y el ajardinamiento del área incluye arbolado en todas las áreas de aparcamiento a urbanizar.

Dentro de la zona de servidumbre se autorizan únicamente la plantación de arbustos o setos, ya que los árboles deberán situarse fuera de esta zona, y a una distancia tal de la carretera que resulte superior a vez y media el desarrollo o altura máxima previsible de cada especie.

En los Apartados 2.3 y 2.4 del presente documento se abunda en la justificación de la integración paisajística y visual de la actuación, y, de manera más concreta, de la descripción de las edificaciones y movimientos de tierra precisos.

Por todo ello se considera que el impacto visual de las instalaciones previstas es perfectamente compatible con el medio físico circundante, por lo demás ya profundamente transformado y urbanizado.

En este sentido cabe añadir que se cumplen también todas las condiciones exigidas en el art. 4.60.8 de la normativa del Plan General por cuanto que:

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 51 de 93

- No hay impacto paisajístico alguno, quedando perfectamente disimulada la estación de servicio y su cafetería-restaurante de las vistas desde el núcleo urbano, desde la N-634 hasta llegar a la glorieta de Ullaga y desde la A-64.
- El terreno en que se ubica no es necesario para preservar el peculiar sistema de poblamiento del territorio asturiano, ni se encuentra alrededor de ningún núcleo rural cuya preservación del proceso urbanístico sea conveniente para el mantenimiento del propio núcleo y de sus valores paisajísticos y tradicionales.

#### IMPACTO SOBRE LA RED DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.


Las características de la actividad desarrollada, así como la intensidad de uso de la misma demandan de la red de abastecimiento de agua y electricidad un bajo consumo, por lo que el impacto de esta actividad en la red de infraestructuras básicas es mínimo, este punto se trata con más detalle en el apartado 1.5 de la presente memoria.

Las demandas a satisfacer de suministro de energía eléctrica para alumbrado interior y exterior de las instalaciones y de fuerza para labores de mantenimiento y equipos de comunicación y seguridad, de abastecimiento para aseos y limpieza, y de saneamiento de aguas residuales no son sustanciales y no requieren para su satisfacción más que las debidas conexiones a infraestructuras existentes, sin necesidad de ampliación de las mismas.

En cuanto al abastecimiento de agua, y recogida y depuración de vertidos, se describieron las soluciones a adoptar en los Apartados 2.7 y 2.8:

- las aguas de consumo humano se suministran desde las redes municipales urbanas que se extienden desde la zona urbana de Pola de Siero hasta la glorieta de Ullaga, desde donde se alargan hasta la implantación con nuevas conducciones.
- los vertidos de aguas residuales del edificio se resuelven de forma separativa: las pluviales son vertidas al río Nora tras su paso por un elemento decantador, con la correspondiente Autorización de Vertido específica, y el resto (fecales e hidrocarbурadas) son trasladadas por gravedad a la red de saneamiento general del municipio.

La recogida, depósito y tratamiento de residuos sólidos generados por la estación y servicios anexos, recibirán el tratamiento habitual por medio de los servicios de recogida municipales en el caso de los Residuos Sólidos Urbanos, no existiendo la

	<p style="text-align: center;">ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</p> <p style="text-align: center;">- TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -</p>	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 52 de 93

necesidad de reforzar los servicios de recogida que actualmente atienden a la zona urbana colindante.

En el caso de los residuos procedentes de la actividad, su gestión será asumida por la propiedad dándoles el tratamiento que resulte preceptivo por parte de Gestores Autorizados de Residuos.

La alimentación de electricidad, como se expresó igualmente en el Apartado 2.5, se dará de forma subterránea desde los tendidos de baja tensión próximos al Instituto Juan de Villanueva, sin necesidad de extensión de nuevos tendidos aéreos de alta tensión, o instalación de centros de transformación de intemperie.

La compañía suministradora, Hidrocantábrico, ha manifestado la suficiencia de las infraestructuras actuales para el consumo previsto (un máximo de 50 Kw.).


También se localiza, colindante con el Instituto Juan de Villanueva, la red de telefonía (aérea), desde la que se extenderá también de forma subterránea la canalización para atender, sin actuación adicional, las necesidades de la estación en esta materia. No existe red de gas en el entorno, pero la misma no es necesariamente requerida por el tipo de actividad.

En resumen, para las demandas inducidas por la nueva instalación y a la vista de las disponibilidades existentes en el entorno, no se prevén impactos ni problemas de suficiencia en las actuales redes de servicios.

#### ANÁLISIS SOBRE LA INCIDENCIA URBANÍSTICA Y TERRITORIAL Y LA ADECUACIÓN EN EL ÁREA DE IMPLANTACIÓN.

Por todo lo argumentado con anterioridad; especialmente en el Capítulo II, con el conjunto de consideraciones descriptivas de la implantación y su incidencia sobre el entorno, queda de manifiesto que se trata de un equipamiento destinado a área de servicio y actividades complementarias de aquélla, de manera perfectamente accesible, que no requiere intervención de escala territorial de ningún tipo.

En cuanto a la incidencia urbanística y la adecuación al área de implantación, se destaca que el impacto es muy moderado tanto a nivel visual como en lo referente a instalaciones urbanas, sobremanera si se tiene en cuenta que las actuaciones adicionales mejoran el actual estado de las infraestructuras viarias y de servicios urbanos del entorno de parcela de actuación.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 53 de 93

ESTUDIO DE LA SOLUCIÓN DE ACCESO RODADO, APARCAMIENTO, ABASTECIMIENTO DE AGUA, RECOGIDA, ELIMINACIÓN Y DEPURACIÓN DE VERTIDOS

El conjunto de justificaciones relativas al acceso rodado, y soluciones al abastecimiento y saneamiento adoptadas, ha sido pormenorizadamente desarrollado en los Apartados 2.6, 2.7 y 2.8 respectivamente.

ESTUDIO Y GESTIÓN DEL PROYECTO DE OBRAS.

El estudio y la redacción del proyecto de obras redactado a su vez para obtención de licencia municipal desarrolla lo expresado en el presente Plan Especial y Estudio de Implantación. Con anterioridad se realizaron el levantamiento topográfico y los estudios geotécnicos en base a los cuales se concibieron las edificaciones e instalaciones contempladas en este estudio.

Ninguno de estos estudios previos manifestó la existencia de problemas físicos que condicionasen los planteamientos constructivos aquí expuestos.


Tras la redacción y aprobación del denominado “Proyecto Básico y de Ejecución de Estación de Servicio con edificio auxiliar destinado a Tienda y Restaurante”, se acometió su construcción, obteniéndose la autorización para su puesta en servicio en fecha 3 de junio de 2016 por resolución de la Concejala Delegada de Urbanismo, Empleo y Desarrollo Económico, y quedando únicamente por legalizar la actividad de cafetería-restaurante que ha sido anulada por la titular del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 6 de Oviedo en su sentencia de fecha 7 de abril de 2017.

En cuanto a la explotación y gestión de la estación, ésta se lleva a cabo por la propia sociedad peticionaria, Inversiones Cerecina S.L.

ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO Y VIABILIDAD ECONÓMICA

Para realizar este cálculo se ha considerado no solo el coste de ejecución de las obras: preparación del terreno, edificación, urbanización, nuevos cierres, conexiones a las redes existentes, etc., sino también los relacionados con la adquisición del suelo, los permisos, autorizaciones y licencias, los honorarios técnicos, las instalaciones y mobiliario interior y cualquier otro gasto de primera instalación.

Hay que recordar que cuando se mencionan, en este apartado el término urbanización, este se refiere tanto a los costes relativos a la urbanización de la propia parcela, como la descrita urbanización de espacios públicos exteriores relacionados con la implantación.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 54 de 93

El contenido del estudio económico-financiero, con el alcance que se pretende, es el de un documento estimativo, pero donde se incluyen cantidades concretas y no meras referencias genéricas al coste de las obras. El desarrollo de la cuestión se efectúa expresando cantidades y partidas concretas, obtenidos de los proyectos constructivos redactados en su momento en desarrollo del Estudio de Implantación primitivo que fue aprobado definitivamente y materializado en su ejecución.

El Estudio Económico Financiero se desarrolla en el Capítulo IV del presente Documento, y del mismo se extraen las siguientes conclusiones:


- Los costes de inversión de primera instalación totalizan la cifra de 0,86 Millones de Euros.
- Son esperables beneficios de explotación desde el primer año, corroborando el análisis financiero la viabilidad de la operación a partir del Año 2,5 aproximadamente.
- Debe señalarse en cualquier caso que el conjunto ya se encuentra en funcionamiento, y por tanto las inversiones y valores de explotación del Estudio están refrendados por la realidad contable de la Mercantil que explota la estación.

En consecuencia, se verifica en primera aproximación que la amortización de la inversión inicial se completará en un periodo no superior a dos años y medio, y ello pese a la importante inversión inicial en las instalaciones y en la urbanización exterior, lo que pone de manifiesto las sólidas expectativas de viabilidad de la operación.

A lo anterior, debe adicionarse el hecho de que la realización de las obras correspondientes al presente documento, no supone desembolso alguno para la Administración, razón por la cual su aprobación no supone una mayor carga de gasto para aquélla, descansando su sostenimiento sobre los hombros del sector privado.

## **5.- Ejecución de los Estudios de Implantación. Artículo 204**

*La ejecución de las obras se realizará sobre la base de las determinaciones del Estudio de Implantación y con arreglo al proyecto o proyectos técnicos que concreten las obras, instalaciones, equipamientos o dotaciones que correspondan, incluidas las de urbanización que comprendan, con el grado de precisión necesario para su realización material, de conformidad con la legislación específica de aplicación.*

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 55 de 93

## 6.- Objeto de los Planes Especiales. Artículo 191

Puesto que como se ha dicho el presente documento engloba ambos proyectos en uno, se describen y justifican a continuación las cuestiones que el Decreto 278/2007, de 4 de Diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias, ROTU, establece en cuanto a los Planes Especiales en el caso que nos ocupa:

*1.—Los Planes Especiales pueden tener por objeto desarrollar, completar e incluso, de forma excepcional en los supuestos previstos en el texto refundido para la ordenación de espacios protegidos, sustituir las determinaciones del planeamiento general a fin de proteger ámbitos singulares, llevar a cabo operaciones de reforma interior, coordinar la ejecución de dotaciones urbanísticas, conservación de determinados ámbitos del medio rural, equipamientos comerciales públicos y centros comerciales previstos en las reservas de suelo del planeamiento general, polígonos y demás espacios sujetos a uso industrial, saneamiento urbano, ejecución directa de obras correspondientes a la infraestructura del territorio o a los elementos determinantes del desarrollo urbano, u otras finalidades análogas (art. 67.1 TROTU).*

*2.—Asimismo, los Planes Especiales tienen como objeto general:*

*a) Desarrollar y completar las determinaciones previstas por los instrumentos de la ordenación territorial así como del Plan General de Ordenación en cualquier clase y categoría de suelo, salvo en los supuestos en que esta función está atribuida a los Planes Parciales.*


*b) Planificar la ejecución de los sistemas generales previstos en el Plan General de Ordenación no incluidos ni adscritos a ningún sector, polígono o unidad de actuación, así como anticipar su ejecución respecto del suelo en que se incluyan o al que se adscriban.*

*c) Planificar la ejecución de las infraestructuras previstas en la legislación sectorial.*

*d) Establecer, desarrollar o completar la ordenación urbanística precisa para la implantación en suelo no urbanizable de actividades, equipamientos y dotaciones de interés público o social, o de dotaciones públicas de ámbito local en núcleos rurales, adecuadas a su objeto y función.*

*3.—Los Planes Especiales no podrán sustituir al Plan General de Ordenación en su función de establecer la ordenación integral propia del territorio en el ámbito municipal, sin perjuicio de que el planeamiento especial de desarrollo de las áreas afectadas por actuaciones urbanísticas concertadas, pueda abordar la ordenación integral de un espacio específico, previa justificación de la misma según las circunstancias de cada clasificación, sin exclusión conceptual de ninguna de ellas (art. 67.2 TROTU).*

*4.—Con carácter excepcional, porque así lo señale una Ley sectorial y la planificación que de ella se derive o lo prevea un instrumento de ordenación territorial, en particular un Plan Territorial Especial, los Planes Especiales pueden tener por objeto sustituir las determinaciones del planeamiento general cuando se pretenda la ordenación de espacios*

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 56 de 93

*protegidos conforme a la normativa urbanística, ambiental, cultural o sectorial, con la finalidad de aumentar su grado de protección.*

*5.—No procederá la elaboración de Planes Especiales cuando no sea precisa nueva ordenación urbanística o cuando la ordenación del suelo se pueda materializar, conforme al Plan General de Ordenación, mediante Estudios de Implantación (art. 67.4 TROTU).*

*6.—A los efectos de su tramitación administrativa, tendrán la consideración de Planes Especiales que desarrollan planeamiento general aquellos en los que concurran las siguientes circunstancias:*

*a) Que su ámbito aparezca definido gráficamente en los planos de ordenación del Plan General de Ordenación, sin perjuicio de los ajustes que sean necesarios.*

*b) Que el Plan General de Ordenación establezca las determinaciones relativas a la ordenación general necesarias para su ordenación detallada.*

En el presente caso, el Plan Especial tiene por objeto establecer y desarrollar la ordenación urbanística precisa para facilitar la implantación en el suelo No Urbanizable de Interés de la estación de servicio con los servicios, infraestructuras y obras de urbanización precisas para su correcto funcionamiento.


En este sentido se debe partir de lo que la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias de fecha 30 de octubre de 2017 señala en el rollo de apelación nº 202/17, al considerar que las obras de urbanización autorizadas por la licencia recurrida resultan incompatibles con el régimen de protección establecido legalmente para este tipo de suelo y que

*“los valores urbanísticos de terrenos y zona no consienten el examen aislado y parcelado o por espacios, cuando como el caso que nos ocupa, estamos ante una actuación conjunta con unidad de destino y que supone una sensible alteración de características de esta clase de suelo”.*

Ahora bien, no se debe olvidar, como recoge la sentencia del TSJA, que el propio Plan General Municipal de Ordenación de Siero establece en su art. 2.40.2 que se incluyen en este epígrafe de usos las estaciones de servicio para aprovisionamiento de los vehículos. En suelo No Urbanizable se tipifican como instalaciones al servicio de carreteras (art. 4.60), y en este último en el 4.60.8 señala que

*“las posibles instalaciones al servicio de las carreteras, contempladas en el art 127 del texto Refundido de las Disposiciones legales vigentes en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Decreto 1/2004 de 22 de abril) sólo serán admisibles en suelos de la categoría de Interés y solamente en la ubicaciones donde no se vulneren los valores propios de esta categoría, y muy particularmente los del paisaje general, debiendo situarse en lugares que tengan escaso impacto de vistas generales o distantes. En cambio, la visibilidad en los accesos a la incorporación a las vías deben ser irreprochables”*



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 57 de 93


Por ello, estando plenamente motivado y justificado en el Estudio de Implantación que el emplazamiento de la estación de servicio es idóneo y que se cumplen todas y cada una de las premisas anteriormente señaladas, resta por justificar que las obras de urbanización, tanto de la parcela privada en que se ubica la estación de servicio, como la parcela pública en que se acondicionan los espacios públicos para integrarlos en el conjunto y obtener a su vez un espacio de aparcamiento público que permite paliar el déficit de aparcamientos de la localidad, son las adecuadas para que la estación de servicio pueda funcionar con normalidad, sin que exista daño alguno para el interés general, ni el suelo de Interés se vea alterado por usos incompatibles con el mismo.

A tal efecto es relevante destacar que si bien existe una unidad de destino en la actuación urbanizadora, sin embargo debe diferenciarse que si bien la parcela privada está en suelo No Urbanizable de Interés, el terreno destinado a espacios públicos forma parte del sistema general viario. Así lo ha considerado la Sentencia 784/2017 de 9 de octubre del Tribunal Superior de Justicia del Principado de Asturias dictada en el rollo de apelación 203/2017 al establecer que

*“estamos ante lo que se ha calificado de Proyecto de Urbanización que afecta a espacios públicos y concretamente a viales, está en juego el destino del viario, que lógicamente no tiene calificación de suelo urbanizado ni urbanizable sino que en el presente caso participaría de la naturaleza de sistema general por el hecho determinante de que este suelo era titularidad de la Administración del Estado y cumpliendo funciones de “ramal de enlace de la carretera N-634 con la Autovía A-64” sin que pueda acudir a una especie de pérdida sobrevenida de naturaleza o anticipada a la vista del proyecto litigioso o porque de hecho esté actualmente inhabilitado (no consta desafectación expresa alguna) ya que la naturaleza jurídica del suelo se modifica por el planeamiento o instrumento jurídico equivalente. Así pues lo que está en juego es acometer el enlace del viario cedido al Ayuntamiento (acta de 31 de agosto de 2013 de cesión del antiguo ramal de enlace de la N-634 con la A-64) al servicio del uso privado apetecido y proceder según los técnicos municipales a “la urbanización de los accesos a la parcela en desarrollo ubicada en La Carrera entre el actual trazado del acceso a la A-64 y el antiguo trazado, actualmente municipal”*

Por tanto se impone la fuerza del art. 149.3 del TROTU cuando establece que “la ejecución de los sistemas generales se llevará a cabo, bien directamente bien mediante la aprobación de Planes Especiales” y ello porque la “ejecución” comprende al establecimiento, modificación o supresión de tales sistemas generales”.

No hay duda pues de que el Plan Especial es el instrumento urbanístico adecuado para establecer y desarrollar los servicios, infraestructuras y obras de urbanización necesarias para el funcionamiento de la estación de servicio y la reordenación y adecentamiento del sistema general viario.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		<b>Ref: 3831 / 022 / 18</b>
		<b>Fecha: AGO. / 2018</b>
		<b>Página 58 de 93</b>

## 7.- Determinaciones. Artículo 192

*Los Planes Especiales contendrán las mismas determinaciones y con el mismo grado de detalle que los instrumentos de planeamiento que desarrollen, complementen, modifiquen o, excepcionalmente, sustituyan, incluyendo las determinaciones previstas en el planeamiento territorial o urbanístico correspondiente y las adecuadas a su finalidad específica, así como la justificación de su propia conveniencia y de su conformidad con los instrumentos de ordenación del territorio, en su caso, y con la ordenación urbanística general. Las modificaciones que introduzcan respecto de la ordenación detallada ya establecida por el planeamiento general o por otros instrumentos de planeamiento de desarrollo se justificarán adecuadamente en la memoria del Plan (art. 67.3 TROTU).*

Se considera suficientemente justificada la conveniencia del Plan Especial con el desarrollo contenido en el anterior apartado, por lo que en aras a la brevedad y simplicidad exigida se dan por reproducidos los argumentos que la avalan.

Por otra parte, dado el alcance limitado de la actuación, que solo contempla la reordenación de los espacios públicos preexistentes y la urbanización de una parcela privada destinada a estación de servicio, ubicada en un terreno situado entre los ramales de acceso a la A-64, la N-634 y la vieja salida desde la N-634, hoy de titularidad del Ayuntamiento de Siero, por cesión del Ministerio de Fomento, no hay disfunción alguna con la ordenación urbanística general, siendo precisamente el Plan Especial el instrumento urbanístico adecuado para la ordenación de los espacios libres que no contempla el Plan General ni como objetivo, ni como manera general.

## 8.- Otros Planes Especiales. Artículo 196


*1.—Los Planes Especiales que tengan por objeto el establecimiento y ordenación de los sistemas generales de comunicaciones, equipamientos, servicios urbanos, zonas verdes y espacios libres, deberán:*

*a) Desarrollar o completar la delimitación de los espacios reservados para sistemas generales y su destino concreto, pudiendo modificar la delimitación establecida por el Plan General de Ordenación al objeto de adaptarla a la realidad física del territorio o de las parcelas.*

*b) Disponer las medidas necesarias para su adecuada integración en el territorio y para solventar los problemas que genere en el viario y las demás dotaciones urbanísticas.*

*c) Disponer las medidas de protección necesarias para garantizar la seguridad y funcionalidad necesarias de las infraestructuras.*

*d) Desarrollar propuestas urbanísticas para la mejora de la accesibilidad de los espacios libres, viales, edificios, locales y medios de transporte, de acuerdo con las disposiciones establecidas por la normativa específica.*

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 59 de 93

Todas las determinaciones señaladas en los anteriores artículos vienen justificadas en sus homólogos correspondientes del estudio de Implantación, desarrollados en los Apartados 3.2 y 3.3 de esta Memoria.

*2.—Las previsiones establecidas en el apartado anterior se aplicarán también a los Planes Especiales que tengan por objeto lo dispuesto en el **apartado 2 epígrafe d) del artículo 191**, determinando expresamente la incidencia de las actuaciones propuestas en la capacidad y funcionalidad de las infraestructuras y redes de servicios exteriores. Asimismo, estos Planes Especiales deberán:*

*a) Establecer la delimitación del ámbito de actuación si no estuviese previsto en el Plan General de Ordenación. En todo caso, procurará adaptarse a la finca o fincas completas sobre las que proyecte la implantación, y el aprovechamiento que resulte dentro del citado ámbito.*

Como ya se ha dicho, en el presente Documento se delimita un ámbito correspondiente con la parcela catastral 433, del Polígono 29 del Concejo de Siero, de forma completa, más una zona del ahora camino municipal colindante con la glorieta de Ullaga, totalizando una superficie de 13.269,96 m<sup>2</sup>.

La sociedad promotora Inversiones Cerecina, S.L. es propietaria única de la parcela.

*b) Procurar la preservación del carácter rural de esta clase de suelo y la no formación en él de nuevos núcleos de población.*


La ordenación y el uso adoptados determina unívocamente que la edificación está destinada en su totalidad a actividades relacionadas con la estación de servicio, de manera que se imposibilita otra alteración del carácter del suelo ni resulta posible la aparición de nuevos núcleos de población, habida cuenta además de la escasa escala de la intervención.

*c) Asegurar el mantenimiento de la calidad y funcionalidad de las infraestructuras y servicios correspondientes.*

*d) Garantizar la preservación o, en su caso, restauración, de las condiciones ambientales del emplazamiento y de su entorno inmediato.*

Estas determinaciones quedan puntualmente justificadas en el Apartado 2.2 y 2.3 de esta Memoria, en lo que se refiere a las decisiones de diseño sobre las construcciones y a las medidas correctoras sobre el emplazamiento y su entorno.

La funcionalidad de las infraestructuras y servicios queda por su parte garantizada a través del también mencionado Proyecto, objeto de tramitación

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 60 de 93

diferenciada, que urbanizaba los espacios públicos colindantes para reconstruir el acceso rodado y dotar de todos los servicios urbanos a la parcela.

## 9.- Documentación del Plan Especial. Artículo 193.

*Artículo 193.—Documentación.*

*1.—Las determinaciones de los Planes Especiales se concretarán, con el grado de precisión adecuado a sus fines y salvo lo dispuesto en el apartado siguiente, en los documentos siguientes:*

*a) Memoria dividida en:*

*1.º Memoria informativa, que recoja las referencias precisas para la definición de los objetivos y determinaciones del Plan, en particular cuando éste se incluya en los supuestos del apartado 4 del artículo 191.*

*2.º Memoria justificativa de la conveniencia y oportunidad del Plan Especial de que se trate, de sus objetivos y determinaciones, así como del cumplimiento de las exigencias establecidas en el artículo 191 y, en el supuesto de Planes Especiales de Protección, en la legislación sectorial.*

*b) Planos de información y de ordenación a escala adecuada al objeto del mismo.*


*c) Normas urbanísticas.*

*d) Normas técnicas a las que hayan de ajustarse los proyectos cuando se trate de desarrollar sistemas generales, propuestas de mejora de la accesibilidad y supresión de barreras físicas y sensoriales, y cualesquiera otras infraestructuras.*

*e) estudio económico y financiero, de carácter orientativo, conteniendo la evaluación económica de la ejecución de las obras que se contemplen y las actuaciones que se programen, la determinación del carácter público o privado de las inversiones a realizar para la ejecución de sus previsiones, con especificación de las que se atribuyan al sector público y privado, e indicación de los organismos públicos que, en su caso, vayan a asumir el importe de la inversión.*

### MEMORIA INFORMATIVA.

Tal y como se ha reflejado ya en el Apartado 6.-“Objeto de los Planes Especiales”, el presente Plan Especial se elabora para establecer y desarrollar la ordenación urbanística precisa para facilitar la implantación en el suelo No Urbanizable de Interés de la estación de servicio existente en la inmediaciones de la glorieta de Ullaga en La Carrera, con los servicios, infraestructuras y obras de urbanización precisas para su correcto funcionamiento, teniendo en cuenta su directa relación con el terreno adyacente correspondiente a los espacios públicos generados como consecuencia de la

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 61 de 93

cesión de su titularidad al Ayuntamiento de Siero por parte del Ministerio de Fomento (sistema General viario).

La construcción de una estación de servicio, con los surtidores de carburante y sus instalaciones complementarias, exige la realización de obras de urbanización de la parcela sobre la que se actúa, pues su normal funcionamiento requiere que tanto los accesos, como las vías de rodadura, los tramos comprendidos entre los surtidores y el edificio de servicios múltiples, así como los espacios habilitados para el lavado de vehículos y operaciones de entretenimiento del automóvil, y los aparcamientos vinculados a la actividad y a sus instalaciones complementarias (entre ellas la cafetería-restaurante) han de estar debidamente pavimentados y presentar la anchura suficiente para garantizar el cruce, giro y maniobra de los vehículos en condiciones de comodidad y seguridad.


Ello es así porque no es admisible que los usuarios se desplacen por las instalaciones de una estación de servicio a través de un suelo de tierra o de pradera, sino de un suelo debidamente tratado que facilite el servicio que se desea y no genere dificultades que no tendrían justificación alguna.

El alcance de la obra urbanizada en el interior de la parcela privada afecta a una superficie de 3.804,77 m<sup>2</sup>, de los que:

- 307,76 m<sup>2</sup> corresponden a los espacios edificados (edificio tienda-restaurante y local técnico).
- 2.304,04 m<sup>2</sup> son de pavimento asfáltico.
- 422,79 m<sup>2</sup> son de pavimento de hormigón.
- 648,62 m<sup>2</sup> de zonas verdes.
- 121,56 m<sup>2</sup> de aceras peatonales.


Por consiguiente, si tenemos en cuenta que la superficie total de la parcela es de 9.783,47 m<sup>2</sup>, el área de actuación representa un 39% sobre el total de la parcela privada, manteniéndose por tanto un espacio libre inalterado, no edificado y acondicionado como zona verde que conserva el carácter propio del suelo No Urbanizable de Interés.

En cuanto a la descriptiva de las obras de urbanización propiamente dichas, cabe señalar:

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 62 de 93

- en las zonas de repostaje y de lavados se dispone un firme de hormigón armado de 20 cm. de espesor, con mallazo metálico y enriquecido con fibras de polipropileno para evitar el agrietamiento del acabado. Esta solución es la más adecuada para pavimentos sometidos al vertido accidental de hidrocarburos, y el tránsito frecuente de vehículos a baja velocidad y elevado número de maniobras, garantizándose de este modo la impermeabilidad y durabilidad del mismo.
- en el resto de zonas, excepto aceras, se realiza la explanación, refino y nivelación de terrenos, y la extensión de un paquete de firme asfáltico con una tipología habitual, comprendiendo capa de subbase de escoria de espesor mínimo 20 cm., capa de base de zahorra artificial de 10 cm, y dos capas de mezcla bituminosa en caliente, de 5 cm cada una, lo que conforma una solución de pavimentación de uso contrastado y confiable.
- para las aceras alrededor del edificio auxiliar y de las isletas de los surtidores y otros elementos de la estación, se diseña una solución en pavimento de hormigón en masa, asentado sobre base de zahorra natural, y delimitado mediante encintado de bordillo de hormigón. En los accesos al edificio auxiliar se realizan rebajes de acera para eliminación de barreras arquitectónicas.
- las zonas verdes de nueva ejecución se resuelven con el oportuno extendido de tierra vegetal y el refino de sus rasantes para adaptarse a las nuevas geometrías de viales y espacios urbanizados que las limitan, y la posterior plantación de césped y especies arbustivas y arbóreas.
- finalmente, en el resto de la parcela no ocupada por la urbanización antedicha, las tareas se reducen al reacondicionamiento de sus superficies y de la primitiva cubierta vegetal de pradería, en lo que pudiese ser afectada por la ejecución de las obras de la estación.

En segundo lugar, y tal y como se ha hecho referencia, esta obra urbanizadora de la parcela privada se encuentra íntimamente vinculada con la obra urbanizadora del espacio público adyacente ocupado por los terrenos de propiedad municipal y que se reordenan y acondicionan a fin de dar una nueva imagen cuidada y estéticamente agradable a un suelo (sistema general viario) en desuso tras el cambio del trazado del viario primitivo, con la finalidad de que a la vez sea útil al común de los ciudadanos, que puedan hacer uso del mismo como espacio de aparcamiento público, paliando en una

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 63 de 93

pequeña medida el déficit de plazas de aparcamiento en superficie, de carácter disuasorio, que existe en la localidad de La Pola Siero.

En síntesis, estas obras de urbanización exteriores se centran en la reforma del actual embudo de acceso, siguiendo la geometría favorablemente informada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias que habilitó la cesión del primitivo tramo de acceso a la A-64, ahora en desuso. Esta conexión a la glorieta, desde el momento en que se construye y pone en servicio el acceso ahora en uso, queda parcialmente fuera de servicio y en una situación deficiente en cuanto a su operatividad, ya que la entrada y salida de vehículos se realizan utilizando un único carril, estando el otro cortado y en uso como aparcamiento eventual, en condiciones muy precarias.

Así pues, la parte principal de la reforma viaria se centra en dotar al acceso de una nueva geometría, separándola del nuevo acceso a la A-64, con un trazado en forma de cayado que habilita para encajar el nuevo embudo de forma más perpendicular al anillo de la glorieta. El espacio así liberado es reacondicionado como aparcamiento de vehículos ligeros.

El otro trabajo significativo es la ejecución de una hinca bajo la N-634, al oeste de la glorieta, que se emplea para cruzar en una única conducción los distintos servicios que deben ser conectados con redes existentes al norte de la N-634 y que deben atender a la Estación de Servicio. En concreto, son llevados hasta la parcela de forma íntegramente subterránea servicios de abastecimiento y saneamiento de aguas, electricidad y telefonía.


Los espacios libres de resultado son tratados con soluciones de jardinería (inclusive sistema de riego automático), reformándose también la red de alumbrado público existente.

#### MEMORIA JUSTIFICATIVA.

Tal y como ha quedado expresado en el apartado relativo a “objeto de los Planes Especiales” la justificación de este instrumento urbanístico viene derivada de los argumentos contenidos en las Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Asturias:

- La nº 784/2017, de fecha 9 de octubre de 2017, dictada en el rollo de apelación nº 203/97.



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 64 de 93

- La nº 892/2017, de fecha 30 de octubre de 2017, dictada en el rollo de apelación nº 202/97.

En tanto que ambas consideran que las obras de urbanización de la parcela de la estación de servicio han de ponerse en relación con las obras de urbanización de los demás espacios públicos, por existir unidad de destino, es precisa la redacción y aprobación de un Plan Especial para dar cobertura a las actuaciones urbanizadoras llevadas a cabo, en tanto que la alteración de las características propias del suelo No Urbanizable de Interés, unido a la naturaleza de sistema general viario de los terrenos públicos a reordenar, precisan del instrumento urbanístico válido para resolver la ordenación del mismo en una zona preexistente, al no contemplarlo las previsiones del Plan General y ser necesaria una ordenación que no puede llevarse a cabo directamente por ningún otro instrumento de ordenación urbanística.


En la parte correspondiente al Estudio de Implantación para la instalación de la estación de servicio y sus servicios complementarios, entre los que se encuentra el de cafetería-restaurante, se ha efectuado un análisis detallado del impacto de la actuación sobre la red de transporte, tanto en materia de señalización, accesos, reposición de viales afectados por las obras y modificación de la geometría del enlace sobre la N-634, así como sobre el abastecimiento de agua; sobre el saneamiento, previendo la conexión a la red de saneamiento general del Nora, mediante solución separativa de pluviales y residuales; y sobre la red de energía eléctrica, según las condiciones de la compañía suministradora. Por tanto estas previsiones, llevadas a cabo materialmente, se consideran suficientes para la actuación conjunta a legalizar mediante este Plan Especial.

A continuación se desarrollan, de forma detallada, las condiciones y características de cada una de ellas:

#### IMPACTO SOBRE LA RED DE TRANSPORTE.

El mismo ha sido puntualmente justificado en el Apartado 3.4 de la Memoria del presente Documento. Se concluye que el desarrollo de la infraestructura propuesta no comporta un incremento significativo del tráfico actual de vehículos, y que la capacidad y diseño de la red viaria existente es suficiente para garantizar el acceso a las instalaciones.

El cumplimiento de las necesidades de aparcamiento es además pormenorizado en el Apartado 2.11, concluyéndose que la dotación normativamente exigible se cumple adecuadamente.

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 65 de 93

MODIFICACIÓN DE ACCESO DESDE N-634.

El acceso a la Estación de Servicio desde la glorieta de Ullaga en la N-634, descrito en el Apartado 2.6 de la Memoria del presente Documento, es profundamente modificado en su diseño, ya que en su estado primitivo, tal y como se encontraba tras las obras del nuevo enlace con la A-64, no presentaba una geometría adecuada para canalizar los tráficos inducidos por la Estación. De hecho, disponía de un único carril de entrada y salida, con un radio de giro para incorporación a la glorieta inaceptable desde el punto de vista de la funcionalidad y seguridad.

De ese modo, y dentro de las obras del Proyecto de Urbanización de espacios públicos al que se ha hecho referencia en reiteradas ocasiones, se incluye la modificación de su geometría, hasta lograr el cumplimiento de las dimensiones y radios mínimos de entrada y salida conforme a las “Recomendaciones sobre glorietas” de la Dirección General de Carreteras del Estado, que se detallan en el siguiente croquis:

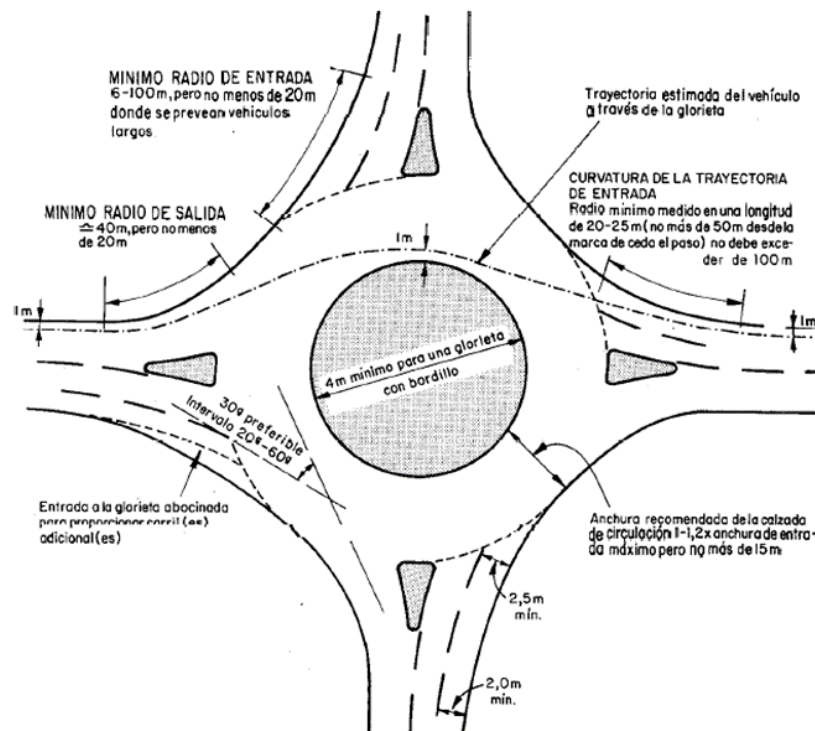



FIG. 14  
PLANTA DE GLORIETA NORMAL

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 66 de 93

En concreto, se han obtenido en el diseño los siguientes valores geométricos:

- Radio de entrada: 18 m (recomendación: 6 – 100m).
- Radio de salida: 45 m (recomendación: mín. 40 m).
- Ángulo de entrada:  $32g = 29^\circ$  (recomendación 20g - 60 g).
- Ancho de entrada: 4 m para un carril (recomendación > 2,5m/carril).
- Longitud abocinamiento: 24,2 m.

El nuevo enlace, como se recoge en los Planos O-04, de Ordenación, y O-05, de Propuesta, amplía y modifica el trazado de la calzada actual, ocupando terrenos de dominio público incluidos en la cesión al Ayuntamiento, y liberando otros, que se destinan así a aparcamiento y zona verde.


La actuación contempla finalmente, además de la necesaria reposición de tramos de viales afectados por las obras, la disposición de señalización informativa en las carreteras por las que ha de realizarse el acceso para garantizar la localización de las instalaciones por los usuarios.

#### VIARIO Y PAVIMENTACIÓN.

Como puede observarse en el Plano 5, de Propuesta, el trazado se ajusta en la medida de lo posible al vial existente, siendo únicamente necesarios movimientos de tierras, con cierta importancia, en el margen izquierdo del mismo, donde es necesaria la ejecución de una escollera de sostenimiento debido a la fuerte pendiente del talud existente.

La sección tipo diseñada se asemeja al viario actual, con el objeto mantener la estructura del vial existente, estando formada por dos carriles de 4 m cada uno y bermas en tierras a ambos lados de 1 m de ancho. Por el margen derecho se completa con la ejecución de una cuneta a lo largo de toda su longitud.

En definitiva, el Proyecto de Urbanización sólo aborda rediseño de un corto tramo de vial ya existente, adecuándolo a su anterior trazado en la medida de lo posible para minimizar las obras a realizar. Es por ello por lo que únicamente es necesaria la disposición del nuevo paquete de firme en zonas puntuales, que se diseña en aglomerado asfáltico en caliente, con una sección tipo habitual para una solución de viario (capa de rodadura de MBC tipo AS16 surf D de 5 cm; capa intermedia de MBC

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 67 de 93

tipo AC22 bin S de 5 cm; base de zahorra artificial y sub-base de zahorra natural, de espesores según necesidades geométricas del material)

Para las zonas donde se mantiene el firme existente, se contempla el fresado de la superficie y extendido sólo de última capa (capa de rodadura de MBC tipo AS16 surf D de 5 cm).

La superficie total de nuevo vial es de 1.109 m<sup>2</sup>, y de firme existente a mantener es de 219 m<sup>2</sup>.

Se completa la actuación con las señales horizontales y verticales, conforme a la normativa “Recomendaciones sobre glorietas del Ministerio de Fomento”, necesaria para señalización del acceso reformado desde la glorieta de la N-634.

#### ESTUDIO DE LA DOTACIÓN DE ABASTECIMIENTO, SANEAMIENTO Y ELECTRICIDAD.

La suficiencia de la dotación de abastecimiento ha sido pormenorizadamente justificada en el Apartado 2.7 de la Memoria Justificativa del presente Documento, determinándose suficiente con la extensión de las redes urbanas existentes que provienen de la zona urbana de Pola de Siero.


Así, el Proyecto de Urbanización contempló una nueva conducción en fundición dúctil para dotar de abastecimiento a la futura Estación de Servicio, además de dejar una previsión para el futuro desarrollo de la zona, siendo necesario el cruce bajo la N-634 mediante hincas, tal y como se detalla más adelante.

La red de distribución se diseña con diámetro nominal de 125 mm e incluye válvulas de compuerta para sectorizarla, bocas de riego, acometidas para los distintos consumos, e incluso una red de riego en la nueva zona verde generada.

La solución dada a los vertidos de la Estación de Servicio se ha descrito y justificado en el Apartado 2.8 de la Memoria. Como allí se expone, se diseña una red separativa de aguas fecales y pluviales.

Por otro lado, para las aguas pluviales del viario público, se diseña la construcción de cunetas longitudinales terminando en una obra de paso que vierte a zona verde, sin cambios con respecto a la configuración actual de la escorrentía.

Como se ha expuesto, para el tratamiento de las aguas pluviales de la Estación se proyecta la construcción de un dispositivo decantador, y tras su tratamiento,

	<p style="text-align: center;">ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</p> <p style="text-align: center;">- TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -</p>	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 68 de 93

discurrirán en subterráneo por el camino vecinal que bordea la actuación por el Sur, hasta definitivo su vertido a cauce público.

Para el caso de las aguas fecales se proyecta un colector general, bajo zonas verdes o calzada. Al igual que en el caso del abastecimiento, para conectar con la red de saneamiento municipal más cercana, es necesario el cruce bajo la N-634 mediante hinca, tras el cual el colector existente vierte a la red general de saneamiento del río Nora, más concretamente al aliviadero existente al norte de la actuación, denominado "Instituto". La obra incluye la oportuna reforma interior del aliviadero, con la confección de un pequeño canal de tiempo seco, la colocación de pozos de registro antes del mismo, y la consignación de cantidades para la instalación de un dispositivo aforador de caudales de vertido.

La obra necesaria para dotación de energía eléctrica a la Estación fue descrita en el Apartado 2.5. Conforme a lo allí expuesto, el Proyecto de Urbanización contempla la instalación subterránea de las redes de Baja Tensión precisas, siempre de acuerdo a las especificaciones para el soterramiento de la empresa titular Hidrocantábrico S.A.


No se hace necesaria la instalación de nuevos Centros de Transformación ni extensión de redes de Alta Tensión.

Además de lo anterior, se ha considerado la ejecución de nuevas redes de telefonía (diseñada siguiendo los estándares de Telefónica de España S.A., señalándose no obstante la universalidad de estos diseños y la validez de uso de los mismos sea cual sea el suministrador de los servicios de telecomunicaciones que operen sobre ellos) y de alumbrado público.

Al igual que en los casos anteriores, es necesario el cruce bajo la N-634 para la conexión con la red telefónica existente, mientras que para el alumbrado, la existencia de una red anterior en la zona facilita la solución dada, siendo únicamente necesario el desplazamiento de alguna de las luminarias existentes, y la ejecución de pequeños apéndices de canalización para la disposición de nuevas luminarias que completen la red.

#### CRUCE DE SERVICIOS BAJO N-634.

Como se ha mencionado con anterioridad, para dotar de servicios a la parcela donde se ubicará la futura estación de servicio es necesaria la conexión con las redes municipales, todas ellas existentes al norte de la actuación, siendo necesario el cruce bajo la N-634, para lo cual se contempla una solución de cruce en subterráneo,

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 69 de 93

desechándose a priori, por condicionantes de afección sobre la vía, cualquier solución de intervención con zanja a cielo abierto.


Las características y ejecución de este cruce en subterráneo respetan las condiciones generales marcadas por la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias para este tipo de actuación.

A la vista de lo anterior, debe entenderse que la actuación urbanizadora llevada a cabo da cumplimiento a las obligaciones urbanísticas impuestas al promotor de la estación de servicio por exigencia legal de la propia normativa del Principado de Asturias (art. 202.d del ROTU) al tener que resolver a su costa las infraestructuras y los servicios precisos para su funcionamiento interno, así como la conexión de los mismos con las redes de infraestructuras y servicios exteriores, vinculándose en este caso con la actuación sobre los espacios públicos anteriormente destinados a viario del sistema general por cuanto que es imprescindible actuar sobre los mismos por ser necesarios para llevar a cabo la conexión con los servicios existentes, que se encuentran en la margen de la N-634 lindante con el Instituto de Enseñanza Secundaria “Juan de Villanueva” de Pola de Siero.

El art. 149.3 del TROTU deja claro que “la ejecución de los sistemas generales se llevará a cabo, bien directamente, bien mediante la aprobación de Planes Especiales” por lo que, teniendo en cuenta “que los valores urbanísticos de terrenos y zona no consienten el examen aislado y parcelado o por espacios, cuando como es el caso que nos ocupa (sentencia del TSJA 892/2017 de 30 de octubre de 2017 en rollo de apelación nº 202/17) estamos ante una actuación conjunta con unidad de destino y que supone una sensible alteración de características de esta clase de suelo”.

El presente Plan Especial da cumplimiento a las obligaciones que impone el art. 196 del ROTU y a las condiciones especiales exigidas por el Plan General Municipal de Ordenación de Siero en el art. 4.60.8 para las instalaciones del servicio de las carreteras (entre ellas las estaciones de servicio), en tanto que:

- Solo serán admisibles en suelos de la categoría de Interés. Cumple en cuanto a la ubicación de la misma sobre parcela privada; afectando al resto a sistema general viario.
- Solamente en las ubicaciones donde no se vulneren los valores propios de esta categoría y muy particularmente los del paisaje general. Cumple por cuanto la actuación afecta a terrenos situados entre la A-64, los ramales de acceso y salida a la misma; la N-634 y la vieja salida desde

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 70 de 93

la N-634, hoy titularidad del Ayuntamiento de Siero, por cesión del Ministerio de Fomento. No hay por tanto valores históricos, arqueológicos, científicos, ambientales o culturales que proteger en este suelo. Tampoco hay riesgos naturales, ni singularidades agrícolas, forestales o ganaderas; ni es un espacio necesario para preservar el peculiar sistema de poblamiento del territorio asturiano, ni tiene relevancia para la protección del dominio público. Ni se encuentra alrededor de ningún núcleo rural cuya preservación del proceso urbanístico sea conveniente para el mantenimiento del propio núcleo y de sus valores paisajísticos y tradicionales.

- Debiendo situarse en lugares que tengan escaso impacto de vistas generales o distantes. Cumple, no hay impacto paisajístico alguno, quedando perfectamente disimulada, tanto la estación de servicio y la obra urbanizadora acometida, de las vistas desde el núcleo urbano, desde la N-634 hasta llegar a la glorieta de Ullaga y desde la A-64.
- En cambio, la visibilidad de los accesos de incorporación a las vías, deben ser irreprochables. Cumple, los accesos son inmejorables desde ambas vías y han sido expresamente validados y autorizados por el Ministerio de Fomento.

Se da justificación tanto a lo relativo a los estudios de implantación como a las especificaciones propias de los planes especiales dado el carácter dual del presente documento.


#### PLANOS.

Se representan los contenidos inherentes a ambos documentos de planeamiento.

#### NORMAS URBANÍSTICAS.

Se ha dedicado un apartado específico dentro del presente documento a la inclusión de unas Normas Urbanísticas, centradas específicamente en la determinación de parámetros edificatorios que, complementando a las del vigente PGO, caractericen la tipología constructiva que se considera, al tiempo que den cabida al uso de restaurante dentro de la actividad, remitiéndose en el resto de cuestiones a la Normativa Urbanística del vigente PGO.



	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 71 de 93

#### NORMAS TÉCNICAS.

Los futuros proyectos de obras darán cumplimiento a todas aquellas normativas generales y sectoriales relacionadas con la urbanización (abastecimiento, saneamiento a poblaciones, suministro de energía eléctrica, ...) y organismos afectados (Dominio Público Hidráulico, Carreteras,...), a las que la normativa del Plan Especial remite expresamente.

#### ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO.

Es de aplicación lo recogido en el apartado específico de Estudio Económico del documento relativo al Estudio de Implantación, dado que el alcance del mismo satisface sobradamente los contenidos exigibles a un Estudio Económico y Financiero propio de un Plan Especial redactado con el objeto de implantar un establecimiento comercial de reducida escala, como es el descrito.


A este respecto cabe además señalar expresamente, en cumplimiento de la exigencia del Art. 193.1.e), que la totalidad de las inversiones previstas tienen carácter privado, no programándose en el presente Documento (ni siendo necesaria para el desarrollo previsto) actuación alguna que precise de inversión pública.

#### PLAN DE ETAPAS.

El artículo 202.d del Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias, determina que en el estudio de implantación deberán especificarse los plazos de inicio y finalización de las obras, que serán vinculantes en todo caso, con determinación, si procede, de las fases en que se divida la ejecución del estudio de implantación.

En el presente caso, debe señalarse que el Estudio de Implantación aprobado en 2013 permanece incólume en la actualidad, no habiendo sido declarada su nulidad por resolución judicial alguna, y dándose la circunstancia de que las obras previstas en aquél, que en el presente Documento también se contemplan, ya han sido ejecutadas, quedando tan solo por ajustar a la legalidad la cafetería-restaurante y la urbanización de la parcela.

No obstante lo que antecede, a los efectos de dar cumplimiento formal al contenido del citado artículo, expresamente se indica que las obras de urbanización y edificación de las actuaciones previstas en este Estudio de Implantación y Plan Especial son susceptibles de realización en una única etapa, sin que quepa establecer plazo

	<b>ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA</b> - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	<b>MEMORIA</b>
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 72 de 93

máximo alguno de ejecución, al haberse materializado ya las antedichas obras, con carácter previo y al amparo del primitivo Estudio de Implantación de 2013.

#### SISTEMA DE ACTUACIÓN.


Al igual que se indicaba en el apartado anterior, ha de significarse que las obras contempladas en el presente han sido ya materialmente ejecutadas al amparo de Estudio de Implantación previo, cuya nulidad no ha sido declarada por resolución judicial alguna

No obstante lo anterior, y a efectos puramente formales, se indica que, atendiendo a la naturaleza y propósito del presente Estudio de Implantación y Plan Especial, su consecución, por lo que se refiere a el desarrollo de la actividad en las instalaciones, objeto cierto del mismo, impone determinar el sistema de actuación.

En consecuencia, y considerando que la titularidad de la totalidad de los terrenos incluidos en el ámbito es coincidente con el promotor del instrumento urbanístico, y el tipo de obras que se hubieran de ejecutar, de acuerdo con el artículo 352 del ROTU, la modalidad de actuación es asistemática.

Con respecto a las conexiones a las redes de servicios y obras de urbanización, será de aplicación el Artículo 526 del ROTU por lo cual una vez ejecutadas las infraestructuras que transcurren por la vía pública se hará la cesión gratuita al concejo.

Así mismo, podrá autorizarse la ejecución simultánea de las obras de acometida, urbanización para dotar al ámbito de los servicios urbanísticos mínimos, y edificación.

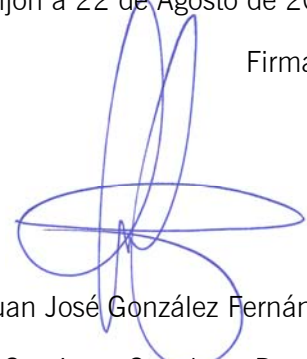
	ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN Y PLAN ESPECIAL PARA LEGALIZACIÓN DE OBRAS Y USOS (CAFETERÍA-RESTAURANTE) Y REORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN DE ESTACIÓN DE SERVICIO Y ESPACIOS PÚBLICOS ADYACENTES EN LA CARRERA - TEXTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA -	MEMORIA
		Ref: 3831 / 022 / 18
		Fecha: AGO. / 2018
		Página 73 de 93

#### **4.- DISPOSICIÓN FINAL.**

A la vista de las consideraciones recogidas en este documento, y los datos que figuran en los distintos Planos, se considera que el presente Estudio de Implantación y Plan Especial para dotación de restaurante-cafetería, como uso complementario de la Estación de Servicio sita en La Carrera – Siero y para la legalización de las obras de urbanización de la parcela vinculadas a dicha estación de servicio, define adecuadamente las obras objeto del mismo conforme a la legislación urbanística vigente, a los efectos de su informe favorable y aprobación, con carácter previo al inicio del Proyecto de Construcción correspondiente, por parte del Ayuntamiento de Siero y el Gobierno del Principado de Asturias.

En Gijón a 22 de Agosto de 2018

Firmado:



Juan José González Fernández

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.