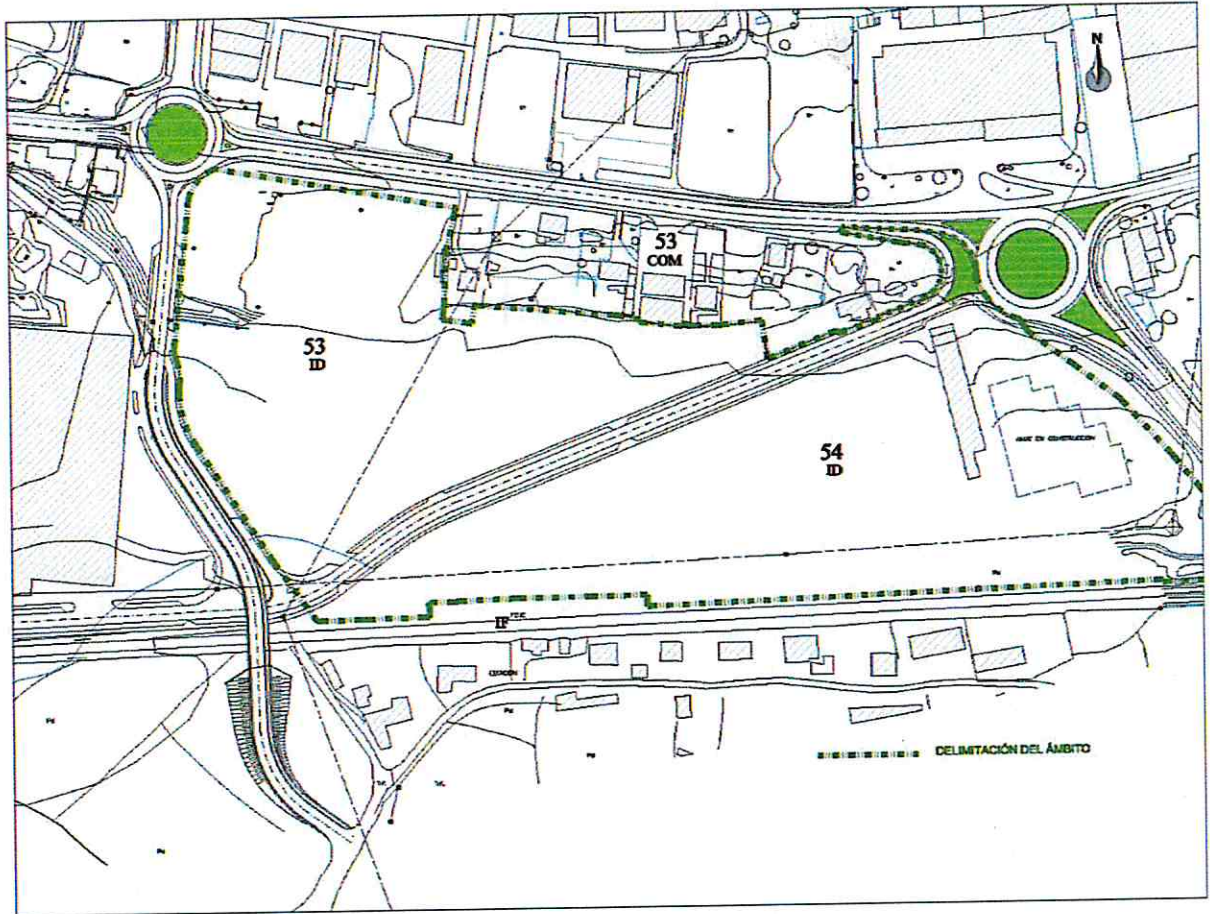


242T1φ1B



**PLAN ESPECIAL DE DELIMITACION DEL AMBITO DE  
INFRAESTRUCTURAS (UNIDADES HOMOGENEAS UH-53 ID Y UH-54 ID  
DEL PGOU) DE SIERO (T.R.30ene15).**

**MEMORIA**

*Prevalido en el Registro General  
en fecha 18-2-2015*



PROMUEVE. EXPLOTACION GANADERA DE CORTES, S.L.  
ARQUITECTO. ARTURO GUTIERREZ DE TERAN

OCTUBRE de 2014

## **1. OBJETO.**

## **2. MEMORIA INFORMATIVA.**

- 2.1. Antecedentes y condiciones previas del PEI**
- 2.2. Situación actual en el Entorno Territorial**
- 2.3. Delimitación del ámbito de actuación**
- 2.4. Características del ámbito de actuación**
  - 2.4.1. Características físicas y uso actual de las parcelas*
  - 2.4.2. Superficie del ámbito de actuación*
  - 2.4.3. Superficie de las parcelas catastrales*
  - 2.4.4. Superficie de las parcelas que están incluidas en el ámbito de actuación del PEI.*
- 2.5. Situación urbanística actual**
- 2.6. Accesibilidad**
- 2.7. Vías ferroviarias**
- 2.8. Línea eléctrica de alta tensión. Energía Eléctrica**
- 2.9. Saneamiento**
- 2.10. Arroyo fluvial**
- 2.11. Abastecimiento de Agua**
- 2.12. Abastecimiento de Gas**
- 2.13. Abastecimiento de Telecomunicaciones.**

## **3. MEMORIA JUSTIFICATIVA**

- 3.1. Conveniencia y oportunidad**
- 3.2. Objetivos y determinaciones**
- 3.3. Viabilidad de los futuros desarrollos. Ejemplos meramente indicativos.**
- 3.4. Descripción desglosada de cada infraestructura necesaria para el futuro desarrollo del ámbito de actuación**
  - 3.4.1. Infraestructuras viarias y conexiones con la antigua CN-634 (accesibilidad)*
  - 3.4.2. Urbanización Interior*
  - 3.4.3. Vía ferroviaria*
  - 3.4.4. Línea eléctrica de alta tensión. Energía eléctrica*
  - 3.4.5. Saneamiento*
  - 3.4.6. Arroyo fluvial*
  - 3.4.7. Abastecimiento de agua*
  - 3.4.8. Abastecimiento de gas*
  - 3.4.9. Abastecimiento de telecomunicaciones*
  - 3.4.10. Alumbrado*
  - 3.4.11. Señalización y mobiliario urbano*
  - 3.4.12. Condiciones comunes de las instalaciones.*
- 3.5. Normas Urbanísticas.**
- 3.6. Desarrollo de la Actuación.**
- 3.7. Innecesariedad del Estudio de Impacto Ambiental.**





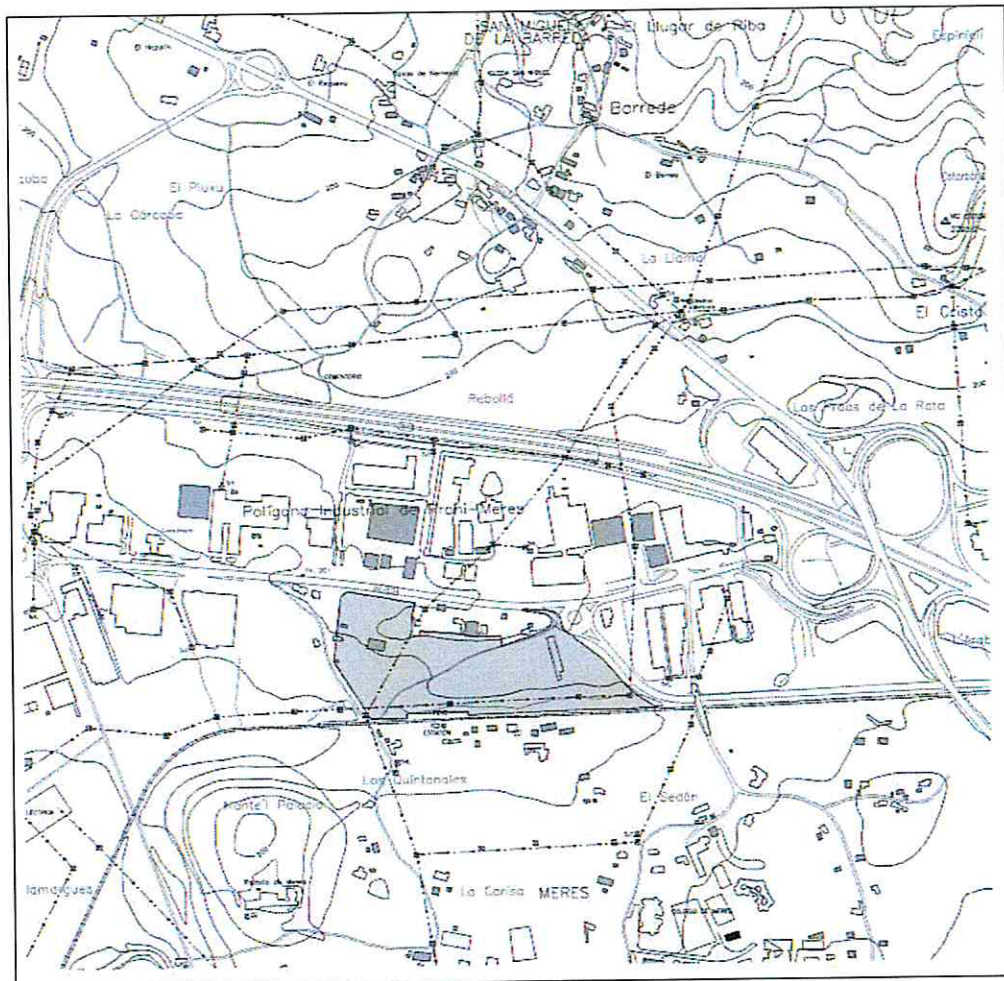
Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 de Mayo 2010  
Secretario General:  
D. Herenegino Felipe Faniúl Viña

## 1 - OBJETO

El presente documento proyecta un Plan Especial de Infraestructuras (PEI) en un área determinada por el Plan General de Ordenación Urbanística de Siero (PGOUS)<sup>1</sup> que la califica como Suelo Industrial (S.I.) y clasifica como Suelo Urbano

El ámbito territorial que se estudia incluye las Unidades Homogéneas 53ID y 54ID del PGOU de Siero.

Más adelante se irán definiendo los aspectos que correspondan a la fase informativa, objetivos del PEI, su conveniencia, oportunidad y justificación de las soluciones adoptadas siguiendo lo prescrito en el Texto Refundido de Ordenación del Territorio y Urbanismo (TROTU) y su Reglamento (ROTU), de aplicación en el Principado de Asturias.



<sup>1</sup> NOTA : Aclaración respecto al título del Plan de Urbanismo de Siero. Siguiendo los criterios del TROTU lo denominaremos PGOU de Siero en vez de PGMO de Siero (Plan General de Ordenación Municipal).

## 2 - MEMORIA INFORMATIVA

Se ha analizado el ámbito territorial de actuación "in situ", las prescripciones del PGOUS para el Suelo Industrial (S.I) y los compromisos urbanísticos que significan la clasificación del suelo como Urbano; así como todas las Infraestructuras necesarias para desarrollar el área, incluyendo la localización de las conexiones que cada infraestructura debe mantener para desarrollarlas dentro del ámbito de actuación.

Las infraestructuras que afectan al ámbito son las siguientes:

### 2.1 - Antecedentes y condiciones previas del PEI.

Se redacta el presente Plan Especial de Infraestructuras (UH 53 ID y UH 54 ID) del PGOU de Siero para la ordenación del acceso desde la antigua carretera nacional CN-634 al Polígono Industrial Proni-Meres y para la dotación suficiente de las infraestructuras de agua y saneamiento, con propuestas concretas de actuación, ajustadas a la normativa sectorial de aplicación, tanto en materia de carreteras y ferrocarriles, como de aguas, saneamiento, gas, redes eléctricas y de telecomunicaciones.

En el presente documento se incluye el estudio de las propiedades afectadas, las características de las redes de infraestructuras necesarias, con la señalización de las conexiones y la propuesta del viario, así como una propuesta de Normalización de Fincas teniendo en cuenta lo indicado en el art. 489.2 del ROTUA, es decir, que no se puede disminuir a los propietarios su aprovechamiento y que no existe cesión de aprovechamiento al Ayuntamiento, considerando que será necesario compensar a los propietarios que pudieran verse afectados, bien económicamente, bien disminuyendo su carga urbanizadora, a fin de garantizar un reparto equitativo de beneficios y cargas, que ha de prevalecer en materia urbanística.

Sin embargo, esta propuesta sólo debe considerarse como una sugerencia para dar a entender la viabilidad de una futura ordenación y de su posterior urbanización. Por lo tanto, no debe considerarse como una ordenación definitiva, ya que ésta sólo permite aclarar conceptos que faciliten la comprensión de este Plan Especial de Infraestructuras, y su correspondiente tramitación.

### 2.2 - Situación actual en el Entorno Territorial

El Ambito de Actuación es el correspondiente a las Unidades, UH 53 ID y UH 54 ID del PGOU de Siero. Se localiza en la continuidad de los polígonos de Grandá proyectados en la década de los años 60





La planificación inicial de los polígonos de Granda hace algo más de 40 años proyectaba unas vías de servicio paralelas a la CN-634 que nunca se ejecutaron, y en su lugar se fueron configurando pequeñas áreas de aparcamiento delante de cada nave. Aparte de esta deficiencia, habría que añadir otras relacionadas con la densidad, equipamientos y servicios que ha sido necesario abordar entre todos los interesados, en conjunción con las administraciones implicadas.

La antigüedad de su trazado implica que alguno de sus viales sean demasiado estrechos para permitir el paso de vehículos pesados con comodidad y seguridad, no dispone de suficientes espacios verdes ni equipamientos para hacer más equilibrada la convivencia entre la industria, el medio ambiente y otras actividades, y no dispone, (o están infradimensionadas), ciertas instalaciones y servicios generales, entre los que cuenta el abastecimiento de agua, ya que la sección de sus conductos es muy estrecha para el nivel de suministro requerido.





### 2.3 - Delimitación del ámbito de actuación

La superficie ocupada por el PEI de Meres contiene a las Unidades Homogéneas 53 ID y 54 ID del PGOU de Siero.

Ambas Unidades Homogéneas cuentan con igual calificación tipológica y de uso de la edificación, la misma modalidad de régimen de suelo y tienen atribuido por el PGOUS igual aprovechamiento.

Estas unidades se encuadran en el caso general de la normativa urbanística, ya que engloba varias parcelas diferentes y no necesariamente completas. Los trazados viarios que limitan las manzanas son por completo independientes de las divisiones parcelarias (art. 2.03 del PGOU).

Los límites del área objeto de desarrollo son los siguientes:

**Norte (N):** Trazado de la carretera nacional CN-634 con una longitud aproximada de 130 metros lineales y línea límite con la Unidad Homogénea 53 COM, hasta la intersección de la citada Unidad con la glorieta existente, en la que se quiebra el trazado de la CN-634 y se genera el acceso al Polígono Industrial Proni.

El límite entre el Area de Actuación y la carretera se ha trazado según la representación gráfica catastral de las parcelas, es decir, no se ha seccionado por este lugar la única finca que da su frente a esta vía de circulación.

El límite entre el Area de Actuación y la Unidad Homogénea 53 COM se ha trazado atendiendo a la documentación gráfica del PGOUS, aproximando la citada línea quebrada a la realidad existente, dada la presencia de un talud vertical que genera un corte de diverso calado en la sección transversal del terreno (ver documentación gráfica del PE de Infraestructuras).

Además, se ha tenido en cuenta la superficie que será ocupada por el vial de acceso desde la CN-634, dirección de Colloto a Granda, para vincularla al área de actuación. Se sitúa al Oeste de la rotonda de circulación de vehículos.

**Sur (S):** Vía férrea de FEVE, de doble trazado (ida y vuelta) que comunica las poblaciones de Oviedo y Santander.

Esta delimitación es aproximadamente longitudinal y bastante regular. Solamente se interrumpe frente al edificio del apeadero de Meres, donde existe una plataforma de acceso a los trenes que tiene unos 100 metros lineales y cuya superficie plana está rematada





de fecha 26 MAR 2015

Secretario General:

Edo. Hermenegildo Felipe Fariol Viña

con materiales duros (revestimientos con baldosa de tacos de mortero de cemento, bordillos y demás elementos aptos para ser utilizados a la intemperie).

Este (E): Trazado de la CN-634, allí donde se quiebra su trayectoria al llegar a la rotonda indicada en los apartados anteriores hasta curvar y ser proseguido tangencialmente a la vía de FEVE.

El límite del Ambito de Actuación en esta orientación se traza desde la citada rotonda y comunica con el límite Sur según una línea aproximadamente paralela a la carretera nacional, pero por la base del talud del citado vial (la carretera discurre a una cota más elevada que la rasante de las fincas del PE).

Oeste (O): El límite Oeste está conformado por un trazado quebrado que se acomoda a la trayectoria del nuevo vial que comunica esta área con el núcleo de población de Meres y que se eleva sobre la vía férrea de FEVE a través de un puente de reciente construcción.

Al otro lado de la citada carretera se ubican unas parcelas de un Polígono Industrial que ya está urbanizado, ocupadas en la mayor parte de su superficie con naves de reciente construcción, las cuales están dotadas de las infraestructuras básicas necesarias para el desarrollo de sus actividades.

El límite Oeste del Ambito de Actuación presenta dos perfilados diferentes:

a) La parte Norte, hasta su encuentro con la rampa a través de la cual se accede al puente que "salta" la línea férrea, se ha delimitado con una línea recta de Norte a Sur, acomodando su inicio en la futura rotonda que se construirá en la CN-634, según la documentación recabada, en la Demarcación de Carreteras del Estado.

Su dirección conecta con el trazado del límite del citado ámbito que se sitúa más al Sur, el cual se encuentra bien definido, ya que existe un vial con su correspondiente acera que está en pleno funcionamiento hoy en día.

b) La parte Sur está formada por una línea con sentido Noroeste (NO)-Sureste(SE) que conecta el trazado Norte-Sur anteriormente indicado con la línea límite de la del ferrocarril, aproximadamente allí donde queda interrumpida la construcción del nuevo vial

que pasa por debajo del citado puente y discurre paralelo a la vía a través del Polígono Industrial situado al Oeste.

Además, según se ha indicado, se ha tenido en cuenta una superficie exterior a la línea límite del ámbito de actuación en la cercanía de la rotonda Noreste existente en la carretera nacional CN-634.

Esta zona exterior estaría vinculada al desarrollo y ejecución del Plan Especial, ya que es necesario ocupar parte de estos terrenos para acomodar el ramal de acceso desde la citada carretera al nuevo vial interior, todo ello según la solución que definitivamente se ha adoptado de común acuerdo con la Demarcación de Carreteras y los servicios técnicos municipales.

Este espacio se localiza en el área de la citada carretera y no interfiere en la superficie ocupada por la Unidad Homogénea 53 COM.

Para la correcta resolución de todos los aspectos relacionados con la futura rotonda Oeste, se ha de coordinar la tramitación del Plan Especial de Infraestructuras con los expedientes de los terrenos incluidos en las Unidades Urbanísticas adyacentes que se encuentren vinculadas al desarrollo de este nudo de circulación.

## **2.4 - Características del ámbito de actuación**

En el presente apartado se describirán las características físicas, la superficie del ámbito de actuación, las características de las parcelas catastrales que se distribuyen en su interior y las infraestructuras existentes en el entorno inmediato, así como las instalaciones con las que están dotados todos los predios y las edificaciones erigidas en el sitio en la actualidad.

### 2.4.1 - Características físicas y uso actual de las parcelas.

El terreno delimitado por el área de actuación presenta un perímetro bastante bien definido, aunque muy irregular.

Su rasante es ligeramente inclinada en gran parte de su extensión, excepto en la gran parcela que delimita con la CN-634 y que define parte del límite Norte.

La pendiente baja con una suave inclinación desde el Norte hacia el Sur, así como desde el Este hacia el Oeste, acomodándose al final al fondo del valle formado por el terraplén de la vía de FEVE.



En la documentación gráfica de este P.E.I. se han representado varias secciones efectuadas por los puntos más significativos del ámbito (ver documentación gráfica que se aporta). De ellas se destacan las siguientes características:

*Sección 1-1 (T):* Es transversal respecto al ámbito de actuación y se ha realizado por el centro del mismo.

En el límite Norte con la UH 53 COM se ha realizado hace tiempo un fuerte movimiento de tierras, generándose un talud vertical soportado, en parte, por un muro de contención, de unos 8,06 metros (la cota superior es la +193,48 y la inferior +185,42).

Desde esta última cota hasta el trazado de la vía de FEVE, la rasante del terreno presenta una inclinación, bajando y muy continua, de aproximadamente el 2%, en la que se atraviesa el camino de tierra actual que discurre por el interior y el arroyo situado al Norte de la citada línea de FEVE y a escasa distancia variable.

*Sección 2-2 (T):* Es transversal respecto al ámbito de actuación y se ha realizado cerca de la intersección con la rotonda Este. Actualmente está siendo utilizada como rótula de circulación por la nacional CN-634.

La cota de la citada carretera en este punto baja desde la +191,09 existente en la sección 1-1 (T) hasta la +190,55 en este lugar, por lo que su rasante desciende con una suave pendiente del 2,25%.

Transversalmente, el gran corte efectuado en la zona edificada de la UH 53 COM, reflejado en el apartado anterior, se convierte en este lugar en una pendiente hasta su encuentro con el camino interior, ya que éste último también va ascendiendo por el interior del ámbito hasta conseguir alcanzar la cota de la rotonda exterior. Este es el punto por donde hoy en día se fuerza el acceso

desde la carretera nacional hasta las diferentes fincas del ámbito de actuación.

Continuando con el trazado trasversal desde el camino hasta la línea de FEVE, la rasante del terreno dispone de una pendiente similar a la descrita para la sección transversal anterior (2%), la cual también es atravesada por el arroyo descrito a una distancia de unos 15 metros lineales de la citada vía férrea.

*Sección 1-1 (L):* Es longitudinal, ya que se ha realizado por el eje del camino de tierra que discurre por el interior.

Su cota más elevada se localiza en el límite con la rotonda de la citada carretera nacional (+189,70), que se localiza en el Noreste del ámbito, y la más baja (+182,41) se centra en el cruce que se ha construido en el vial asfaltado que pasa por debajo del puente que se eleva sobre la vía de FEVE (zona Suroeste del ámbito).

Dado que entre ambos puntos existe una diferencia de cotas de 7,29 metros y la longitud entre los mismos es de unos 375 metros, la pendiente también resulta de un 2%.

En la actualidad, los usos que se desarrollan en cada una de las parcelas difieren según la ubicación y la superficie de cada una de ellas.

La manzana 53 ID se sitúa al Norte del camino interior de tierra, cuyo trazado es diagonal. En ella se distribuyen cuatro parcelas cuya dimensión media es mayor que las que se ubican en la 54 ID. En esta última se localizan 24 unidades.

El uso al que se destinan las parcelas situadas al Norte también difiere del de las situadas al Sur del camino. En las primeras ya se desarrollan actividades industriales, o semiindustriales, caracterizadas por movimientos de vehículos, aparcamiento, almacenes de vehículos retirados de la circulación, etc... En su superficie se han ejecutado trabajos variados, entre los que se citan los de excavación, explanación, muros de contención y accesos que dan





de fecha 26 MAR 2015  
Secretaría General  
Fdo. Hermenegildo Fariol Viña

servicio a las actividades que están localizadas en estos momentos en el lugar.

Sin embargo, en las situadas al Sur las actividades son casi nulas, ya que solamente en una de ellas se ha construido hace varios años una nave industrial y otra edificación que se encuentra en construcción en las parcelas 22 y 23 de la Manzana 54 (polígono catastral 77740). El resto son terrenos verdes sin tratar, excepto uno de los casos (la que se localiza muy cerca de la número 02 de la manzana 53 (Polígono Catastral 75740)), en el que se han vertido tierras procedentes de algún desmonte. Es decir, estas parcelas no presentan en general ningún tipo de uso intensivo, ya que entre otras circunstancias, a la dificultad que plantea la escasa superficie de las diferentes unidades, se añade la imposibilidad de acceso a una considerable cantidad de ellas desde el camino interior, sobre todo en las situadas más cerca de la línea férrea de FEVE.

#### 2.4.2 - Superficie del ámbito de actuación.

La superficie del ámbito de actuación propuesto por el Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística en la Certificación Acuerdo del 20/03/2009 para el Unidades Homogéneas nº 53 y 54 de Suelo Urbano (...) Industrial de Meres es de 74.439 m<sup>2</sup>.

No obstante, después de haber hecho una medición más exhaustiva en la documentación gráfica que se aporta en el presente P.E.I., la superficie ocupada por el citado ámbito es de unos 73.377 m<sup>2</sup>, según el siguiente desglose:

▪ Superficie delimitada en UH 53 ID .....	29.447,00 m <sup>2</sup> .
▪ Superficie delimitada en UH 54 ID .....	36.710,00 m <sup>2</sup> .
▪ Sup. del vial principal (eje viario entre las Unidades Homogeneas).....	5.654,00 m <sup>2</sup> .
▪ Sup. entre UH 53 ID y ámbito CN-634 .....	816,00 m <sup>2</sup> .
▪ Sup. acceso desde CN-634 lindero rotonda Noreste.....	750,00 m <sup>2</sup> .
Sup. Total considerada del Ambito de Actuación.....	73.377,00 m <sup>2</sup> .

Por lo tanto, la superficie total susceptible de aprovechamiento urbanístico es de 66.157 m<sup>2</sup>, la cual es la suma de la superficie delimitada en ambas Unidades Homogéneas. El resto, que asciende a la cantidad de 7.220 m<sup>2</sup>, se corresponde con el suelo destinado a viales y otros espacios públicos, tal y como se definen en la documentación gráfica de este PEI.

### 2.4.3 - Superficie de las parcelas catastrales.

En el ámbito de actuación de este PEI se pueden detectar 29 parcelas catastrales. La Unidad Homogénea 53 ID está ocupada por cuatro, localizándose el resto (25) en la UH 54 ID.

A continuación se desglosan las parcelas con su correspondiente superficie, tal y como se ha extraído de la documentación existente en el Catastro:

#### Unidad Homogénea 53 ID (Manzana 53, Polígono 75740).

Parcela nº 01.....	15.524 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 02.....	5.572 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 03.....	12.110 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 04.....	2.107 m <sup>2</sup> .

#### Unidad Homogénea 54 ID (Manzana 54, Polígono 77740).

Parcela nº 01.....	523 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 02.....	3.055 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 03.....	1.811 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 04.....	297 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 05.....	1.431 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 06.....	1.178 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 07.....	1.712 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 08.....	1.333 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 09.....	871 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 10.....	3.260 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 11.....	1.942 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 12.....	241 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 13.....	1.396 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 14.....	945 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 15.....	2.441 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 16.....	817 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 17.....	247 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 18.....	620 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 19.....	1.781 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 20.....	2.170 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 21.....	1.365 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 22.....	1.456 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 23.....	6.610 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 24.....	937 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 25.....	636 m <sup>2</sup> .

La suma de las superficies totales de las parcelas catastrales de ambas Unidades Homogéneas presenta una superficie de 74.388 m<sup>2</sup>.

De la lectura atenta de estos dos cuadros se puede destacar, tal y como se ha observado en los párrafos



precedentes, que el tamaño y la forma de las parcelas de ambas unidades son muy diferentes, habiéndose generado dos tipos de ocupación antagónicas en sectores muy cercanos entre sí (en realidad están separados por el espacio ocupado por el futuro vial interior).

2.4.4 - Superficie de las parcelas que están incluidas en el ámbito de actuación del PEI.

A las superficies que oficialmente figuran en el Catastro se les han deducido las afectadas por FEVE y por la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias.

Se hace notar que las superficies catastrales, mayormente no son coincidentes con la realidad topográfica actual, por lo que para llevar adelante una futura reparcelación será imprescindible realizar un levantamiento topográfico preciso de cada una de las parcelas, pues la reparcelación considera una proporción de elementos comunes que son necesarios deducir para obtener la superficie neta sobre la que se permite la edificación, siguiendo las ordenanzas del Plan General Municipal de Ordenación de Siero.

Se desglosan a continuación estas áreas:

Unidad Homogénea 53 ID (Manzana 53, Polígono 75740).

Parcela nº 01.....	15.524 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 02.....	5.572 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 03.....	12.110 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 04.....	2.107 m <sup>2</sup> .

Unidad Homogénea 54 ID (Manzana 54, Polígono 77740).

Parcela nº 01.....	523 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 02.....	3.055 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 03.....	1.811 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 04.....	0 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 05.....	780 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 06.....	1.178 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 07.....	1.712 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 08.....	1.333 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 09.....	871 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 10.....	3.260 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 11.....	1.942 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 12.....	168 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 13.....	1.396 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 14.....	945 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 15.....	2.441 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 16.....	817 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 17.....	209 m <sup>2</sup> .

Parcela nº 18.....	546 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 19.....	1.781 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 20.....	2.170 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 21.....	1.365 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 22.....	1.456 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 23.....	6.610 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 24.....	765 m <sup>2</sup> .
Parcela nº 25.....	492 m <sup>2</sup> .

## 2.5 - Situación urbanística actual.

El Plan General de Ordenación Urbana de Siero clasifica los terrenos incluidos en el ámbito de actuación como Suelo Urbano.

Para su desarrollo, el citado documento urbanístico ha incluido estos terrenos dentro de una serie de Unidades Homogéneas (UH) que, según se indica en el artículo 2.03, *“...son un conjunto de terrenos de una misma manzana que cuentan con igual calificación de tipología y uso de la edificación, la misma modalidad de régimen del suelo y tienen atribuido por este planeamiento igual aprovechamiento...”*.

El caso general es que una U H englobe varias parcelas diferentes, y no necesariamente completas, tal y como sucede en el ámbito del presente Plan Especial de Infraestructuras, pues los trazados viarios que limitan las manzanas son por completo independientes de las divisiones parcelarias.

Estas U H son los elementos de referencia para la determinación de la zonificación y para la asignación de aprovechamientos.

Las U H son, además, ámbitos uniformes de cara al reparto de cargas y beneficios generados por el planeamiento.

Los aprovechamientos, entendidos como la capacidad de edificar establecida por el PGOU de Siero, con independencia de la cuantía de la edificación efectivamente existente con anterioridad, no precisan de reparto al interior de las U H, pues se asignan directamente desde el planeamiento de modo uniforme y en proporción, tan sólo a la extensión de los terrenos vinculados a ellas.

Las U H son los ámbitos de reparto del aprovechamiento que fija el PGOU de Siero, por lo que la reparcelación en su interior no es necesaria en ese sentido, por ser la asignación uniforme, sino para el reajuste y materialización de las posibles cesiones, lo que resuelve, en general, en la modalidad de Normalización.

Por otro lado, en el PGOU de Siero se indica que las Unidades Homogéneas son *“...el procedimiento de identificación de cada uno de los fragmentos en que se divide el territorio para la aplicación del*



*planeamiento, pues al añadirse a la designación numérica de la manzana en que se sitúan, las siglas que designan a la tipología de la edificación que la Norma impone en cada una de ellas, y la sigla NC en su caso, se produce una denominación que no se repite para dos UH diferentes (excepto contadas excepciones, que se diferencian añadiendo un letra supletoria)...”.*

En el caso de este PEI, el ámbito está ocupado por las UH 53 y 54, cuyo uso es el Industrial.

Por su interior, con una trayectoria diagonal, se ha de trazar un nuevo vial que debe conectar con las vías de circulación perimetrales existentes, teniendo en cuenta la conexión de los mismos con la antigua carretera nacional CN-634.

Dado que en el futuro se debe realizar una nueva distribución de fincas, que no es objeto del presente documento, se trata de documentar las infraestructuras necesarias para que se pueda desarrollar la urbanización y las instalaciones de abastecimiento que sirvan para el nuevo ámbito industrial.

## **2.6 - Accesibilidad.**

Es necesario estudiar el recorrido y delimitación precisas de la red viaria interna al ámbito, así como sus conexiones con las infraestructuras que lo bordean, al objeto de asegurar su correcto funcionamiento.

Desde esa óptica se han mantenido diversas reuniones con la Demarcación de Carreteras del Estado, con el fin de concretar las conexiones con el tramo de la CN-634 que bordea nuestro ámbito por el lado Norte. El PGOUS prevé una conexión en la esquina NO y otra en la esquina NE. Estas conexiones se realizarán a través de rotondas distribuidoras del tráfico, existiendo una ya construida en la esquina NE y estando previsto por la Demarcación la construcción de la rotonda ubicada en la esquina NO dentro de los próximos dos años.

Como consecuencia de los primeros contactos con la Demarcación en esta fase informativa, se han estudiado varias opciones y se ha llegado a la conclusión de que la propuesta que se presenta es la más adecuada, ya que soluciona perfectamente la combinación de las expectativas y normas que rigen en la Carretera del Estado, con la realidad topográfica y de parcelación preexistente.

Al mismo tiempo permite el desarrollo de una futura ordenación urbanística que incluya previamente la Normalización de las fincas existentes en el seno del ámbito, comprobándose que las citadas fincas son de características muy diferentes, según estén localizadas en una u otra margen del vial principal que programa el

PGOUS y que une la esquina SO con la NE en contigüidad con la rotonda de la CN-634 preexistente.

Se observa que se ha ejecutado parcialmente el tramo de calle (que a la vez es carretera local) previsto en el PGOUS, situado en el lado Oeste del ámbito. La ejecución realizada incluye un pequeño viaducto que atraviesa la línea ferroviaria para unir la CN-634 con el núcleo rural de Meres, más unos tramos de calle que circulan en paralelo al viaducto y a ambos lados, conectando con los arranques de los viales que se programan en el Plan General, circulando uno en paralelo a las vías del tren FEVE y el otro indica el arranque de la calle en diagonal que se proyecta en este PEI, y que por tanto nos sirve de guía para definir la sección transversal de nuestros viales.

El tramo ejecutado continúa por la vieja carretera local hasta unirse con la CN-634, por lo que es necesario proyectar en nuestro PEI el tramo que une perpendicularmente el preexistente y reciente viaducto con la rotonda programada en el PGOUS y prevista para su ejecución en plazo breve por la Demarcación de Carreteras del estado.

## 2.7 - Vías Ferroviarias

En el lado Sur nuestro ámbito territorial está delimitado por las vías ferroviarias administradas por FEVE. En las visitas realizadas a responsables de esa administración, se nos informa de la legislación existente que limita las actuaciones edificatorias y constructivas a determinadas condiciones que más adelante se concretarán.

Es importante destacar que aún existiendo la posibilidad de edificar con alineación más próxima a las vías de las que, genéricamente, determina la ley, este derecho no puede ser definido en nuestro PEI, sino que cada propietario, en su día, cuando convenga proyectar alguna edificación, habrá de rellenar una solicitud expresando su voluntad de construir a distancia más próxima a las vías, obteniéndose respuestas individualizadas. Conviene advertir qué actuaciones de infraestructuras públicas pueden ejecutarse a distancias más próximas a las vías, como más adelante se expresa.

## 2.8 - Línea eléctrica de alta tensión. Energía Eléctrica.

En paralelo a la vía ferroviaria existen unas líneas de alta tensión administradas por la empresa Hidrocantábrico, a lo que hemos accedido en nuestra calidad de profesionales autores de un Plan Especial demandado e interesado por el Ayuntamiento, obteniendo el resultado apetecido, tras varios intentos, dada la ralentización de la empresa propietaria y administradora.





Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2015  
Secretario General.

Pro. H. Herrería Felipe Fandián Viña

Finalmente se ha obtenido un informe (...) de los criterios que a juicio de Hidrocantábrico, habrán de mantenerse en el caso de que se pretendiera el soterramiento de esas líneas.

Conviene resaltar que la continuidad de las actuales líneas eléctricas, atraviesan ámbitos territoriales ajenos al nuestro y precisaría de un Estudio conjunto para una ejecución razonable.

Esta línea paralela a las vías de FEVE conecta con otras dos –una en cada extremo– que casi perpendicularmente se introduce en el resto del polígono industrial ya consolidado de edificios y viales.

Desde el PEI se incluye el contenido del Informe de Hidrocantábrico, pero se sugiere que en una primera fase de urbanización se realicen las canalizaciones, dimensionadas adecuadamente, con carácter de pre-instalación.

## 2.9 - Saneamiento.

Se ha obtenido información sobre la existencia de saneamiento en las áreas de terrenos próximos a nuestro ámbito, al objeto de proyectar las posibles conexiones.

Por el límite Sur y con un trazado paralelo a la vía de FEVE, según la información recabada, discurre en la actualidad un colector de gran diámetro (800 mm) que pertenece a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

Esta gran instalación, a su paso por el lugar, une dos aliviaderos: el de “Las Llamargas” y el de “La Cibeles”.

El aliviadero de “Las Llamargas” se localiza al Este de los terrenos del Plan Especial, al otro lado del trazado de la antigua carretera nacional CN-634. El de “La Cibeles” se ubica a unos 400 metros lineales del límite Oeste del citado ámbito.

Esta es una instalación general que recoge las aguas fecales de gran parte del territorio evacuándolas al río Nora, previo proceso de tratamiento.

Al mismo tiempo, el arroyo fluvial que discurre por la superficie de estos terrenos, al lado de la citada vía de FEVE y que se describe en el siguiente apartado de esta memoria, transporta también algunas aguas negras procedentes de “vertidos no controlados” de parcelas situadas más al Este del lugar que nos ocupa.

Estos vertidos mueren en una atarjea-pozo situado cerca del puente de reciente construcción que se eleva sobre la vía férrea y se canaliza bajo el mismo.



Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2015.  
El Secretario General:

Fdo. Hermenegildo Felipe Caniul Viñas

Consultados los técnicos municipales al respecto, se precisaría una canalización o colector de aguas negras de las instalaciones industriales o almacenes que se ubiquen en el futuro Polígono Industrial.

## 2.10 -Arroyo Fluvial

Circulando en paralelo a la vía de FEVE existe un pequeño arroyo sin canalizar adecuadamente, que proviniendo parcialmente en subterráneo desde el Este, se orienta hacia el núcleo de Meres, pero atraviesa todo el borde Sur de nuestro ámbito territorial.

Se han realizado consultas al respecto con la Confederación Hidrográfica y se nos ha indicado, en el correspondiente informe, que el arroyo debe discurrir por el plano superficial del terreno, es decir, no se ha de contemplar la posibilidad de la canalización del mismo mediante el empleo de algún sistema de entubación enterrada.

Por lo tanto, el mantenimiento de esta vena de agua en superficie representa un grave problema para dar cumplimiento a la normativa del Plan General de Siero, ya que impide el soterramiento de la línea de alta tensión que discurre paralela al ferrocarril de FEVE y que está a muy poca distancia del trazado del citado arroyo.

## 2.11 -Abastecimiento de Agua.

El abastecimiento de agua a la zona donde se desarrolla el presente PEI se efectúa por medio de una canalización de pequeño diámetro que se ha ido "alargando" paulatinamente a lo largo del tiempo en función de las necesidades de crecimiento que ha ido teniendo el Polígono Industrial de Meres.

Esta tubería discurre paralela al trazado de la CN-634, acometiendo a las diferentes parcelas (industriales o no) según las necesidades puntuales de cada predio.

Según he podido informarme, la asociación de empresarios del polígono viene manteniendo una "batalla" constante desde su creación para reformar esta red, intentando ampliar sus prestaciones en cuanto a los diámetros requeridos y a los puntos de consumo. En resumen, existen lógicas quejas porque el modo en que se ha venido construyendo toda esta área industrial, no ha sido la más adecuada, al no haber existido claros criterios desde el principio de su construcción.

Consultados los Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Siero, se nos indicó que existe una nueva canalización de agua potable que discurre por un vial paralelo a la citada carretera nacional, más al

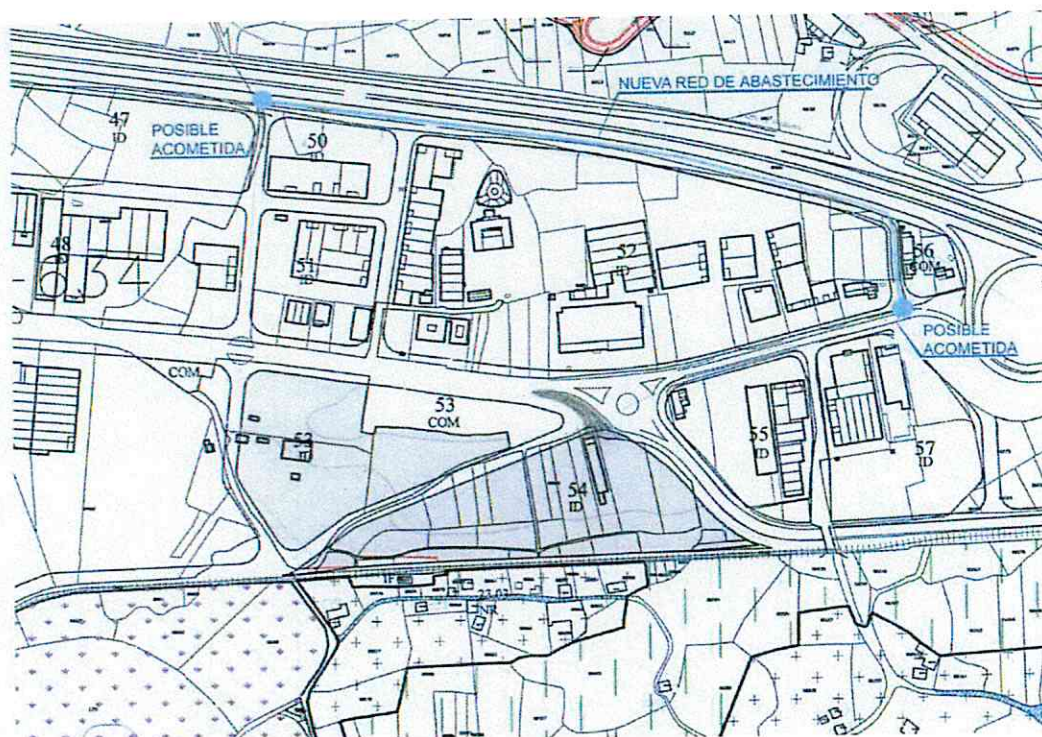


Norte, cuyo trazado también es paralelo a la nueva Autovía, y que se dispone de un ramal que transporta el fluido hasta un punto de la antigua carretera nacional C.N.-634.

El extremo de esta nueva canalización termina en el lugar donde se tiene previsto construir la rotonda situada hacia el Oeste de la UH-53.

Dado lo antiguo de la primera canalización y su escasa sección, se nos indicó que sería razonable que las Unidades Homogéneas del entorno que nos ocupa se abastecieran de este fluido, cerrando en anillo la nueva instalación de abastecimiento público de agua, posibilidad que debe ser estudiada conjuntamente por los propietarios de todas las Unidades afectadas y por el propio Ayuntamiento de Siero, ya que su trazado excede la superficie del ámbito de actuación de este PEI.

A continuación se presenta un esquema indicativo de la situación de la nueva red de abastecimiento y sus posibles puntos de conexión con los de la futura acometida hacia nuestro ámbito territorial.



## 2.12 - Abastecimiento de Gas.

Para establecer la localización y el nivel de suministro actual de gas natural a la zona del Plan Especial de Infraestructuras, se ha efectuado una consulta a la Compañía Suministradora HC Energía (grupo edp), quedando establecido el trazado de esta instalación tal y como se indica a continuación.



Existe un trazado realizado bajo tubería enterrada de polietileno que es paralelo a la trayectoria de la CN-634.

Hacia el Oeste de nuestro ámbito de actuación, y fuera del mismo, se produce un quiebro que discurre por el vial de acceso diagonal que hoy en día se está utilizando para llegar al viaducto sobre la vía de FEVE. Este ramal de gas alimenta a la población de Meres discurriendo por debajo de la citada vía férrea.

La citada Compañía Suministradora nos indicó también en la información recibida que existe un proyecto, o propuesta, de canalización que sustituye el actual trazado en diagonal por otro a 90 grados, cuyo vértice es la nueva rotonda de circulación que el PGMO de Siero propone en la carretera nacional, en la esquina Noroeste del ámbito de actuación del Plan Especial.

Esta nueva canalización conectaría con la que llega por el lindero de la citada carretera y entroncaría con el ramal hacia Meres, cerca del inicio de la rampa del puente que cruza el ferrocarril.

Asimismo, se refleja en la documentación que en el interior de nuestro ámbito de actuación existe una propuesta de trazado de canalización de gas a través del vial interior que, como tal propuesta, nunca ha llegado a ejecutarse.

No existen referencias de la existencia de canalización de gas en los linderos Norte y Este del ámbito del Plan Especial, así como tampoco en las parcelas del interior.

### **2.13 - Abastecimiento de Telecomunicaciones**

Se incluyen en este apartado las canalizaciones de telefonía y de fibra óptica.

Tras la consulta efectuada a la compañía suministradora TELEFONICA se nos ha indicado que existen dos trazados de líneas enterradas de PVC y/o fibrocemento que confluyen más allá de la actual rotonda de la CN-634, situada al Noreste del ámbito del PEI.

Uno de ellos es paralelo a la citada carretera y discurre por el interior de la superficie de la UH 53 COM, la cual esta fuera de nuestro ámbito de trabajo.

Estas tuberías enterradas dan servicio a las instalaciones y a las viviendas que actualmente se ubican a lo largo de este lugar dando servicio, al mismo tiempo, a la única nave industrial que hoy en día se erige en una de las parcelas cercanas a la rotonda de la carretera, situada en la Unidad Homogénea 54 ID.



El otro trazado proviene de la población de Meres y atraviesa perpendicularmente la vía de FEVE soterradamente. Tras el paso por una arqueta, vuelve a soterrarse para atravesar la carretera nacional hasta unirse con el abastecimiento que discurre por el Norte del Plan Especial más allá de la rotonda anteriormente indicada.

Según la documentación que nos ha sido aportada, no existe instalación aérea de TELEFONICA en la superficie de nuestro ámbito de actuación.

De la misma forma, nos hemos interesado por la existencia de canalización de fibra óptica por el lugar que nos ocupa solicitando información a la compañía suministradora: TELECABLE DE ASTURIAS, S.A.U.

Se nos indicó que en esta zona esta empresa no posee ninguna infraestructura, por lo que TELECABLE no ha desplegado red de fibra óptica en las inmediaciones del área indicada, aunque sí sería posible dar el servicio adecuado al futuro Polígono Industrial si así se estima conveniente en el momento en el que se desarrollen los oportunos estudios de implantación y de urbanización.

Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2015  
El Secretario General:  
  
Hermenegildo Felipe Faniúl Viñes



### 3 - MEMORIA JUSTIFICATIVA

#### 3.1 - Conveniencia y oportunidad

El ámbito territorial sobre el que se actúa y que se define en el epígrafe 1 y 2 de esta memoria es uno de los escasos espacios libres de desarrollo urbanístico y de edificación que existe en el continuo urbano industrial que recorre el eje que conforma la carretera CN-634. Este continuo urbano se fue configurando a lo largo de los últimos 45 años, con lo que se incluyen varios criterios urbanísticos de actuación en función de los distintos cambios legislativos y de planeamiento.

Nuestro ámbito de actuación está bien definido en el PGOU de Siero y en consecuencia, este PEI lo considera a todos los efectos urbanísticos de desarrollo.

Las características del terreno que conforma el ámbito son dignas de destacar porque, tal vez, hayan influido en el retraso de su urbanización.

- a/ Las diferencias topográficas en los entornos de las parcelas son bien distintas entre las ubicadas con mayor proximidad a la CN-634 que las situadas en cercanía a la línea de FEVE, donde el terreno actual no ha exigido movimiento de tierras, como en los ubicados en el triángulo norte.
- b/ Los tamaños de las parcelas actuales son muy diferentes entre las ubicadas en la parte Norte o en el sur delimitado por FEVE. En el triángulo sur, existe una considerable proporción de parcelas de reducido tamaño y por tanto in edificables según el PGOUS.
- c/ Las infraestructuras urbanas internas al ámbito son inexistentes, pero las conexiones de todas las necesarias, se encuentran en el entorno con posible accesibilidad.

Existen datos indicativos de que hubo de voluntades empresariales dispuestas a tomar la iniciativa para el desarrollo urbanístico del ámbito, pero hasta la fecha no han cuajado.

En la actualidad la empresa Explotación Ganadera del Cortes, S.L., ha tomado la iniciativa de arrancar con el documento urbanístico que se ha considerado más adecuado desde los servicios municipales, como es el de un Plan Especial de Infraestructuras (PEI), capaz de analizar la situación actual y de definir todas aquellas infraestructuras necesarias para un futuro desarrollo urbanístico del ámbito territorial delimitado.



El PGOU de Siero clasifica este suelo como urbano (...) con la calificación de industrial. Consecuentemente ha de acomodarse a la normativa urbanística que rige para este tipo de suelo industrial.

La oportunidad de iniciar la tramitación urbanística de los documentos que configuran este PEI, conjuga,

- a) Intereses empresariales,
- b) Intereses en la Demarcación de Carreteras del Estado, quien programa para plazo breve la construcción de una de las rotondas con las que limitan las infraestructuras viarias de nuestro ámbito de actuación. A la vez, existe acuerdo para conectar con el entorno de la otra rotonda situada al Oeste de nuestro ámbito.
- c) Intereses municipales, al convenir impulsar este Plan que facilitaría el acabado de un área residual del conjunto complejo industrial que lo rodea; lo que significa cerrar circuitos de ciertos abastecimientos / saneamientos municipales, en su caso renovarlos, y por otra parte, facilitar que se remate urbanísticamente de la referida área residual.

También interesa resaltar la culminación de una infraestructura de borde respecto a nuestro ámbito, con es el viaducto construido recientemente para atravesar la red ferroviaria y suprimir pasos a nivel. En el entorno al arranque del viaducto, se ha ejecutado recientemente la urbanización de otro área industrial que hasta entonces también podríamos considerarla como residual.

Todo lo anterior, habrán de ser consideraciones que corresponden al ámbito municipal al objeto de impulsar en todo lo posible que se construya ciudad y además, se desarrolle economía local.

### 3.2 - Objetivos y determinaciones

Desde el inicio en la Memoria informativa, se viene perfilando qué objetivos se pretenden con la redacción de este Plan Especial de Infraestructuras.

Para no reiterarnos en la prosa de cuestiones ya dichas o argumentadas en el contenido de la Memoria, pero que a la vez tienen que ver en el título del epígrafe, vamos a definir esquemáticamente el alcance de este Plan y los resultados que se pueden derivar. Ello nos aproxima a los objetivos y determinaciones de este PEI.

Como *objetivo principal* se pretende conocer la situación actual de las infraestructuras necesarias para el desarrollo de éste ámbito, al objeto de *programar y proyectar el futuro* del mismo.



La infraestructura más importante habrá de ser la relativa a la accesibilidad desde la CN-634 que nos permita construir las calles programadas en el Plan General de Ordenación para este ámbito territorial. La importancia de estas calles se basa en que bajo ellas, habrán de construirse el resto de infraestructuras de todos los abastecimientos y de saneamiento.

Es importante destacar que la mayor parte de infraestructuras vienen condicionadas por otras administraciones o compañías que superan el ámbito local, al que corresponde solamente el abastecimiento del agua y la definición del saneamiento de aguas negras y de lluvia. Es por ello que desde este PEI se plantean las infraestructuras precisas y las posibilidades de su gestión.

Todo lo cual permite desarrollar los futuros proyectos hasta culminar la total urbanización del ámbito y facilitar la presencia de empresas que desarrollen la economía local y regional.

### **3.3 - Viabilidad de los futuros desarrollos. Ejemplos meramente indicativos.**

Teniendo en cuenta la compleja situación parcelaria, la inexistencia de acuerdo entre los propietarios para un desarrollo conjunto, las preexistencias (físicas y jurídicas) y los condicionantes del entorno, podría ser necesario proceder a desarrollos parciales de la actuación, utilizando para ello las vías que el PGOU de Siero contempla para la ejecución del Suelo Urbano, a los solos efectos de realizar la urbanización, mediante la delimitación de las Unidades de Ejecución previstas en el apartado 2.24, o incluso mediante las actuaciones de normalización de fincas previstas en los art. 489 a 491 del ROTU.

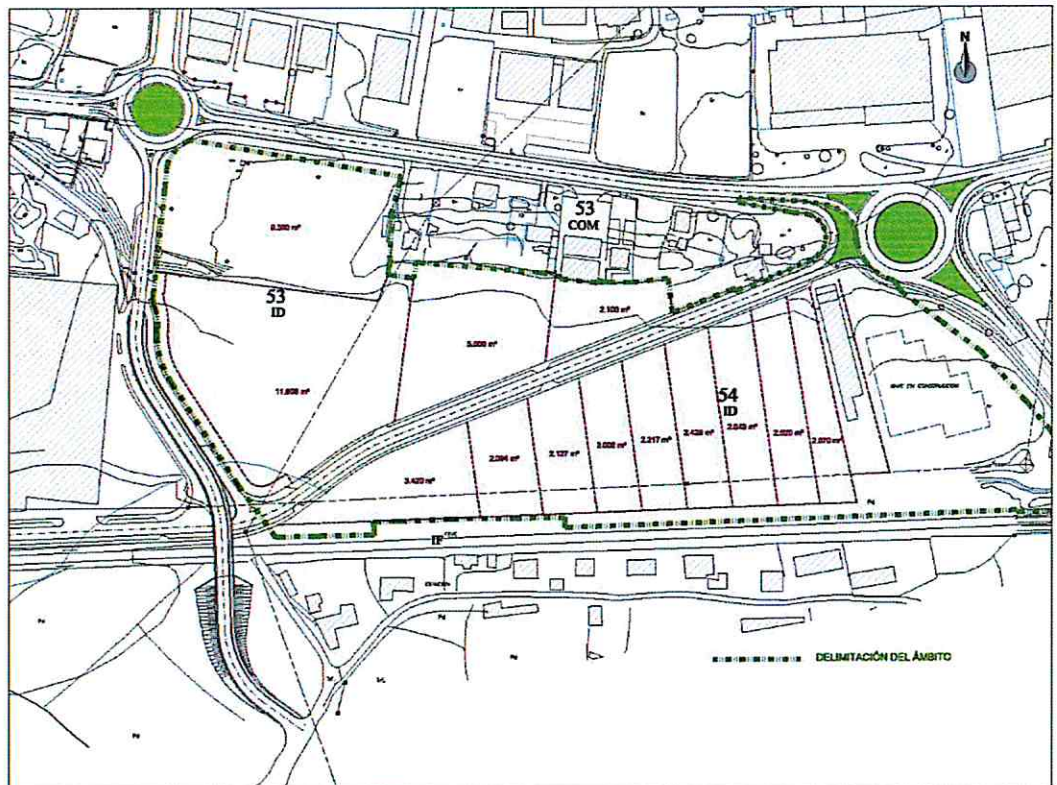
A continuación, a modo de ejemplos, se exponen varias opciones que reflejan unas posibles distribuciones de fincas. Solamente tienen carácter indicativo, es decir, pueden existir un sinfín de alternativas intermedias para el desarrollo de los terrenos incluidos en cada una de las Unidades Homogéneas 53 y 54 ID, siempre y cuando los propietarios de las mismas estén de acuerdo con la filosofía y con los criterios de la nueva distribución y que el procedimiento cumpla el articulado del Texto Refundido de las Disposiciones Legales Vigentes en Materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias (Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril) y el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias (Decreto 278/2007, de 4 de diciembre).

Estas alternativas que se han realizado en base a la propuesta de viales con la que se ha solucionado el PEI se han diferenciado mediante la aplicación de los siguientes criterios:



A. Existencia de propietarios con parcelas inedificables, según las indicaciones del PGOU de Siero.

En este caso, bajo el supuesto de no existir acuerdo entre la totalidad de los propietarios en cuanto a la nueva localización y/o distribución de fincas, teniendo en cuenta que en la trama actual de las propiedades existen predios que no disponen de acceso directo, o no lo podrían tener, hacia una vía de circulación urbanizada.

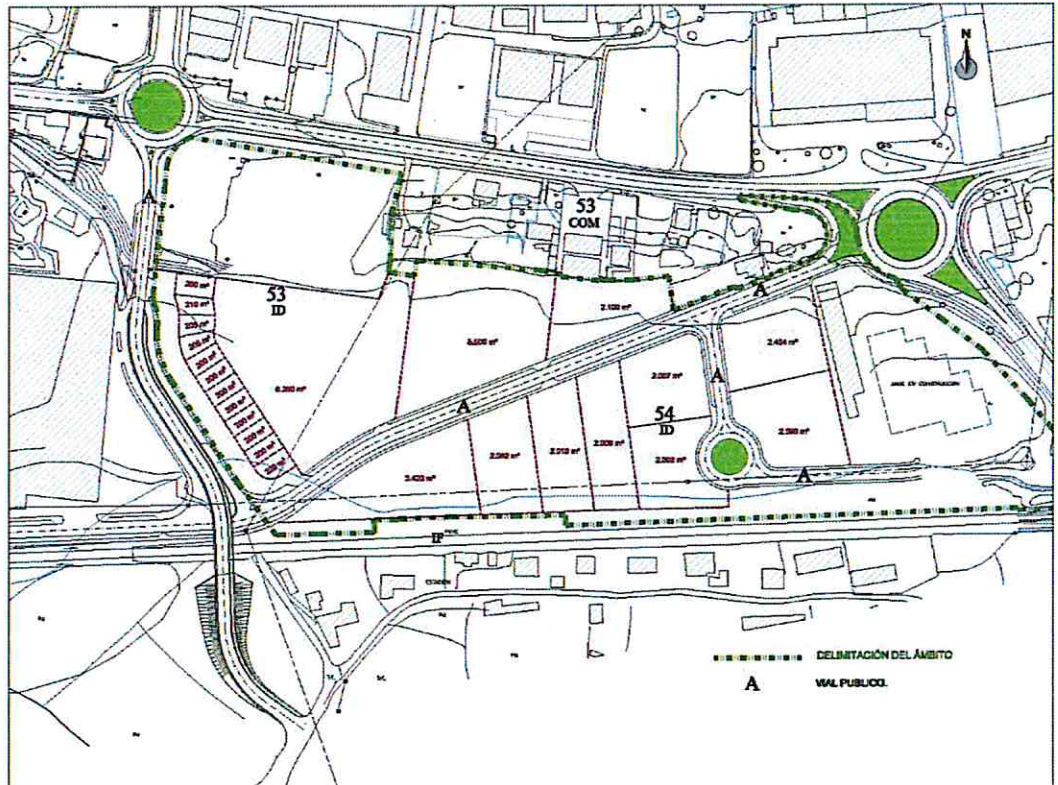


Por lo tanto, con carácter meramente indicativo se presenta una posible solución gráfica que cumpliría el articulado del PGOU de Siero para la creación de nuevas parcelas en Suelo Industrial, pero en la que no estarían incluidas todas las fincas iniciales, debiéndose proceder al cálculo de unas compensaciones sustitutorias entre los afectados (como pudieran ser las indemnizaciones económicas), a semejanza del sistema propuesto para *“la Reparcelación Simplemente Económica”* que se indica en el artículo 485 del ROTUA.

En esta solución, se mantiene aproximadamente la distribución de las fincas de la Unidad Homogénea 53 ID y también se mantienen los criterios de división de las fincas existentes en la UH 54 ID, en la que el trazado de las mismas se realiza con predios alargados en sentido Norte-Sur



- B. Supuesto de Existencia de acuerdo entre los propietarios que son dueños de parcelas in edificables, según el PGOU de Siero, en el que se desarrollará una actividad conjunta, como puede ser la construcción de una edificación del tipo “Industria Nido”, o similar.



- C. Entre ambas propuestas cabe cualquier opción, como pudiera ser que algunos propietarios se pongan de acuerdo para obtener una parcela edificable, otros que han preferido la compensación sustitutoria (económica, o similar) siguiendo los criterios del anteriormente indicado artículo 485 del ROTUA, etc...

Todas estas propuestas documentan cómo con un reducido coste se podrían redistribuir las futuras parcelas, teniendo en cuenta diversos criterios de partida, como son las diferentes superficies de los terrenos, la localización de los mismos, su geometría, sus superficies, etc..., y las posibilidades contempladas en el art. 300.2 del ROTU.



### 3.4 - Descripción desglosada de cada infraestructura necesaria para el futuro desarrollo del ámbito de actuación

#### 3.4.1 - Infraestructuras viarias y conexiones con la antigua CN-634 (accesibilidad)

El diseño definitivo que se presenta en el Plan Especial de Infraestructuras para la solución de las conexiones de los viales interiores del ámbito de actuación con los exteriores (antigua carretera nacional C.N.-634 y otras circulaciones perimetrales) se ha ido perfilando a lo largo del tiempo después de haber sopesando las ventajas y los inconvenientes técnicos y de diseño que se proponían en varias alternativas estudiadas.

Al mismo tiempo, se han pretendido ajustar las necesidades propias del ámbito que nos ocupa con las planteadas por los Organismos implicados y/o responsables de este área: Demarcación de Carreteras del Estado y Ayuntamiento.

Tras analizar varias opciones que contemplan la posibilidad de desarrollo urbanístico de esta zona, teniendo en cuenta entre otras particularidades la reparcelación de los terrenos y los condicionantes planteados por la urbanización, se ha concluido que la solución que mejor resuelve la accesibilidad del PEI con las infraestructuras viarias perimetrales es la que contempla el PGMO de Siero que se grafia en el esquema que se adjunta a continuación y que se detalla en los planos que complementan a esta memoria.

Posteriormente, en el correspondiente Proyecto de Reparcelación y Proyecto de Urbanización se definirán las vías interiores de carácter privado que podrían ser necesarias para el desarrollo de cada Unidad Homogénea.

Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2015  
El Secretario General:  
  
Felipe Fariñal Viñas





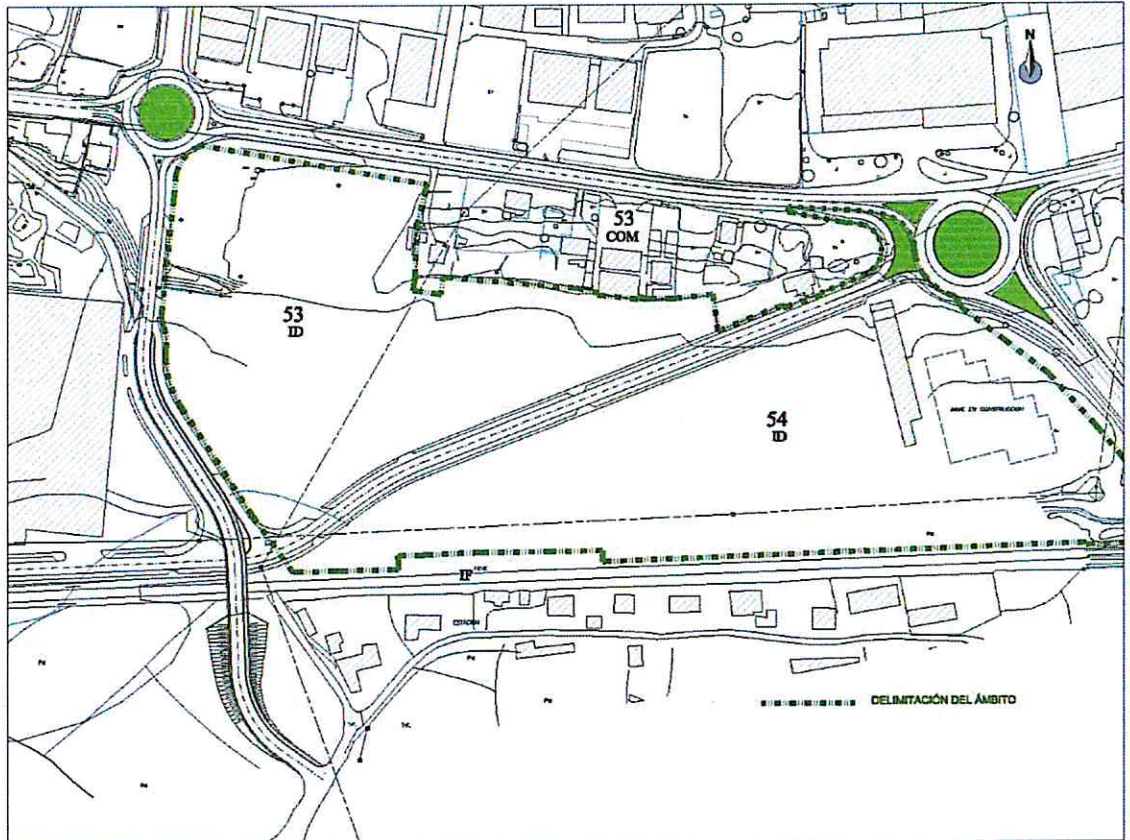
Aprobado en sesión plenaria

de fecha 26 MAR 2015

El Secretario General:

D. Harrenegui de la Peña Faniúl Viña

## Propuestas de viales del PEI



Se ha seleccionado esta solución para el desarrollo del PEI por ser aceptada por la Demarcación de Carreteras y por los servicios técnicos del Ayuntamiento de Siero. Además puede ser considerada como la que mejor recoge y soluciona los problemas derivados de la conexión de los viales interiores con los exteriores del propio ámbito, teniendo en cuenta la topografía, tamaño, forma de la rotonda NE y la relación coste / eficiencia.

La conexión con la glorieta actual localizada hacia el NE del PEI se efectúa sin modificar la rotonda existente, manteniendo tanto las dimensiones como la situación de la misma. No obstante, se genera un nuevo giro directo en sentido Colloto-Granda, además de consolidar la entrada a la citada glorieta desde el vial situado entre las Unidades Homogéneas 53 ID y 54 ID, eliminándose en este vial la entrada desde la glorieta.

Además, para facilitar la futura distribución, o Normalización de fincas, los propietarios podrían plantear algún un nuevo vial interior cumpliendo la normativa urbanística vigente, el cual tendría un carácter estrictamente privado.



En este caso, la titularidad de este trazado habrá de ser atribuida "ob rem" entre los propietarios que se sirvieran del mismo, de manera que todos ellos tengan acceso desde viario público, ya que arrancaría de la vía pública diagonal prevista entre las citadas UH 53 y UH 54 ID.

De esta forma el trazado de este nuevo vial interior no debe presuponer una disminución de la superficie susceptible de apropiación por los propietarios de los terrenos para el cómputo de la superficie total edificable, ya que estas posibles calles no aparecen dibujadas en el PGMO como una superficie que se ha de ceder al Ayuntamiento, es decir, como se ha indicado sería un suelo privado que está incluido en una Unidad Homogénea, en la que por razones de futura distribución de parcelas se ha planteado un nuevo vial interno.

### 3.4.2 - Urbanización interior.

El vial interior público del ámbito de la actuación del PEI se debe construir con una anchura de 15 metros, según se indica en la documentación gráfica y escrita del PGOU de Siero.

Su sección transversal será similar a la del vial que ya se encuentra ejecutado en el Polígono Industrial situado al Oeste del PEI y que pasa por debajo del puente que se eleva sobre la vía de FEVE.

En la actualidad, el trazado de esa vía gira para alinearse con la propuesta del PGOU. Ese será el punto de encuentro entre la calle existente y la que se ha de ejecutar.

Esta calle, que presenta pendiente uniforme de bajada del 2% desde la glorieta de la CN-634 situada al Noreste del PEI, se podría componer de las siguientes partes: dos aceras, una a cada lado, de 1,80 metros de anchura, dos áreas de aparcamiento de 2,50 metros y una calzada doble de 6,40 (3,20 + 3,20 metros). En todo caso, su diseño definitivo deberá concretarse en el Proyecto de Urbanización.

Según la normativa técnica del Ayuntamiento de Siero contenida en el PGMO y en el acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Siero de 15 de Julio de 2005 (publicado en el BOPA nº 202 de 31/08/2005), las obras de urbanización abarcarán, además de la pavimentación del viario, todas las redes de servicios y otras, tanto de gestión directa municipal (distribución de agua, saneamiento, alumbrado, señalización, parques y espacios verdes), como las que son competencias de otras entidades o empresas concesionarias (distribución de energía eléctrica, gas, telefonía y telecomunicaciones, entre otras).

La pavimentación de las aceras y calzadas se hará teniendo en cuenta las condiciones de la explanada y la intensidad media diaria de vehículos pesados, así como las que se deriven de los condicionantes de la aplicación de la normativa del Plan General de Siero y de los Organismos competentes en la materia.

El pavimento debe construirse sobre una explanada convenientemente consolidada, debiendo proceder a su saneo, si así conviniese en el proyecto de urbanización

El firme deberá asentarse sobre una explanada de características mínimas E2. Como norma general, en calles urbanas el pavimento estará formado por 40 cm de zahorra artificial, 6 cm de M.B.C, tipo S-20, y 4 cm de M.B.C, tipo D-12.

El pavimento de las aceras y las plazas no presentará obstáculos a la circulación de personas y vehículos de mano. Las zonas por donde pueden ser atravesadas por vehículos a motor no deformarán su perfil longitudinal, sino que tendrán acceso por achaflanado del borde exterior.

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

Las aceras tendrán una pendiente longitudinal mínima del 1% para la evacuación de aguas pluviales y una máxima del 8%.

Las aceras tendrán un ancho mínimo de 1,50 metros, a excepción de sitios puntuales, que puede llegar a 1,20 metros, pudiendo el Ayuntamiento de Siero definir el tipo de baldosa y bordillo en función de la zona donde se ubique.

La pavimentación de las aceras donde coincidan con pasos de peatones se realizará con pavimentos antideslizantes, tipo punta de diamante, con barbacana de acceso.

En la construcción de los vados peatonales, los planos inclinados poseerán una pendiente longitudinal máxima del 8%, una pendiente transversal no superior al 2%, sin desnivel entre acera y calzada en la zona donde se produce el cruce de los peatones y con una anchura mínima de paso de 1,80 metros.

Todas estas condiciones expresadas deben considerarse indicativas para la redacción del proyecto de urbanización y para estimar costes presupuestarios; no obstante, el proyecto de urbanización deberá ajustarse a las necesidades concretas con la información que se obtenga, pudiendo modificar o ajustar las condiciones especificadas siempre justificadamente.





Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2015  
El Secretario General:  
Pdo. Hernández Felipe Fandiña Viña

**Otros viales.**

Además del vial interior público indicado, deberá existir un tratamiento específico en otras dos zonas interiores destinadas a los accesos a las parcelas y una exterior.

o Calle en el lindero Oeste del PEI.

Esta calle, que dispone de un solo carril con aceras a ambos lados y ya está ejecutada, deberá ser revisada a los efectos de las instalaciones con las que está dotada, ya que podría ser necesario realizar un complemento de las existentes en el caso de que así se necesitara como consecuencia de la nueva distribución de parcelas.

o Acceso Norte.

Se plantea la ejecución de un acceso a las parcelas situadas al Norte de la Unidad Homogénea 53 ID.

Esta nueva área de acceso es independiente del trazado de la antigua carretera nacional CN-634 y se incluye en las superficies parciales del ámbito con un área de actuación con paso de vehículos en el momento en el que se redacte el correspondiente Proyecto de Urbanización.

o Area vinculada exterior.

Se ha previsto la ejecución de obras en un área exterior al ámbito de actuación del Plan Especial de Infraestructuras, que se sitúa entre la UH 53 COM y la glorieta de la CN-634 situada al Noreste del mismo.

Este suelo se ha vinculado al PEI, ya que con la solución adoptada para el acceso desde el exterior habrá que realizar una conexión con la citada carretera nacional.

3.4.3 - Via ferroviaria

El trazado de la vía férrea de FEVE discurre según una trayectoria longitudinal de Este a Oeste del ámbito de actuación. Su límite coincide con la línea que define el límite del PEI por su lindero Sur.

Aunque esta infraestructura general no ocupa los terrenos del PEI, sí mantiene sobre parte de los mismos un determinado "campo de influencia", el cual está determinado por las líneas que contienen las zonas de dominio público y la de protección que se reflejan en la normativa del sector ferroviario.

La legislación aplicable se resume a continuación:

- Ley 39/2003, de 17 de noviembre del Sector Ferroviario (art. 12 al 18).
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (art. 24 al 36).

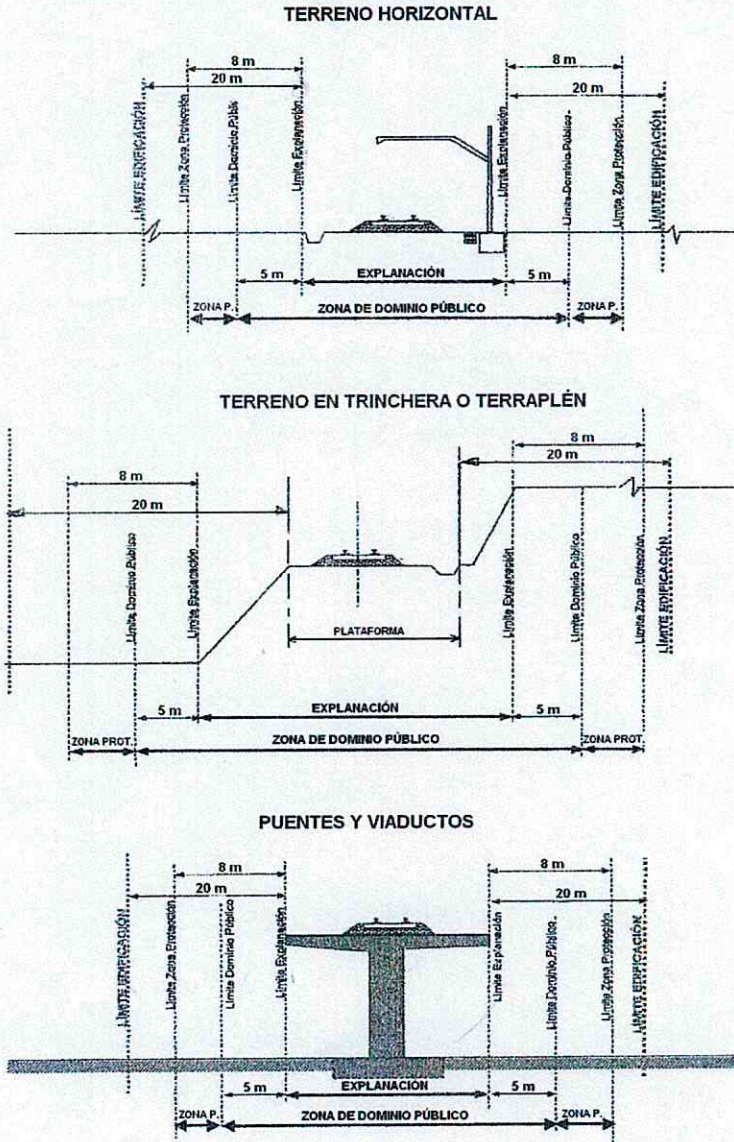
- Orden FOM 2230/2005, de 6 de julio, por la que se reduce a 20 metros la línea límite de edificación en los tramos de la red ferroviaria de interés general que discurran por zonas urbanas.
- Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, que introduce modificaciones a través de la disposición final primera en el Reglamento del Sector Ferroviario, que afectan a las distancias de la línea límite de edificación (art. 34, apartados 2 y 4).
- Orden FOM 1323/2005, de 5 de mayo, de delegación en Secretario de Estado de facultades de reducción de la línea límite de edificación en los supuestos previstos en el art. 16 de la ley del Sector Ferroviario.
- Orden FOM 2893/2005, de delegación de competencias en Presidentes de ADIF y FEVE, para la fijación de la línea límite de edificación en zonas urbanas concretas...

Dado que los terrenos que son objeto del presente documento se clasifican como Suelo Urbano en la categoría que resulta del planeamiento y de los informes emitidos en relación a su alcance, las zonas y las distancias de protección del ferrocarril se expresan en el dibujo que se inserta a continuación:





Figura A2. Zonas y distancias de protección del ferrocarril. Caso de zona urbana consolidada.



**Zona de Dominio Público:**

En Suelo Urbano (que el planeamiento y los informes consideren Consolidado), 5 metros desde la arista exterior de la explanación.

Según la Ley del Sector Ferroviario (LSF), comprenden la Zona de Dominio Público los terrenos



aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2015  
El Secretario General:  
D. Manuel Aguiar Felipe Fariúl Viña

ocupados por líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de 8 metros (caso general), o de 5 metros (en Suelo Urbano que el planeamiento y los informes consideren Consolidado) a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural, y suele oscilar entre 1-3 metros de distancia a la vía más próxima.

#### Zona de Protección:

En Suelo Urbano que el planeamiento y los informes consideren Consolidado, 8 metros desde la arista exterior de la explanación.

La Zona de Protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el apartado anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros (caso general), o a 8 metros (en Suelo Urbano que el planeamiento y los informes consideren Consolidado) de las aristas exteriores de la explanación (LSF).

#### Línea Límite de Edificación:

En Suelo clasificado como Urbano, la distancia es de 20 metros a partir de la arista exterior más próxima a la plataforma.

A ambos lados de las líneas ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece una línea límite de edificación desde la cual, hasta la línea ferroviaria, queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario.

Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la Línea Límite de Edificación.

Esta línea se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma (caso general), o a 20 metros (en Suelo Urbano que el planeamiento y los informes consideren Consolidado), medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista, como es nuestro caso.





Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 8 MAR 2015  
Secretaría General:  
Fdo. M. Manríquez Felipe Pineda Viza

En FEVE siempre se ha tomado como referencia el eje de la vía, por lo que esta distancia en zona urbana se fija en 22 metros).

Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la prevista para este límite de la edificación en función de las características de las líneas. Para ello, se puede *solicitar la reducción de estas distancias* en los supuestos que establecen los art. 16 de la LSF y los art. 34.2 y 34.4 del RSF.

Como se puede observar en la documentación gráfica que se adjunta, la línea límite de la edificación se localizaría en el interior ámbito del PEI prohibiendo la construcción de cualquier tipo de inmuebles en una gran superficie del mismo. Sin embargo se permitirían construcciones de infraestructuras públicas.

Por ello, a continuación se indican las gestiones que sería preciso realizar para solicitar una reducción de la distancia en la que se podría realizar cualquier edificación.

- a) En primer lugar, si en el suelo donde se interviene es Urbano consolidado, corresponde a FEVE iniciar este trámite administrativo y no a la Dirección General de Ferrocarriles, la cual interviene en el caso de los suelos No Urbanos.
- b) Es necesario, en todos los casos en los que se solicite, aportar copia de un documento que acredite la propiedad del solar de que se trate, es decir, sobre el que se pretende una reducción de la línea límite de la edificación.
- c) La resolución favorable de una solicitud de reducción de la línea límite de la edificación no debe presuponer que FEVE ya otorgó la autorización de las obras. Para ello es necesaria una solución específica de autorización de obras dirigida a la Inspección General de FEVE, la cual será tramitada de manera inmediata, previo pago de las tasas de autorización previstas en el art. 31.3 del RD 2387/2004 (Reglamento del Sector Ferroviario).

Con la intención de ampliar esta información, a continuación se inserta un modelo de SOLICITUD DE LA LINEA LIMITE DE EDIFICACION EN ZONA URBANA. Después se indican los trámites a efectuar y la documentación que se debe incluir en el caso del Suelo Urbano consolidado.



Aprobado en sesión plenaria de fecha 26 MAR 2015  
El Secretario General:

Fdo. Hermenegildo Felipe Fariol Viña

### SOLICITUD DE REDUCCION DE LA LINEA LIMITE DE EDIFICACIÓN EN ZONA URBANA.

Al Ilustrísimo Sr. Presidente del Consejo de Administración, de la entidad pública empresarial FEVE.

D. \_\_\_\_\_, mayor de edad, vecino de \_\_\_\_\_, con domicilio a efectos de notificación, en la c/ \_\_\_\_\_ con D.N.I. nº \_\_\_\_\_, respetuosamente:

#### EXPONE:

- Que es propietario de una parcela en \_\_\_\_\_ sobre la que tiene en proyecto la construcción \_\_\_\_\_
- Que la citada parcela, es colindante con la línea de FEVE \_\_\_\_\_, a la altura de los puntos kilométricos \_\_\_\_\_
- Que dicha finca, se encuentra en suelo clasificado como \_\_\_\_\_, según se establece en el planeamiento urbanístico de \_\_\_\_\_
- Que la parcela donde se pretende construir la \_\_\_\_\_, está a una distancia de \_\_\_\_\_ metros de la arista de la explanación y (ver informe de Mantenimiento Vía)
- Que a esta parcela le afecta lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 39/2003, en lo relativo a las distancias de las líneas límites de edificación.
- Que la distancia prevista en el proyecto, desde el eje de la vía a la fachada o pared más próxima que se pretende construir, es de \_\_\_\_\_ metros.

Por ello y al amparo de lo que posteriormente se determina en la Orden FOM 2230/2004 y de conformidad con lo establecido en los artº. 34 y 35 del RSF aprobado por RD 2387/2004.

#### SOLICITA :

Que le sea concedida la reducción de la línea límite de edificación, como contempla el artículo 16 de la Ley del Sector Ferroviario, quedando la misma fijada a \_\_\_\_\_ metros de la fachada o alero, respecto al eje de la vía más próxima y posteriormente se le autorice la construcción en las condiciones definidas en el proyecto y reflejadas en los planos de situación que se adjuntan.

En \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2007.

Fdº.

La solicitud, para el caso del Suelo Urbano, se debe dirigir a:

**Ilmo. Sr. Presidente del Consejo de Administración de FEVE.**  
**c/ General Rodrigo, nº 6 – 2.**  
**28003 – Madrid.**





Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR. 2015  
El Secretario General:  
Edu. Hermenegildo Talpa Fariño Viñas

La documentación necesaria que se debe aportar se indica a continuación:

- a. Escrito de solicitud exponiendo las razones justificativas de la reducción solicitada y de que no causa ningún perjuicio al ferrocarril, ni compromete su seguridad.
- b. Planos de sección y planta de la obra para la que se solicita la reducción de la línea límite de edificación (al menos 5 copias), reflejando las distancias previstas entre la obra proyectada y la arista de la plataforma, la arista de la explanación y el eje de la vía.
- c. Cédula de calificación urbanística del terreno o solar, sobre el que se pretende la reducción de la línea límite de edificación.
- d. Documento acreditativo de que el interesado posee la propiedad sobre el terreno o solar para el que se solicita la reducción de la línea límite de edificación.

#### 3.4.4.- Línea eléctrica de alta tensión. Energía eléctrica.

Según se ha indicado en el apartado correspondiente de la memoria del presente PEI, el ámbito de actuación está atravesado por dos trazados de líneas aéreas eléctricas de alta tensión.

Una de ellas abastece el entorno del núcleo de población de Meres. Cruza al vía de FEVE en el punto donde se localiza el puente que sustituye el antiguo paso a nivel, cerca del apeadero del mismo nombre.

Desde este punto, se desplaza en diagonal a través de la UH 53 ID con sentido Noreste-Suroeste, pasa por la UH 53 COM, atraviesa la antigua carretera nacional CN-634 y continúa por la UH 52 ID por el Polígono Industrial de Bobes.

La otra, que dispone de apoyos para tres catenarias de alta tensión, arranca desde la subestación eléctrica situada a unos 500 metros lineales al Oeste del ámbito del PEI, siguiendo la trayectoria de la línea de FEVE.

Su trazado es paralelo a esta infraestructura hasta el extremo Este del citado ámbito, en el que retoma la dirección NE-SO para saltar sobre la CN-634.

A continuación se describen las actuaciones previstas en las líneas eléctricas de alta tensión que discurren por el interior del ámbito del PEI.

Se expondrán de forma individualizada, es decir, se explican los trabajos necesarios que se contempla realizar en cada uno



Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2015  
El Secretario General:  
D. Hermenegildo Felipe Fariol Viera

de los tramos atendiendo a los requisitos de la Compañía Suministradora, al planteamiento general del PEI, a la estructura de los diferentes predios que lo conforman y al gasto que supone la futura ejecución de las obras.

- *Se mantiene el trazado del suministro de alta tensión con tres cables, paralelo a la vía de FEVE.*

Se mantiene el trazado aéreo de este cableado, ya que la cercanía del arroyo que atraviesa de Este a Oeste el ámbito de actuación imposibilita el soterramiento de estas líneas de alta tensión en el mismo lugar por donde ahora discurre apoyado en columnas metálicas.

Por lo tanto, esta instalación genera, según la normativa vigente, unas áreas de servidumbre y unas zonas donde se prohíbe la edificación (ver la documentación gráfica que se aporta), cuyas "ocupaciones" son proporcionales a la distancia entre los apoyos, la forma de la catenaria, la potencia eléctrica y otros datos técnicos indicados por la Compañía Suministradora.

Al igual que se ha indicado para las zonas de afección de FEVE, la superficie de la UH 54 ID incluida bajo la influencia de esta normativa debe seguir contando con el aprovechamiento urbanístico determinado por el PGOU, aunque los futuros edificios que se construyan ocupen otras zonas no "intervenidas" por la instalación eléctrica.

Si se opta por mantener este trazado, La propiedad debe estudiar de común acuerdo con la Compañía Suministradora la ubicación de los centros de transformación que sean necesarios en función de la "redistribución" de las futuras parcelas que se haya acordado, teniendo en cuenta que estas instalaciones de enlace deben discurrir bajo suelo público.

- *Se mantiene el trazado de la línea aérea de alta tensión que atraviesa diagonalmente el ámbito de actuación, dadas las grandes dificultades que se han planteado para proceder a soterrar este sistema de transporte eléctrico....*

En este caso, la futura distribución parcelaria se debe adaptar a este preexistencia, ya que, consultados los técnicos de la Compañía Suministradora, bajo esta línea de alta tensión debe existir un vial, o zona pública, asfaltada, apta para la circulación de vehículos pesados, que permita la inspección, la reparación y/o el traslado de la instalación para su mantenimiento.





de fecha 26 MAR 2015

El Secretario General:

Fdo. Hermenegildo Felice Fariol Viña

Tal y como se puede observar en los planos que se presentan, el trazado de este nuevo vial bajo la línea eléctrica sería otro factor más que complicaría enormemente la futura distribución parcelaria de los terrenos del PEI.

A este respecto hay que considerar que es imposible trazar un vial en continuidad, es decir, que no termine en “fondo de saco”, ya que el extremo Norte de esta línea eléctrica, donde se apoya una de sus torres, pertenece a una UH que está fuera del ámbito de actuación (en concreto la UH 53 COM), existen construcciones en uso situadas bajo esta instalación y, el límite Norte de nuestra UH 53 ID en ese lugar presenta una diferencia de cotas de unos 7,00 metros, ya que existe un talud entre la 53 ID y la 53 COM que no se puede salvar con las pendientes establecidas en la normativa urbanística de Siero (ver plano nº 5 “Secciones del Terreno. Estado Actual”).

- *Ejecutar una canalización enterrada bajo el eje del vial interior que separa las UH 53 y 54 ID.*

Según consulta formulada a los Servicios Técnicos municipales, esta canalización que se desarrollaría en el momento de urbanizar, deberá discurrir bajo la calzada del vial indicado, a una profundidad mínima de 1,50 metros, ya que es una instalación que excede el ámbito de las competencias municipales por pertenecer a otras entidades o empresas concesionarias.

El objeto de esta propuesta es conseguir la continuidad de la canalización ya efectuada en el Polígono Industrial que está en pleno funcionamiento y que se sitúa en el Oeste del ámbito del PEI, facilitando la construcción e instalación de las líneas secundarias hacia los centros de transformación que sean necesarios a la nueva distribución de parcelas, utilizando viales públicos que se ceden a la Administración.

#### 3.4.5 - Saneamiento.

La red de saneamiento que se propone para la urbanización del ámbito del PEI se compone de dos colectores que evacuan el efluente en un nuevo pozo de registro que está conectado a la red general de saneamiento urbano.

Este elemento constructivo se localizará en un ámbito cercano al puente que cruza la vía férrea de FEVE, en su lateral Este, ya que en esta zona se encuentra ejecutada la parte proporcional de la calle paralela a la citada vía. Esta instalación da servicio a la nueva área industrial que se encuentra en funcionamiento desde hace poco tiempo.



Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2015  
El Secretario General:

Edo. Hermenegildo Felipe Fariol Viña

Dado que en el ámbito del PEI no se recoge agua de lluvia, ni efluentes de otras zonas industriales, la red de saneamiento dispondrá de dos ramales independientes, los cuales estarán dimensionados según las necesidades de las futuras parcelas del Plan Especial.

Por un lado, existirá un colector por debajo de cada una de las dos aceras del vial interior entre las U H 53 y 54 ID, cuya trayectoria es diagonal, aprovechando la caída natural del terreno hacia el límite Suroeste del ámbito de actuación.

Por el otro, con trazado paralelo a la vía del tren y con la longitud necesaria para recoger las aguas negras de las industrias que se localicen en el Sur del ámbito de actuación, se construirá otro colector que entroncará con el primero en el pozo de registro al Oeste del ámbito, así como con el pozo existente del colector general en el ámbito Este.

Ello sin perjuicio de que al admitirse soluciones parciales de urbanización cabría acomodar las pendientes de la tubería de saneamiento en uno u otro sentido en atención a las parcelas a las que sirva.

Si bien es muy conveniente que la red de saneamiento sea del tipo separativo, se ha optado por la solución del tipo unitario, dado que el resto de la instalación donde se evacua se ha ejecutado ya según este último sistema.

Para el cálculo de los colectores se considerará toda la cuenca que sea susceptible de ser recogida y se adoptarán las recomendaciones para el diseño de redes de saneamiento de la Confederación Hidrográfica del Norte.

A continuación se exponen una serie de criterios bajo los cuáles proyectar la urbanización:

- Según las indicaciones de los Servicios Técnicos Municipales, el diámetro mínimo a emplear en las conducciones será de 315 mm., excepto en las acometidas, donde se admite el diámetro de 200 mm.
- La pendiente mínima de los colectores será del 1%, salvo excepciones que se justificarán convenientemente. En estos casos, los tubos se asentarán arriñonados sobre una capa de hormigón de HM-15.
- No se emplearán tuberías de hormigón en masa y los colectores hasta 630 mm de diámetro se colocarán de PVC, color teja SN-4 (PN 6).





- Las conducciones de diámetro superior a 600 mm serán de hormigón armado (clase III, o superior).
- La profundidad de las tuberías será como mínimo de 80 cm., desde la generatriz superior hasta la superficie de la calzada. Profundidades inferiores deben ser justificadas en base a situaciones excepcionales.
- Para profundidades superiores a 4 metros deben disponerse tuberías de rigidez circunferencial SN 8.
- En todos los cambios de alineación, tanto vertical como horizontalmente, se colocará un pozo de registro. En tramos rectos, cada un máximo de 50 metros.
- Los pozos de registro se realizarán con hormigón HM-20, in situ, admitiéndose también prefabricados. Serán circulares, de diámetro mínimo 80 cm., para tuberías de diámetro igual o menor de 400mm.
- Para diámetros superiores, los pozos de registro tendrán un diámetro mínimo de 1,20 metros.
- A los pozos de profundidad superior a 1,50 metros se les colocarán partes de polipropileno.
- Todas las bajantes de pluviales, o las salidas de fecales de las edificaciones, se conectarán a través de arquetas de acometidas, o bien pozos de registro, pero en ningún caso directamente al colector.
- Los sumideros de bordillo tendrán una rejilla frontal para evitar la entrada de elementos voluminosos.
- Todos los sumideros serán sifónicos y se conectarán al colector por medio de un pozo de registro.
- Las conducciones bajo las calzadas serán reforzadas con dado de hormigón (mínimo HM-20/P/40/IIa).
- Se respetarán las distancias mínimas indicadas en la NTE respecto a otras redes de servicios.

#### 3.4.6 - Arroyo fluvial.

El arroyo fluvial existente en el ámbito de actuación deberá seguir las indicaciones de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

Según se ha indicado en la presente memoria, el arroyo existente debe seguir su trazado de forma superficial, sin entubación enterrada.

### 3.4.7 - Abastecimiento de agua.

Dado que la instalación de abastecimiento de agua potable del Polígono Industrial Meres-Proni se ha ido "alargando" en el espacio según las necesidades de crecimiento del mismo y no se ha modificado el pequeño diámetro de la tubería que lo forma, los Servicios Técnicos Municipales han indicado que sería necesario conectar el suministro de agua de este Plan Especial de Infraestructuras a una nueva red que ya está en pleno funcionamiento en la zona.

El punto de conexión más cercano, según la información facilitada por los Servicios Técnicos del Ayuntamiento, se sitúa en el ámbito de la futura glorieta a ejecutar en el Noroeste del PEI, ya que llega a este lugar un nuevo ramal que proviene de la nueva canalización que discurre al Norte, en la vía paralela a la antigua carretera CN.-634.

El otro punto de conexión, más lejano, se localiza a unos 400 metros al Este de la glorieta existente en la citada CN-634. Esta canalización conectaría en el cruce entre las Unidades Homogéneas 52 y 56 ID y discurriría soterrada por el vial Este-Oeste que comunica con el Polígono de Proni. Para llegar a conectar con la instalación interior del vial que se crea, se debe de pasar bajo la citada glorieta.

La intención del Ayuntamiento es la de generar un anillo que suministre el abastecimiento de agua a las naves recientemente construidas en la UH 49 ID y a las que se generarán en con el desarrollo de este PEI.

No obstante, en la ejecución de esta instalación habrá que tener en cuenta que gran parte de la trayectoria utilizada por este suministro se trazará por terrenos que están fuera del ámbito de actuación, con lo que tanto la gestión como los gastos ocasionados a los propietarios de los terrenos pueden hacer que la ejecución de la misma sea inviable si la Administración no se hace responsable de la proporcionalidad de los costes de ejecución de estas acometidas.

A continuación se exponen una serie de criterios básicos y orientadores para el desarrollo de las tuberías propias de la urbanización; quedando siempre sujetos a cualquier indicación municipal.



- Los proyectos de urbanización dimensionarán la red de agua teniendo en cuenta la afección de las áreas urbanizadas, o urbanizables, que puedan incidir sobre dicho estudio.
- Para los cálculos que habrá que realizar, la dotación para el año será de 250 litros por habitante y por día (consultar con los Servicios Técnicos del Ayuntamiento).
- Las conducciones serán de fundición dúctil para diámetros superiores a 80 mm, con un diámetro mínimo de 125 mm., en suelo urbano. En el resto de los casos será de 80 mm, salvo justificación en contra. Las piezas también serán de fundición dúctil.
- En diámetros inferiores a 80 mm., se podrá utilizar polietileno PE-32, con presión de 10 atm. En caso de ser necesaria una presión mayor, se utilizará PE-100.
- Las uniones y las piezas especiales para tuberías de polietileno serán de metal (latón) y se colocará una cinta de señalización 10-15 cm por encima de los tubos con la leyenda "agua potable".
- Las válvulas a utilizar serán del tipo EURO 20, de fundición dúctil; las bocas de riego a colocar serán del tipo Siero, al tresbolillo, en ambos lados de la calle, con una distancia mínima entre dos en la misma acera de 50 metros, al lado del bordillo; los hidrantes a colocar serán enterrados, tipo arqueta, cumpliendo del CTE.
- Para acometida, y previo a los contadores, se colocará una arqueta de acometida enfrentada con el acceso al portal del edificio.
- Los contadores serán del modelo indicado por el Servicio de Aguas Municipal y se instalarán en hornacinas protegidas en el cierre, o muro exterior, en el límite de la finca con la vía pública, de modo que permitan la lectura sin necesidad de penetrar en el interior del edificio.
- Se respetarán las distancias mínimas indicadas en el NTE y en el CTE respecto a otras redes de servicios y, en todo caso, la red de aguas irá en cota superior a la de saneamiento y separado horizontalmente.
- El relleno tanto en la cama de tubería como el de cubrición será arena. Los cruces de las calzadas estarán reforzados con hormigón (mínimo HM-20/P/40/IIa).



Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2015  
Secretario General:  
Dgo. Hermenegildo Felipe Fariol Viña

### 3.4.8- Abastecimiento de gas.

Se prevé la ejecución de una instalación de gas natural con tubería de Polietileno que estará conectada a la red general existente en el vial que delimita por el Oeste el presente ámbito de actuación.

La citada instalación se tendrá que ejecutar conforme a la normativa de obligado cumplimiento en esta materia y conforma al procedimiento de la Compañía Suministradora de gas.

Entre otras condiciones, a continuación se indican los criterios de carácter más general que se deben de tener en cuenta durante la redacción del Proyecto de Urbanización y durante la ejecución de las obras de esta instalación:

- Se debe de cumplir el Reglamento General del Servicio Público de Gases Combustibles aprobado por Decreto 2913/1973, de 26 de Octubre, las Normas o los Reglamentos que lo complementen, así como el Reglamento de Redes y Acometidas de Combustibles Gaseosos, aprobado por Orden del Ministerio de Industria de 18 de Noviembre de 1974, modificado por las Ordenes de 26 de Octubre de 1983, 6 de Julio de 1984 y 9 de Marzo de 1994 y el Real Decreto 919/2006, de 28 de Julio, relativo al Reglamento técnico de distribución y utilización de combustibles gaseosos.
- Se prohíbe utilizar maquinaria cuando se trabaje a menos de 0,50 metros de la generatriz exterior de las redes de gas.
- En las inmediaciones de la red de gas la excavación se realizará a mano. Sólo se permitirá el uso de medidas mecánicas (martillo neumático) para romper el pavimento y el hormigón de la sub-base de éste. Está prohibido fumar y emplear elementos que produzcan chispas.
- Durante la ejecución de la obra, la tubería de gas se protegerá mediante vaina de PVC, cuando se descubre ésta, siguiendo en todo momento las indicaciones del personal de la Compañía Suministradora.
- Sobre la traza de la red de gas no se podrá colocar ningún tipo de instalación auxiliar, tales como registros, válvulas, árboles, farolas, etc..., ni depositar materiales que impidan el acceso en caso de emergencia.
- No se permitirá trabajo alguno sobre el gasoducto, o en su zona de seguridad, hasta que el promotor de la obra no acata los condicionantes establecidos por la Compañía Suministradora.
- No se podrá aumentar la cota del terreno encima de la conducción sin la autorización de Naturgas Energía. En cualquier caso, es recomendable que ésta no exceda de los 2 metros.





Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2015  
El Secretario General:

Edo. Huamantla, Edo. Tlaxcala

- De producirse alguna **variación**, ésta deberá quedar representada en los planos correspondientes que serán entregados por la empresa solicitante al departamento remitente de los condicionantes (GIS) al finalizar los trabajos.
- La distancia mínima a mantener en los cruzamientos y paralelismos será de 20 centímetros.
- Si para efectuar un cruce es preciso descubrir una red de acero, deberá efectuarse un doble revestimiento en una longitud que determinará la Compañía.
- Cuando en el transcurso de las obras quede total o parcialmente al descubierto la conducción de gas, el tubo de telemando o cualquier otro sistema anexo, será la Compañía Suministradora la que indique en cada caso particular los procedimientos de fijación y protección más adecuados. La empresa que realice las obras se comprometerá a aplicarlos según las instrucciones del personal de Naturgas Energía.
- Está completamente prohibido colocar encima de la conducción elementos de peso.
- Si durante la ejecución de los trabajos se produce alguna incidencia en las instalaciones de gas y se detecta una fuga u olor a gas, el procedimiento a seguir será el siguiente:
  - Interrumpir cualquier tipo de trabajo en las proximidades y el funcionamiento de las máquinas que se estuvieran utilizando.
  - Eliminar todas las posibles fuentes de ignición de la zona. Prohibición de fumar.
  - Intentar evitar que el gas penetre en recintos cerrados y, en cualquier caso, facilitar su ventilación.
  - Alejar al personal que se encuentre en las inmediaciones y acordonar la zona afectada.
  - Interrumpir el tráfico en la zona, si fuese necesario.
  - Avisar al teléfono (24 horas) 902 860 600 de Naturgas Energía informando sobre los hechos ocurridos y medidas adoptadas.
  - Si el gas se inflama, no intentar apagarlo salvo que esté ocasionando un daño grave. Se alejará todo elemento que pueda contribuir a que se extienda el fuego.
  - Si el incendio se produjera sobre una tubería de polietileno, la mejor actuación consiste en tirar sobre ella tierra, de forma que se aisle la tubería de la llama, aunque el gas continúe ardiendo.

#### 3.4.9- Abastecimiento de telecomunicaciones.

Las canalizaciones de telefonía y de red de fibra óptica que se deben diseñar en el futuro Proyecto de Urbanización se desarrollarán según las indicaciones de las respectivas



de fecha 26 MAR 2015

El Secretario General:

Edo. Hermenegildo Felipe Panió Viña

Compañías Suministradoras y atendiendo a los criterios fijados por los Servicios Técnicos Municipales.

Para el caso de la telefonía, la conexión de la instalación de suministro existente se podrá realizar directamente a la red. Sin embargo, la red de fibra óptica no dispone de canalización cercana, por lo que se debe diseñar un sistema suficientemente apto para las empresas que se instalen en la zona y económicamente viable para su desarrollo, según las indicaciones de la correspondiente Compañía Suministradora.

#### 3.4.10 - Alumbrado.

La futura urbanización del PEI estará dotada de un sistema de alumbrado exterior compuesto por báculos, luminarias y canalizaciones eléctricas, siguiendo los criterios siguientes:

- Para las conducciones, se utilizarán dos tubos de PVC, de doble capa, corrugado, de 110 mm de diámetro, o superior, según las indicaciones de los Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Siero: Una será para el cableado y la otra será de reserva.
- En los cruces de las calzadas se colocarán tres tubos e irán reforzados con hormigón (mínimo HM-20/P/40/IIa). Se colocará una cinta de señalización 10-15 cm por encima de los tubos.
- Cada báculo dispondrá de su propia arqueta y de toma de tierra independiente con pica de acero-cobre de 2 mm y 14,5 mm de diámetro. Dispondrá de una línea de tierra general.
- Se colocarán luminarias y postes, o farolas, de alguno de los modelos existentes en el concejo de Siero, o los indicados por la Oficina Técnica.
- Los armarios serán de doble hoja tipo PL-1010, con base de hormigón, la distribución de luminarias conseguirá un flujo luminoso mínimo de 18 lux, teniendo en cuenta la normativa del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.
- La conexión con la línea principal se realizará siempre dentro de los postes o columnas de apoyo de la luminaria, mediante cajas de fusibles, según las instrucciones del Servicio Eléctrico Municipal.
- En el caso de ser necesario un nuevo suministro eléctrico y, por tanto, nuevos cuadros, éstos se dispondrán según las indicaciones del citado Servicio.





de fecha 26 MAR 2015  
El Secretario General:

Fco. Hermenegildo Felipe Fariol Viña

- El alumbrado tendrá ~~accionamiento automático mediante reloj astronómico~~.

#### 3.4.11 - Señalización y mobiliario urbano.

El futuro Proyecto de Urbanización contará con la correspondiente previsión de señalización horizontal y vertical, la cual será definida por la Oficina Técnica del Ayuntamiento de Siero. Además, se tendrán en cuenta los siguientes Criterios:

- Se incluirán papeleras (una cada 40-50 metros), bancos y arbolado (según indica el PGMO de Siero).
- En las zonas ajardinadas se colocarán juegos infantiles, fuentes, redes de riego o los elementos que procedan, en función del diseño que se proponga.
- En las zonas verdes, según su extensión, se incluirá una instalación de riego automático. Estas zonas se regirán por las condiciones aprobadas en el Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 2 de Julio de 2004.

#### 3.4.12- Condiciones comunes de las instalaciones.

Las condiciones generales que, en entre otras, se habrá de cumplir y que son comunes a todas las instalaciones se indican a continuación:

- a) Las instalaciones se dimensionarán teniendo en cuenta la afección de las áreas urbanizadas, o urbanizables, que puedan incidir sobre el objeto de estudio.
- b) Las tapas de registro circulares tendrán un diámetro mínimo de 60 cm y serán de fundición dúctil, diseñadas para soportar un peso de 40 To.
- c) El diámetro inferior de la tapa a colocar, y en función de ello de las arquetas, será de 60 cm (60x60, en registros cuadrados), excepto las tapas de alumbrado, que serán de 40x40 cm.
- d) Tanto las tapas de arquetas de acometidas, como las tapas de pozos llevarán la inscripción de "Ayuntamiento de Siero" y del Servicio Municipal correspondiente: "Abastecimiento", "Saneamiento" o "Alumbrado".
- e) Las instalaciones serán independientes y las conducciones guardarán las distancias indicadas en las NTE (y en su defecto, las CTE).



Impreso en color por el Ayuntamiento de Siero de fecha 26 MAR 2015  
Secretario General:  
D. Manuquino Felipe Fandiño

- f) En el caso de que las aceras no tengan la dimensión suficiente para albergar todas las redes (ancho inferior a 2,00 metros), serán las instalaciones de explotación no municipal las que discurran bajo la calzada y siempre a una cota de 1,50 metros de profundidad y en un plano inferior a las redes municipales.

### 3.5 - Normas urbanísticas

En el presente apartado del documento que desarrolla el Plan Especial de Delimitación del Ambito e Infraestructuras de las Unidades Homogéneas UH 53 y UH 54 del PGOU de Siero, no se introducen normas urbanísticas referidas a su desarrollo, ni a la ejecución de las futuras construcciones que se puedan realizar, dado que el citado PEI sólo tiene por objeto el análisis, el establecimiento y el desarrollo de las infraestructuras necesarias del indicado ámbito de actuación, acatando las determinaciones del planeamiento general vigente (PGOU de Siero).

En este sentido, las determinaciones referidas a las infraestructuras, tales como las previstas en los apartados 3.4.2 sobre "Urbanización interior"; 3.4.5 sobre "Saneamiento" y 3.4.12 sobre "Condiciones comunes de las instalaciones"; así como los criterios técnicos establecidos en los apartados 3.4.7 sobre "Abastecimiento de agua"; 3.4.8 sobre "Abastecimiento de gas"; 3.4.10 sobre "Alumbrado" y 3.4.11 sobre "Señalización y mobiliario urbano" habrán de ser tenidas en cuenta en la redacción del Proyecto de Urbanización.

### 3.6 - Desarrollo de la Actuación.

Dadas las dificultades de llegar a un acuerdo entre la totalidad de los propietarios para el desarrollo conjunto de las actuaciones que resulten exigibles para los terrenos incluidos en el Ambito, podrían llevarse a cabo actuaciones parciales, tanto de Urbanización, como de edificación, siempre que sean viables y se garantice el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas fijadas por los art. 14 y 16 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de Junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo, sin perjuicio de la legislación autonómica y de la clasificación del suelo.

A tales efectos, la Administración municipal podrá admitir propuestas para dividir el Ámbito siempre que las mismas permitan obtener las cesiones legales y se garantice de forma suficiente el costeamiento de la ejecución de las obras de urbanización y de la conexión de las infraestructuras con las redes de servicio, con la única limitación de que no podrán quedar aisladas parcelas subsistentes, susceptibles de aprovechamiento urbanístico, que por sus dimensiones y características de la ordenación precisen un desarrollo conjunto con las colindantes, bien a través de la





Aprobado en sesión plenaria  
de fecha 26 MAR 2014  
El Secretario General:  
Fdo. Herminio Felipe Fariol Viña

agrupación de fincas, de la normalización o de los correspondientes acuerdos económicos voluntarios.

En consecuencia, las previsiones del Plan Especial para la dotación de las infraestructuras, deberán ser desarrolladas a través de uno o varios Proyecto/s de Urbanización que tengan viabilidad técnica, promovidos ya sea por la Administración municipal o por los propietarios, individual o colectivamente.

### 3.7 - Innecesariedad del Estudio de Impacto Ambiental.

Tal y como se indica en el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias (ROTU), donde se desarrollan en su Sección 2ª los artículos 88 y siguientes lo relativo a las Evaluaciones de Impacto Ambiental, debemos fijar la atención en el artículo 90, en el que se determinan los ámbitos de aplicación.

A estos efectos, el presente Plan Especial de Infraestructuras no precisa el desarrollo de ningún documento de Evaluación de Impacto Ambiental, al no encontrarse incluido en ninguno de los epígrafes definidos en el citado artículo.

Independientemente, se advierte que para el futuro desarrollo del Proyecto de Urbanización, según se indica en el apartado 2. b) del artículo 90 del ROTU, será preciso cumplimentar la correspondiente Evaluación de Impacto Ambiental, cuestión que obliga a las futuras actividades que allí se desarrollen y que así lo precisen por sus específicas características.

Oviedo, Octubre de 2014  
El Arquitecto,

Fdo. Arturo Gutiérrez de Terán