

**PLAN ESPECIAL DEL PROGRAMA DE EJECUCIÓN DE LA
UNIDAD APE 31.02 “SAN ANTONIO COMERCIAL I” DEL PLAN
GENERAL MUNICIPAL DE CÁCERES. v G9DH9A6F9 2021**



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

ÍNDICE GENERAL.

1. ANTECEDENTES. OBJETO. CONDICIONES DEL PLAN ESPECIAL. 3

- 1.1. Antecedentes. 3
- 1.2. Objeto del Plan Especial. 3
- 1.3. Condiciones del Plan Especial. Clase. 5

2. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO. 8

- 2.1. Delimitación del ámbito. 8
- 2.2. Estructura de la propiedad. 8
- 2.3. Características territoriales. 8
 - 2.3.1. Geología y Estratigrafía.
 - 2.3.2. Hidrología.
 - 2.3.3. Caracterización climática.
 - 2.3.4. Geotecnia.
 - 2.3.5. Comunidades vegetales existentes en el área de intervención.
 - 2.3.6. Fauna.
 - 2.3.7. Espacios naturales.
 - 2.3.8. Vías pecuarias.
 - 2.3.9. Patrimonio arqueológico.
 - 2.3.10. Análisis de riesgos.
 - 2.3.11. Afecciones.
- 2.4. Estado actual. Infraestructura y servicios existentes. Edificaciones. 11
 - 2.4.1. Infraestructuras y servicios urbanos.
 - 2.4.1.1. Sistema viario.
 - 2.4.1.2. Abastecimiento de agua.
 - 2.4.1.3. Saneamiento.
 - 2.4.1.4. Energía eléctrica.
 - 2.4.1.5. Alumbrado urbano.
 - 2.4.1.5. Telecomunicaciones.
 - 2.4.2. Edificaciones.
- 2.5. Planeamiento vigente. 11

3. MEMORIA JUSTIFICATIVA. 14

- 3.1. Condicionantes del medio natural. Imprudencia de la Evaluación Ambiental. 14
- 3.2. Condiciones socio-económicas: conveniencia y oportunidad. 14
- 3.3. Justificación de los criterios básicos de la Ordenación Estructural. 15
 - 3.3.1. Acomodación al modelo territorial vigente y justificación del ajuste sobre el vigente Plan Especial. Determinaciones que se modifican.
 - 3.3.2. Justificación de la adecuación legal.
 - 3.3.3. Consideración del entorno y su soporte.
 - 3.3.4. Justificación del interés público de la actuación.
 - 3.3.5. Argumentación de la producción por la solución adoptada de una unidad funcional bien integrada y conectada con las áreas colindantes.
- 3.4. Desarrollo de los criterios de ordenación sostenible (Artº 10 LOTUS). 17



- 3.4.1. Movilidad y accesibilidad.
- 3.4.2. Perspectiva de género.
- 3.4.3. Participación.

4. DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL. 22

5. DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN DETALLADA. 23

- 5.1. Usos globales y pormenorizados en edificación. Intensidades edificatorias. 23
- 5.2. Edificabilidad sobre parcela neta. Ocupación. 23
- 5.3. Parcelación. Estudios de Detalle. 23
- 5.4. Reservas de los espacios públicos y vías de comunicación. 23
 - 5.4.1. Viario y aparcamientos.
 - 5.4.1.1. Viario.
 - 5.4.1.2. Aparcamientos.
 - 5.4.2. Reservas públicas: espacios libres, equipamiento y sistemas generales.
- 5.5. Características de la infraestructura y servicios. 26
- 5.6. Accesibilidad. 31
 - 5.6.1. Itinerarios peatonales.
 - 5.6.2. Pavimentos.
 - 5.6.3. Señalización.
 - 5.6.4. Vados y pasos de peatones.
 - 5.6.5. Mobiliario urbano.
 - 5.6.6. Plazas públicas de aparcamiento.
- 5.7. Gestión. Requisitos para la incorporación al proceso de urbanización. Plan de Etapas. 34
- 5.8. Indicadores y estándares de sostenibilidad urbana (Art 12 LOTUS). 34
- 5.9. Ficha resumen de determinaciones (LOTUS). 37

6. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA. 38

ANEXO: ESTUDIO DE TRÁFICO. 41

NORMAS URBANÍSTICAS.

PLANOS.

- I-01. INFORMACIÓN. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.
- I-02. INFORMACIÓN. REFERENCIAS AL PGM. CALIFICACIÓN. GESTIÓN.
- I-03. INFORMACIÓN. TOPOGRÁFICO.
- I-04. INFORMACIÓN. BASE CATASTRAL: ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD.
- I-05. INFORMACIÓN. SUPERPOSICIÓN BASE CATASTRAL-TOPOGRÁFICO.
- I-06. INFORMACIÓN. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EXISTENTES.
- O-01. ORDENACIÓN DETALLADA. USOS Y RESERVAS PÚBLICAS. PARCELACIÓN. ALTURAS.
- O-02. ORDENACIÓN DETALLADA. ALINEACIONES Y RASANTES.
- O-03. ORDENACIÓN DETALLADA. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PROYECTADOS: SANEAMIENTO.
- O-04. ORDENACIÓN DETALLADA. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PROYECTADOS: AGUA.
- O-05. ORDENACIÓN DETALLADA. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PROYECTADOS: ENERGÍA Y ALUMBRADO.
- O-06. ORDENACIÓN DETALLADA. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PROYECTADOS: TELECOMUNICACIONES.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

MEMORIA.

1. ANTECEDENTES. OBJETO. CONDICIONES DEL PLAN ESPECIAL.

1.1. Antecedentes.

El Pleno de la Corporación, en sesión celebrada el día 17 de octubre de 2019, a consulta formulada por la Agrupación de Interés Urbanístico APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I, adoptó el acuerdo de declarar la viabilidad de la transformación urbanizadora objeto de consulta, fijando la gestión indirecta como forma de actividad de ejecución del planeamiento y, en concreto, el sistema de compensación.

La declaración de viabilidad desarrolla los efectos del artículo 95.1 de la *Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura* (LOTUS), iniciándose el computo del plazo de dos meses a que se refiere el artículo 96.2 de la citada ley para la presentación correspondiente del Programa de Ejecución junto al resto de la documentación técnica, así como de las garantías y compromisos económicos exigidos, para asegurar el completo desarrollo de la actuación.

La promotora de la iniciativa, según consta en el acuerdo municipal, es la Agrupación de Interés Urbanístico APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I, con domicilio en C/ Maisonnave 3, 3ªA, constituida en Cáceres con fecha 27 de Mayo de 2019 ante el notario D. Alberto Sáenz de Santa María Vierna, con el número 1121 de su protocolo. Fue inscrita en el Registro de Agrupaciones de Interés Urbanístico con el nº 401/2019 por Resolución de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del territorio con fecha 26 de Junio de 2019.

Los medios técnicos y jurídicos necesarios para garantizar la ejecución de la actuación urbanizadora estarán coordinados por el Estudio Arquitectura Zeta S.L., dirigido por el arquitecto José Ramón Zorita Carrero, que contará con la asistencia técnica del arquitecto urbanista Miguel Madera Donoso.

1.2. Objeto del Plan Especial.

El presente Plan Especial se integrará en calidad de alternativa técnica en el Programa de Ejecución que articule la transformación urbanizadora de la Unidad APE 31.02, de conformidad con los artículos 109 y siguientes de la LOTUS.

La unidad APE 31.02 "San Antonio Comercial I" se ubica al sur del núcleo urbano de Cáceres, apoyado en la avenida Juan Pablo II, que conecta a la ciudad con la autovía A-66 y las

carreteras N-630 (a Mérida) y EX-100 (a Badajoz). Se integra en la ciudad a través del desarrollo residencial “Nuevo Cáceres”, ya consolidado.

El espacio urbanizado inmediato es residencial colectivo con tipos de densidad media-alta en manzana cerrada. No se verifican afecciones dignas de mención.

El Plan General Municipal determina los límites de la unidad en los planos de Clasificación, Calificación y Gestión (nº 5 y 6). Se trata de un Suelo Urbano no Consolidado por excedente de aprovechamiento.

La Ficha de Ordenación vincula el uso de referencia a la norma zonal 7.4, y uso global Terciario, con edificabilidad total de 34.319 m². La superficie del ámbito es de 20.546 m², si bien la medición real arroja 22.457,91 m². Igualmente se indica:

Se señala la condición de redactar un Proyecto de Edificación que adecue los volúmenes nuevos, para uso terciario comercial, al terreno. La cesión se realiza en la franja paralela al ferrocarril, de 1.520 m². Si fuera necesario, se deberá tramitar la licencia comercial específica correspondiente a grandes superficies, además de la municipal.

La cesión del 10% sobre el excedente se puede monetizar, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 38 de la LSOTEX. Se delimita una unidad de actuación discontinua, para la obtención de la totalidad de la cesión indicada por la LSOTEX para el aumento de aprovechamiento definido, incluyendo una pequeña zona verde junto al ferrocarril. La unidad está formada por la parcela original, de 19.026 m², y la parcela exterior destinada a espacio libre, de 1.520 m².

Si fuera necesario, se deberá tramitar un Plan Especial, donde se garantice la adecuación de la ordenación y el dimensionamiento del trazado viario, de tal modo que sirva a los usos instalados (terciario comercial), facilite su evacuación y no interfiera con el resto de usos existentes en la zona.

El presente Plan Especial no modifica determinaciones estructurales, ni establece nuevos usos. Igualmente contiene la documentación precisa para concretar las determinaciones que son su objeto, analizando la influencia en el entorno.

A tal efecto incluye un Estudio de Tráfico en el que se establece la innecesariedad de intervenir sobre la ordenación y el dimensionamiento del trazado viario existente.

Con ello se atiende la condición de la declaración de viabilidad de 17 de octubre de 2019, en la que se manifiesta que:

“Debido a las características del APE y de la necesaria disposición de las plazas públicas de aparcamiento, resulta necesaria, al menos, la tramitación de Estudio de Detalle a efectos de concretar o reajustar las alineaciones existentes, siempre y cuando, se

justifique que no es necesaria la redacción de un Plan Especial que garantice la adecuación de la ordenación y el dimensionamiento del trazado viario.”

1.3. Condiciones del Plan Especial. Clase.

El artículo 51 LOTUS determina que los Planes Especiales son los instrumentos complementarios de ordenación que tienen por objeto la implantación o regulación pormenorizada de usos o actividades urbanísticas especiales en cualquier clase de suelo. Podrán formularse en desarrollo de los instrumentos de ordenación urbanística, o con carácter independiente, y podrán contener determinaciones estructurales y detalladas.

De entre las finalidades contempladas en el apartado 2 del artículo 51 se aplica al presente documento el desarrollo de actuaciones de rehabilitación, renovación y regeneración urbanas.

En cuanto al resto de condiciones, el presente Plan Especial:

- Contendrá las determinaciones de ordenación estructural y detallada adecuadas a su finalidad específica, incluyendo, al menos, la delimitación del ámbito al que afectan y la justificación de su propia conveniencia y de su adecuación a la ordenación territorial y estructural vigente aplicable a su ámbito.
- Establecerá su ordenación detallada.
- Modificará las determinaciones de los planes que desarrollen, precisando el informe favorable del órgano que aprobó el plan que modifica, conforme a lo señalado en su objeto.
- Contendrá la documentación precisa para definir y justificar sus determinaciones, que se formalizará en los siguientes documentos:
 - a) Memoria justificativa.
 - b) Normativa.
 - c) Documentación gráfica.

En relación con el *Decreto 7/2007, de 23 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Extremadura (RPEX)*, el presente documento entraría en la consideración de un Plan Especial de Reforma Interior, dirigido al desarrollo y mejora del Plan General Municipal de Cáceres, optimizando la calidad ambiental y la cohesión social del espacio urbano, adecuando la capacidad de servicio de las dotaciones públicas y potenciando la utilización del patrimonio edificado. Todo ello de conformidad con lo dispuesto en los artículos 63 del citado Decreto, para los Planes Especiales de Reforma Interior, cuyo contenido a los efectos del Reglamento sería similar al establecido por la LOTUS, con el siguiente desarrollo:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021



1. Memoria de Información.

a) Características geológicas, topográficas, climáticas, hidrológicas y análogas.

- b) Usos del suelo, estructura de la propiedad y edificaciones e infraestructuras existentes.
- c) Condiciones que se deriven de la ordenación Plan General Municipal.
- d) En su caso, obras programadas e inversiones públicas de previsible influencia en el desarrollo del Plan Especial de Reforma Interior o previstas en la planificación sectorial de las Administraciones Públicas.
- e) Afecciones que resulten de la legislación sectorial.

2. Memoria Justificativa.

- a) Justificación de la adecuación a la ordenación estructural establecida en el Plan General Municipal.
- b) Justificación de que la solución adoptada garantiza una unidad funcional correctamente integrada y conectada con su entorno urbano más inmediato.
- c) Descripción y justificación de la ordenación detallada propuesta y, en todo caso, del cumplimiento del porcentaje de uso residencial que deba dedicarse a vivienda sujeta a un régimen de protección pública.
- d) Definición, cómputo y justificación de los estándares y los elementos propios de la red secundaria y, en su caso, básica de dotaciones.
- e) Delimitación de las áreas que puedan ser objeto de ordenación mediante Estudio de Detalle, definiendo razonadamente el propósito específico de éstos.
- f) Ficha-resumen de cada una de las unidades de actuación urbanizadora y, en su caso, de actuación edificatoria, con cuadros de características que expresen superficies, densidades, usos, edificabilidades, volúmenes y demás aspectos relevantes para su perfecta ejecución, que deberá consignarse como anexo a la Memoria.
- g) Determinación del impacto sobre la población afectada y expresiva de las consecuencias sociales y económicas que previsiblemente resulten de la ejecución.

3. Planos de información.

- a) La situación de los terrenos en el contexto de la ordenación urbanística inmediata.
- b) El reflejo de la situación catastral de los terrenos al tiempo de la elaboración del Plan.
- c) La topografía del terreno.
- d) Los usos, aprovechamientos, vegetación y edificaciones existentes.
- e) La ordenación estructural definida en el Plan General Municipal de pertinente aplicación.
- f) Las afecciones tanto físicas como jurídicas que influyan en la ordenación establecida, tales como limitaciones y servidumbres del dominio público, infraestructuras de toda índole existentes en el territorio y construcciones más relevantes que existan en el mismo u otros factores análogos.

4. Normas urbanísticas.

5. Planos de ordenación.

- a) Calificación de todos los terrenos, de la que resulten con precisión sus destinos urbanísticos concretos y, en particular, el de vivienda sujeta a un régimen de protección pública.
- b) Determinación de la red secundaria y, en su caso, de la red básica de reservas de suelo dotacional público, definiendo, por lo que respecta a la red viaria, sus anchos y características geométricas, así como perfiles, con señalamiento, al menos, de las rasantes en los puntos de cruce y en los cambios de dirección.
- c) Trazado y características de las galerías y redes de servicios públicos previstos por el Plan General Municipal o en el Plan Especial de Reforma Interior. Cuando este último se integre en un Programa de Ejecución, estos extremos podrán quedar remitidos al Anteproyecto o al Proyecto de urbanización correspondiente.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁDIZ

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

d) Parcelación de los terrenos al menos con carácter orientativo, de modo que sea posible definir las diferentes parcelas edificables.

Deberá procurarse el dimensionamiento de éstas que más favorezca la adjudicación independiente de solares resultantes a los propietarios de parcelas originarias y, por tanto que en mayor medida evite tanto las adjudicaciones en proindiviso como las indemnizaciones sustitutivas.

e) Cuantos otros extremos se consideren necesarios para la mejor definición de la ordenación detallada, tales como representaciones gráficas prospectivas, imágenes virtuales o cualesquiera otros que permitan un mejor conocimiento de la solución adoptada.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

2. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO.

2.1. Delimitación del ámbito.

La Unidad APE 31.02 "San Antonio Comercial I" se ubica al sur del núcleo urbano de Cáceres, apoyada en la avenida Juan Pablo I, eje de relación entre el centro de la ciudad y las conexiones a Mérida, Badajoz y la autovía A-66 "Ruta de la Plata". Se integra en el núcleo a través de la urbanización residencial "Nuevo Cáceres", que establece la trama en la que se apoya.

El Plan General Municipal determina los límites de la Unidad en los planos de Clasificación, Calificación y Gestión (nº 5 y 6).

El espacio urbanizado inmediato es residencial colectivo con tipos de densidad media-alta. Se caracteriza por una topografía llana, si bien en el borde contiguo a la Avdª Juan Pablo I se producen importantes discontinuidades a causa de la incidencia de *karst*.

2.2. Estructura de la propiedad.

En la actualidad el ámbito a desarrollar está constituido por la siguiente estructura de la propiedad en donde se indica el coeficiente de participación de cada propietario:

RELACION DE PROPIETARIOS			
PROPIETARIO	SUPERFICIE (m2)	REFERENCIA CATASTRAL	COEF. PARTICIPACION
SOVCOM INVEST S.L.	17.828,04	5209604QD2750G0001JM	79,2726
HIPERTAMBO S.L	1.228,59	5209603QD2750G0001IM	5,4629
INMOBILIARIA PIMAR	533,98	5209601QD2750G0001DM	2,3743
MARIA TERESA ARIAS GUTIERREZ	808,92	5209602QD2750G0001XM	3,5969
MARIA SALUD ARIAS GUTIERREZ	570,01	5209613QD2750G0001WM	2,5346
AYUNTAMIENTO DE CACERES	1.520,00	5117012QD2751E0001WX	6,7587
22.489,54		100	

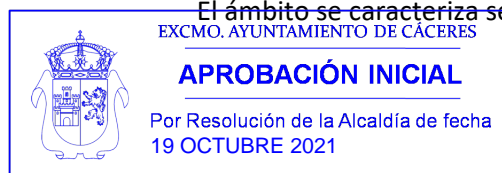
Se dispone de todos los servicios urbanos y no son necesarias obras de urbanización externas a la unidad.

La definición gráfica y territorial establecida en el PGM de Cáceres coincide con los límites determinados por el levantamiento topográfico.

Los documentos relacionados en este punto forman parte de los planos de información del Plan Especial.

2.3. Características territoriales.

El ámbito se caracteriza según sigue.



2.3.1. Geología y Estratigrafía.

En el sustrato geológico predominan las pizarras paleozoicas, que aparecen en estratos combinadas con areniscas, configurando un terreno de pizarras y grauvacas. También se da la presencia de materiales sedimentarios. Queda afectado por la zona de riesgos geotécnicos en el Calerizo de Cáceres en grado de riesgo medio-bajo (plano MF-5B EIA PGM).

2.3.2. Hidrología.

No se da la incidencia.

2.3.3. Caracterización climática.

El Estudio de Impacto Ambiental del Plan General Municipal de Cáceres lo sitúa entre el clima oceánico, predominante en la mitad norte de la Península Ibérica, y el clima mediterráneo, propio del sur peninsular, si bien hay que señalar que se aproxima más a las características de este último.

En los meses de primavera y verano domina un tiempo anticiclónico. Sin embargo, el carácter mediterráneo de este clima trae consigo unas situaciones altamente irregulares: se producen gran cantidad de situaciones de helada por irradiación nocturna y las consiguientes inversiones térmicas, así como rachas de fuerte calor.

Los meses otoñales e invernales se caracterizan por el dominio de un tiempo ciclónico de componente oeste o sudoeste, en el que se producen precipitaciones irregulares de importante intensidad, como consecuencia de tener su origen en masas de aire procedentes de bajas latitudes que vienen con temperaturas templadas y fuertemente cargadas en vapor de agua.

La temperatura media anual se sitúa en 16,1 °C, siendo enero el mes más frío y julio el más caluroso. Por último, y referente al régimen de precipitaciones, cabe señalar que la pluviometría media anual es de 522,8 mm, siendo el invierno la estación más lluviosa y el verano la más seca. No obstante, en las estaciones intermedias también se registran precipitaciones importantes.

2.3.4. Geotecnia.

La incidencia de karst requiere una exploración geofísica y análisis pormenorizado previo al desarrollo de la ocupación proyectada por el Plan General, de manera que se reduzca la vulnerabilidad y el riesgo constructivo, contribuyendo a la estabilidad de la infraestructura urbana. De igual modo debe propiciarse la protección del medio ambiente kárstico y sus acuíferos.

2.3.5. Comunidades vegetales existentes en el área de intervención. Fauna.

No se verifica la presencia de ninguna comunidad vegetal o especie animal de interés, al tratarse de un espacio plenamente antropizado.

2.3.6. Espacios naturales.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021



No existe ningún bien catalogado, ni en vías de ello, ni susceptible de serlo en el ámbito considerado.

2.3.7. Vías pecuarias.

No existe ningún bien catalogado, ni en vías de ello, ni susceptible de serlo en el ámbito considerado.

2.3.8. Patrimonio arqueológico.

No existe ningún bien catalogado, ni en vías de ello, ni susceptible de serlo en el ámbito considerado.

2.3.9. Análisis de riesgos.

- Riesgo hidrológico: las condiciones de entorno sobre la red principal y tributaria no da lugar situaciones de riesgo, hallándose el ámbito al margen del sistema.
- Riesgo por la naturaleza geológica de los materiales o erosión: no se verifica efecto apreciable a causa de la naturaleza de la base geológica. Se trata de superficies estables desde el punto de vista tectónico y geomorfológico, no verificándose riesgo a causa de estos supuestos, salvando las peculiaridades del *karst*, que se citan a continuación.
- Riesgo por colapso o movimientos de ladera: en el caso de colapso se manifiestan dos fuentes: sísmico y kárstico. Tratándose el sísmico en apartado independiente, procede tratar pormenorizadamente, con carácter previo a cualquier implantación, la incidencia de fenomenología kárstica. No existen, por otro lado, efectos de inestabilidad a causa de la ejecución de obras públicas lineales o corredores de infraestructura, por modificación de la pendiente natural de los taludes o por impermeabilización de las bases.
- Riesgo Sísmico: no está previsto ningún sismo superior al grado VI, lo cual significa que no habrá daños importantes a las edificaciones, según la Norma Sismorresistente P.G. S-1.
- Clima: no se observa incidencia de riesgo a estos efectos, tales como tormentas de efecto catastrófico o depresiones. No obstante se siguen los principios ambientales integrados en los objetivos del Plan, extraídos del VI Programa de Acción Comunitaria en materia de Medio Ambiente (Decisión Nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y el Consejo de 22 de julio de 2002, por la que se establece el Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente), particularizados a las medidas contra el calentamiento global y el cambio climático.
- Peligrosidad por incendios forestales: no existen notables relaciones de proximidad entre el área ordenada y masas forestales de importancia.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

- Peligrosidad de origen antrópico (riesgo inducido): se desestiman los riesgos por almacenamiento de residuos o el desplome funcional de redes dentro y fuera del ámbito al tratarse de un uso localizado e integrado en un área sumamente protegida, y no darse la presencia de un foco capaz de generar una acción intensa sobre el conjunto territorial o sus elementos. Las características del ámbito socio-económico, cultural y político permiten descartar toda situación de alarma social por actos incidentales, accidentales o violentos. No se verifican riesgos relacionados con industrias peligrosas.

2.3.10. Afecciones.

No se dan afecciones físicas o jurídicas que influyan en la ordenación proyectada.

2.4. Estado actual. Infraestructura y servicios existentes. Edificaciones.

2.4.1. Infraestructuras y servicios urbanos.

Los servicios urbanos de que se dispone se encuentran al borde de la delimitación de la actuación, conforme se indica en la documentación gráfica adjunta, y más específicamente en el Proyecto de urbanización que se integra en el Programa de Ejecución del que forma parte la presente Alternativa Técnica.

2.4.2. Edificaciones.

No existen.

2.5. Planeamiento vigente.

El Plan General Municipal determina los límites de la Unidad en los planos de Clasificación, Calificación y Gestión (nº 5 y 6). Las condiciones de la intervención se especifican en la ficha de ordenación cuyo contenido es objeto de consideración y que se inserta en los planos de ordenación.

El Pleno de la Corporación, en sesión celebrada el día 17 de octubre de 2019, a consulta formulada por la Agrupación de Interés Urbanístico APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I, adoptó el acuerdo de declarar la viabilidad de la transformación urbanizadora objeto de consulta, fijando la gestión indirecta como forma de actividad de ejecución del planeamiento y, en concreto, el sistema de compensación. El pormenor técnico y jurídico del acuerdo, que representa las condiciones que sirven de marco al Programa, se desarrolla según sigue:

Según la ficha de ordenación de este APE 31.02, que recoge el vigente Plan General Municipal, en el Tomo II de sus Normas Urbanísticas, los terrenos incluidos en su ámbito aparecen clasificados como Suelo Urbano No Consolidado, con uso Global Terciario, con una superficie de 20.546 m² y una edificabilidad de usos lucrativos de 34.319 m². Señala como objetivo de esta área *“Favorecer la implantación del uso terciario en esta zona”*.

Será de aplicación a este APE la Norma Zonal 7.4, regulada en Capítulo 8.7 del Título VIII del Tomo I de las Normas Urbanísticas del PGM.

Se trata de un ámbito en los que el Plan General prevé incrementos de edificabilidad sobre la realmente existente en suelo urbano consolidado, que se delimitan para la identificación de los mismos como unidades de actuación continuas o discontinuas para la obtención de las dotaciones correspondientes a dicho incremento. Estos ámbitos se consideran por tanto suelo urbano no consolidado por el aumento de edificabilidad concedido. En concreto el ámbito de este APE está constituido como Unidad de Actuación discontinua de Aumento de Edificabilidad UAA 31.02.

Señala la ficha del APE 31.02 en su apartado “observaciones” que *“La cesión del 10% sobre el excedente se puede monetarizar, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 38 de la LESOTEX. Se delimita una unidad de actuación discontinua, para la obtención de la totalidad de la cesión indicada por la LESOTEX para el aumento de aprovechamiento definido, incluyendo una pequeña zona verde junto al ferrocarril. La unidad está formada por la parcela original, de 19.026 m², y la parcela exterior destinada a espacio libre, de 1.520 m². Si fuera necesario, se deberá tramitar un Plan Especial, donde se garantice la adecuación de la ordenación y el dimensionamiento del trazado viario, de tal modo que sirva a los usos instalados (terciario comercial), facilite su evacuación y no interfiera con el resto de usos existentes en la zona.*

En el informe emitido por la Sección de Inventario se hace constar que este Ayuntamiento es titular de los terrenos que se corresponden con la referida parcela exterior destinada a espacio libre de 1.520 m² de superficie situada junto a la vía del ferrocarril colindante con la variante de la N-630 (Avda. del ferrocarril) y forman parte de dos fincas Registrales distintas (parcela A: con una superficie de 1.340 m²; la finca matriz de la que esta procede se encuentra inscrita en el Registro de la Propiedad nº 1 de Cáceres al tomo 1863, libro 808, folio 38, Finca 50.160.- y parcela B de 180 m²; la finca matriz de la esta procede se encuentra inscrita en el Registro de la Propiedad nº 1 de Cáceres al tomo 2795, Libro 1740, folio 220, Finca 95.905)

La documentación presentada como Consulta previa al desarrollo de la unidad del APE 31.02 “San Antonio Comercial I” del Plan General Municipal de Cáceres conforme a lo señalado en el artículo 95.1 de la Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura (LOTUS) contempla:

Propuesta del sector afectado y delimitación de la unidad de actuación integral: la Consulta de Viabilidad formulada presenta una propuesta de ámbito de la operación de transformación que se proyecta coincidente con el señalado en el Plan General Municipal como **APE 31.02 “San Antonio Comercial I”**.

Propuesta de plazos indicativos: de conformidad con lo dispuesto en el apartado b) del mencionado artículo 10.3 de la LSOTEx, se presenta una propuesta de plazos indicativos señalando que para el desarrollo de la Unidad se prevé **un plazo total de dos años**, a partir de la adjudicación del Programa de Ejecución.

Régimen y sistema de ejecución: La Consulta de Viabilidad formulada propone la forma de gestión indirecta mediante el **sistema de Compensación**, haciéndose constar en la escritura, que la Agrupación de Interés Urbanístico “San Antonio Comercial I”, integra propietarios de terrenos que representan más de la mitad de la superficie afectada por la iniciativa urbanizadora, concretamente el 79,3842 % (SOVCOM INVEST, S.L.).

Cualificación técnica de los consultantes para garantizar la ejecución de la actuación

urbanizadora: se indica que los medios técnicos y jurídicos necesarios para garantizar la actuación urbanizadora estarán coordinados por la Sociedad de Arquitectos **Arquitectura Zeta S.L.P.**, que contará con la colaboración del arquitecto urbanista Miguel MADERA DONOSO. Firman el documento, además del Arquitecto anteriormente mencionado, D. José Ramón ZORITA CARRERO

A la vista de cuanto antecede entiendo que no existe inconveniente en ***Declarar la viabilidad de la transformación del APR 31.02 "SAN ANTONIO COMERCIAL I"***, conforme a la consulta formulada por la Agrupación de Interés Urbanístico en documentación presentada el 30 de mayo de 2019, debiéndose tener en cuenta las consideraciones señaladas en los informes técnicos emitidos al efecto por el Área de Infraestructuras, el Servicio Técnico de Urbanismo y el Servicio de Inspección Municipal, a cuyo contenido íntegro me remito, determinando como forma de gestión de la actividad de ejecución del planeamiento **la gestión indirecta mediante el sistema de compensación.**

Las consideraciones señaladas en los informes técnicos emitidos por los técnicos municipales, anteriormente referidas, **son las siguientes:**

- Área de Infraestructuras: Se deberán garantizar las conexiones con los Sistemas Generales (viario) y los servicios básicos (abastecimiento, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones) dimensionándolos de manera que no afecten al normal funcionamiento de estos sistemas y servicios.
- Servicio de Inspección Municipal: Deberá presentar en el Programa de Ejecución que contendrá Anteproyecto o Proyecto de Urbanización, documentación técnica relativa a los servicios de abastecimiento de agua, saneamiento, gas etc y sus conexiones en las redes existentes.
- Servicio de Urbanismo: Se habrán de disponer las plazas de aparcamiento públicas y privadas, correspondientes de acuerdo al incremento de edificabilidad planteado en virtud del artículo 27.5 del Reglamento de Planeamiento de Extremadura (RPLANEx) y 74 de la LSOTEx, o de la legislación urbanística que le sea de aplicación en el momento de aprobación (Disposición adicional segunda-Dotación aparcamiento-de la LOTUS).
- Debido a las características del APE y de la necesaria disposición de las plazas públicas de aparcamiento, resulta necesaria, al menos, la tramitación de Estudio de Detalle a efecto de concretar o reajustar las alineaciones existentes, siempre y cuando, se justifique que no es la redacción de un Plan Especial que garantice la adecuación de la ordenación y el dimensionamiento del trazado viario, de tal modo que sirva a los usos instalados y no interfiera con el resto de usos existentes en la zona. La pertinente justificación al respecto deberá ser informada por la Sección de Infraestructuras. Así mismo, se deberá tener en cuenta en la justificación lo dispuesto en la Norma Zonal 7 grado 4 con respecto a la necesidad de tramitar un Plan Especial en función de los usos a instalar.

Como se ha dicho, la declaración de viabilidad desarrolla los efectos del artículo 95.1 de la *Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura* (LOTUS), iniciándose el computo del plazo de dos meses a que se refiere el artículo 96.2 de la citada ley para la presentación correspondiente del Programa de Ejecución junto al resto de la documentación técnica, así como de las garantías y compromisos económicos exigidos, para asegurar el completo desarrollo de la actuación.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

3. MEMORIA JUSTIFICATIVA.

3.1. Condicionantes del medio natural. Improcedencia de la Evaluación Ambiental.

De la caracterización del espacio en los apartados precedentes, tenemos:

- Medio físico: no se verifica la existencia de riesgo significativo ni de otros condicionantes geotécnicos que desaconsejen la ocupación que se pretende, debiéndose realizar la exploración geofísica y análisis necesarios previos a la ocupación a causa del riesgo derivado del *karst*.
- Vegetación: no existen, ni se ha manifestado la potencialidad, de especies de interés en el ámbito.
- Fauna: no existen, ni se ha manifestado la potencialidad, de especies de interés en el ámbito.
- Hábitats naturales de interés comunitario: no existe afección directa o del entorno de elementos declarados o catalogados.
- Espacios de interés natural: no existe afección directa o del entorno de elementos declarados o catalogados.
- Vías pecuarias y montes consorciados: no se manifiesta incidencia de tales elementos o de sus entornos de afección.
- Patrimonio cultural: no existen yacimientos (arqueológicos y paleontológicos) o elementos etnográficos, además de los elementos de interés arquitectónico o artístico. No se produce la incidencia de ningún elemento catalogado con nivel de BIC.

La Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, comprende en su ámbito de aplicación cualquier plan, programa, proyecto, obra, instalación y actividad, de titularidad pública o privada, que se desarrolle en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Extremadura y que puedan generar impactos en el medio ambiente y/o poner en riesgo la salud de las personas.

Dado que la presente iniciativa urbanística se somete en su integridad a una clasificación de suelo urbano, cuyo desarrollo se proyecta con sujeción plena a las determinaciones del vigente Plan General Municipal de Cáceres, no se encuentra comprendida esta actividad de urbanización, o su proyecto, en ninguno de los supuestos contemplados en los Anexos de la citada Ley, por lo que no se requiere su Evaluación Ambiental.

No existen, por otro lado, condicionantes normativos, patrimoniales o procedentes de otros planes y programas, más allá del urbanístico, que afecten la ordenación.

3.2. Condiciones socio-económicas: conveniencia y oportunidad.

El Plan Especial se formula con arreglo a las previsiones del vigente Plan General Municipal de Cáceres. El desarrollo de la Unidad es conveniente, oportuno y necesario por las siguientes

razones:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021



- Se trata de un entorno que exige ordenarse urbanísticamente para completar la pieza urbana sin consolidar en este borde de la ciudad, constituyéndose en base de renovación y promoción de usos alternativos a los existentes.
- El ámbito contemplado es capaz de acoger actividades terciarias compatibles, para las que existe suficiente y contrastada demanda urbana.

3.3. Justificación de los criterios básicos de la Ordenación Estructural.

3.3.1. Acomodación al modelo territorial vigente y justificación del ajuste sobre el vigente Plan Especial. Determinaciones que se modifican.

Se sigue fielmente el modelo determinado por el Plan General Municipal de Cáceres, confirmándose la coherencia con lo ordenado en su ficha de ordenación, manteniéndose la estructura, salvando la condición de uso, que se optimiza al pasar a dotacional de equipamiento.

A partir de este punto se procede al desarrollo de la Ordenación Detallada, concretando los objetivos de diversificar los usos en el ámbito.

3.3.2. Justificación de la adecuación legal.

El marco legal viene constituido por la vigente Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura (LOTUS). Igualmente es de aplicación el *Reglamento de Planeamiento de Planeamiento de Extremadura, aprobado por Decreto 7/2007, de 23 de enero*. Se observa el marco supletorio y sectorial, del que se manifestarán las referencias que procedan en sus correspondientes apartados.

3.3.3. Consideración del entorno y su soporte.

Los apartados correspondientes de esta Memoria de Información desarrollan las condiciones del territorio sobre el que se interviene, resultando:

- Medio físico: no se verifica la existencia de riesgo significativo ni de otros condicionantes geotécnicos que desaconsejen la ocupación que se pretende, tratándose de condiciones constructivas favorables, debiendo tenerse en cuenta los riesgos derivados del *karst*.
- Vegetación: no existen, ni se ha manifestado la potencialidad, de especies de interés en el ámbito.

- Fauna: no existen, ni se ha manifestado la potencialidad, de especies de interés en el ámbito.
- Hábitats naturales de interés comunitario: no existe afección directa o del entorno de elementos declarados o catalogados.
- Espacios de interés natural: no existe afección directa o del entorno de elementos declarados o catalogados.
- Vías pecuarias y montes consorciados: no se manifiesta incidencia de tales elementos o de sus entornos de afección.
- Patrimonio cultural: no existen yacimientos (arqueológicos y paleontológicos) o elementos etnográficos, además de los elementos de interés arquitectónico o artístico. No se produce la incidencia de ningún elemento catalogado.

Se ha concluido que las determinaciones del presente Plan Especial no va a tener efectos significativos sobre el medio ambiente, ni se encuentra sometido a la exigencia de un procedimiento formal de evaluación ambiental.

3.3.4. Justificación del interés público de la actuación.

El presente Plan Especial pretende responder de la necesidad de disponer de suelo hábil para usos de actividades compatibles con el entorno en que se enclava el ámbito objeto de actuación. La incorporación de usos terciarios y ocupaciones de baja densidad representan una medida de suma eficacia en el reequilibrio funcional y espacial del núcleo.

Los terrenos objeto de la iniciativa completan las previsiones del Plan General Municipal de Cáceres, lo que viene a facilitar su inserción en el modelo territorial determinado por el mismo.

La red básica comprende las dotaciones e infraestructuras públicas que conforman la estructura urbana determinada por el Plan, garantizando la racionalidad y coherencia del desarrollo del modelo asumido, así como la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo.

Se tienen en cuenta las infraestructuras y dotaciones de carácter municipal que son relevantes para el conjunto urbano.

Las redes locales y sus conexiones generales son las legalmente exigibles, del modo que se define en la Ordenación Detallada.

Se mejora la funcionalidad del ámbito mediante la consecución de piezas susceptibles de desarrollo bajo unas condiciones de uso plenamente compatibles con el entorno urbano,

dando de sí un régimen de servicios y dotaciones superior en calidad y cantidad al señalado en el planeamiento vigente.

3.3.5. Argumentación de la producción por la solución adoptada de una unidad funcional bien integrada y conectada con las áreas colindantes.

En el presente documento se han justificado debidamente los criterios de la ordenación, entre ellos la voluntad de integración de los terrenos comprendidos en la Unidad con los del suelo urbano consolidado en los bordes al norte y este de la ciudad.

En este proceso de integración se proyecta la continuidad con la trama actual, dando pie a la futura, atendiendo no solo a su trazado sino además a la mejora de su capacidad y opciones de accesibilidad.

La solución proyectada constituye una unidad funcional debidamente conectada con sus áreas urbanas inmediatas, atendiendo a una estructura urbana coherente.

3.4. Desarrollo de los criterios de ordenación sostenible (Artº 10 LOTUS).

3.4.1. Movilidad y accesibilidad.

Los criterios a los que se ha sometido la ordenación del Plan Especial son los siguientes:

a) Planificación integrada de usos del suelo y movilidad.

- a.1. Análisis y diagnóstico de la movilidad en el entorno del ámbito.
- a.2. Completar la red de itinerarios peatonales como elemento prioritario en la articulación del espacio público urbano: establecer accesos permeables a los espacios del oeste, así como a las actividades. Garantizar la accesibilidad no motorizada y el servicio mediante el transporte público.
- a.3. Incorporación de las pautas de movilidad por bicicleta, reservando los espacios necesarios para el aparcamiento de estas unidades.
- a.4. Consolidación de las pautas de tráfico lento en el entorno.
- a.5. Ordenación del estacionamiento de vehículos para hacerlo más compatible con el uso y disfrute del espacio público.
- a.6. Respeto a la prioridad del transporte público, con arreglo a la actual configuración, integrando y tratando las paradas existentes.
- a.7. Segregación del tráfico de mercancías.

a.8. Generar proximidad y reducir la necesidad de movilidad forzada, mediante el fomento de la compacidad.

a.9. Integración de elementos naturales, con la utilización sistemática del arbolado urbano: depuración ambiente, mejora habitabilidad urbana, sombra.

a.10. Introducción de usos complementarios de carácter terciario al servicio del ámbito que reduzcan las necesidades de movilidad.

b) Análisis de las demandas de desplazamiento: Estudio de Tráfico.

b.1. Análisis de la red peatonal: características, organización y relación con la demanda real detectada. Definición y diagnóstico de la red de itinerarios peatonales principales: zonas con falta de cobertura, problemas de estructura, incorporación de la perspectiva de género.

b.2. Análisis de infraestructuras y servicios para el transporte público: red actual.

b.3. Análisis de la red de vehículos privados: coherencia, continuidad, tipología y capacidad.

b.4. Análisis de la oferta de plazas de aparcamiento.

c) Diseño de un sistema peatonal estructurante.

c.1. Constitución de una red que permita completar la estructura del residencial Nuevo Cáceres, abriendo los recorridos al oeste y rematando funcionalmente su sistema local con nuevos flujos y actividades, así como a los espacios libres.

c.2. Mejora de la calidad y confort de los recorridos peatonales: ampliación de aceras, protección de la injerencia por parte de los vehículos privados, fomento del arbolado, mejora de la calidad y mantenimiento de la pavimentación. Adecuación a la accesibilidad universal.

d) Aplicación de restricciones sobre el tráfico rodado existente.

d.1. Dimensionamiento estricto de la red, evitando la generación de nuevos viales rodados.

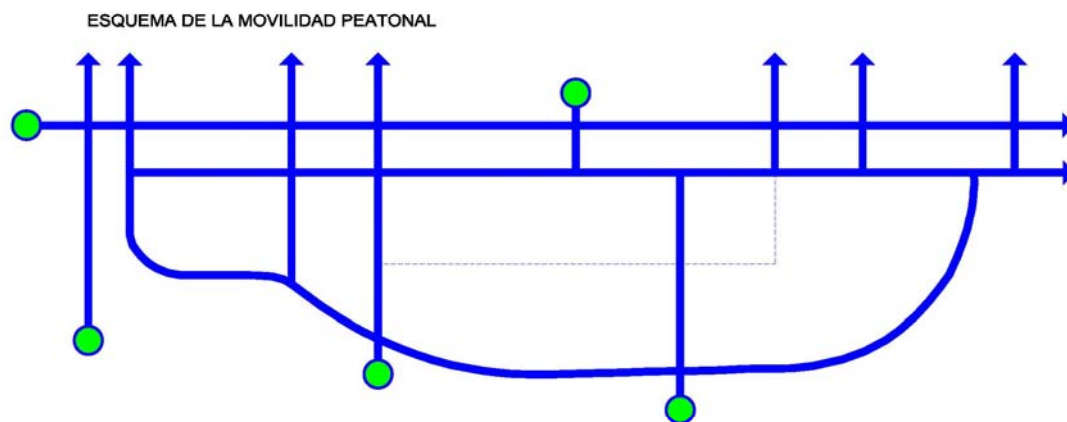
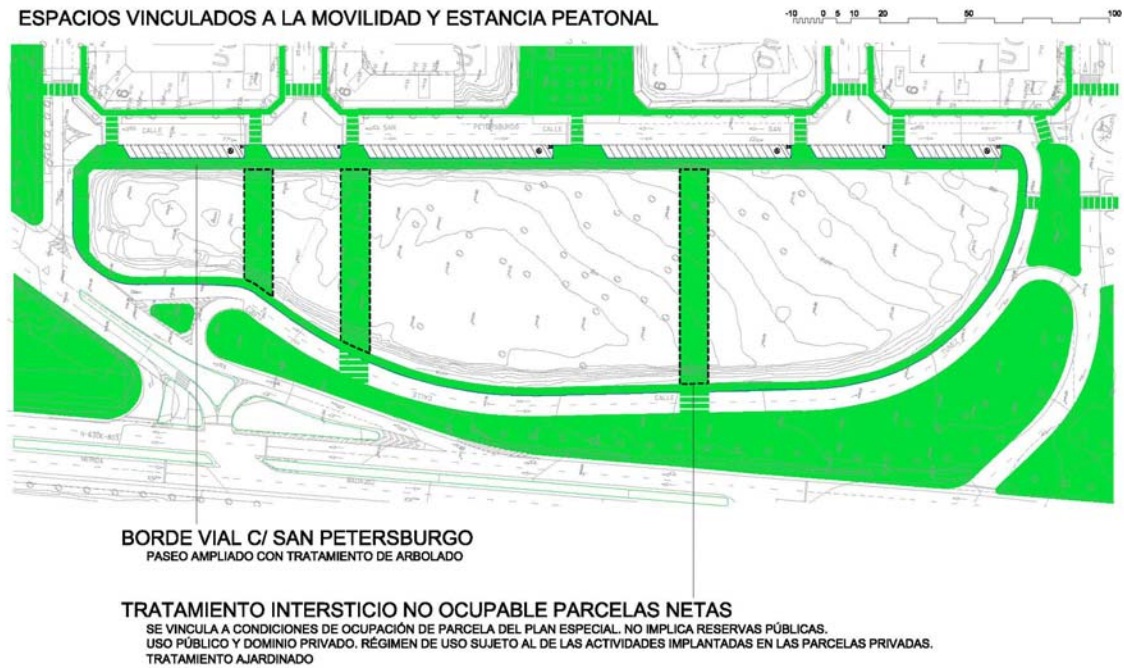
d.2. Ordenación de las reservas de aparcamiento, priorizando el uso y disfrute del espacio público.

Se ha justificado en otros apartados de la Memoria la práctica imposibilidad de liberar espacios interiores en el ámbito, dado el desproporcionado aprovechamiento marcado por el PGM en relación con la superficie ocupable, si además consideramos que las actividades a implantar son inviables en más de una altura.

La estructura parcelaria requiere por otro lado de la mayor flexibilidad, ante la constante evolución de la actividad terciaria y sus operadores, lo que impide la definición de una

estructura parcelaria interior. A ello cabe añadir la obligada atención a los derechos de los titulares minoritarios, entre los que se encuentra el propio ayuntamiento de Cáceres.

No obstante lo anterior, se establecen unas condiciones de composición para las parcelas resultantes en las Normas Urbanísticas del Plan Especial, vinculantes para las actuaciones de edificación (no así para la Ordenación Detallada, salvo las Normas Urbanísticas), cuyo objetivo se traduce en los esquemas que siguen.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

3.4.2. Perspectiva de género.

La Orden de 17 de mayo de 2019, de las normas técnicas para la integración de la dimensión de género en la ordenación territorial y urbanística de Extremadura, introduce en la LOTUS el diseño que considera la perspectiva de género en el capítulo destinado a los criterios de ordenación y, en particular, los relativos a los de la Ordenación Sostenible. En la misma se señala que “la inclusión de información detectando zonas, itinerarios y puntos negros para las mujeres no es más que reconocer que se considera un déficit, tanto en lo urbano como en lo rural, determinadas cuestiones no resueltas que exceden de la seguridad, y que abarcan: la accesibilidad, el diseño urbano, la proximidad de dotaciones y equipamientos, la iluminación, transporte público, movilidad y otros aspectos”.

En este sentido da la Orden especial importancia a la redacción y consideración de estudios de movilidad que garanticen el fácil acceso a dotaciones, equipamientos sanitarios, educativos y demás usos de interés público, ya que tradicionalmente los movimientos de las mujeres en la ciudad son movimientos poligonales y a pie, o en transporte público, realizando tareas en cadena, muy contrarios a los traslados pendulares, propios del transporte en vehículo privado.

La Orden determina las indicaciones específicas para la incorporación de la perspectiva de género en los Plan Especiales, compitiendo al presente documento las que se refieren a las medidas y relaciones de movilidad, que se encuentran desarrolladas en el punto anterior, de las que se destacan:

- Análisis y diagnóstico de la movilidad en el entorno del ámbito.
- Análisis de la red peatonal: características, organización y relación con la demanda real detectada. Definición y diagnóstico de la red de itinerarios peatonales principales: zonas con falta de cobertura, problemas de estructura, incorporación de la perspectiva de género.
- Completar la red de itinerarios peatonales como elemento prioritario en la articulación del espacio público urbano: establecer accesos permeables a los espacios del oeste, así como a las actividades. Garantizar la accesibilidad no motorizada y el servicio mediante el transporte público.
- Respeto a la prioridad del transporte público, con arreglo a la actual configuración.
- Generar proximidad y reducir la necesidad de movilidad forzada, mediante el fomento de la compacidad.
- Introducción de usos complementarios de carácter terciario al servicio del ámbito que reduzcan las necesidades de movilidad.
- Constitución de una red que permita completar la estructura del residencial Nuevo Cáceres, abriendo los recorridos al oeste y rematando funcionalmente su sistema local con nuevos flujos y actividades, así como a los espacios libres.
- Mejora de la calidad y confort de los recorridos peatonales: ampliación de aceras, protección de la injerencia por parte de los vehículos privados, fomento del arbolado, mejora de la calidad y mantenimiento de la pavimentación. Adecuación a la accesibilidad universal.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

Se ha consultado también el mapa de puntos negros de Cáceres a través de su plataforma gráfica, que no marca ninguna incidencia en los puntos afectados por la ordenación ni su entorno próximo.

A los aspectos desarrollados en materia de movilidad procede añadir las que se refieren a la mejora de las condiciones de seguridad:

- Mayor permeabilidad y mejor visibilidad en la red tras el refuerzo de su estructura.
- Mejora de la movilidad en el medio nocturno, al incorporar nuevos espacios públicos iluminados.
- Mejora de la vigilancia informal por la incorporación de nuevos tránsitos y personas en áreas hasta ahora marginales.

3.4.3. Participación.

El ámbito objeto del presente Plan Especial se ordena originalmente en el Plan Parcial San Antonio-Nuevo Cáceres, desarrollado al amparo del Plan General de Ordenación Urbana de 1985. Dicho Plan Parcial se aprobó inicialmente el 28 de febrero de 1992, siendo sometido a trámite de participación e información pública entre los meses de marzo y mayo del mismo año. Se aprobó definitivamente el 12 de febrero de 1993.

Posteriormente el proyecto del vigente Plan General Municipal de Cáceres lo incorpora como Área de Planeamiento Específico APE 31-02 “San Antonio Comercial I”. El proyecto se condujo a través de tres fases de participación e información pública, a saber:

- Aprobación Inicial el 4 de octubre de 2005, con participación entre los meses de octubre y diciembre del mismo año.
- Aprobación provisional el 28 de diciembre de 2007, con participación entre los meses de enero y marzo de 2008.
- Aprobación provisional el 16 de abril de 2009, con participación entre los meses de abril y mayo de 2009. La aprobación definitiva se alcanza el 15 de febrero de 2010.

A estos efectos el Plan Especial se remite al resultado de los antedichos trámites, además del que se establece en el procedimiento de aprobación del Programa de Ejecución al que pertenece.

4. DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

El objeto del Plan Especial no contempla ninguna medida o determinación de rango estructural, desarrollando fielmente cuanto se determina en el Plan General Municipal de Cáceres.

Esta consideración incluye los límites de la Unidad, tal y como estos se establecen en los planos de Clasificación, Calificación y Gestión (nº 5 y 6) del citado Plan General.

Si bien se interviene parcialmente sobre la calle San Petersburgo, sus condiciones geométricas, físicas y funcionales se mantienen, así como su consideración urbanística. Tiene por ello la acción del Plan Especial el carácter de conexión con las redes e infraestructuras urbanas, así como su ampliación o refuerzo de forma que se asegure su correcto funcionamiento, del modo que se determina en el artículo 72.2.d LOTUS.

En igual sentido se da cumplimiento al artículo 18.1.c del *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana*, que establece el deber de ejecutar todas las obras de urbanización previstas en la actuación correspondiente, así como las infraestructuras de conexión con las redes generales de servicios y las de ampliación y reforzamiento de las existentes fuera de la actuación.

No obstante lo anterior, y a los efectos de deslindar los límites de las obligaciones de gestión y ejecución que se derivan del Convenio y Proposición Jurídico-Económica del Programa de Ejecución, se señalan en todos los planos de Ordenación las superficies objeto de tratamiento.

5. DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN DETALLADA.

5.1. Usos globales y pormenorizados en edificación. Intensidades edificatorias.

Según la ficha de ordenación del vigente Plan General Municipal, en el Tomo II de sus Normas Urbanísticas, los terrenos incluidos en este ámbito aparecen clasificados como Suelo Urbano No Consolidado, con uso Global Terciario, con una superficie de 20.546 m² y una edificabilidad de usos lucrativos de 34.319 m². Señala como objetivo de esta área *“Favorecer la implantación del uso terciario en esta zona”*. Será de aplicación la Norma Zonal 7.4, regulada en Capítulo 8.7 del Título VIII del Tomo I de las Normas Urbanísticas del PGM.

5.2. Edificabilidad sobre parcela neta. Ocupación.

Manteniendo la referencia a las citadas condiciones de la Norma Zonal 7.4, la edificabilidad máxima sobre parcela neta se establece en 1,749058 m²/m². La ocupación máxima será del 60%, que justificadamente, a través de un estudio de detalle, se podrá aumentar.

5.3. Parcelación. Estudios de Detalle.

El Plan General marca la parcela resultante tras delimitar las reservas públicas. Las condiciones de segregación y ocupación de esta parcela, y de redacción de Estudios de Detalle, se remiten a la LOTUS y el Reglamento de Planeamiento de Extremadura, así como a las condiciones de la Norma Zonal 7.4 del PGM, quedando debidamente indicadas en las Normas Urbanísticas del Plan Especial.

5.4. Reservas de los espacios públicos y vías de comunicación.

5.4.1. Viario y aparcamientos.

5.4.1.1. Viario.

En relación con el viario general, la unidad es servida por la Avd^a Juan Pablo II (travesía de la carretera nacional 630) al oeste, al norte por la calle Marrakech, al sur por la calle Juan Solano Pedrero y al este por la calle San Petersburgo. Como viario secundario se enmarca por la citada calle San Petersburgo y por la calle Túnez. Se caracterizan como sigue:

- La Avd^a Juan Pablo II tiene una sección de calzada partida con dos carriles para ambos sentidos, separados por una mediana de 6 m. No tiene accesos directos a la unidad, entrando tangencialmente a la calle Juan Solano Pedrero al sur, y a la calle Túnez y Marrakech, camino de la estación de autobuses. Se separa del ámbito por una franja de espacios libres en toda la longitud.

- La calle Marrakech tiene sección de calzada simple con un carril por sentido, con aparcamientos en cordón a cada margen. Recibe las acometidas de la calle San Petersburgo, calle Túnez y el acceso de la Avdª Juan Pablo II a la estación de autobuses.
- La calle Juan Solano Pedrero tiene sección de calzada partida con dos carriles para ambos sentidos separados por un bulevar de 15 m. y aparcamientos en cordón en cada margen. Resuelve sus acometidas a la calle San Petersburgo y acceso a la Avdª Juan Pablo II a través de una glorieta elíptica de doble carril.
- La calle San Petersburgo tiene sección de calzada simple con un carril por sentido y aparcamiento en cordón en la margen consolidada. Recoge el tráfico de las calles Ávila y Segovia de la barriada San Antonio-Nuevo Cáceres. Delimita el ámbito de urbanización al este.
- La calle Túnez define el resto del perímetro de la unidad y tiene sección de calzada simple con un carril por sentido. No recoge tráfico de modo directo, siendo su función principal constituirse en vial de servicio del nuevo espacio urbanizado, evitando tensión de tráfico a la Avdª Juan Pablo II.

Puede apreciarse el distinto carácter que se asigna a los dos viales que definen el sistema de comunicaciones del espacio a urbanizar:

- La calle San Petersburgo resuelve básicamente el tráfico de entrada a las reservas generales de aparcamiento, a través de las calles Marrakech y Juan Solano Pedrero. Se resguarda la barriada de la presión de llegada al área comercial.
- La calle Túnez canaliza los accesos a las actividades terciarias, apoyando su acción en la Avdª Juan Pablo II.

El sistema viario proyectado por este Plan Especial se configura exclusivamente por el acceso al interior de la parcela y el tratamiento del viario de borde, muy especialmente la calle San Petersburgo, por su condición colectora del tráfico del entorno.

El Estudio de Tráfico que se adjunta a esta Memoria analiza la estrategia seguida, valorando la capacidad de la red para asumir la carga generada por las actividades a implantar.

La circulación y estancia peatonal se refuerza incrementando la sección existente de la corona exterior, especialmente el tramo de la calle San Petersburgo. Ello se constituye en la base orientadora de las transiciones que hayan de verificarse sobre las parcelas.

Se optimizan las rasantes, bajo un régimen de pendientes máximas del 2,5%. Las secciones empleadas conceden la prioridad a la circulación peatonal y disposición de arbolado, dentro del criterio de máxima accesibilidad. No se traza una red interior que ordene los tránsitos entre parcelas a causa de la importante intensidad edificatoria (y en consecuencia ocupación)

establecida por el Plan General. No obstante se marcan en las Normas Urbanísticas los criterios necesarios para tratar adecuadamente los espacios libres de edificación.

5.4.1.2. Aparcamientos.

La DA segunda de la LOTUS establece que hasta el desarrollo reglamentario, los instrumentos de ordenación urbanística deberán contemplar las siguientes reservas o dotaciones para aparcamientos, que serán un mínimo a contemplar en dicho desarrollo normativo, del modo que se desarrolla en los apartados siguientes:

1. Las actuaciones edificatorias deberán resolver en sus parcelas la dotación de aparcamientos prevista por el plan o la promoción, en función del uso del inmueble.
2. Los nuevos desarrollos urbanísticos deberán reservar espacio para plazas de aparcamiento de vehículos privados en proporción mínima de 1 plaza / 200 m² uso residencial, aplicando en dicha reserva la proporción de plazas accesibles de conformidad con la legislación vigente. Se reservarán también espacios para aparcamientos de bicicletas localizadas en las proximidades de los suelos destinados a dotaciones y zonas verdes y, en todo caso, se instalarán aparcabici en todos los edificios públicos (con doble U invertida) y en zonas de gran confluencia. En el caso de las promociones públicas o privadas acogidas a Planes de Vivienda, esta reserva será de una plaza de aparcamiento por vivienda.
3. En los núcleos de base del sistema territorial, los aparcamientos previstos se situarán preferentemente en playas de aparcamiento situadas preferentemente junto a vías de comunicación principales o próximas a los equipamientos.
4. En los núcleos de relevancia territorial se repartirán entre plazas de aparcamiento y plazas en viario. Las plazas de aparcamiento se situarán próximas a las conexiones con los sistemas de transporte público.
5. Los aparcamientos que acompañan a un vial no podrán situarse en las proximidades de los cruces o pasos peatonales, de forma que no reduzcan su visibilidad.
6. En sectores de uso global terciario o productivo, la persona o entidad promotora deberá justificar la demanda de aparcamiento en función de la actividad y el flujo de personas y mercancías, dotando al sector de la reserva necesaria.
7. Las plazas de aparcamiento podrán ser computadas como cesiones de dotaciones de los sistemas local y general.

A tales efectos hay que indicar que la redacción y tramitación del presente Plan Especial se realizó inicialmente al amparo de la Ley 15/2001, de 14 de diciembre, del Suelo y Ordenación Territorial de Extremadura (LSOTEX), entonces vigente, que obliga a unas reservas de aparcamiento cuya ubicación y diseño fueron revisadas con el Servicio de Infraestructuras del Excmº Ayuntamiento de Cáceres, acordándose la modificación del trazado de la calle San Petersburgo, lo que condujo a la ampliación el número existente con las precisas por el aumento de edificabilidad determinado por la revisión del planeamiento.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

Durante dicha tramitación entró en vigor la LOTUS, cuyos criterios permiten realizar un análisis discriminatorio de la necesidad de plazas de aparcamiento, así como sus características y cuantificación. En este caso, y a la vista de tales criterios, las actividades comerciales previstas habilitan la dotación de las plazas necesarias (vehículos de motor y otros medios de movilidad personal) en sus parcelas, no requiriendo una reserva adicional de plazas públicas. Con ello se protege la red pública de la sobrecarga que suscitan la demanda y presión de las actividades privadas, tal y como se ha justificado en los apartados correspondientes a los criterios de sostenibilidad y el estudio de tráfico. Aun así se mantiene la solución acordada con el ayuntamiento para proteger la red pública.

En definitiva, no existen reservas de plazas adscritas a la delimitación del ámbito del Plan Especial, sino que se realizan obras exteriores al mismo consistentes en modificar la sección de la calle San Petersburgo para ampliar las plazas existentes, rehabilitar la jardinería existente, y ejecutar la solución de paradas de autobús urbano indicada por el servicio de inspección municipal del Ayuntamiento.

De este modo se disponen un total de 82 uds. contiguas al viario, en espiga a 60º, contemplando las reservas para movilidad reducida, de conformidad con el artículo 45 del Decreto 135/2018.

En cuanto a las parcelas, la exigencia de unidades interiores según actividad viene marcada por el artículo 4.5.4 de las Normas Urbanísticas del Plan General, que será en todo caso de aplicación, debiendo disponerse las mismas en los niveles habilitados para ello por la ordenación, existiendo espacio suficiente para las resultantes de la implantación de las distintas categorías (mediano comercio, gran comercio o gran superficie comercial).

Por lo que respecta a las características dimensionales de los elementos integrantes del sistema local viario y de aparcamientos se han establecido las correspondientes secciones, desarrolladas en el Proyecto de urbanización.

5.4.2. Reservas públicas: espacios libres, equipamiento y sistemas generales.

La reserva de espacios libres determinada por el Plan General Municipal se emplaza en posición desagregada en relación con el resto del ámbito, con el objetivo de completar y dar continuidad a otras colindantes, pendientes de sus correspondientes desarrollos. Por ello el tratamiento que aplica el presente Plan Especial se remite a la fijación de las rasantes que sirvan de base al Proyecto de Urbanización en aras del objetivo de continuidad e integración.

5.5. Características de la infraestructura y servicios.

~~Movimiento de tierras.~~

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CACERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021



Se incluyen en este capítulo los replanteos previo y definitivo, con la adopción por parte de la contrata de las medidas oportunas para que no desaparezcan durante la ejecución de la obra, los puntos y líneas de referencia.

Se procederá al levantado de la capa de aglomerado existente en los aparcamientos de la calle San Petersburgo en el lado colindante con la actuación, así como el acerado en su totalidad en el lindero con San Petersburgo. Para la ejecución del nuevo acerado en el interior de la delimitación de la unidad se procederá al desbroce de toda la superficie afectada hasta una profundidad de 20 cm. Los productos resultantes de este desbroce, de acuerdo con la dirección facultativa serán transportados a vertederos o almacenados para su posterior uso como tierra vegetal, si las condiciones fueran las óptimas en las zonas verdes de la Unidad.

Efectuado el desbroce se procederá a la ejecución de muros de contención de tierras en la práctica totalidad del frente a la calle San Petersburgo y posteriormente al terraplenado y nivelación del mismo hasta la rasante del vial existente, ejecutándose el nuevo acerado en su totalidad. El volumen total del terraplenado deberá realizarse con tierras de aporte dada la imposibilidad de poder utilizar tierras del propio ámbito dado que todo el espacio se encuentra por debajo de la rasante.

Como se ha indicado, se diseñan muros de contención de tierras a límite interior del acerado en los puntos más altos evitando la generación de grandes taludes hacia la parcela y en previsión de que las futuras obras de edificación afecten desfavorablemente al acerado ejecutado.

La compactación de la subbase se realizará hasta un 100% Proctor Modificado.

Red de abastecimiento de agua.

La red de distribución y abastecimiento de agua a la manzana principal está realizada en la urbanización existente, a lo largo de la calle Túnez, así como varias acometidas a la parcela, siendo suficientes por lo que no se necesita ninguna obra de abastecimiento.

Se actúa sobre una boca de riego que en la actualidad está sobre el acerado existente y con las nuevas obras pasaría a estar en la zona de aparcamiento por lo que se trasladará al nuevo acerado.

Red de saneamiento.

La red de alcantarillado existente discurre por la calle San Petersburgo y no se ve afectada por esta actuación, solo será necesario reponer los imbornales que se verán afectados por el levantamiento de los aparcamientos existentes, casi todos están en la calzada pero algunos

existentes en la actualidad invaden ligeramente el aparcamiento existente el cual será remozado, por ello deberán ser reubicados al límite del nuevo aparcamiento.

No se proyecta ninguna otra actuación sobre la red de alcantarillado, ya que la manzana en la que se desarrolla la unidad está urbanizada y dispone de suficientes acometidas de saneamiento, como quedan reflejadas en la documentación gráfica del presente documento.

El sistema será unitario dado que la red existente lo es.

Red de electricidad.

La red de distribución eléctrica para dar servicio a la unidad es la existente. En el acerado de la calle San Petersburgo existe una canalización a lo largo de la calle en media tensión en donde es factible, con las correcciones indicadas a continuación, la conexión a las parcelas que resulten del proyecto de reparcelación incorporando Centros de transformación dentro de cada parcela en el momento de desarrollar cada proyecto de ejecución correspondiente.

Red de distribución de energía eléctrica en baja y media tensión.

La canalización en media tensión existente en el acerado actual de la calle San Petersburgo con el presente proyecto queda emplazado en la zona de aparcamientos por lo que tanto la zanja como las arquetas actuales perderían entre 10 y 15 cm de profundidad, con lo que con toda posibilidad estarían por debajo de los límites de profundidad establecidos por la empresa suministradora. Por todo ella se adopta la decisión de ejecutar una nueva zanja con sus arquetas correspondientes al nuevo acerado proyectado.

Se procederá al alargamiento de las acometidas existentes hasta el nuevo lindero.

Red de alumbrado público.

La red de distribución de alumbrado público actualmente existente por el acerado actual, al pasar éste al nuevo aparcamiento quedaría unos 10-15 cm más bajo que la rasante actual; se ejecutará una nueva zanja y sus respectivas arquetas al acerado de nueva ejecución.

La canalización nueva a ejecutar irá bajo tubo de PVC, con un tubo más de reserva para futuras ampliaciones, con una profundidad mínima de la generatriz superior de los tubos de 40cm bajo acerado, asentados sobre lecho de arena y rellenando las zanjas por tongadas inferiores a 20 cm, con material seleccionado procedente de la excavación exento de árido mayor de 40 mm. Las farolas existentes se desmontarán y se desplazarán al nuevo acerado manteniendo sus mismas distancias entre ellas.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

La instalación tendrá puesta a tierra, constituida por electrodos metálicos colocados en contacto con el terreno, la línea de enlace y un punto de puesta a tierra principal, que se colocará en el cuadro de mando y protección.

Según informe municipal las características a desarrollar en obra son las siguientes:

- Los puntos de alumbrado público afectado por la actuación toman corriente del CM 101.
- La luminaria instalada actualmente tiene como referencia BGP 615 T25 1xLED44-4S/740 de Philips. Para garantizar los niveles actuales y dado que se ensancha la calzada a iluminar se debe instalar la luminaria BGP 621 T25 1x LED74-4S/740.
- La red de alimentación debe ser de igual sección a la instalada actualmente.
- Los empalmes en las arquetas, aislados con termorretráctil, deben quedar suspendidos a una distancia del fondo al menos de 20 cm.

Red de telefonía.

Se ha diseñado una canalización que es continuación de la existente para acceder a todos los potenciales operadores a lo largo de la calle Túnez, que se ajusta a la Normativa Técnica de T.E.S.A.U., calculada en función de las líneas telefónicas previstas en la urbanización. Esta canalización es un conjunto de elementos ubicados bajo el terreno que servirá para alojar los cables y otros materiales necesarios para el servicio telefónico.

La canalización estará formada por un determinado número de conductos y unos registros denominados Cámaras de registro o arquetas, intercaladas en el trazado. De tal forma que una vez concluidas las obras, T.E.S.A.U. pueda proceder al tendido y empalme de los correspondientes cables, sin necesidad de romper firmes.

Las canalizaciones de la red de telefonía se construirán con 2 tubos de PVCU de 110 mm de diámetro y tritubo de 40 mm de diámetro. La unión entre tubos se realizará mediante adhesivo, previa limpieza de la superficie a encolar con cloruro de metilo. La protección de los tubos queda garantizada mediante hormigón HM-20 de consistencia blanda y compactado por picado con barra. El tamaño máximo del árido será de 20 mm y el tipo de cemento será CEM I 32,5.

Los tubos irán enterrados en zanjas de ancho 45 cm y 100-129 cm de profundidad, quedando en cualquier caso la cara superior del prisma a una profundidad mínima de 45 cm del pavimento. Los distintos tramos tendrán una pendiente mínima del 2,5% hacia las arquetas.

Los soportes distanciadores son materiales plásticos suficientemente rígidos como para poder conseguir y mantener la correcta separación entre los tubos, evitando que estén en contacto directo. En función del número de conductos de que conste el prisma se pueden colocar de 4 o de 8 alojamientos



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

Tratamiento de calzada y acerado.

La separación entre las áreas dominadas por el peatón y el automóvil se manifestará de forma que queden claramente definidos sus perímetros, estableciendo esta separación normalmente mediante resalte o bordillo. A tales efectos, se diversificarán los materiales de pavimentación de acuerdo con su diferente función y categoría, circulación de personas o vehículos, lugares de estancia de personas, estacionamiento de vehículos, cruces de peatones, pasos y demás elementos afectos a los distintos tránsitos que concurren.

Las tapas de arquetas, y registros en general, se dispondrán teniendo en cuenta las juntas de los elementos del pavimento y se nivelarán con su plano. Cumplirán la norma UNEEN.124:1995 y serán como mínimo de las siguientes clases con carácter general:

- C250 – aceras
- D400 – calzadas, aparcamientos, etc....de uso no industrial

Estos elementos se marcarán con el anagrama “Ayuntamiento de Cáceres” y el servicio al que corresponda (abastecimiento, saneamiento, alumbrado público) o bien con el anagrama de la empresa suministradora del resto de los servicios.

La banda de aparcamiento nueva a ejecutar constará de las siguientes capas:

- 15 cm de Hormigón en masa de 25 kp/cm² con terminación de fratasado.
- 30 cm de base granular. (Zahorra artificial).

Esta banda de estacionamientos estará confinada entre el bordillo de acera y bordillo de borde exterior de carril.

El acerado se ejecutará en las siguientes capas:

- Ejecución de una base compactada de zahorra de espesor no inferior a quince (15) centímetros.
- Ejecución de una solera de hormigón no inferior a quince (15) centímetros.
- Losetas hidráulicas de 15 pastillas de 30 x 30 cm o según modelo utilizado por el Ayuntamiento, sentada con mortero de cemento.
- El encintado de los acerados se realizará con bordillo de 25 x 12-15 cm asentado sobre base de hormigón HM-17,5 y rellenando las juntas con mortero de cemento 1/1.

En las zonas marcadas en planos, se colocará un pavimento táctil en concordancia con las especificaciones del Reglamento de Accesibilidad en Extremadura definido en planos de pavimentaciones.

En lo referente a la señalización vial y marcas viales, se deberá cumplir la Norma de Carreteras 8-2-IC para Marcas viales. Se diseñará así mismo la señalización vertical imprescindible, aunque

dado que la regulación del tráfico depende de consideraciones externas a la Unidad de Actuación, se estará a lo dispuesto por el Ayuntamiento.

Tratamiento de zonas ajardinadas.

La urbanización se acomoda en lo posible a la configuración primitiva del terreno. Toda la zona se mantendrá en terreno naturalizado exceptuando de una zona central de jabre compactado, se ejecutará un pequeño desbroce de malas hierbas y capa superficial.

Se plantarán 7 árboles de porte medio-alto, tipo Celtis Australis.

Se instalará una red de riego por goteo completa, para estos árboles

El mobiliario urbano se compone de 4 mesas tipo picnic y 2 papeleras, todo ello en madera.

Así mismo se dispondrá de una valla tipo talanquera de separación entre la zona verde y el carril bici existente.

5.6. Accesibilidad.

En las obras de urbanización serán de aplicación la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, la Ley 11/2014, de 9 de diciembre, de accesibilidad universal de Extremadura, y el Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal en la edificación, espacios públicos urbanizados, espacios públicos naturales y el transporte en la Comunidad Autónoma de Extremadura.

5.6.1. Itinerarios peatonales.

Son itinerarios peatonales todas las aceras de la urbanización. Se incluyen los pasos de peatones con sus vados.

5.6.2. Pavimentos.

Los pavimentos de las aceras se disponen deslizantes y no tendrán cejas. La altura de la acera sobre la calzada es inferior a 15 cm, siendo su anchura de 1,80 m. o superior, según zonas, y su pendiente no superará el 6% en el sentido longitudinal ni el 1,5% en el sentido transversal.

Los elementos marcados en el entorno de los vados, las esquinas y chaflanes y paradas de transportes públicos, tendrán señalización táctil, del tipo de botones circulares. Los bordillos

tendrán una altura tal, que una vez colocados, su punto más alto esté a menos de 15 cm de la calzada. El canto libre estará redondeado y estará en el mismo nivel que el acerado.

En los pasos de peatones y vados estará enrasado con la calzada. Será de textura y color diferente al del pavimento.

5.6.3. Señalización.

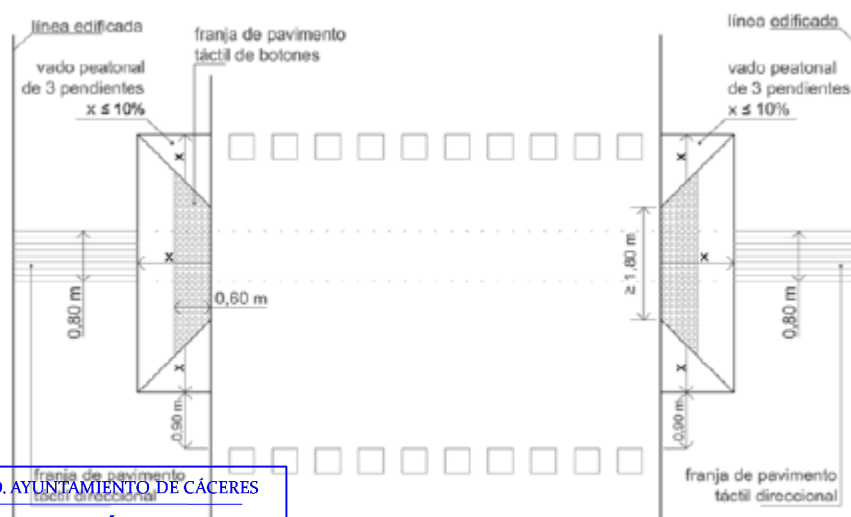
Los pasos de peatones, los vados y las esquinas se señalizarán con franjas de pavimento con textura y color diferenciados con una anchura de 1m situadas perpendicularmente al sentido de la marcha y abarcando toda la anchura de la acera o itinerario peatonal conforme a detalle del plano de pavimentaciones.

La señalización de las plazas de aparcamientos reservada se complementará con las siguientes medidas en cumplimiento del Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal en la edificación, espacios públicos urbanizados, espacios públicos naturales y el transporte en la Comunidad Autónoma de Extremadura:

- El fondo de la plaza será azul Pantone 294 y el perímetro se delimitará con una línea de color contrastado, preferentemente blanco. La señalización horizontal será antideslizante.
- La señal vertical adecuada para señalar estas plazas será la S-17 del Reglamento General de Circulación, acompañada del Símbolo Internacional de Accesibilidad.

5.6.4. Vados y paso de peatones.

Los pasos de peatones y vados se atienen al detalle específico de planos y de acuerdo a la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero:



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

5.6.5. Mobiliario urbano.

Las señales de tráfico, se situarán al borde exterior de la acera.

Todas las señales tendrán el borde inferior de sus elementos volados situado a una altura no inferior a 210 cm.

Los elementos verticales se señalizarán con una franja de color contrastado, situadas a una altura de entre 150 cm y 175 cm sobre el suelo y con una anchura de 10 cm.

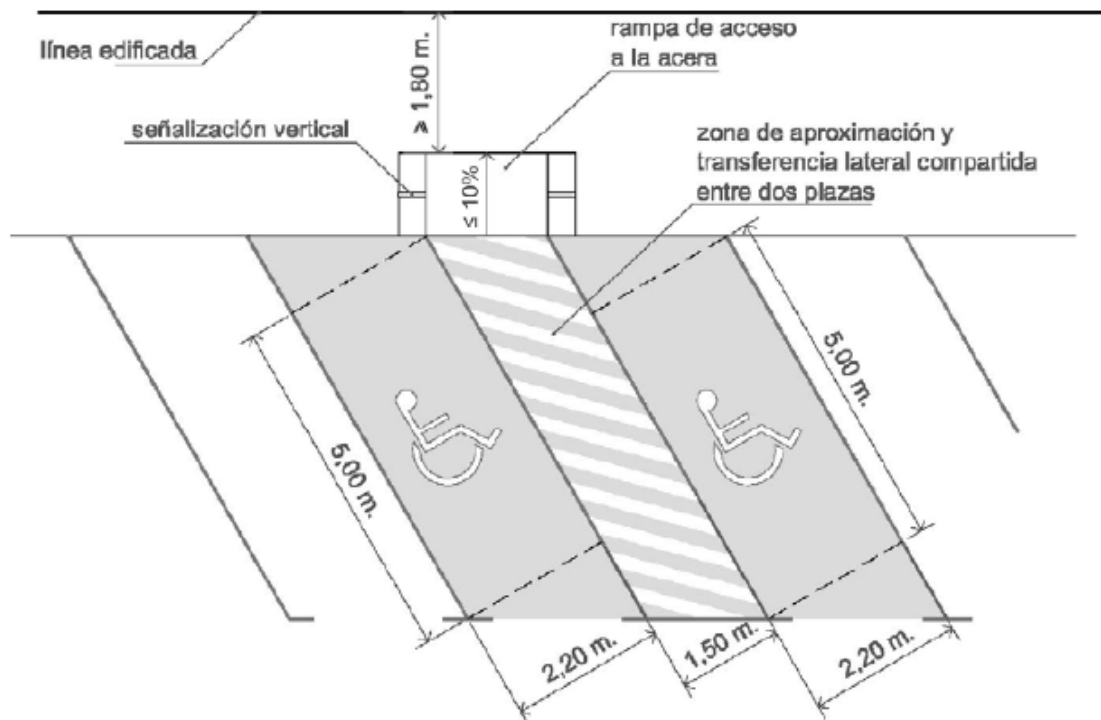
Todos los posibles mecanismos manipulables que se instalen en las señales verticales deberán situarse a una altura mínima de 85 cm y máxima de 120 cm.

Cualquier elemento saliente sobre la alineación de fachada no podrá situarse a una altura inferior a 210 cm.

5.6.6. Plazas públicas de aparcamiento.

Las plazas de aparcamientos en general se han diseñado en espiga a 60 ° con un ancho de 2,30 m y un largo útil de 5,00 m.

En el diseño de las plazas de aparcamiento se ha previsto que el 2% de las mismas sean reservadas para personas con movilidad reducida. El diseño será el descrito en la Orden VIV/561/2010 coincidente con lo prescrito en el Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal en la edificación, espacios públicos urbanizados, espacios públicos naturales y el transporte en la Comunidad Autónoma de Extremadura.



5.7. Gestión. Requisitos para la incorporación al proceso de urbanización. Plan de Etapas.

El Plan de Etapas determina la ejecución de las obras de urbanización de forma coherente con las restantes previsiones de la ordenación. El mismo establece la coordinación de la actividad urbanizadora y edificatoria que comprende la previsión de la duración temporal de las obras y de la puesta a disposición de las reservas de suelo, buscando alcanzar los niveles exigibles a la infraestructura a medida que se desarrolle el proceso de urbanización, con la opción de simultaneizar la acción de edificación sobre los terrenos.

Dada la entidad de la Unidad se ha previsto el desarrollo de Programa en fase única. Queda abierta la ejecución simultánea de edificación y urbanización, de conformidad y en las condiciones señaladas al efecto en el artículo 140.2 LOTUS.

5.8. Indicadores y estándares de sostenibilidad urbana (Artº 12 LOTUS).

La LOTUS establece el suelo que deberá destinarse a dotaciones públicas, señalando en su artículo 12, sobre Indicadores y estándares de sostenibilidad urbana, las reservas necesarias. A ello ha de añadirse lo dispuesto en la DA segunda sobre dotaciones de aparcamiento. Todo ello ha de ponerse en relación con los criterios del Reglamento de Planeamiento de Extremadura.

No obstante lo anterior, el Plan General dimensiona y fija el espacio correspondiente, destinándolo en su integridad a espacios libres.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

El Cuadro siguiente concreta los valores de la ordenación, y su contraste con el régimen de estándares.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021




EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CAJAL
APROBACIÓN INICIAL
 Por Resolución de la Alcaldía de fecha
 19 OCTUBRE 2021

	P EIEC APE 31.02	Estándar resultante	LOTUS	Valor	RPEX	Valor	PGM
Superficie bruta total (m2)	22.489,54						20.546,00
Total viviendas	-						-
Densidad	-						-
Edificio: superficie bruta (m2)	34.319,00	1.525.998					34.319,00
Edificio: superficie sin dotaciones (m2)		1.608.517					
Dotaciones verdes (m2)	1.520,00						
Equipamiento público	-						
Dotación SG bruto	-						
Total dotaciones (m2, sin SG)	1.520,00						1.520,00
Vialidad (m2)	1.153,74						
Plazas aparcamiento privado de uso público (ud.)	51,00 no adscritas		no adscritas				
Plazas aparcamiento privado de uso privado (ud.)	51,00 mínimo						
Total plazas aparcamiento (ud.)	102,00			102,00	1,00 plazas/100 m2t	102,00	
Viviendas régimen protegido (m2t)	-						
Cesión 10% aprov ayuntamiento (m2t)	1.012,40		10 %	1.012,40			1.012,40

5.9. Ficha resumen de determinaciones.

FICHA RESUMEN DE DETERMINACIONES

SUELO URBANO		
UNIDAD	APE 31.02	
Superficie bruta (m2 suelo)	22.489,54	
APROVECHAMIENTO		
Edificabilidad máxima (m2 techo)	34.319,00	
Nº máximo de viviendas	-	
CESIONES (PGM)		
Espacios libres de dominio y uso público (m2 suelo)	1.520,00	
Dotaciones y equipamientos públicos (m2 suelo)	-	
Cesión 10% aprovechamiento (m2 techo) - 15% S/PGM	1.518,60	
Sistemas Generales (m2 suelo)	-	
DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN DETALLADA		
Delimitación del sector	definida en el plano de ordenación O-1	
Usos pormenorizados	comercial y compatibles	
Definición:		
Alineaciones y rasantes	artículo 2 Normas Urbanísticas Plan Especial	
Retranqueos	artículo 3 Normas Urbanísticas Plan Especial	
Parcela mínima	artículo 9.2.6 Normas Urbanísticas Plan Especial	
Frente mínimo	no se determina	
Frente máximo	no se determina	
Superficie máxima de ocupación	artículo 3 Normas Urbanísticas Plan Especial	
Alturas	artículo 9.2.4 Normas Urbanísticas Plan Especial	
Edificabilidad	artículo 9.2.5 Normas Urbanísticas Plan Especial	
Reserva vivienda protegida (m2 techo)	-	
Reserva plazas de aparcamiento	102,00	
Reserva de plazas de aparcamiento con destino público	51,00	
DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL		
Clasificación de suelo	Urbano	
Perímetro Unidad	definido en el plano de ordenación O-1	
Usos globales	Terciario	
Usos compatibles	artículo 9.2.7 Normas Urbanísticas Plan Especial	
Edificabilidad bruta (m2 techo/m2 suelo)	1,525998	
Aprovechamiento edificable total (m2 techo)	34.319,00	
Cesión de terreno para dotaciones públicas (m2 suelo)	1.520,00	
Espacios libres de uso y dominio público (m2 suelo)	1.520,00	
Sistemas Generales (m2 suelo)	-	
Reserva de vivienda protegida (m2 techo)	-	
Reserva de plazas de aparcamiento totales	102,00	



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

6. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.

El artículo 22 del *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana*, determina:

4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

5. La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación.

Con este objeto se analizan los gastos que va a suponer para la administración actuante la ejecución, el mantenimiento de la actuación y la prestación de servicios, contrastándose con los ingresos a obtener, lo que permitirá comprobar la sostenibilidad de la actuación urbanizadora. Los conceptos que intervienen son:

Implantación de infraestructuras: no supone coste para la administración, al ser enteramente imputable al promotor de la urbanización.

Mantenimiento de infraestructuras:

- Infraestructuras viarias. Entre las tareas de mantenimiento viarias ordinarias están la inspección y mantenimiento de los firmes de la calzada y aceras, el conjunto de la red de evacuación de aguas pluviales (cunetas, bordillos, desagües, arquetas, etc.), y el mantenimiento de la señalización, el mobiliario urbano y las instalaciones de alumbrado y otras instalaciones. considera un valor de **1,00 €/m²** anuales de mantenimiento del viario (Obtenido con base en el generador de precios de rehabilitación de espacios urbanos en España del consultor Cype Ingenieros S.A.).
- Zonas verdes públicas. El mantenimiento responderá de demandas de limpieza y cuidado de la vegetación, posible riego y el mantenimiento de la señalización, el mobiliario urbano y las instalaciones de alumbrado. Se considera un valor de **3,00 €/m²** anuales de mantenimiento de las zonas verdes, obtenido con base en los baremos de las consultoras de paisajismo en España a razón de un rendimiento semanal de 7 horas de mantenimiento y 525 €/mes para las superficies ajardinadas proyectadas (áreas libres + 50% espacios peatonales).
- Infraestructuras de abastecimiento de agua potable. No supone carga, al repercutirse sobre la cuota correspondiente.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

- Infraestructura de saneamiento y depuración. No supone carga, al repercutirse sobre la cuota correspondiente.
- Infraestructura suministro eléctrico. Una vez ejecutada, se entregarán para su gestión por la empresa suministradora, cargándose el coste de mantenimiento al usuario.
- Infraestructura telefonía. Una vez ejecutada, se entregarán para su gestión por la empresa suministradora, cargándose el coste de mantenimiento al usuario.
- Recogida de residuos sólidos urbanos. Mediante la imposición de la tasa de recogida de basuras correspondiente, se sufraga el coste de la prestación del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos y por tanto no supone carga para el ayuntamiento.

Por lo que corresponde a los ingresos, se consideran los siguientes:

- Impuesto de Bienes inmuebles. Tratándose de un suelo urbano, este concepto resulta de la nueva edificación, que ha de suponer un incremento de la recaudación del citado impuesto, por su incorporación a los bienes de naturaleza urbana. Consideramos el mismo tipo medio anterior del 0,70% aplicado a la edificabilidad prevista en el Plan Especial un valor unitario de **100 €/m²t**, obtenido con base en la ponderación del valor catastral medio de los aprovechamientos terciarios en el suelo consolidado libre de Cáceres, que en estos momentos se sitúa en los 70 €/m²t.

No se considera bonificación durante los primeros 9 años, dado que las actualizaciones de Ponencias de Valores de Cáceres son parciales y se encuentran referidas a los años 2003 y 2012, excediéndose en ambos casos el período de entrada en carga de la actuación urbanizadora.

- Impuesto de construcciones, instalaciones y obras (ICIO). Para la edificación prevista en el Plan Especial podemos hacer una estimación basándonos en los costes de referencia de construcción del Colegio Oficial de Arquitectos de Extremadura, que a su vez se asumen por la vigente Orden de la Consejería de Hacienda y Administración Pública por la que se aprueba los precios medios en el mercado para estimar el valor real de coste de la obra nueva de determinados bienes inmuebles, radicados en la Comunidad Autónoma de Extremadura, a efectos de la liquidación del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados. A estos efectos se tiene el coste medio regional (463,05 €/m²) ponderado por 1,20 para el nivel superior de usos terciarios y particularizado a Cáceres, calidades medias. La ejecución material asciende así a **555,66 €/m²t**.

El impuesto de construcción está fijado por el Ayuntamiento de Cáceres en el **3,60%**.

- No se estiman los ingresos por IAE, IVTM e IIVTNU, en aras a valorar un escenario más desfavorable.

Operando sobre los anteriores valores, tenemos el siguiente cuadro:

Costes mantenimiento			
Infraestructuras viarias.	1,0000	1.153,74	1.153,74 €
Zonas verdes.	3,0000	2.100,00	6.300,00 €
			7.453,74 €
Ingresos			
Impuesto de Bienes Inmuebles.	0,0070	3.431.900,00	24.023,30 €
ICIO	0,0360	19.069.695,54	686.509,04 €
			710.532,34 €
SALDO S/TOTALES			703.078,60 €
SALDO EXCLUIDO ICIO			16.569,56 €

El saldo favorable permite garantizar el mantenimiento, así como la generación de un remanente anual positivo a lo largo de la vida útil del conjunto.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

ESTUDIO DE TRÁFICO

ÍNDICE

1. Objeto del estudio.

2. Descripción del área de estudio.

3. Prognosis del tráfico rodado. Metodología. Examen del escenario tendencial.

3.1. Metodología.

3.2. Caracterización del viario general.

3.3. Descripción de la gestión de viales dispuesta en la ordenación de la unidad.

3.4. Análisis del escenario tendencial.

3.5. Análisis de los escenarios de colmatación de los nuevos desarrollos.

4. Prognosis del tráfico rodado. Tráfico generado y atraído.

5. Análisis de la capacidad del viario existente.

6. Conclusión.

7. Última consideración.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

1. Objeto del estudio.

Tiene por objeto el presente estudio establecer la incidencia ambiental del desarrollo urbanístico del área de planeamiento específico APE 31.02 "San Antonio Comercial I", en particular la adecuación del trazado viario y la determinación de la capacidad del entorno para asimilar la implantación del uso terciario comercial calificado por el Plan General Municipal de Cáceres, señalando las medidas que en su caso requiera la no interferencia con la actividad del tejido consolidado.

2. Descripción del área de estudio.

La unidad APE 31.02 "San Antonio Comercial I" se ubica al sur del núcleo urbano de Cáceres, apoyada en la avenida Juan Pablo II, que conecta a la ciudad con la autovía A-66 y las carreteras N-630 (a Mérida) y EX-100 (a Badajoz). Se integra en la ciudad a través del desarrollo residencial "Nuevo Cáceres", ya consolidado.

El espacio urbanizado inmediato es residencial colectivo con tipos de densidad media-alta en manzana cerrada. No se verifican afecciones dignas de mención.

El Plan General Municipal determina los límites de la unidad en los planos de Clasificación, Calificación y Gestión (nº 5 y 6). Se trata de un Suelo Urbano no Consolidado por excedente de aprovechamiento.

La Ficha de Ordenación vincula el uso de referencia a la norma zonal 7.4, y uso global Terciario, con edificabilidad total de 34.319 m². La superficie del ámbito es de 20.546 m², si bien la medición real arroja 22.457,91 m².

Se señala la condición de redactar un Proyecto de Edificación que adecue los volúmenes nuevos, para uso terciario comercial, al terreno. La cesión se realiza en la franja paralela al ferrocarril, de 1.520 m². Si fuera necesario, se deberá tramitar la licencia comercial específica correspondiente a grandes superficies, además de la municipal.

La cesión del 10% sobre el excedente se puede monetizar, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 38 de la LSOTEX. Se delimita una unidad de actuación discontinua, para la obtención de la totalidad de la cesión indicada por la LSOTEX para el aumento de aprovechamiento definido, incluyendo una pequeña zona verde junto al ferrocarril. La unidad está formada por la parcela original, de 19.026 m², y la parcela exterior destinada a espacio libre, de 1.520 m².



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

Si fuera necesario, se deberá tramitar un Plan Especial, donde se garantice la adecuación de la ordenación y el dimensionamiento del trazado viario, de tal modo que sirva a los usos instalados (terciario comercial), facilite su evacuación y no interfiera con el resto de usos existentes en la zona.

La iniciativa urbanizadora obtuvo la declaración de viabilidad por acuerdo del Pleno del ayuntamiento de Cáceres, de fecha 17 de octubre de 2019.

El ámbito de estudio se delimita por la Avdª Juan Pablo II, Avdª de la Hispanidad, la calle Pierre de Coubertin y la calle Habana, que abarca una superficie aproximada de 45 ha.

3. Prognosis del tráfico rodado. Metodología. Examen del escenario tendencial.

3.1. Metodología.

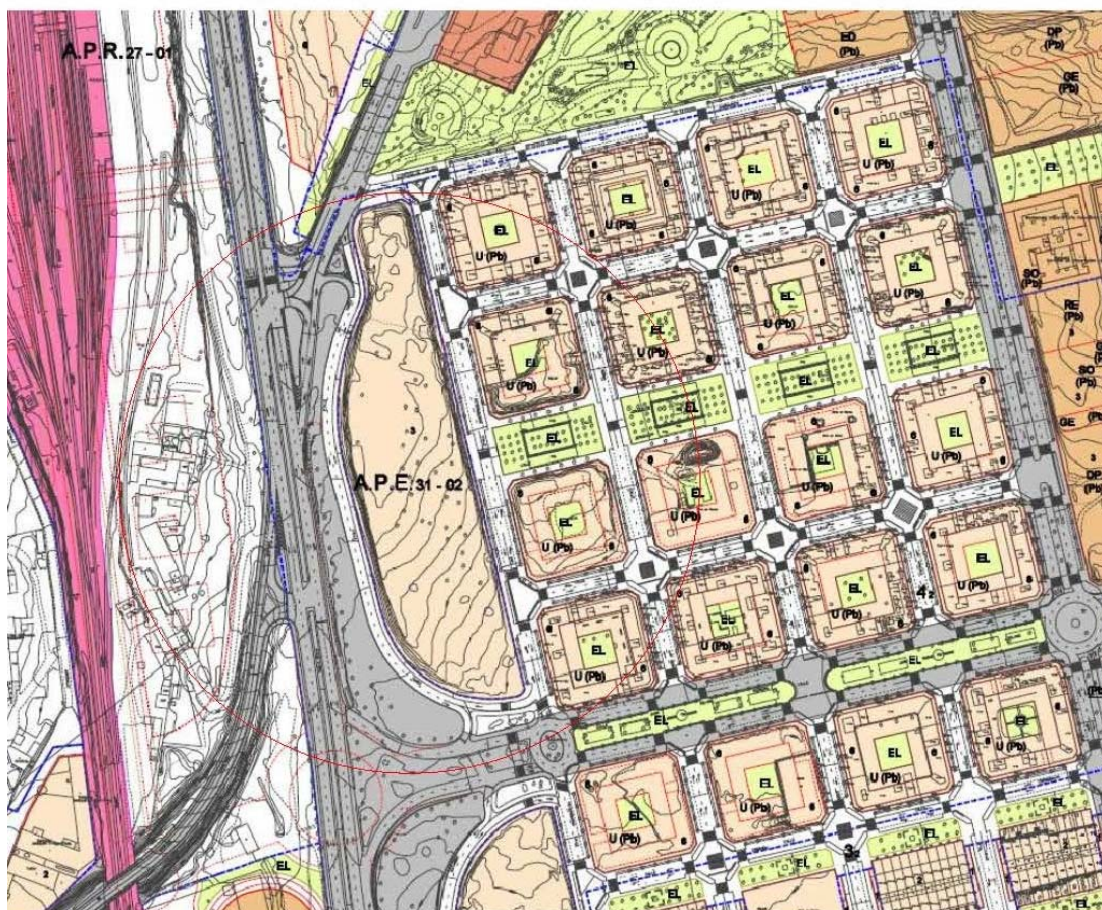
La metodología del estudio se basa en el análisis de la capacidad de los nudos de conexión con los viales principales y sus elementos, especialmente los que sirven de relación con la barriada de San Antonio-Nuevo Cáceres. Así, se analiza la capacidad en función de los viajes generados y atraídos en hora punta por el nuevo desarrollo terciario comercial, estableciendo el impacto que provocará el tráfico generado por dicho desarrollo. En líneas generales, la estructura que se ha seguido para la realización del presente estudio es la siguiente:

- Análisis del sector, ámbito de estudio y del sistema viario asociado, teniendo en cuenta condicionantes necesarios para dicho análisis.
- Análisis de la situación actual, mediante el empleo de los datos de aforos que constan en el Estudio de Tráfico y Movilidad del Plan General Municipal de Cáceres. Los escenarios a valorar tendrán en cuenta tanto el estado existente como el que corresponde al agotamiento de las previsiones de desarrollo del Plan.
- Análisis de la situación proyectada, mediante la estimación de los viajes generados y atraídos por el sector, la asignación del tráfico a los diferentes accesos y el análisis de los niveles de servicio.
- Formulación de conclusiones.

3.2. Caracterización del viario general.

Como puede apreciarse sobre el plano del Plan General Municipal, y en relación con el viario general, la unidad es servida por la Avdª Juan Pablo II (travesía de la carretera nacional 630) al oeste, al norte por la calle Marrakech, al sur por la calle Juan Solano Pedrero y al este por la calle San Petersburgo.

La unidad de estudio se enmarca por la citada calle San Petersburgo y por la calle Túnez.



Se describen como sigue:

- La Avdª Juan Pablo II tiene una sección de calzada partida con dos carriles para ambos sentidos, separados por una mediana de 6 m. No tiene accesos directos a la unidad, entrando tangencialmente a la calle Juan Solano Pedrero al sur, y a la calle Túnez y Marrakech, camino de la estación de autobuses. Se separa del ámbito por una franja de espacios libres en toda la longitud.
- La calle Marrakech tiene sección de calzada simple con un carril por sentido, con aparcamientos en cordón a cada margen. Recibe las acometidas de la calle San Petersburgo, calle Túnez y el acceso de la Avdª Juan Pablo II a la estación de autobuses.
- La calle Juan Solano Pedrero tiene sección de calzada partida con dos carriles para ambos sentidos separados por un bulevar de 15 m. y aparcamientos en cordón en cada margen. Resuelve sus acometidas a la calle San Petersburgo y acceso a la Avdª Juan Pablo II a través de una glorieta elíptica de doble carril.
- La calle San Petersburgo tiene sección de calzada simple con un carril por sentido y aparcamiento en cordón en la margen consolidada. Recoge el tráfico de las calles Ávila y Segovia de la barriada San Antonio-Nuevo Cáceres. Delimita el ámbito de urbanización al este.



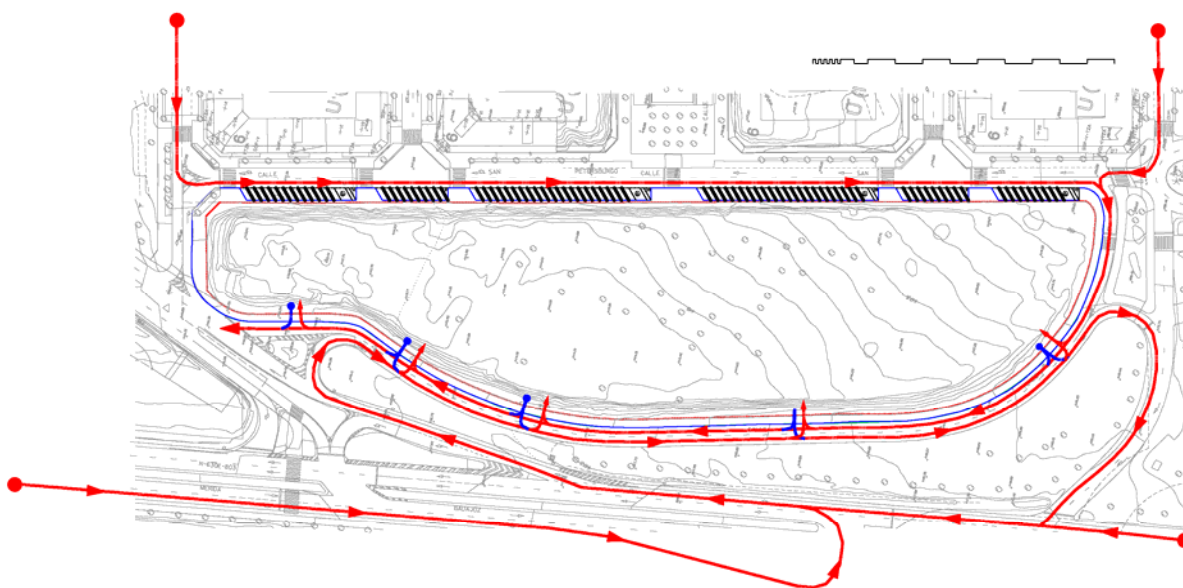
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES
APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

- La calle Túnez define el resto del perímetro de la unidad y tiene sección de calzada simple con un carril por sentido. No recoge tráfico de modo directo, siendo su función principal constituirse en vial de servicio del nuevo espacio urbanizado, evitando tensión de tráfico a la Avdª Juan Pablo II.

3.3. Descripción de la gestión de viales dispuesta en la ordenación de la unidad.

Se desarrolla en el siguiente esquema, sobre la base de la ordenación urbanística de la unidad:



Puede apreciarse el distinto carácter que se asigna a los dos viales que definen el sistema de comunicaciones del espacio a urbanizar:

- La calle San Petersburgo resuelve básicamente el tráfico de entrada a las reservas generales de aparcamiento, a través de las calles Marrakech y Juan Solano Pedrero. Se resguarda la barriada de la presión de llegada al área comercial.
- La calle Túnez canaliza los accesos a las actividades terciarias, apoyando su acción en la Avdª Juan Pablo II.

3.4. Análisis del escenario tendencial.

De conformidad con el Estudio de Tráfico y Movilidad del Plan General Municipal, la toma de datos se basa en:

- Encuestas de Origen/Destino a conductores de vehículos.

- Aforos que permitan calcular los coeficientes de expansión precisos para elevar las encuestas realizadas al número de vehículos que transitan por la estación de encuesta. Los aforos se han realizado de forma manual.

Por lo que corresponde a las estaciones que afectan el ámbito objeto de estudio, tenemos:

AFOROS EN EL PUNTO 5

INTERSECCIÓN DE N-630 CON AVENIDA DE LA CONSTITUCIÓN

(martes 27-04-04)

PERÍODO HORARIO	Brazo 5.1: N-630 (lado Mérida)				Brazo 5.2: vial Estación Autobuses				Brazo 5.3: N-630 (lado estación FFCC)				Brazo 5.4: Av. Constitución			
	Motos	Ligeros	Pesados	Total	Motos	Ligeros	Pesados	Total	Motos	Ligeros	Pesados	Total	Motos	Ligeros	Pesados	Total
08:01 a 09:00	10	340	114	464	4	158	19	181	6	528	63	597	23	410	17	450
09:01 a 10:00	6	282	149	437	5	218	27	250	12	425	124	561	18	373	21	412
10:01 a 11:00	12	429	98	539	9	157	18	184	17	505	110	632	19	366	28	413
11:01 a 12:00	11	426	100	537	5	175	13	193	11	499	77	587	24	348	17	389
12:01 a 13:00	4	386	102	492	7	168	22	197	13	500	124	637	16	311	9	336
13:01 a 14:00	13	369	69	451	31	207	28	266	37	605	94	736	12	373	11	396
14:01 a 15:00	8	453	96	557	32	281	24	337	41	810	70	921	40	554	13	607
15:01 a 16:00	12	344	87	443	16	235	30	281	16	651	86	753	46	349	10	405
16:01 a 17:00	18	466	121	605	10	170	20	200	19	603	89	711	23	303	19	345
17:01 a 18:00	20	461	128	609	9	203	31	243	23	457	122	602	26	373	26	425
18:01 a 19:00	16	552	134	702	20	224	29	273	30	471	95	596	26	410	23	459
19:01 a 20:00	27	622	137	786	18	260	27	305	31	694	89	814	51	498	20	569
20:01 a 21:00	24	544	80	648	17	221	12	250	22	586	90	698	28	339	13	380
21:01 a 22:00	15	418	72	505	17	182	13	212	18	587	67	672	16	296	9	321
TOTAL	196	6.092	1.487	7.775	200	2.859	313	3.372	296	7.921	1.300	9.517	368	5.303	236	5.907

AFOROS EN EL PUNTO 14

INTERSECCIÓN DE AVENIDA DE LA HISPANIDAD-AVENIDA PIERRE DE COUBERTIN-AVENIDA ISABEL DE MOCTEZUMA

(jueves 29-04-04)

PERÍODO HORARIO	Brazo 14.1: Av. de la Hispanidad (lado Pabellón Multiusos)				Brazo 14.2: Av. Isabel de Moctezuma				Brazo 14.3: Av. de la Hispanidad (lado Estación Autobuses)				Brazo 14.4: Av. Pierre de Coubertin			
	Motos	Ligeros	Pesados	Total	Motos	Ligeros	Pesados	Total	Motos	Ligeros	Pesados	Total	Motos	Ligeros	Pesados	Total
08:01 a 09:00	9	391	23	423	12	352	52	416	10	543	67	620	14	354	14	382
09:01 a 10:00	19	430	35	484	8	336	22	366	6	467	56	529	13	321	15	349
10:01 a 11:00	3	178	34	197	22	348	49	342	14	449	88	551	7	211	9	227
11:01 a 12:00	5	163	22	190	18	301	41	360	27	425	70	522	10	194	17	221
12:01 a 13:00	5	173	44	222	27	424	106	557	21	517	69	607	12	214	15	241
13:01 a 14:00	3	166	27	196	16	415	57	488	20	631	50	701	11	209	3	223
14:01 a 15:00	14	308	37	359	51	695	88	834	24	912	95	1.031	3	203	1	207
15:01 a 16:00	16	282	32	330	18	323	21	362	8	456	37	501	10	320	4	334
16:01 a 17:00	19	327	46	392	13	339	8	360	13	488	41	542	23	279	16	318
17:01 a 18:00	13	268	24	305	22	332	13	367	25	415	62	502	22	371	9	402
18:01 a 19:00	27	320	48	395	25	510	15	550	33	627	70	730	22	322	26	370
19:01 a 20:00	16	400	41	457	23	362	8	393	21	709	57	787	14	347	15	376
20:01 a 21:00	18	419	26	463	29	653	15	697	18	767	46	831	15	354	11	380
21:01 a 22:00	18	297	23	338	13	381	7	401	11	559	13	583	10	262	6	278
TOTAL	185	4.122	462	4.769	297	5.771	502	6.570	251	7.965	821	9.037	166	3.961	161	4.308

El proceso de ajuste del modelo aplicado consiste en:

- Construcción del grafo que representa la red viaria de primera jerarquía de la ciudad de Cáceres. Esta tarea se compone de la generación de arcos que caracterizan tramos de viales homogéneos en cuanto a sentidos de circulación y condiciones de capacidad, articulados por nudos, que representan las intersecciones de la red, y en los que se modelizan los giros permitidos y las capacidades de los accesos.
- Asignación de las matrices de viaje obtenidas a partir de las encuestas. A los efectos de evaluación que se persiguen, se obtiene una información de mayor interés cuando las condiciones de funcionamiento de la red corresponden a situaciones de saturación.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

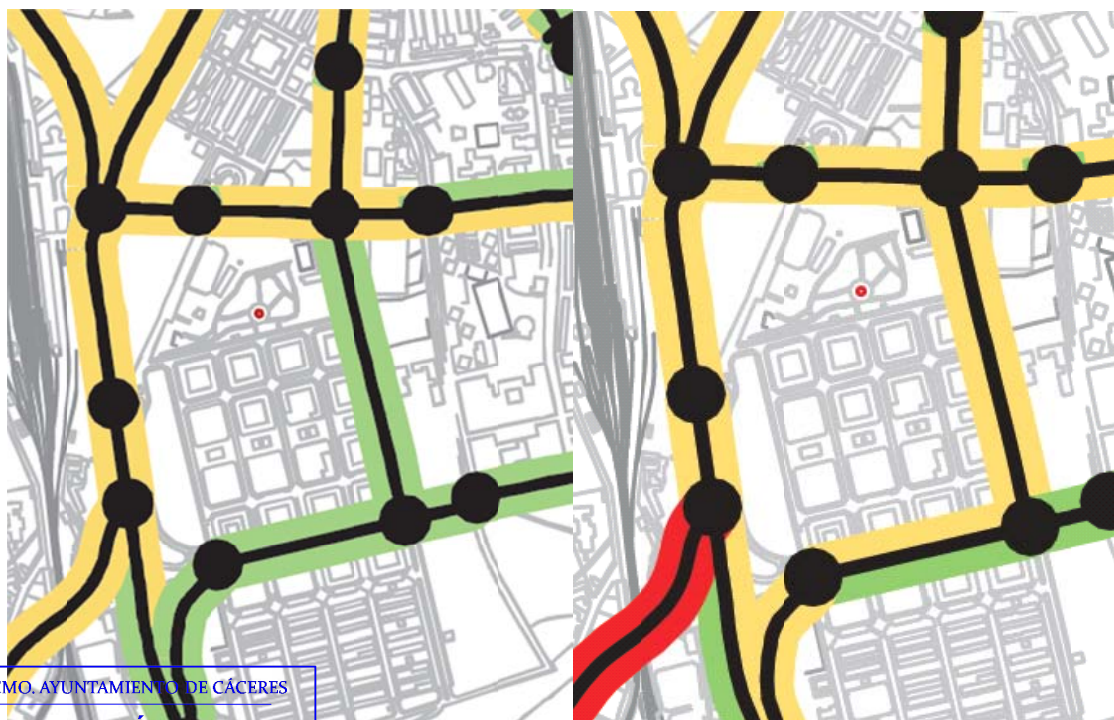
Por ello se ha optado por asignar las matrices correspondientes a las horas punta de la mañana y de la tarde.

- Ajuste de los valores de las intensidades de tráfico obtenidos en la simulación a los valores de contraste resultantes de los aforos disponibles

En los siguientes gráficos se muestran las intensidades resultantes del modelo para toda la red en la hora punta de la mañana y de la tarde, respectivamente.



En los siguientes gráficos se ponen en relación las intensidades resultantes en los distintos arcos con su respectiva capacidad y la capacidad de los movimientos de giro en los nudos extremos.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

Aquí se ha establecido una clasificación en tres niveles:

- Arcos con un grado de saturación inferior al 50%: calle Juan Solano Pedrero (mañana) y sentido de entrada (tarde).
- Arcos con un grado de saturación entre el 50% y el 75%: Avdª Juan Pablo II.
- Arcos con un grado de saturación superior al 75%: ningún caso.

No se tiene incidencia de arcos cargados en el ámbito de ordenación.

3.5. Análisis de los escenarios de colmatación de los nuevos desarrollos.

Se define como escenario más desfavorable el que representa la activación de los desarrollos proyectados a medio-largo plazo, con incrementos de movilidad ponderados por un factor de 2,9. El resultado es el siguiente, en lo que toca a la APE 3.1 (capacidad y saturación en puntas de mayor adversidad):



En este punto, además de la asunción de los datos ofrecidos por el escenario más desfavorable, cabe concluir que en el viario periférico sólo se registran situaciones puntuales de saturación en viales de penetración, en nuestro caso la conexión de la Avdª Juan Pablo II con la calle Juan Solano Pedrero, sin afección directa sobre la unidad, dado que la canalización del tráfico de entrada se realiza desde puntos distintos y no saturados.

4. Prognosis del tráfico rodado. Tráfico generado y atraído.

Dada la escasa experiencia española en la sistematización de los datos de generación de viajes frente a otras experiencias internacionales, la práctica habitual es tomar como referencia la americana *del Institute of Transportation Engineering*¹. En sus modelos se analizan, mediante regresiones lineales o múltiples las variables independientes más significativas²:

- Superficie Bruta Alquilable o *Gross Leasable Area* (SBA o GLA)³: es la variable más utilizada. En casos como los hipermercados se utiliza la superficie ocupada, Gross Floor Area (GFA).
- Centro Comercial o servicios terciarios: suelen estar bien provistos de aparcamientos para albergar su propia demanda. Variable que utiliza: 1.000 ft² GLA.

Otra experiencia a destacar es la inglesa del TRICs, cuya base de datos ha recogido a lo largo de varias décadas datos de múltiples estudios, discrimina usos del suelo y considera no sólo los viajes realizados en vehículo privado, sino además los desplazamientos en otros modos de transporte. Separa el uso comercial en 6 categorías y recomienda como variables tanto la superficie construida como la superficie bruta alquilable.

El modelo ITE muestra su máxima fiabilidad en las situaciones en las que cada uso se vincula a variables estables y que no cambien en función de los propietarios. La sujeción a los baremos y condiciones de nuestro sistema de planeamiento urbanístico afianzan por ello la elección de este método.

Sobre la base de estos ratios, y a los efectos de cálculo del tráfico atraído por los usos previstos, se obtiene un índice adaptado de 5 desplazamientos⁴ (entrada + salida)/100 m²_c. Ello debe contrastarse con la capacidad real prevista de plazas de aparcamiento (344 uds. entre públicas y privadas, consecuencia del desarrollo urbanístico, además de las exigibles por razón de la actividad y que habrán de considerarse con las privadas) y la concurrencia de otros usos terciarios.

Procede aclarar que, si bien el APE 31.02 “San Antonio Comercial I” se asocia a una edificabilidad total de 34.319 m²_c, la intensidad realmente materializable para el uso se sitúa

¹ INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERING (2003).” Trip Generation Handbook” 7th Edition. Institute of Transportation Engineers (ITE).

² PEYREBRUNE, J.C. “Trip Generation Characteristics of Shopping Centers”. ITE Journal, Junio. Pp 46-50.

³ Se refiere a la superficie máxima que puede ser efectivamente alquilada y destinada específicamente al uso. Los criterios de medición recomendados son los del BOMA 2010 Retail Standard, que aproxima la técnica a la propia de obtención de superficies útiles.

⁴ Siguiendo fielmente el estándar determinado por el ITE para un uso comercial tendríamos unos 20 desplazamientos totales/100 m²_c. Sin embargo ello está asociado al despliegue de *shopping centers* o *malls* en grandes núcleos urbanos sin radicación de comercio local. A tal efecto se realiza el contraste con el “Manual para la evaluación de inversiones de transporte en las ciudades” del Ministerio de Fomento, que establece unos ratios de atracción de viajes por empleo para zonas de especialización comercial, a los que se aplica la corrección que se aplica.



en el entorno de 8.500 m², que corresponde a una ocupación del 50% en planta baja y potencial bajo rasante con uso de aparcamiento.

Atendiendo a dichas estimaciones se obtiene un total de desplazamientos de 425 vehículos/hora máximo.

Incorporando los datos del Estudio de Tráfico y Movilidad del Plan General Municipal de Cáceres, tendríamos los siguientes escenarios para el viario relevante:

- Avd^a Juan Pablo II: tendencial y desarrollos a medio y largo plazo, dato más desfavorable.
- Calle Marrakech: escenario tendencial en todo caso, dato más desfavorable (Avd^a Hispanidad).
- Calle Juan Solano Pedrero: escenario tendencial en todo caso, dato más desfavorable.
- Calle San Petersburgo: escenario tendencial en todo caso, dato más desfavorable (C/ Pierre de Coubertin).
- Calle Túnez: solo tráfico generado-atraído.

Se realizarían con ello dos análisis de capacidad, según el escenario tendencial con el tráfico generado o el escenario incorporando los nuevos desarrollos y el tráfico generado. El siguiente cuadro recoge y procesa los datos:

Vial	ETM PGM T	ETM PGM LP	Generado	TOT T	TOT LP
Avd ^a Juan Pablo II	851,00	1.669,00	425,00	1.276,00	2.094,00
Calle Marrakech	803,00	803,00	425,00	1.228,00	1.228,00
Calle Juan Solano Pedrero	204,00	204,00	425,00	629,00	629,00
Calle San Petersburgo	662,00	662,00	425,00	1.087,00	1.087,00
Calle Túnez	-	-	425,00	425,00	425,00

5. Análisis de la capacidad del viario existente.

Una vez calculado el tráfico generado, se procede a analizar la capacidad y el nivel de servicio futuro de los viales de referencia para los escenarios objeto de valoración. El análisis se realiza para la hora punta más desfavorable, de acuerdo con los datos arriba expuestos.

Para la determinación de la capacidad de los viales se toman como referencia las *Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano* (Centro de Publicaciones Secretaría General Técnica, Ministerio de Fomento) y el libro *Ingeniería de Tráfico* de Antonio Valdés González-Roldán. Véase el cuadro que sigue.

Cuadro V.12											
Capacidad de proyecto de vías urbanas con doble sentido de circulación											
Anchura neta de calzada:											
	2 carriles			3 carriles		4 carriles			6 carriles		
Tipo de vía	6,00	7,00	7,50	9,00	10,00	12,00	13,50	15,00	18,00	20,00	22,00
	Capacidad de proyecto (vehículos ligeros por hora en dos sentidos)					Capacidad de proyecto (vehículos ligeros por hora en un sentido)					
Autovía								3000		4500	
Red secundaria	1200	1350	1500	2000	2200	2000	2200	2400	3000	3300	3600
Colectora-distribuidora local y calles céntricas.	500 a 800	600 a 1000	750 a 1200	900 a 1600	1100 a 1800	800 a 1200	900 a 1350	1000 a 1500	1300 a 2100	1500 a 2300	1600 a 2600
Capacidad de proyecto de vías urbanas con sentido único de circulación											
Anchura neta de calzada:											
Tipo de vía	6,00	7,00	7,50	9,00	10,00	11,00	12,00	13,50	15,00		
	Capacidad de proyecto (vehículos ligeros por hora)										
Autovía				3000		4500				6000	
Red secundaria	2200	2200	2400	3000	3300	3600	4000	4400	4800		
Colectora-distribuidora local y calles céntricas	800 a 1300	950 a 1450	1100 a 1600	1650 a 2150	1900 a 2400	2150 a 2650	2500 a 3000	2800 a 3350	3200 a 3700		

De estas referencias resultan los valores recogidos en la tabla:

Vial	Capacidad	TOT T	TOT LP	Sat T	Sat LP
Avda Juan Pablo II	2.400,00	1.276,00	2.094,00	53,17%	87,25%
Calle Marrakech	1.350,00	1.228,00	1.228,00	90,96%	90,96%
Calle Juan Solano Pedrero	2.400,00	629,00	629,00	26,21%	26,21%
Calle San Petersburgo	1.350,00	1.087,00	1.087,00	80,52%	80,52%
Calle Túnez	1.350,00	425,00	425,00	31,48%	31,48%

Vemos que para las hipótesis más desfavorables se verifica un alto índice de saturación en las calles Marrakech y San Petersburgo.

No obstante se plantean actuaciones de mejora en la ordenación urbanística para mejorar los niveles de servicio en ambos viales:

- Disposición de un vial de servicio en calle San Petersburgo, resolviendo los accesos a los aparcamientos públicos, detrayendo el tráfico generado de la comunicación general por la calle.
- Diversificación del acceso por calle Marrakech, desdoblado el tráfico por su paralela, la calle Avila.

- Concentración de los accesos rodados a la calle Túnez, tratándola con carril lento de la Avenida Juan Pablo II.

Se descarta la primera, no siendo criterio municipal sobrecargar la red viaria con redes interiores que inciden sobre los ejes básicos. Con estos ajustes los escenarios corregidos quedan:

Vial	Capacidad	TOT T	TOT LP	Sat T	Sat LP
Avda Juan Pablo II	2.750,00	1.276,00	2.094,00	46,40%	76,15%
Calle Marrakech	2.000,00	1.228,00	1.228,00	61,40%	61,40%
Calle Juan Solano Pedrero	2.400,00	629,00	629,00	26,21%	26,21%
Calle San Petersburgo	2.000,00	1.087,00	1.087,00	54,35%	54,35%
Calle Túnez	1.350,00	425,00	425,00	31,48%	31,48%

Por lo que toca al alto nivel de saturación a largo plazo de la Avda Juan Pablo II, hay que decir que, aun mostrando el vial capacidad suficiente, dicha situación se alcanzará solo ante el desarrollo total de los suelos urbanizables del Plan General Municipal, pronóstico improbable a la vista de la evolución de la gestión del Plan y de los indicadores que se van teniendo de la dinámica demográfica y territorial de la ciudad.

6. Conclusión.

A la vista de la información disponible para la redacción del estudio y a la vista de los resultados obtenidos, se puede concluir que los viales que sirven de conexión al desarrollo urbanístico del área APE 31.02 "San Antonio Comercial I" tienen capacidad suficiente para atender la demanda en hora punta.

Debe tenerse en cuenta que la prognosis de tráfico realizada es una cuantificación aproximada del tráfico que se generará por el nuevo desarrollo basada en una estimación del Estudio de Tráfico y Movilidad del Plan General Municipal de Cáceres, en unos ratios de atracción de viajes, en unas hipótesis de reparto de tráfico entre accesos y en unas intensidades estimadas, valores que dependerán de las actividades que finalmente se instalen en el sector.

7. Última consideración.

Con fecha 15 de septiembre de 2020 se expidió por la Secretaría General del Excmº Aytº de Cáceres la comunicación comprensiva de los informes emitidos sobre el Programa de Ejecución entregado en diciembre de 2019.

Por lo que corresponde al Estudio de Tráfico, el Servicio de Infraestructuras informa que:

“En cuanto al Estudio de Tráfico aportado, este parte de datos del año 2004, existiendo datos más actuales como en el Plan de Infraestructuras para la Movilidad Urbana Sostenible de Cáceres que fue aprobado en el año 2014. La IMD que se aporta para la avenida de Juan Pablo II es de aproximadamente 17.200 veh/día (coherente con el dato de PIMUS que es del orden de 20.000 veh/día), sin embargo, a la hora de calcular la saturación se toma un escenario tendencial a largo plazo de 2.094 veh/día. El dato de 425 movimientos/día de movilidad total generados por un área comercial de más de 2 hectáreas no es creíble. El Estudio debe ser razonado con más detalle y justificando las conclusiones que de él se extraen.”

La presente versión del Estudio de Tráfico, una vez revisado su contenido a la luz de los ajustes practicados sobre la ordenación urbanística al considerar lo observado en los informes emitidos, refuerza la justificación de sus conclusiones que se mantiene en lo esencial. Esto es así por los siguientes motivos:

- No se ha trabajado sobre los datos de la IMD del PIMUS dado que, como se sostiene en el Estudio, solo una pequeña parte del tráfico de la avenida Juan Pablo II se distribuye hacia el interior del área “Nuevo Cáceres”. Es por ello que se opta por el análisis del Plan General Municipal, más pormenorizado en lo que se refiere a los nudos y arcos de acceso al ámbito, una vez comprobado que tanto los escenarios tendencial como a largo plazo no se han visto desvirtuados por el desarrollo experimentado por la ciudad desde la entrada en vigor del Plan. Estos indicadores, por otro lado, presentan mayor coherencia con el carácter del parque comercial, propio de una escala media. Por poner un ejemplo, la instalación comercial de Carrefour en Cáceres se desarrolla en una parcela catastral de unas 5,50 hectáreas y un espacio construido de aproximadamente 16.000 m², parámetros que duplican con creces los proyectados para esta Unidad.
- No obstante lo anterior, se aclara que el total de desplazamientos atraídos es de 425 vehículos por hora y no por día, único dato trasladable al examen de capacidades.
- Debe tenerse en cuenta, además, que partimos de una situación consolidada que reconoce el vigente Plan General al tratarse de un proceso de urbanización ejecutado al amparo del planeamiento urbanístico previo a este. En consecuencia la hipótesis de trabajo no puede ser otra que la del incremento de edificabilidad (10.124 m²) que se concreta en el nuevo marco, incremento que en definitiva no es realizable por la propia naturaleza del uso, tal y como se implanta en el Programa. En definitiva, las redes existentes han de tener la capacidad suficiente para atender la demanda generada por las actividades y aprovechamientos reales, sirviendo el Estudio de Tráfico como confirmación de tal hecho. Este razonamiento es además coherente con el criterio municipal de evitar sobrecargas de dotación de las redes públicas, buscando optimizar el servicio de las actuales.





EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

NORMAS URBANÍSTICAS

NORMAS URBANÍSTICAS.

Artículo 1. Ámbito de aplicación (D).

Las presentes Normas Urbanísticas comprenden la reglamentación del uso de los terrenos y de la edificación de la Unidad APE 31.02 "San Antonio Comercial I" del Plan General Municipal de Cáceres, desarrollando y concretando sus determinaciones en el espacio delimitado para el citado ámbito.

Artículo 2. Condiciones de la parcela edificable (D).

Las condiciones de la parcela serán las determinadas por el Capítulo 6.2 de las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Cáceres.

Artículo 3. Condiciones de posición y ocupación de los edificios en la parcela (D).

Las condiciones de posición y ocupación de los edificios en la parcela serán las determinadas por el Capítulo 6.3 de las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Cáceres.

Artículo 4. Condiciones de volumen y forma de los edificios (D).

Las condiciones de volumen y forma de los edificios serán las determinadas por el Capítulo 6.4 de las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Cáceres.

Artículo 5. Estudios de Detalle (D).

Podrán redactarse Estudios de Detalle con el objeto de concretar, modificar o reajustar, en el ámbito de manzanas o unidades urbanas equivalentes, alguna o todas de las siguientes determinaciones de ordenación detallada establecidas en el presente Plan Especial:

- a) Las alineaciones y rasantes de las edificaciones y viarios, excluidos los sistemas generales.
- b) La ordenación y composición de volúmenes, alturas y fachadas de las edificaciones, así como la eficiencia energética.
- c) La ordenación y regulación de las actuaciones urbanísticas encaminadas a garantizar la accesibilidad universal, cuando se ocupen espacios públicos de manera permanente.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

Artículo 6. Condiciones del entorno (D).

Las condiciones de entorno serán las determinadas por el Capítulo 6.8 de las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Cáceres.

Artículo 7. Normas de Urbanización (D).

Las normas de urbanización serán las determinadas por el Capítulo 5.1 de las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Cáceres. En todas las obras de urbanización serán de aplicación la *Ley 11/2014, de 9 de diciembre, de accesibilidad universal de Extremadura*, y el *Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal en la edificación, espacios públicos urbanizados, espacios públicos naturales y el transporte en la Comunidad Autónoma de Extremadura*.

Artículo 8. Régimen de aplicación (D).

Las diversas categorías de terciario cumplirán las disposiciones vigentes que sean de aplicación. Subsidiariamente se establecen para cada clase condiciones particulares en el artículo 9 de las presentes Normas.

Artículo 9. Condiciones particulares de las zonas (D).

Artículo 9.1. Espacios libres.

Los parques y jardines se ordenarán con arbolado, jardinería, sendas o recorridos peatonales, pequeñas construcciones relacionadas con los servicios o el mantenimiento de los parques y los elementos accesorios que faciliten el mejor uso para el descanso y recreo, eliminando especialmente las barreras físicas que supongan la discriminación de posibles usuarios.

Su tratamiento será el determinado por el artículo 5.1.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Cáceres, siendo igualmente vinculantes los capítulos 4.8 y 7.4 de las mismas.

Artículo 9.2. Condiciones del uso Terciario.

Artículo 9.2.1. Definición.

Es el que tiene por finalidad la prestación de servicios al público, las empresas u organismos, tales como los servicios de alojamiento temporal, comercio al por menor en sus diferentes formas, información, administración, gestión, actividades de intermediación financiera u otras

similares, de conformidad con lo determinado por el Capítulo 4.5 del Plan General Municipal de Cáceres.

Artículo 9.2.2. Clasificación, categorías y situaciones (D).

A los efectos de su pormenorización en el espacio y el establecimiento de condiciones particulares, se distinguen las clases de Comercial, Oficinas, Hotelero, Recreativo y otros usos terciarios, de conformidad con lo determinado en el artículo 4.5.2 NNUU del Plan General Municipal de Cáceres. Ello sin perjuicio de otras clasificaciones sectoriales de carácter municipal o supramunicipal propias de las actividades comprendidas en cada uso.

Artículo 9.2.3. Condiciones particulares de cada uno de los tipos.

- Para la clase Comercial se determinan las condiciones del artículo 4.5.4 NNUU del Plan General Municipal de Cáceres.
- Para la clase Oficinas se determinan las condiciones del artículo 4.5.5 NNUU del Plan General Municipal de Cáceres.
- Para la clase Hotelero se determinan las condiciones del artículo 4.5.6 NNUU del Plan General Municipal de Cáceres.
- Para la clase Recreativo se determinan las condiciones del artículo 4.5.7 NNUU del Plan General Municipal de Cáceres.

Artículo 9.2.4. Alturas.

El régimen de alturas se establece en un máximo de 3 plantas sobre la rasante.

Artículo 9.2.5. Edificabilidad máxima. Ocupación sobre parcela neta.

La edificabilidad máxima se establece en $1,749058 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

La ocupación máxima sobre parcela neta se establece en un 60% que justificadamente, a través de un Estudio de Detalle, se podrá aumentar.

Las determinaciones gráficas de la presente ordenación concretan y establecen, entre otras condiciones, áreas de movimiento, definidas como la zona dentro de la cual puede situarse la edificación, como resultado de aplicar a la parcela edificable las condiciones de posición y aprovechamiento.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

Los espacios libres de edificación serán tratados procurando la integración de los mismos con el entorno, a fin de lograr su coherencia con los espacios libres de la urbanización “Nuevo Cáceres”, así como la consolidación de las relaciones de continuidad y accesibilidad de los itinerarios peatonales. A estos efectos deberán reunir las siguientes condiciones:

- a) Los espacios libres de edificación se urbanizarán íntegramente. Recibirán un tratamiento superficial del suelo que no suponga más del cincuenta por ciento (50%) de pavimentación.
- b) Los espacios libres de edificación deberán ajardinarse al menos en cincuenta por ciento (50%) de su superficie.
- c) Serán accesibles desde la vía pública, conectando directamente con el viario público, debiendo habilitarse el acceso por vehículos de los servicios de emergencias, quedando prohibida la circulación de otra clase de vehículos por estos espacios.
- d) Los accesos permanecerán abiertos durante los horarios de ejercicio de las actividades. Los cuerpos de edificación que den frente a los mismos deberán tener el tratamiento y uso de la fachada principal
- e) Asegurarán un recorrido peatonal continuo con una sección mínima de 10 m, relacionando los Acerados de las calles San Petersburgo y Túnez. La directriz de dicho recorrido peatonal se emplazará de manera que su eje no diste más de 200 metros de alguno de los pasos peatonales que comunican el ámbito con la urbanización consolidada.
- f) No podrán depositarse materiales, vertidos y, en general, cualquier acopio, almacenamiento o tratamiento que pueda estimarse inadecuado al fin proyectado o a las debidas condiciones de protección del medio ambiente urbano.

La rasante interior de la parcela será coincidente con el nivel de Acerado en cada punto.

Artículo 9.2.6. Condiciones Particulares de Parcelación.

Se establece como parcela mínima aquella con una superficie de mil (1.000) metros cuadrados.

Artículo 9.2.7. Compatibilidad de usos.

Se remiten a la regulación específica de cada clase, atendiendo a lo dispuesto por el artículo 8.7.2 NNUU del Plan General Municipal para el grado 4.

Artículo 9.2.8. Plazas de aparcamiento.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021

Se dispondrá como mínimo de una (1) plaza de aparcamiento por cada cien (100) metros cuadrados de superficie edificada, debiendo estarse a lo dispuesto en la regulación específica de las condiciones determinadas para cada clase.



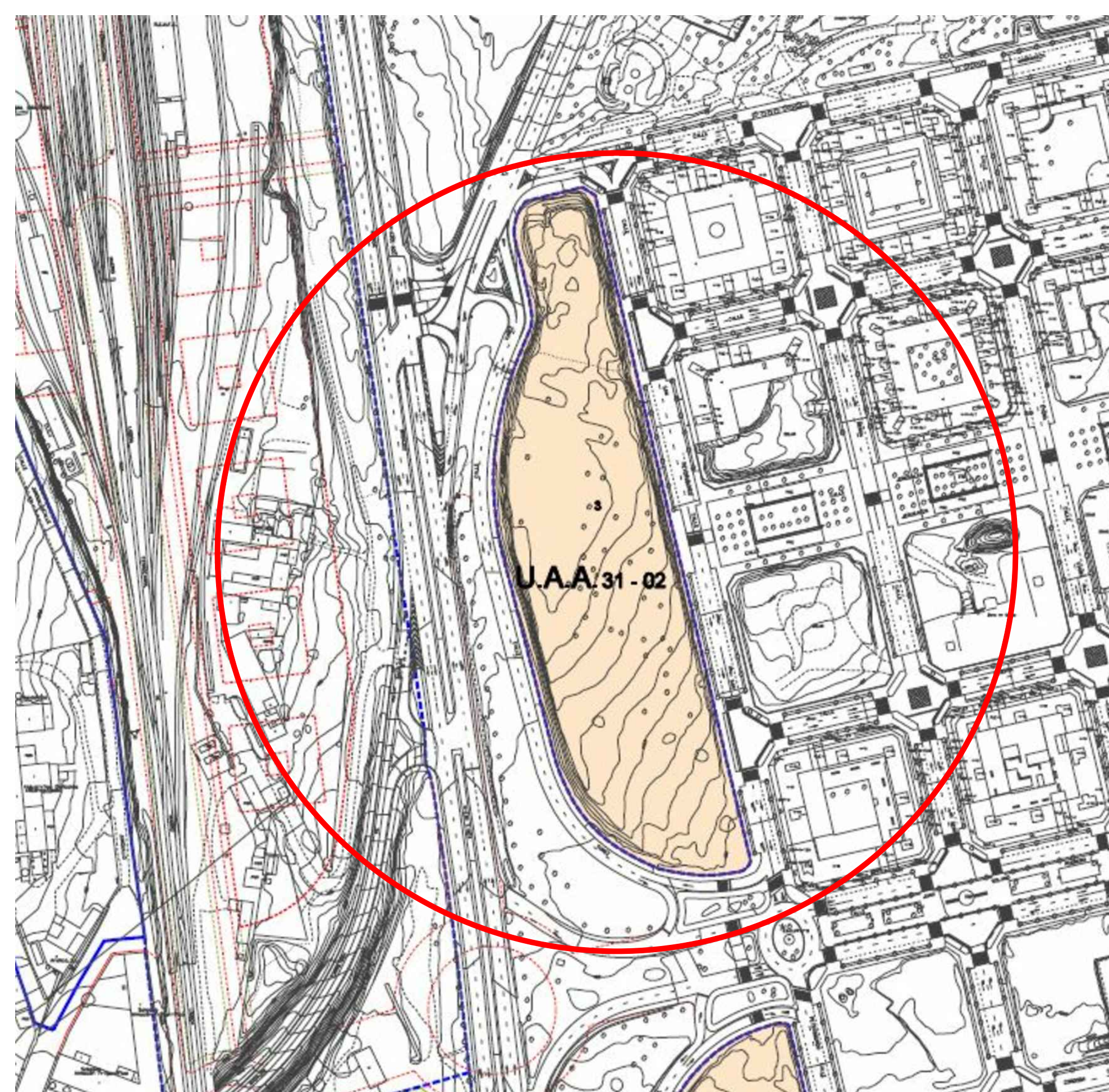
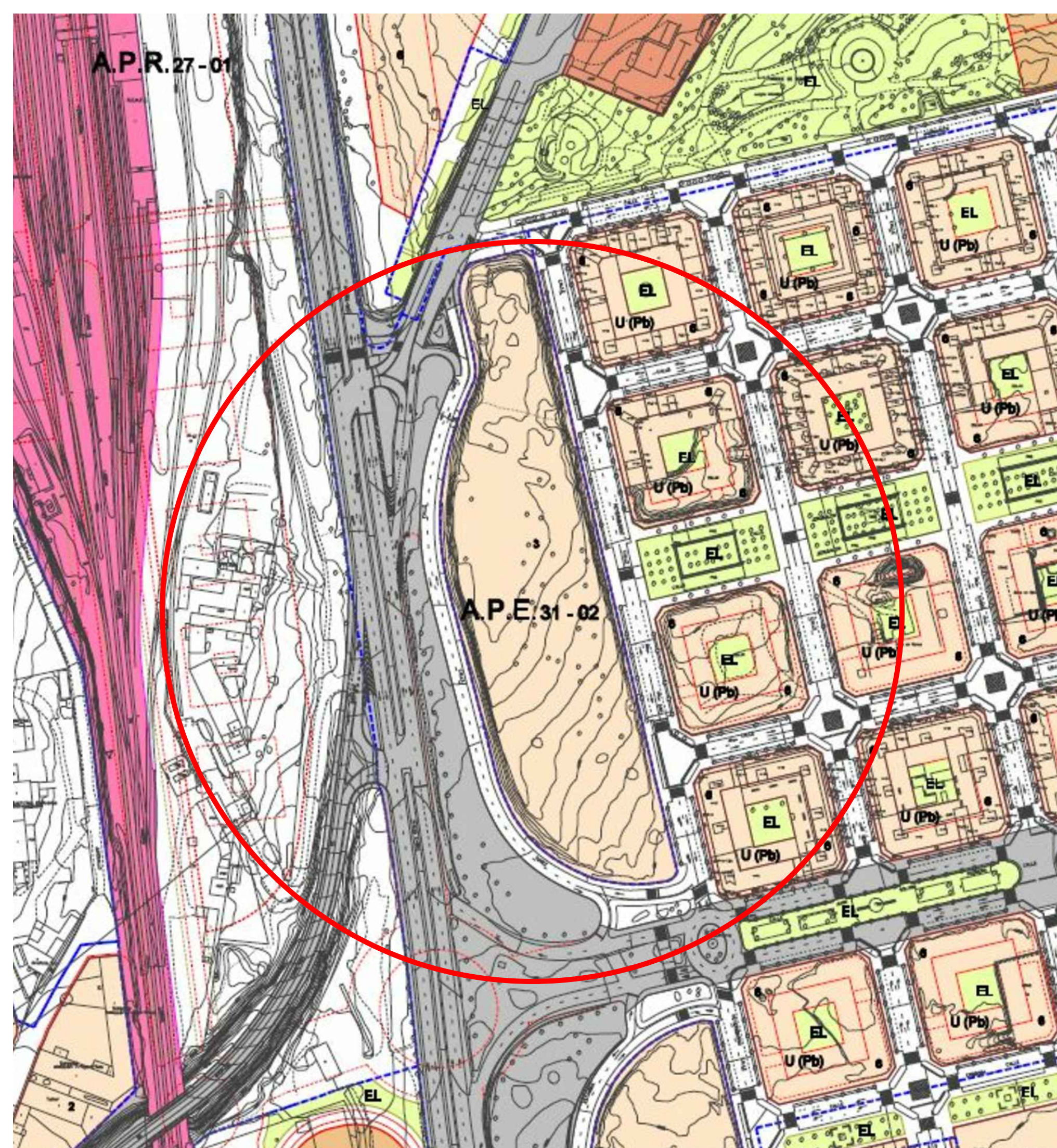
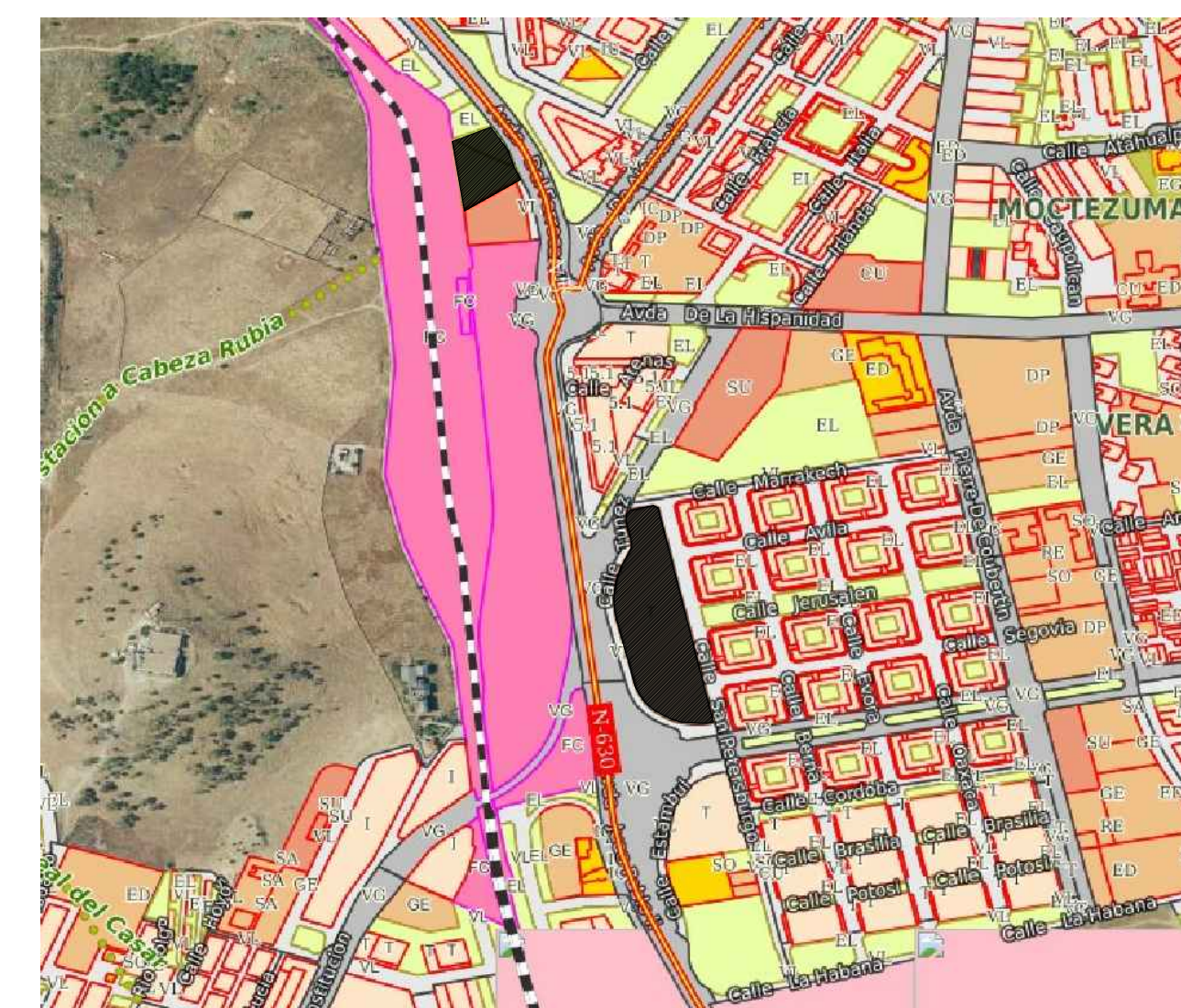
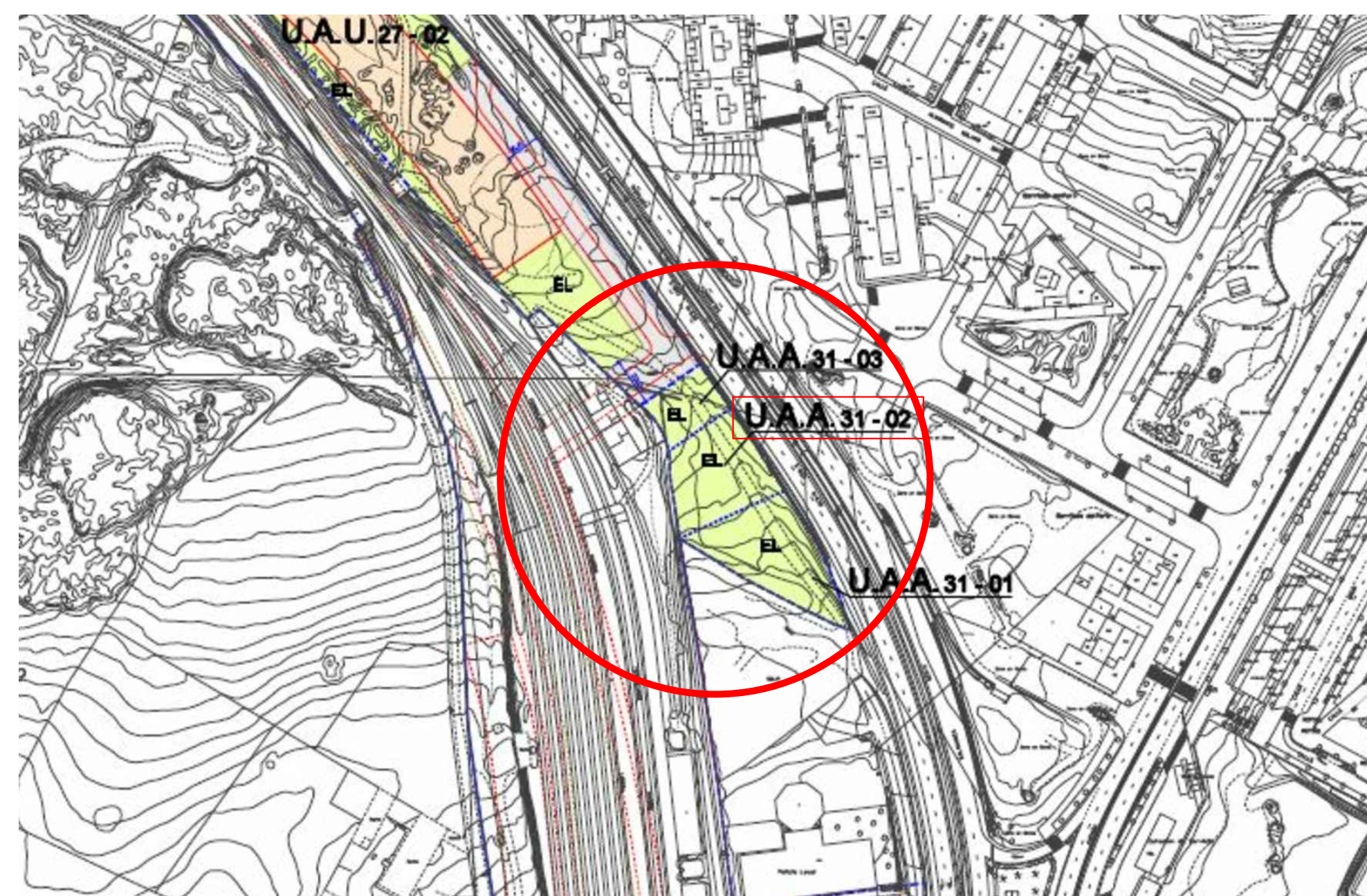
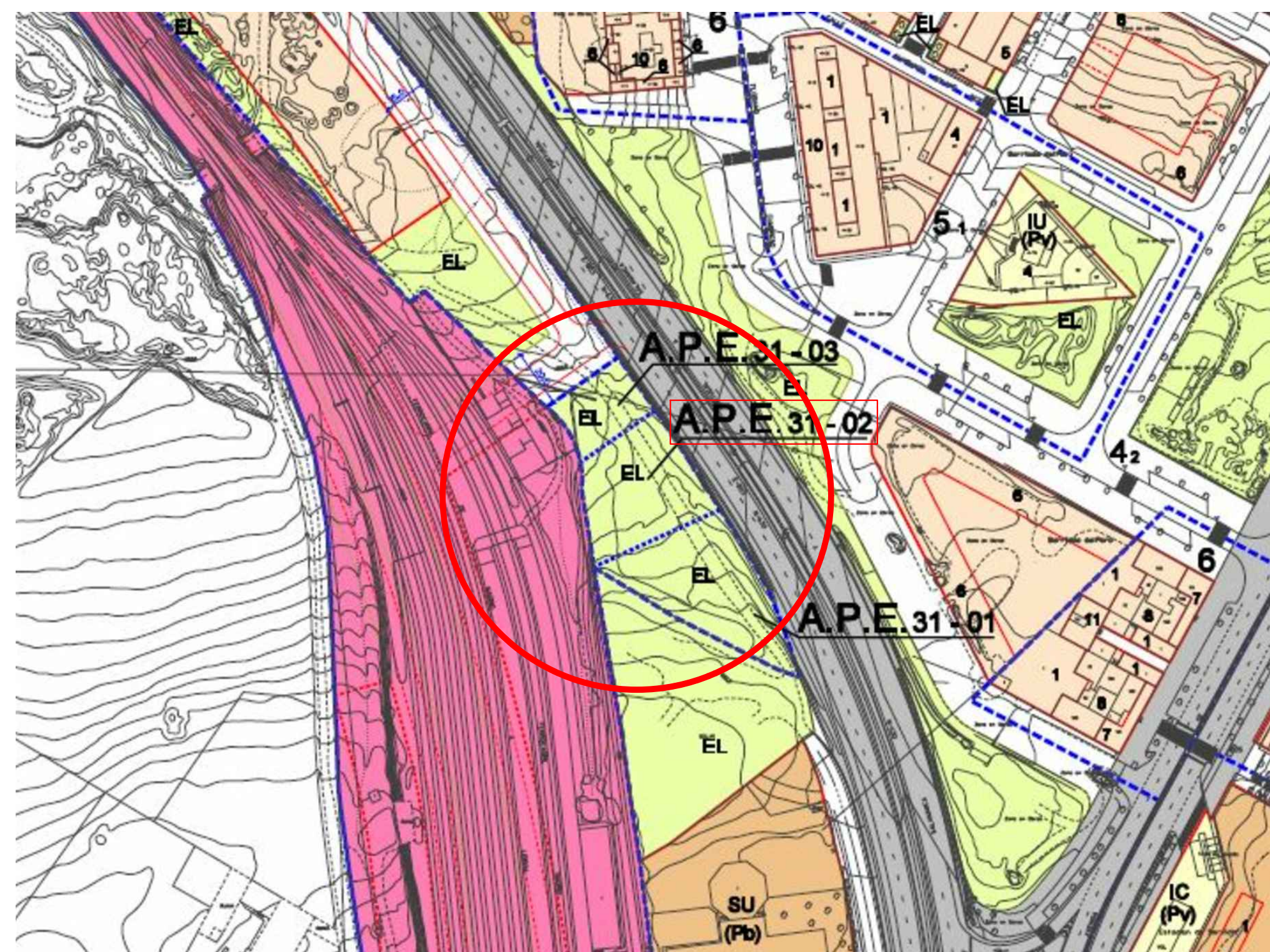
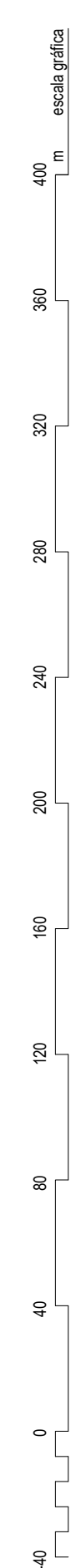
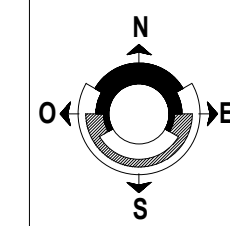
A handwritten signature in purple ink, featuring a large, stylized 'P' and 'R' with a horizontal line extending to the right.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

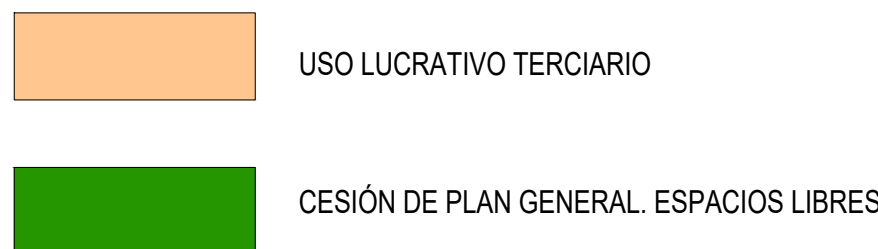
APROBACIÓN INICIAL

Por Resolución de la Alcaldía de fecha
19 OCTUBRE 2021



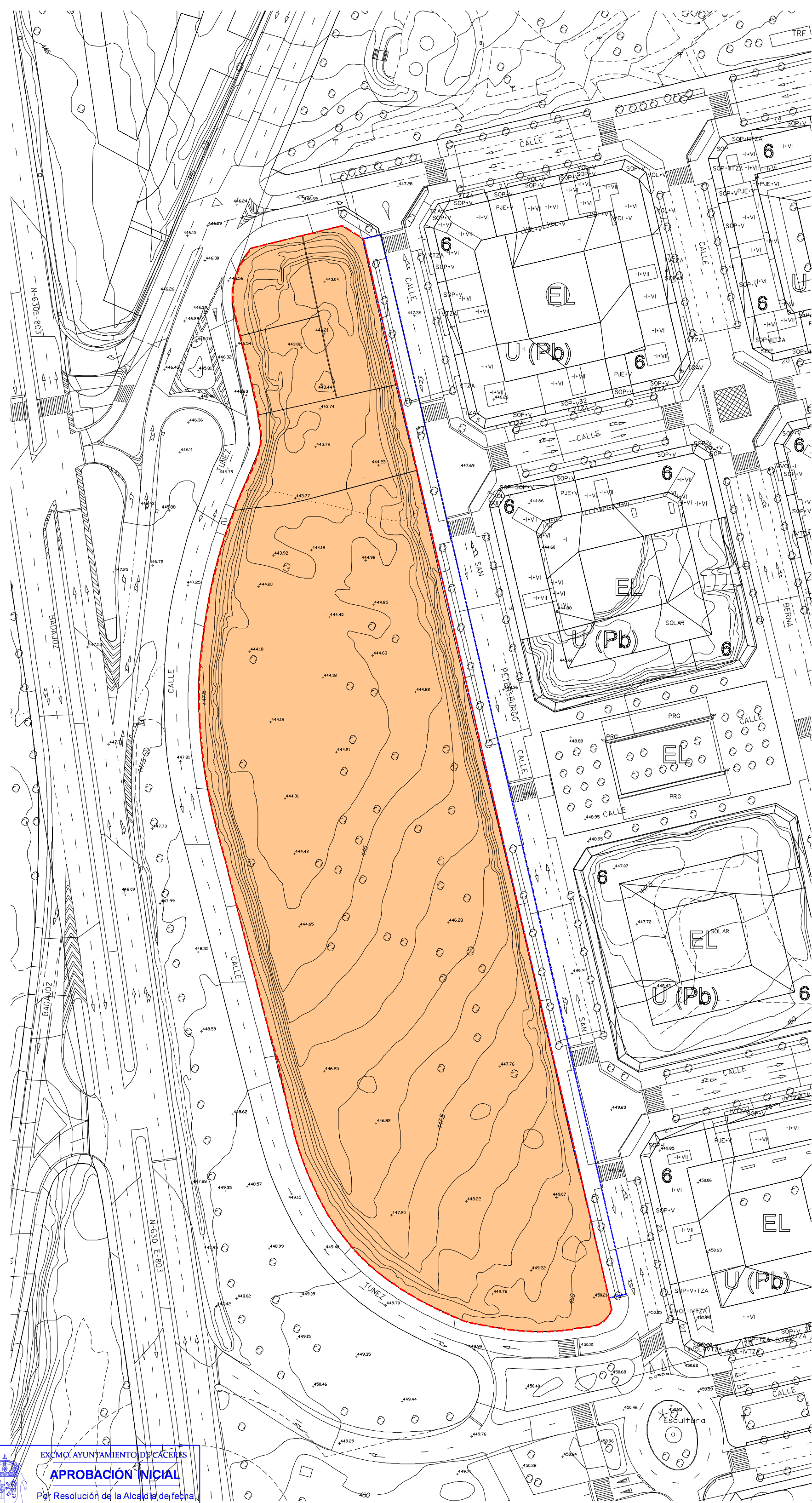
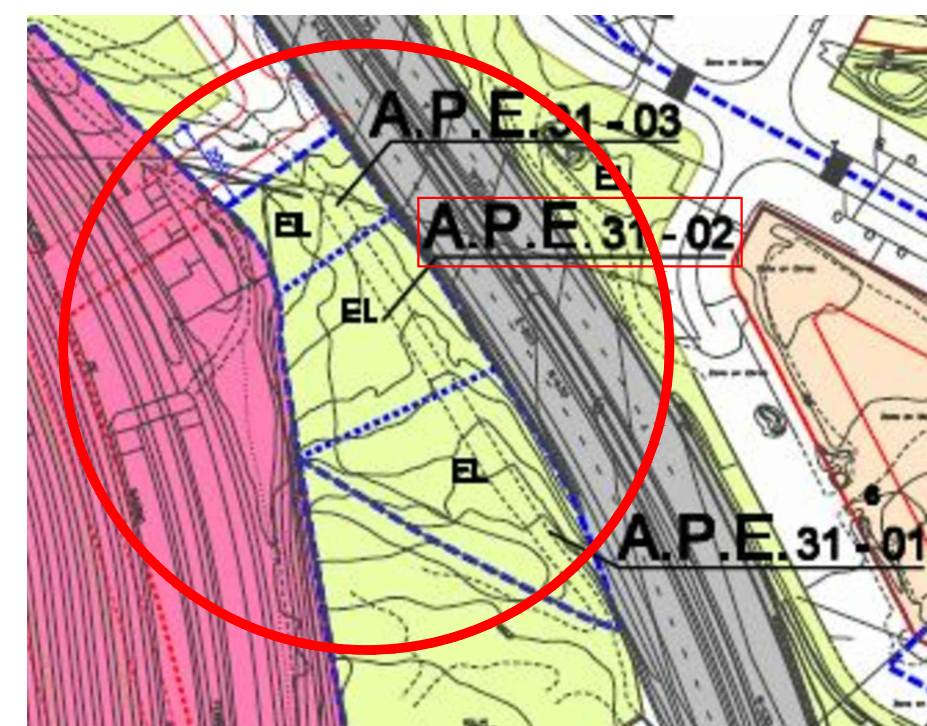
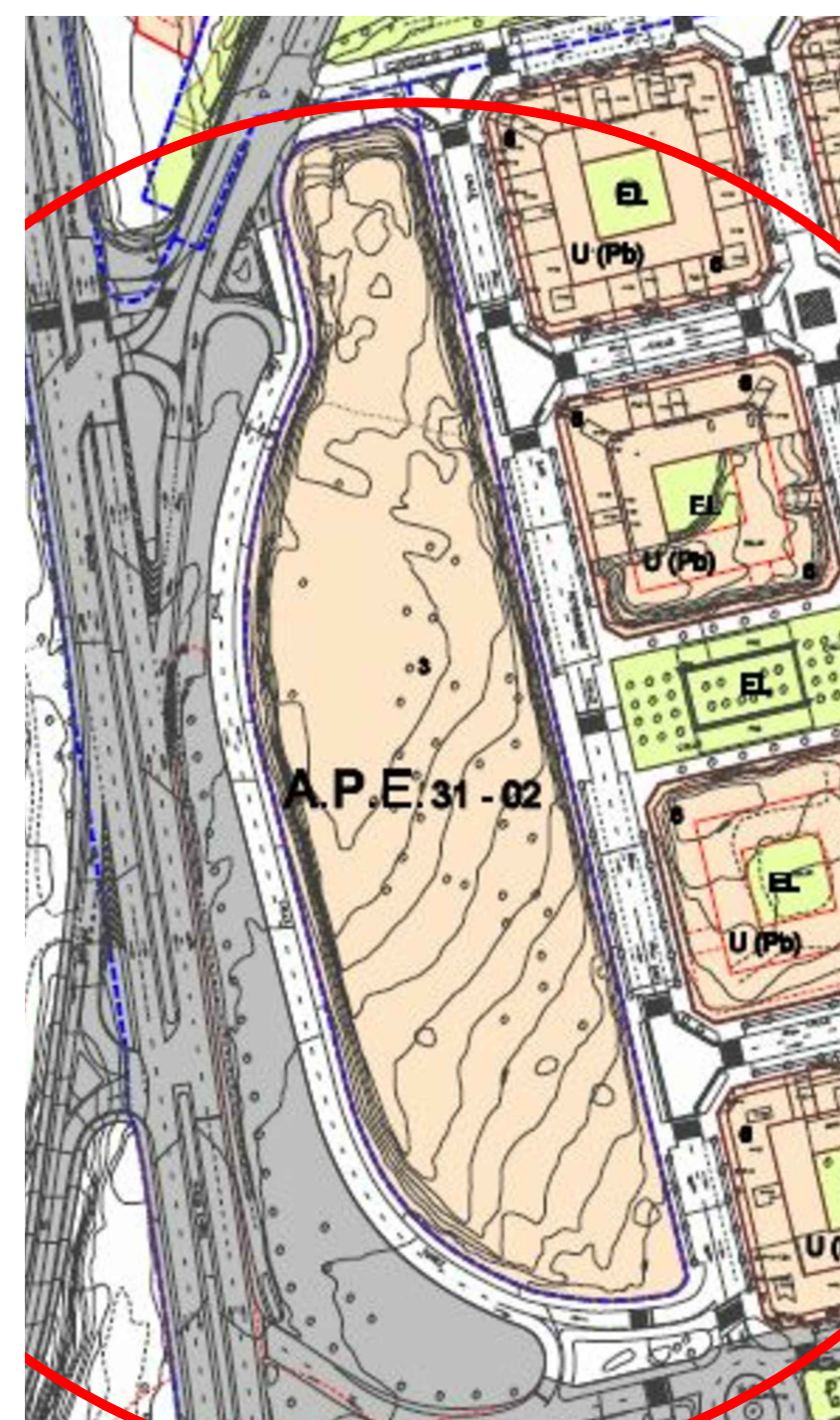
SITUACIÓN SOBRE PLANO DE CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL PGM DE CACERES

SITUACIÓN SOBRE PLANO DE GESTIÓN DEL SUELO URBANO DEL PGM DE CACERES



----- LÍMITE EXTERIOR A LOS EFECTOS DEL REFUERZO Y LA CONEXIÓN CON LAS REDES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS

----- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD APE 31.02



DELIMITACIONES Y SIMBOLOGÍA			
	LÍMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL		ALDEANEO
	LÍMITE DE SUELO URBANO - C		CUADRO DE PLANTA Y/O FONDO ELEGIBLE
	LÍMITE DE SUELO URBANIZABLE ORDENADO - S		REPORTALIA Y PASAJES
	LÍMITE DE SUELO URBANIZABLE INCORPORADO (LUG) - S		SUELO LUGATIVO
	LÍMITE DE SUELO URBANIZABLE ORDENADO (B) - S		USO NO DEDICADO A LA AGRICULTURA
	LÍMITE DE SUELO URBANIZABLE ORDENADO (B) - S		DE DEDICACIÓN PARA LA AGRICULTURA
	LÍMITE DE NORMA ZONAL Y GRADOS - S		MAQUINARIA - S
	LÍMITE DE ÁREA DE PLANEAMIENTO INCORPORADO (APRI) - S		PROPIEDAD - S (EXTERIOR)
	LÍMITE DE ÁREA DE PLANEAMIENTO PROYECTADO (APPD) - S		PROPIEDAD - S (INTERIOR)
	LÍMITE DE ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO (APRI) - S		PROPIEDAD DE LOS PROPIETARIOS
	ALDEANEO		USO DEDICADO
	ELEMENTO CATASTRAL		

ÁMBITOS DE ORDENACIÓN	
SUELO URBANO -E-	
2 ₂	NORMA ZONAL Y GRADO
A.P.I. 31-01	ÁREA DE PLANEAMIENTO INCORPORADO
A.P.E. 27-01	ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO
A.P.R. 32-01	ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO
SUELO URBANIZABLE -E-	
U.Z.I. 18-01	SUELO URBANIZABLE INCORPORADO
S.1.03 (0)	SECTOR DE SUELO URBANIZABLE ORDEN

NORMAS ZONALES-E	
1	CENTRO HISTÓRICO
2	TRAMA CASAS POPULARES
3	VIVIENDA UNIFAMILIAR
4	MANZANA CERRADA
5	BLOQUE ABIERTO
6	CONSERVACIÓN DE APROVECHAMIENTO
7	ACTIVIDADES ECONÓMICAS

SIMBOLOGÍA DE ORDENACIONES

ORDENACIÓN	Nº DE HOJA	Nº DE ORDEN
APE	72	14

DOTACIONES									
SETIMA PUBLICA	SETIMA PRIVADA	DOTACION PRIVADA	TITULARIDAD	(Pv) PRIVADA	SETIMA PUBLICA	SETIMA PRIVADA	TITULARIDAD	(Pv) PRIVADA	SETIMA PUBLICA
EQUIPAMENTOS					INFRAESTRUCTURAS				
AI			ADMINISTRATIVO INTERMUNICIPAL				IC		INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACION
SA			SANITARIO ASISTENCIAL				IU		INFRAESTRUCTURAS URBANAS
DP			DEPORTIVO						COMUNICACIONES
ED			EDUCATIVO						
RE			RECREATIVO						
CU			CULTURAL						RED VARIAS
SU			SERVICIOS URBANOS						RED FERROVIARIA
SO			SOCIAL						ZONAS VERDES / ESPACIOS LIBRES
GE			GENERICOS						
					EG	EL	ZONAS VERDES / ESPACIOS LIBRES		

FICHA DE ORDENACIÓN		
ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO		APE 31.02 San Antonio Comercial
DENOMINACIÓN:		SAN ANTONIO COMERCIAL
NORMA ZONAL / USOS COMPATIBLES:	7.4	PLANO/HOJA: 5/27,31
SUPERFICIE DEL ÁMBITO:		20.546 m ²
CLASE DEL SUELO:	URBANO NO CONSOLIDADO	USO GLOBAL: TERCIARIO

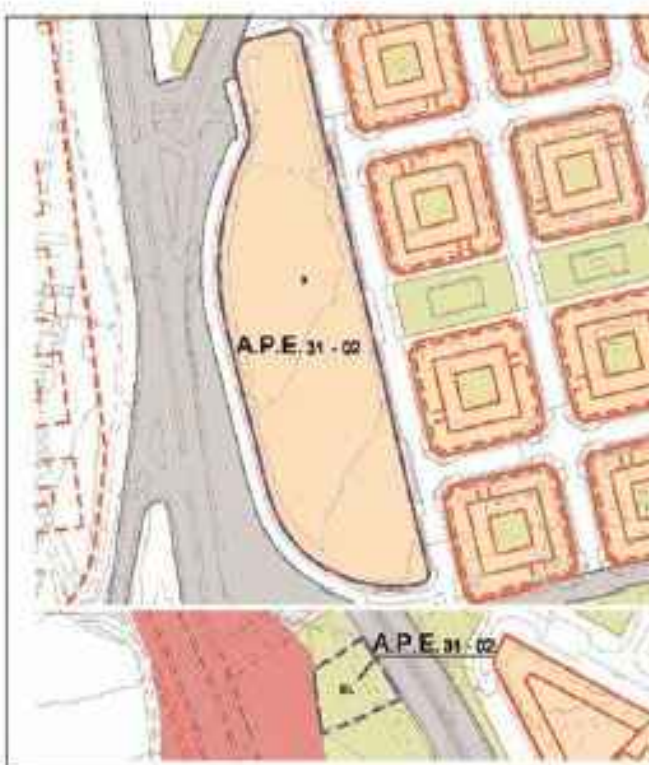
OBJETIVOS:
Favorecer la implantación del uso terciario comercial en la zona.

EDIFICABILIDAD USOS LUCRATIVOS:	
RESIDENCIAL	--- m ²
TERCIARIO	34.319 m ²
DOTACIONAL PRIVADO	--- m ²
OTROS	--- m ²
TOTAL EDIFICABILIDAD:	34.319 m²

Nº Indic. Viviendas
OBSERVACIONES

Se deberá redactar un Proyecto de Edificación que adecue los volúmenes nuevos, para uso terciario comercial, al terreno. La cesión se realiza en la franja paralela al ferrocarril, de 1.520 m2.

Si fuera necesario, se deberá tramitar la licencia comercial específica correspondiente a grandes superficies, además de la municipal.



FICHA DE GESTIÓN		
UNIDAD DE ACTUACIÓN DISCONTINUA:	U.A.A.	31.03.2014
APROVECHAMIENTO OBJETIVO P.G. ANTERIOR (A.O.A)		24.195,00 m ²
APROVECHAMIENTO OBJETIVO P.G. (A.O.):		34.319,00 m ²
EXCEDENTE DE EDIFICABILIDAD (A.O.- A.O.A):		10.124,00 m ²
CESIÓN SOBRE EXCEDENTE DE EDIFICABILIDAD (= 1,5 % EXCEDENTE)		1.518,60 m ²
CESIÓN DE PLAN GENERAL (ESPACIOS LIBRES):		1.520,00 m ²
APROVECHAMIENTO SUBJETIVO P.G.(A.SUB) (A.SUB=A.O.A+90% EXC. USO TERCIARIO):		33.306,60 m ²
CESIÓN 10% EXCEDENTE USO TERCIARIO:		1.012,40 m ²

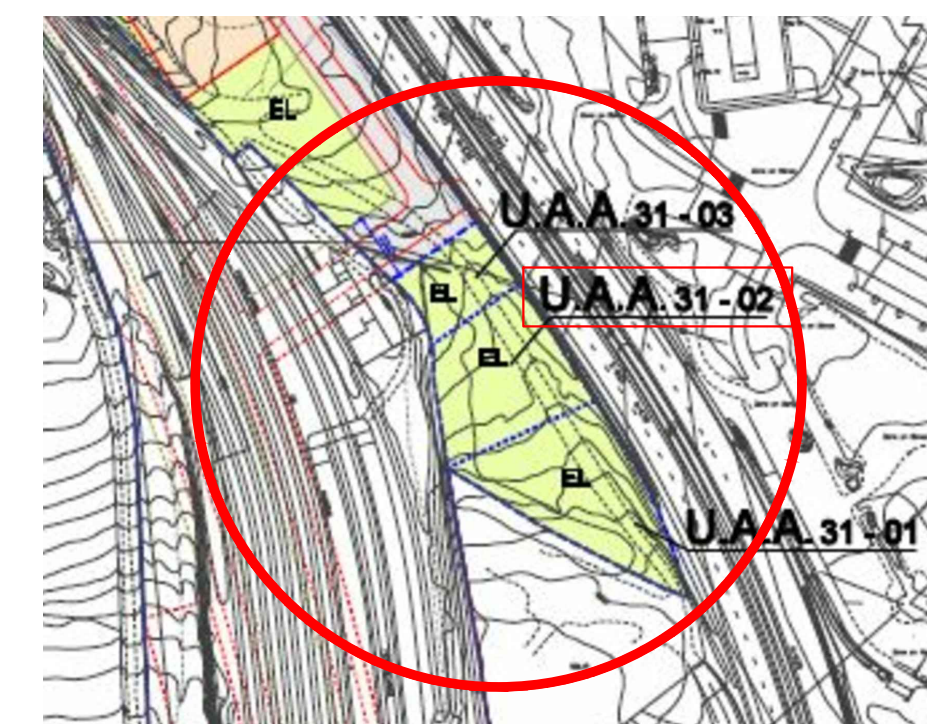
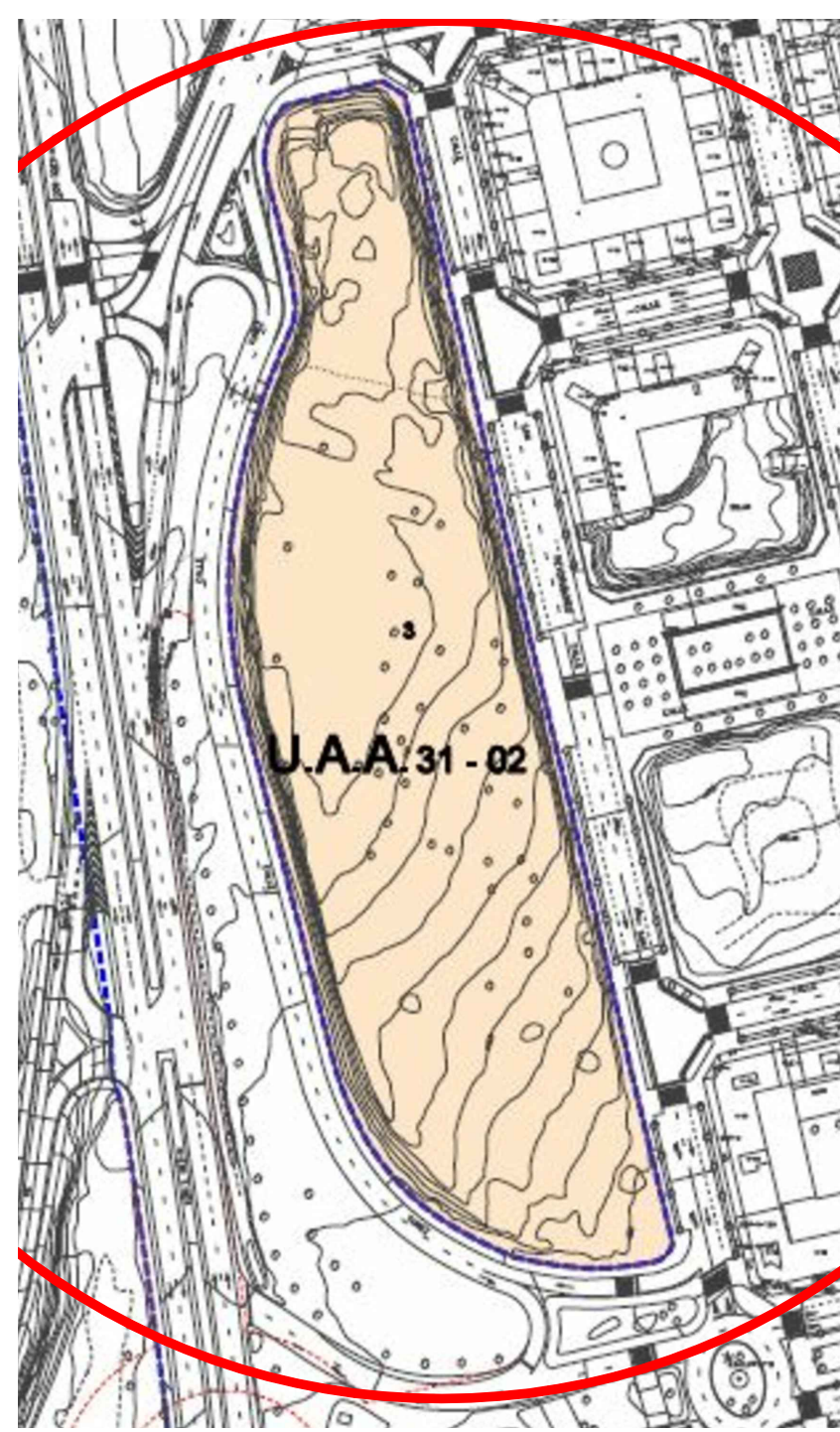
OBSERVACIONES:

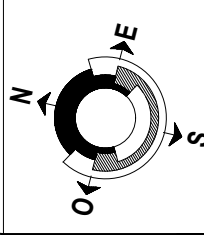
La cesión del 10% sobre el excedente se puede monetizar, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 38 de la LSEOT. Se delimita una unidad de actuación discontinua, para la obtención de la totalidad de la cesión indicada por la LSEOT para el aumento de aprovechamiento definido, incluyendo una pequeña zona verde junto al ferrocarril. La unidad está formada por la parcela original, de 19,026 m², la parcela exterior destinada a espacio libre, de 1,500 m², y una parcela necesaria para poder tramitar un Plan Especial, donde se garantice la adecuación de la ordenación y el dimensionamiento del trazado viario, de tal modo que sirva a los usos instalados (tercerio comercial), facilite su evacuación y no interfiera con el resto de usos existentes en la zona.

[illegible]

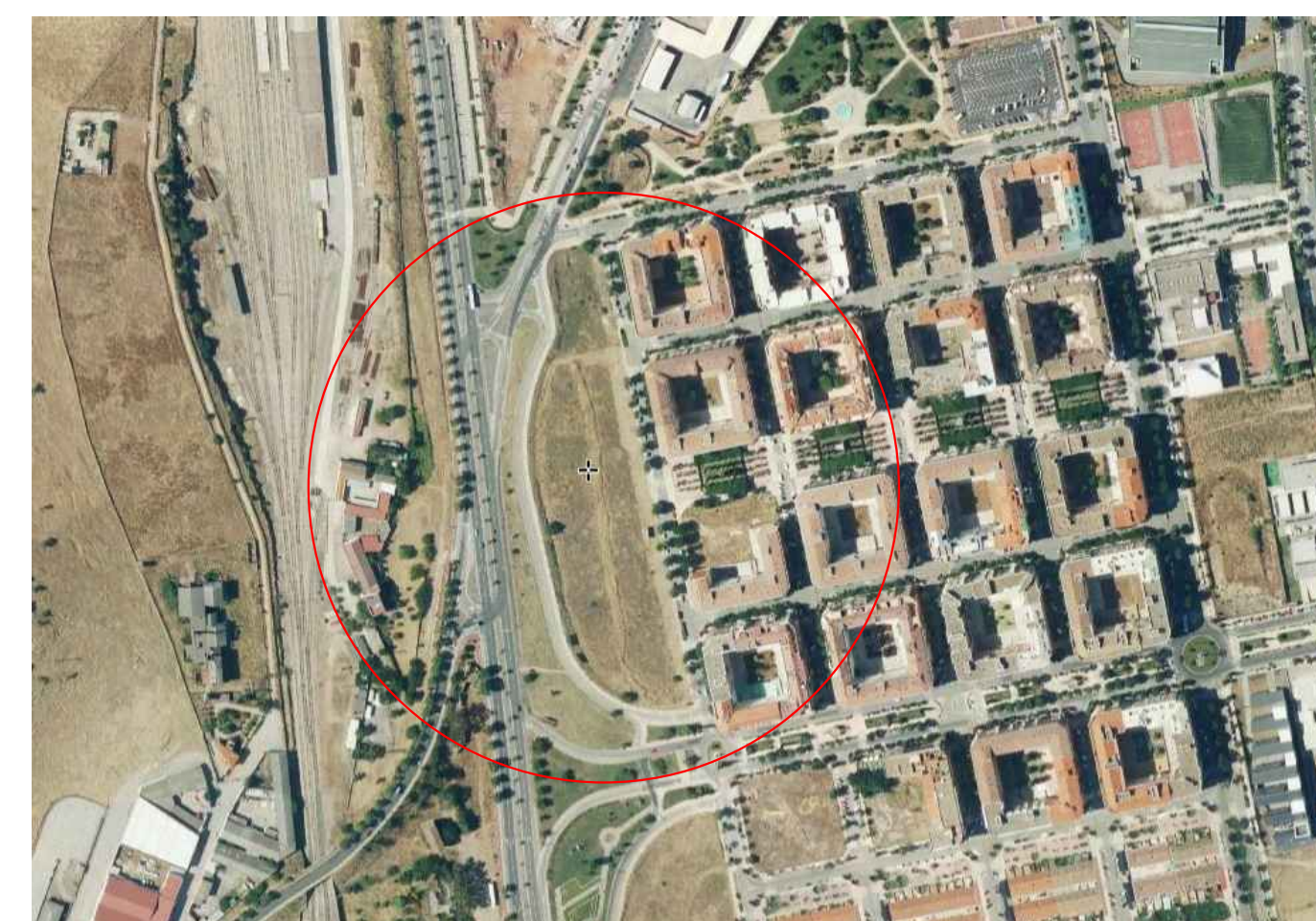
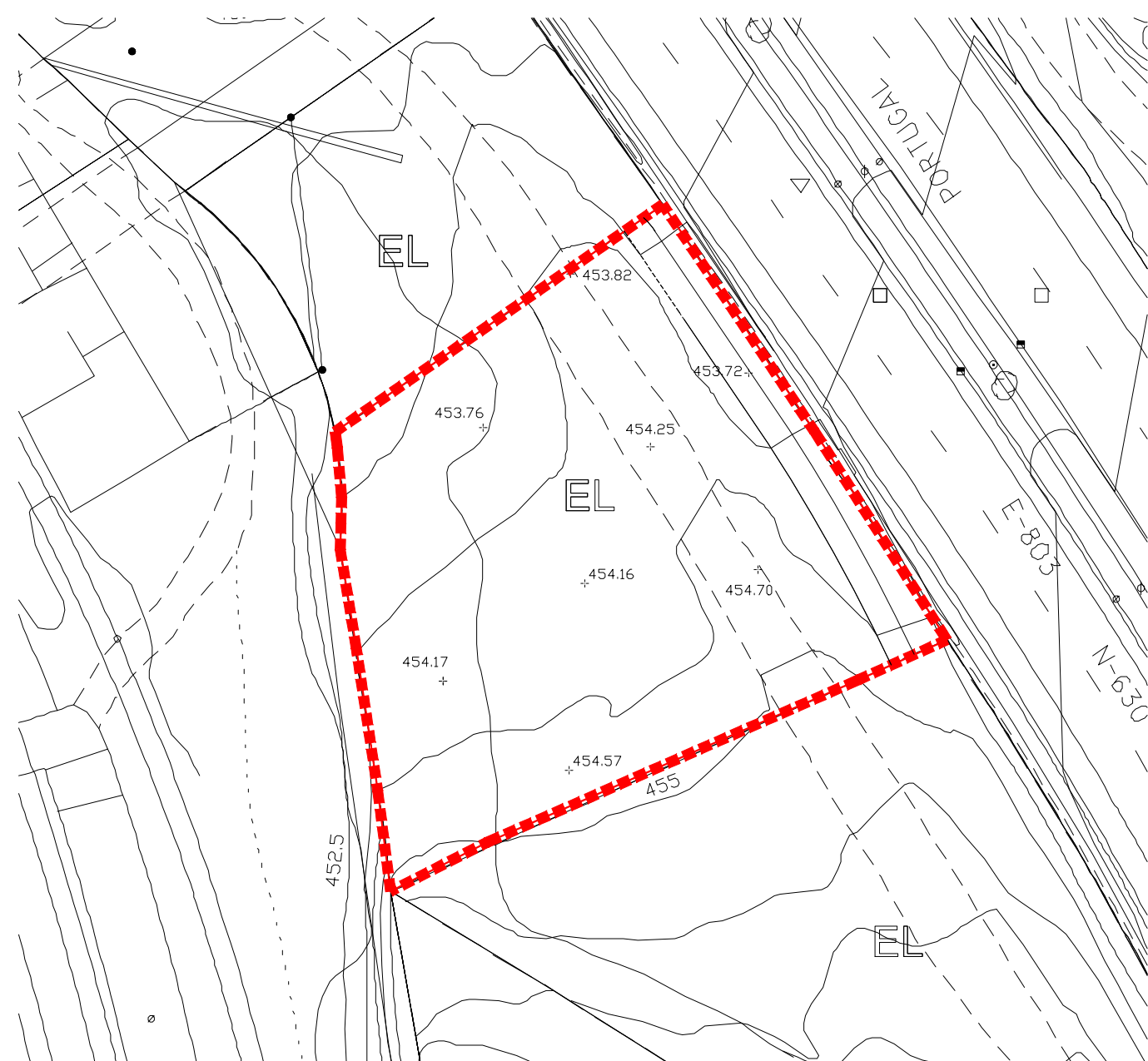
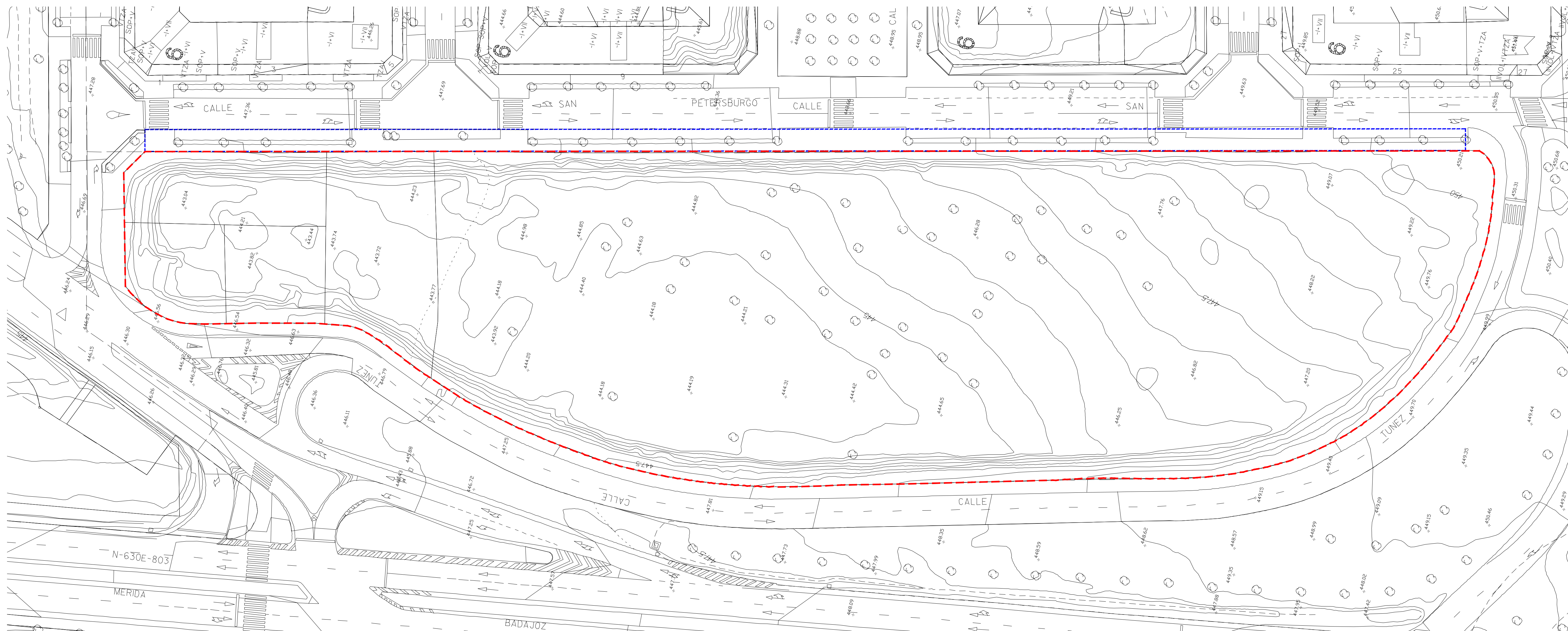
ÁMBITOS DE GESTIÓN	
SUELO URBANO -E-	
A.R.E. 27 - 01	ÁREA DE REPARO DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO
A.R.R. 32 - 01	ÁREA DE REPARO DE PLANEAMIENTO REMITO
U.A.U. 12 - 01	UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANIZADORA
U.A.R. 32 - 01	UNIDAD DE ACTUACIÓN DE PLANEAMIENTO REMITO
U.A.S. 28 - 01	UNIDAD DE ACTUACIÓN DE ALIMENTO DE APROVECHAMIENTO
U.R. 23 - 04	UNIDAD DE REPARACIÓN
SUELO URBANIZABLE -E-	
U.Z.I. 18 - 01	ÁMBITO DE SUELOS URBANIZABLES CON DESTINO INCORPORADA
U.A.S. 03 (o)	UNIDAD DE ACTUACIÓN DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE ORDENADO
A.R. 1	UNIDAD DE REPARO DE SUELO URBANIZABLE ORDENADO

ACCIONES EN SUELO URBANO Y URBANIZABLE INCORPORADO			
VG	ACCIÓN SISTEMA GENERAL DE COMUNIDADES, RED VIAL	ACCIÓN EN ACTUACIONES AISLADAS	
EQ	ACCIÓN SISTEMA GENERAL DE ZONAS VERDES / ESPACIOS LIBRES -S-	TIPO DE ACCIÓN	LOCALIZACIÓN U.Z.I.
QJ	ACCIÓN SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS -E-		VL-12.01-1 NÚMERO DE ACCIÓN
VL	ACCIÓN SISTEMA LOCAL DE COMUNICACIONES, RED VIAL	ACCIÓN EN SUELO URBANIZABLE INCORPORADO	
EL	ACCIÓN SISTEMA LOCAL DE ZONAS VERDES / ESPACIOS LIBRES	TIPO DE ACCIÓN	LOCALIZACIÓN U.Z.I.
QL	ACCIÓN SISTEMA LOCAL DE EQUIPAMIENTOS		EQ-U31.32.01-1 NÚMERO DE ACCIÓN
IO	ACCIÓN SISTEMA INFRAESTRUCTURAL -S-		





0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m escala gráfica



El topográfico representado hace referencia al Estado Actual.

AZ slp
Arquitectura Zeta s.l.p.

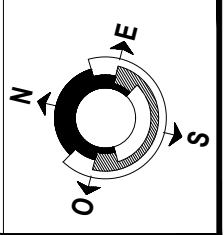
Promotor:
AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I"

PLAN ESPECIAL DEL APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I
DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CACERES

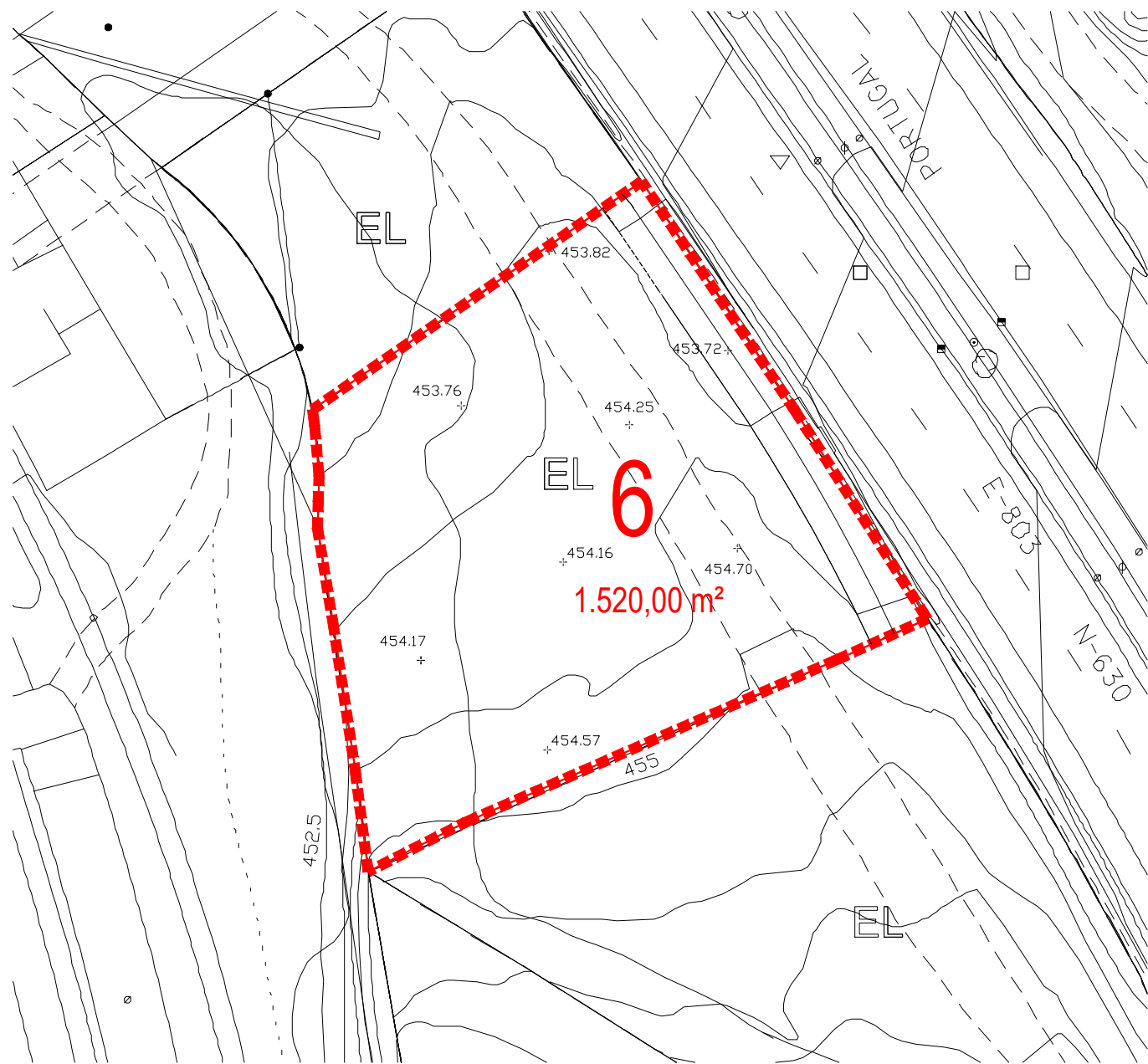
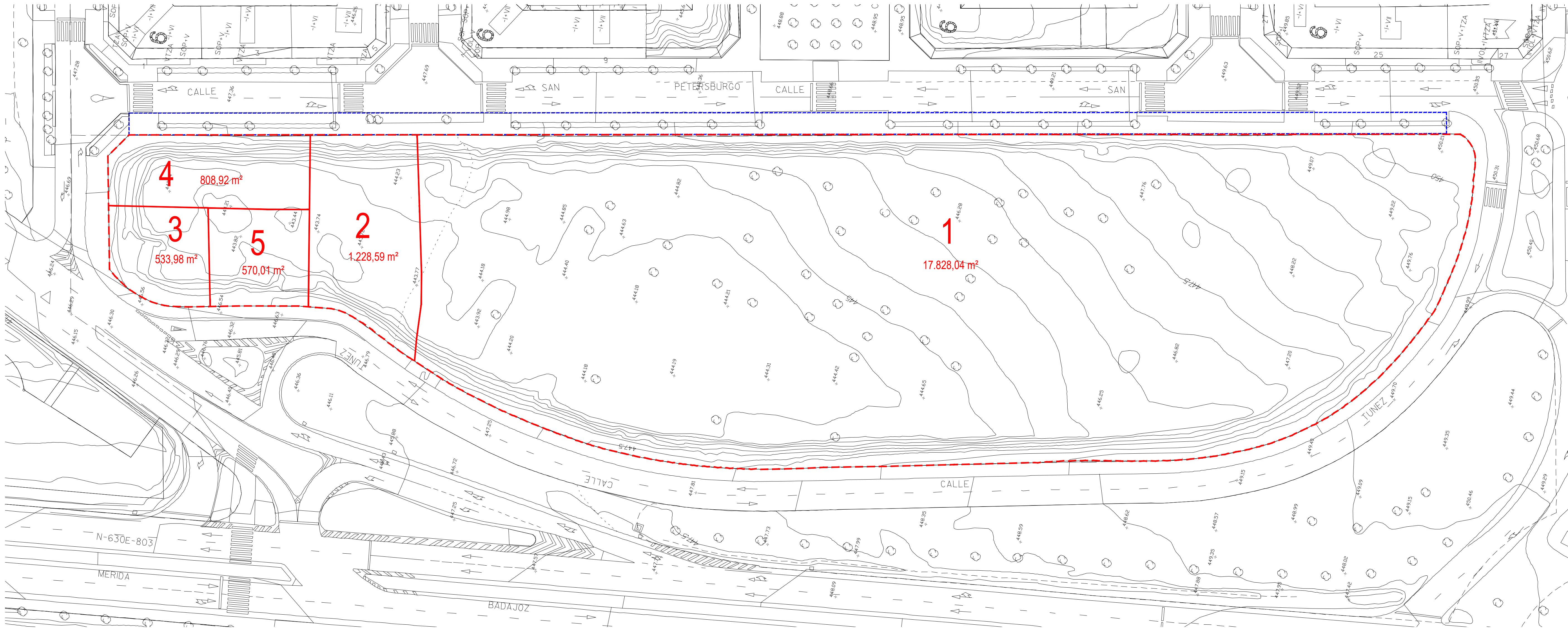
Fecha: Abril 2021
Arquitectos:
Miguel Madera Donoso
José R. Zorita Carrero

Escala: 1/500
Plano: INFORMACIÓN TOPOGRÁFICO

Número de plano: I-03



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m escala gráfica



RELACION DE PROPIETARIOS

PARCELA NUM.	PROPIETARIO	SUPERFICIE (m2)	REFERENCIA CATASTRAL
1	SOVCOM INVEST S.L.	17.828,04	5209604QD2750G0001JM
2	HIPERTAMBO S.L.	1.228,59	5209603QD2750G0001IM
3	INMOBILIARIA PIMAR	533,98	5209601QD2750G0001DM
4	MARIA TERESA ARIAS GUTIERREZ	808,92	5209602QD2750G0001XM
5	MARIA SALUD ARIAS GUTIERREZ	570,01	5209613QD2750G0001WM
6	AYUNTAMIENTO DE CACERES	1.520,00	5117012QD2751E0001WX
TOTAL SUPERFICIE AMBITO		22.489,54 m2	

----- LÍMITE EXTERIOR A LOS EFECTOS DEL REFUERZO Y LA CONEXIÓN CON LAS REDES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS
----- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD APE 31.02

AZ slp
Arquitectura Zeta s.l.p.

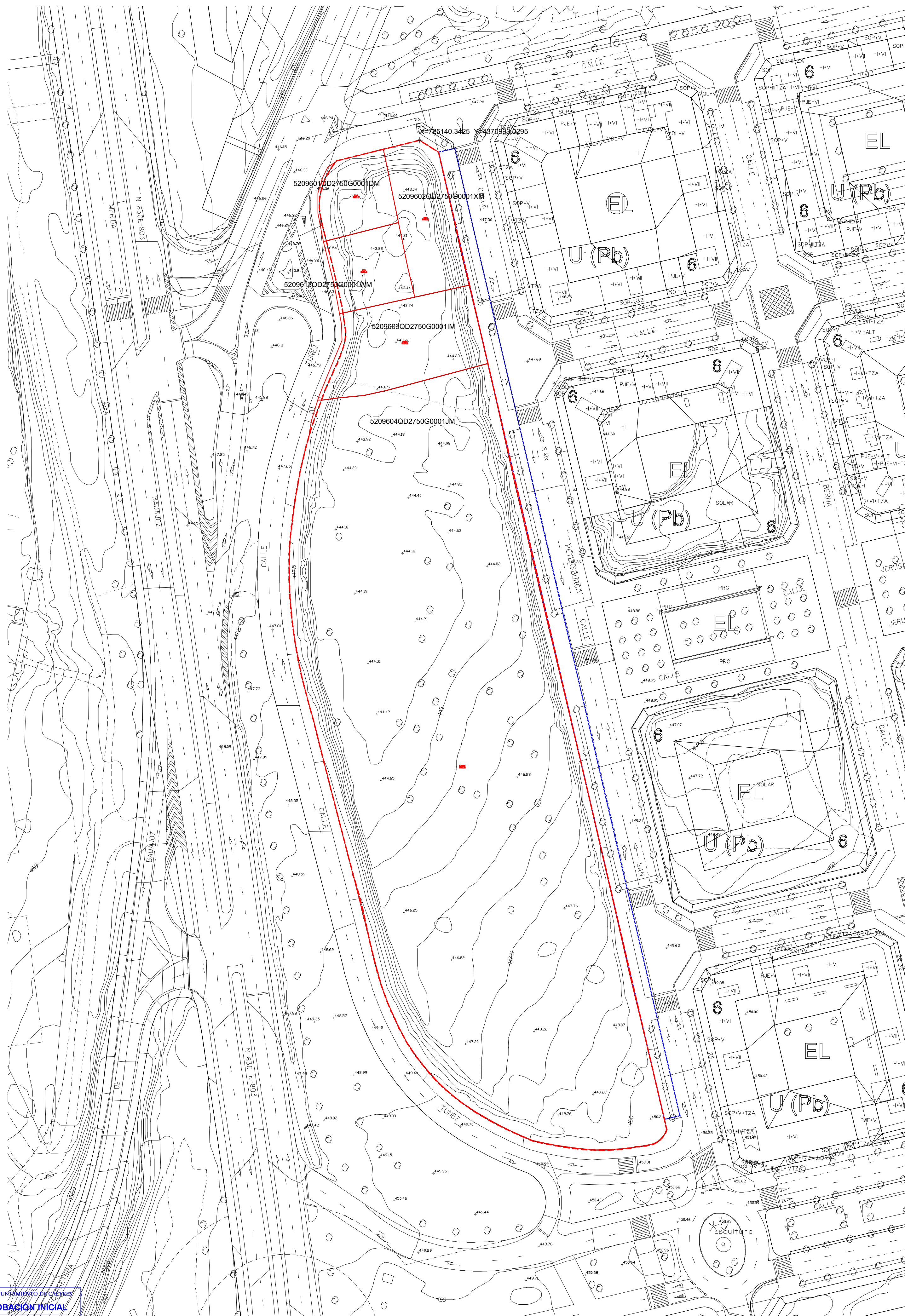
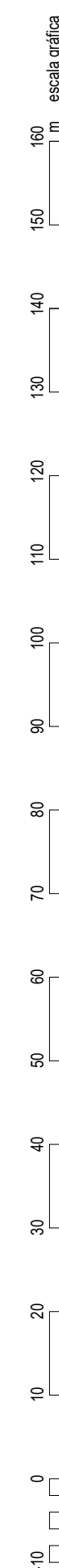
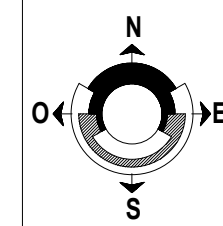
Promotor:
AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I"

PLAN ESPECIAL DEL APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I
DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CACERES

Fecha: Abril 2021
Arquitectos:
Miguel Madera Donoso
José R. Zorita Carrero

Escala: 1/500
Plano: INFORMACIÓN
ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

Número de plano: I-04



ZONA VERDE

- LÍMITE EXTERIOR A LOS EFECTOS DEL REFUERZO Y LA CONEXIÓN CON LAS REDES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS
- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD APE 31.02

AZ slp
Arquitectura Zeta s.l.p.

Promotor:
AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I"

PLAN ESPECIAL DEL APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL 1
DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CACERES

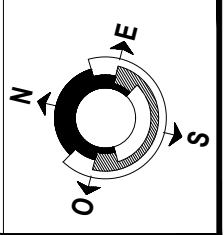
Escalas:
1/750

Plano:
INFORMACIÓN
SUPERPOSICIÓN BASE CATASTRAL - TOPOGRÁFICO

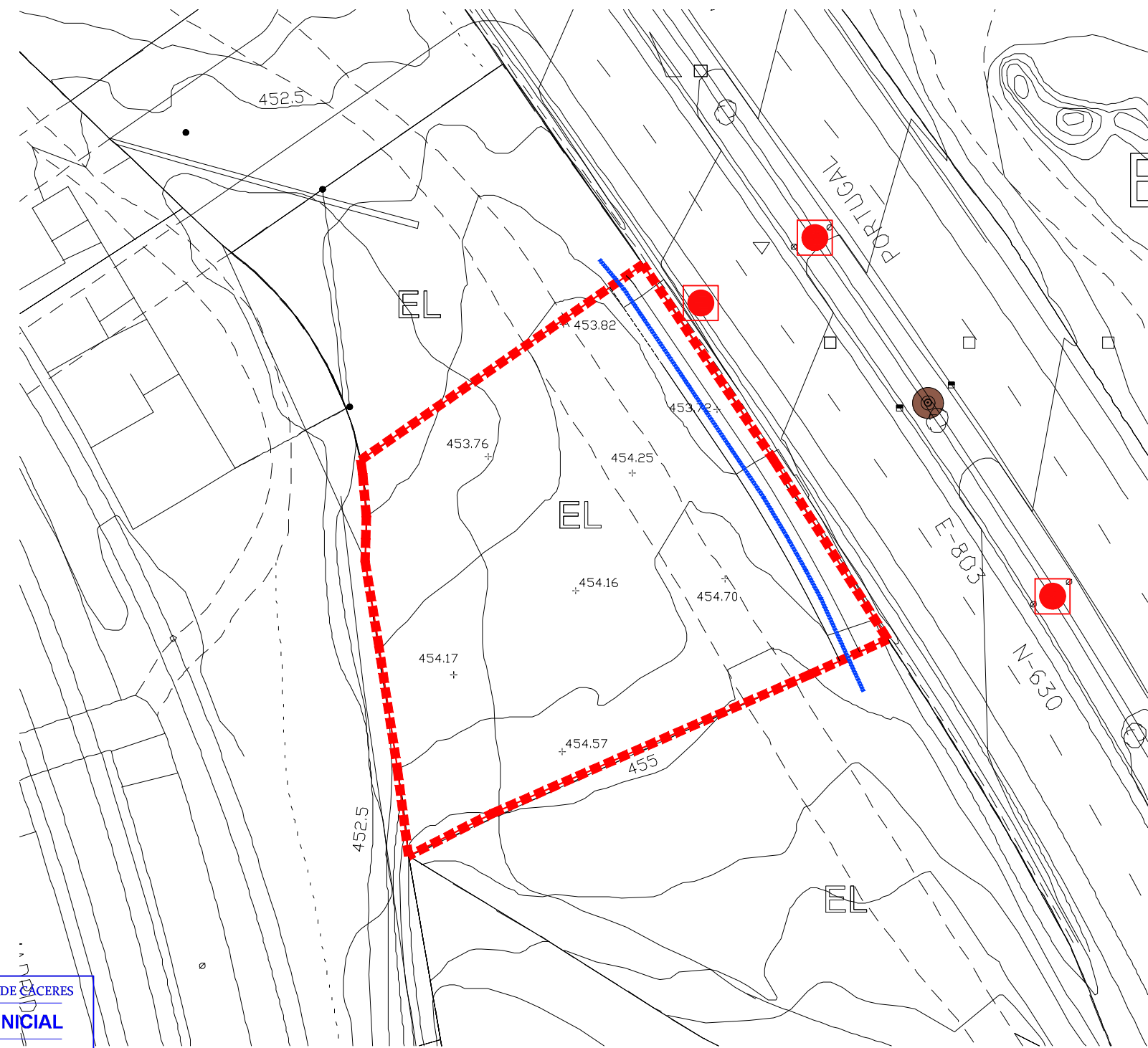
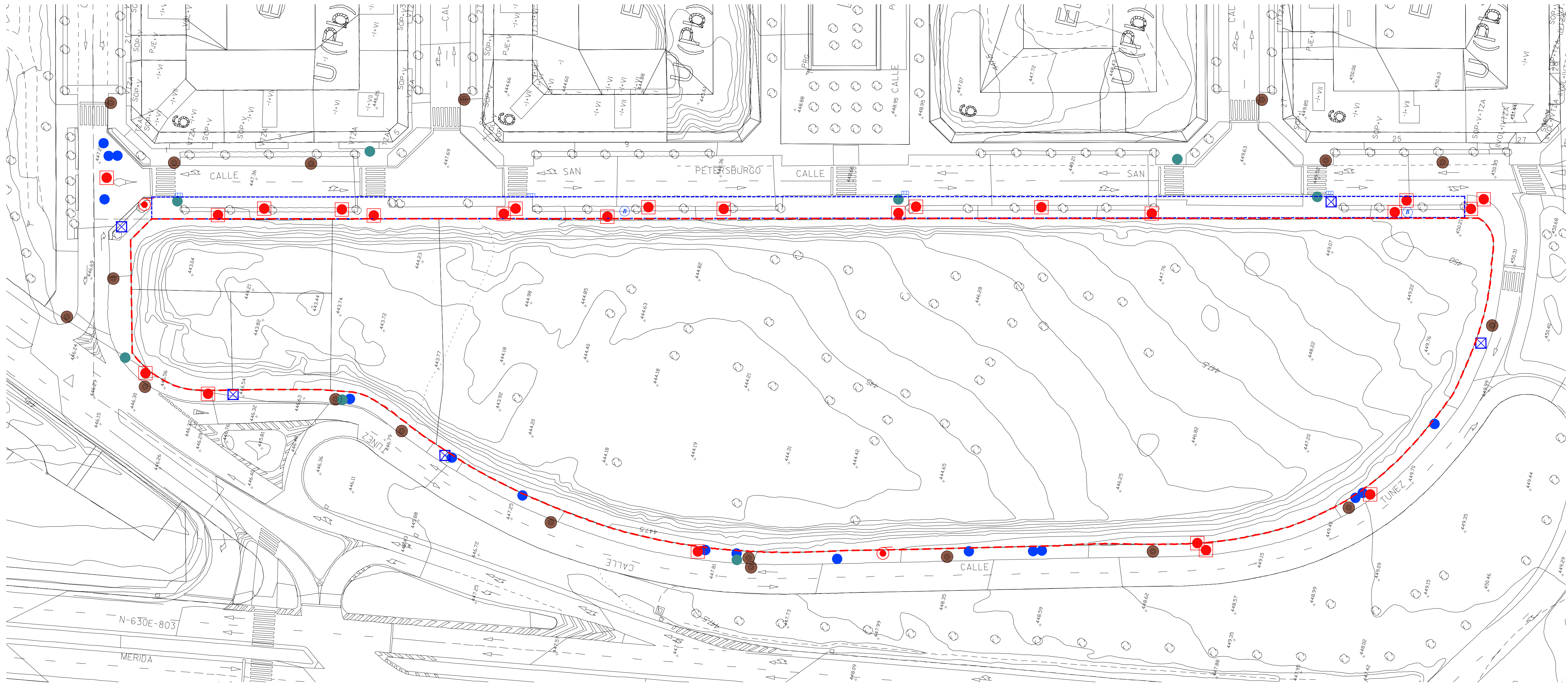
Número de plano:
I-05

Fecha:
Abril 2021

Arquitectos:
Miguel Madera Donoso
José R. Zorita Carrero



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m escala gráfica



SIMBOLOGÍA

- ARQUETA ABASTECIMIENTO
- RED ABASTECIMIENTO ZONA VERDE
- HIDRANTE DE INCENDIO
- BOCA DE RIEGO
- POZO DE REGISTRO DE ALCANTARILLADO
- IMBORNAL EXISTENTE
- ARQUETA TELECOMUNICACIONES
- ARQUETA RED ELÉCTRICA Y/O ALUMBRADO PÚBLICO
- PARADA DE AUTOBÚS EXISTENTE

- LÍMITE EXTERIOR A LOS EFECTOS DEL REFUERZO Y LA CONEXIÓN CON LAS REDES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS
- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD APE 31.02

AZ slp
Arquitectura Zeta s.l.p.

Promotor:
AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I"

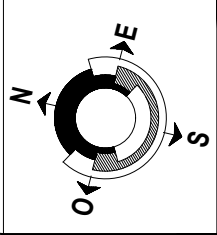
PLAN ESPECIAL DEL APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I
DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CACERES

Fecha: Abril 2021

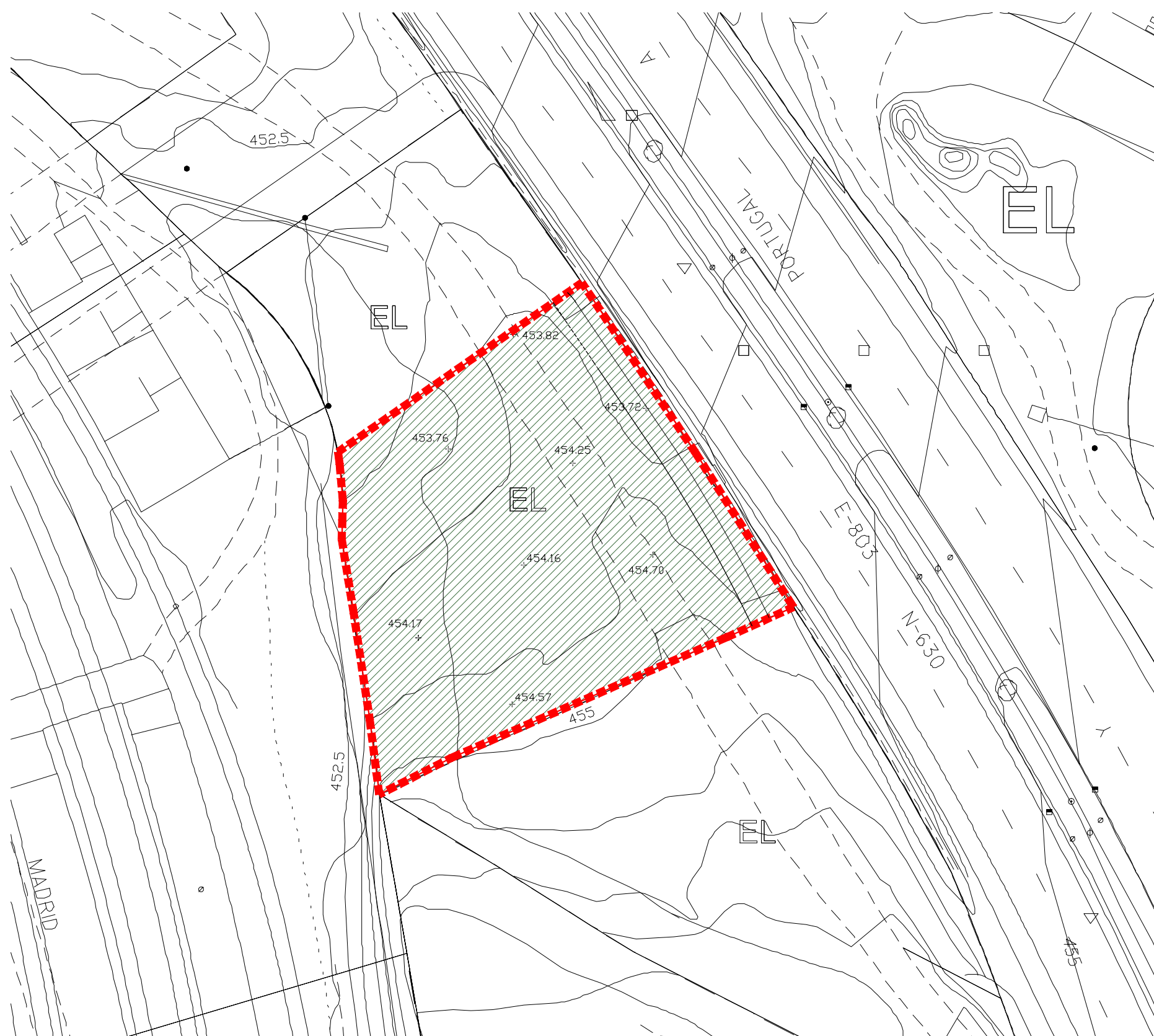
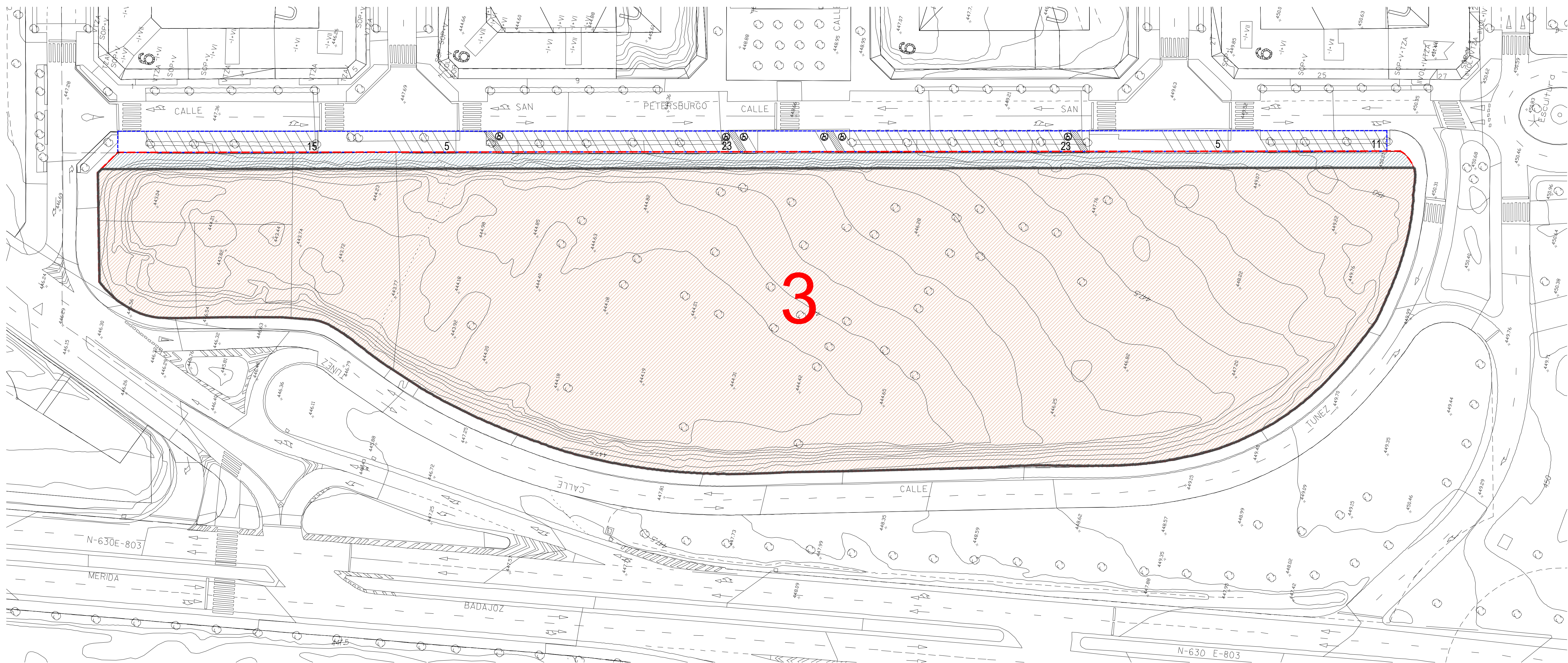
Arquitectos:
Miguel Madera Donoso
José R. Zorita Carrero



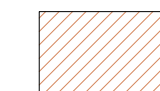

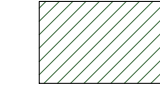
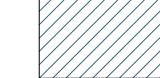
Escala: 1/500
Plano: INFORMACIÓN
INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EXISTENTES

Número de plano: I-06



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m escala gráfica



-  SUPERFICIE NETA PARCELA: 19.621,42 m²
-  ALTURA EDIFICACIÓN
-  USO COMERCIAL
-  NORMA ZONAL / USOS COMPATIBLES
-  ESPACIOS LIBRES
-  VIARIO PÚBLICO

AZ slp
Arquitectura Zeta s.l.p.

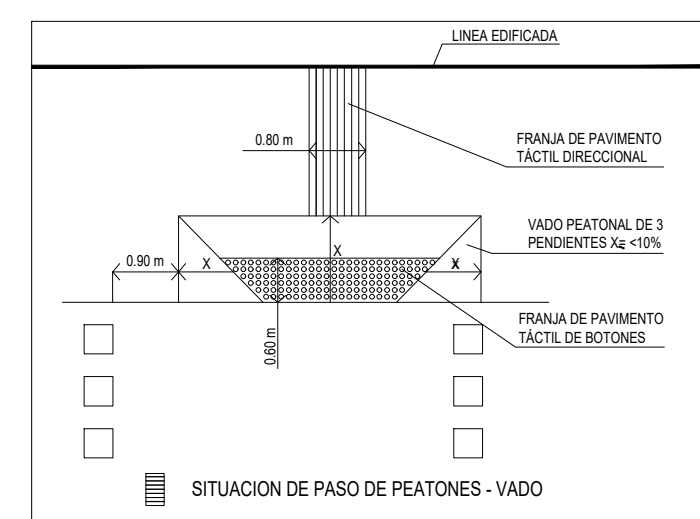
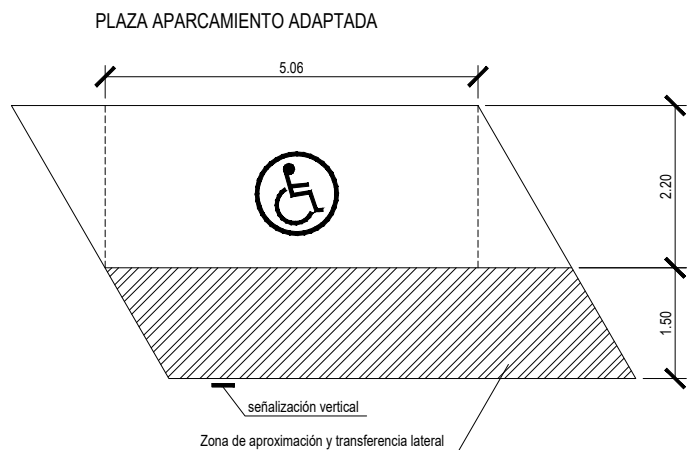
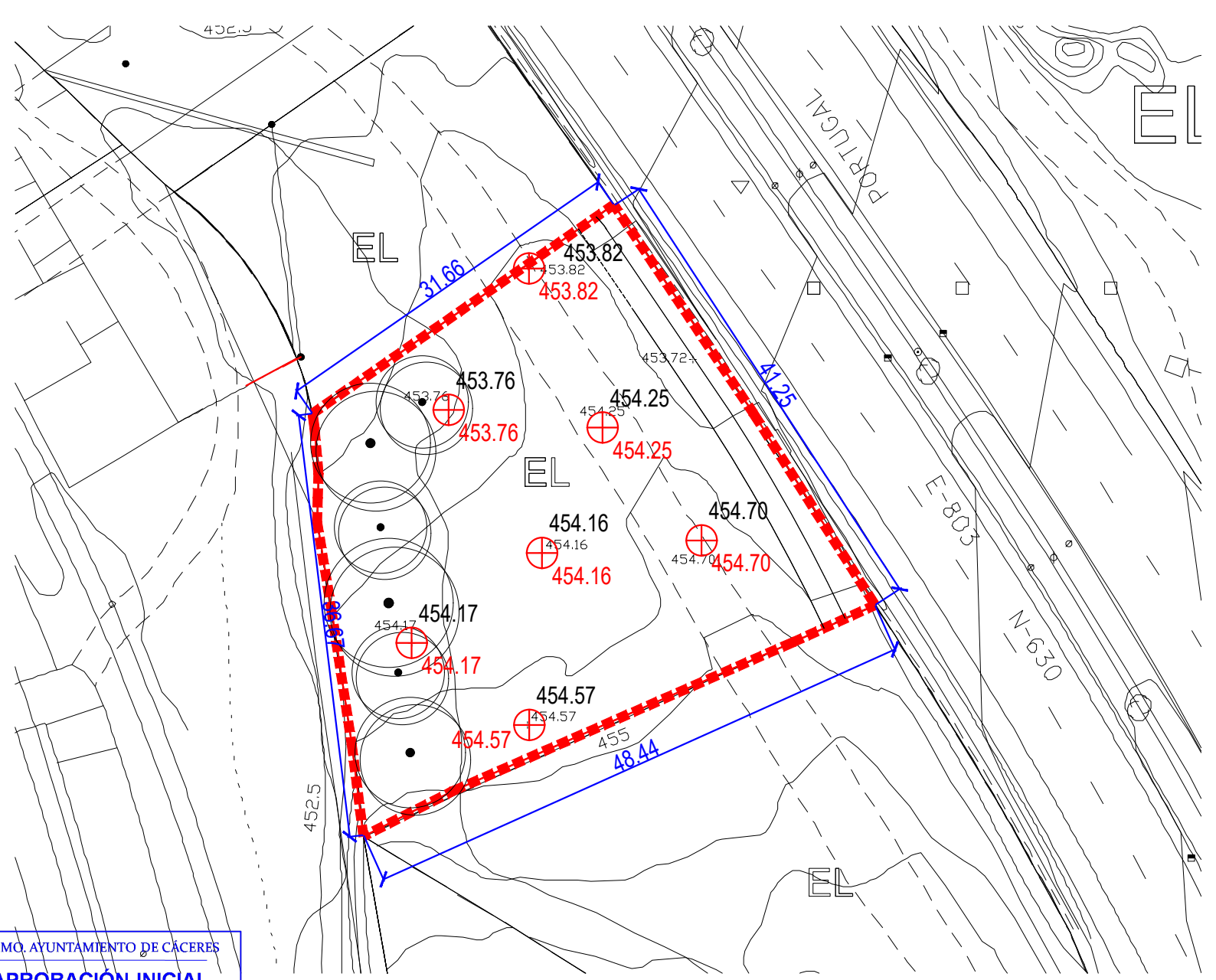
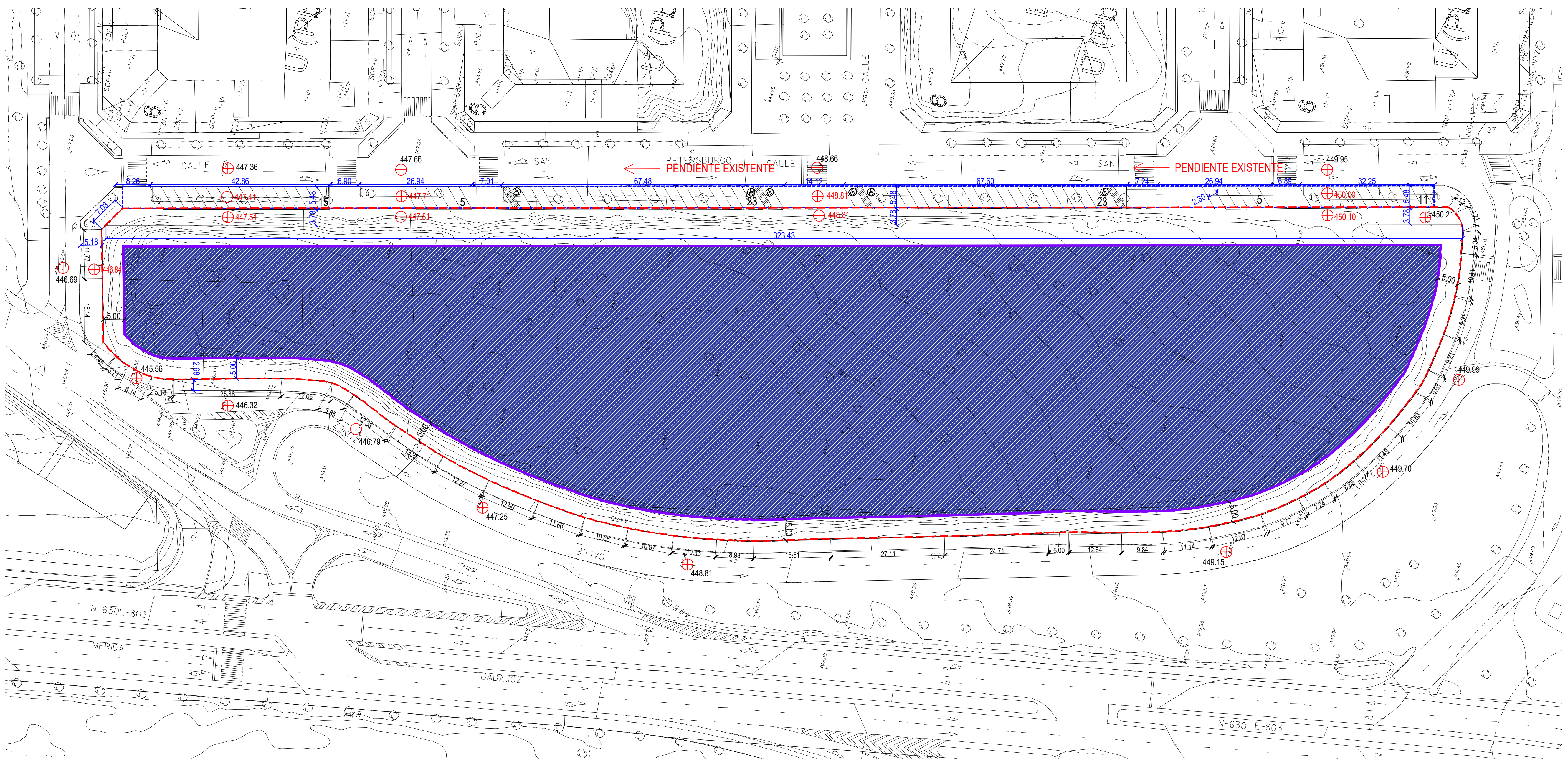
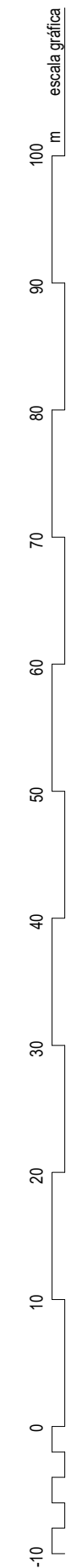
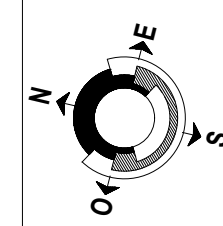
Promotor:
AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I"

PLAN ESPECIAL DEL APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I
DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CACERES

Escala: 1/500
Plano: ORDENACIÓN DETALLADA
USOS Y RESERVAS PÚBLICAS

Fecha: Abril 2021
Arquitectos: Miguel Madera Donoso
José R. Zorita Carrero

Número de plano: 0-01



SIMBOLOGÍA	
	ALINEACIÓN OFICIAL
	RETRANQUEO DE LA EDIFICACIÓN
	ÁREA DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN
	COTA DE RASANTE EXISTENTE
	COTA DE RASANTE
	PENDIENTE DEL VIAL
	PLAZAS DE APARCAMIENTOS
	PLAZA DE APARCAMIENTO ADAPTADA

PARAMETROS URBANÍSTICOS DE PARCELA NETA				
SUPERFICIE (m2)	EDIFICABILIDAD (m2)	ALTURAS	RETRANQUEOS (m)	OCUPACION
19.621.42	34.319.00	3	5.00	60%

EDIFICABILIDAD MAX PARCELA NETA: 1.749058 m2/m2

SUPERFICIE DE PARCELA NETA OBTENIDA DESCONTANDO LOS ESPACIOS OBJETO DE CESION

- LÍMITE EXTERIOR A LOS EFECTOS DEL REFUERZO Y LA CONEXIÓN CON LAS REDES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS
- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD APE 31.02

AZ slp
Arquitectura Zeta s.l.p.

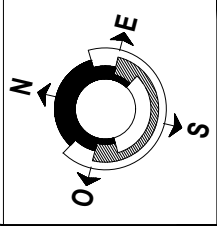
Promotor:
AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I"

PLAN ESPECIAL DEL APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I
DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CÁCERES

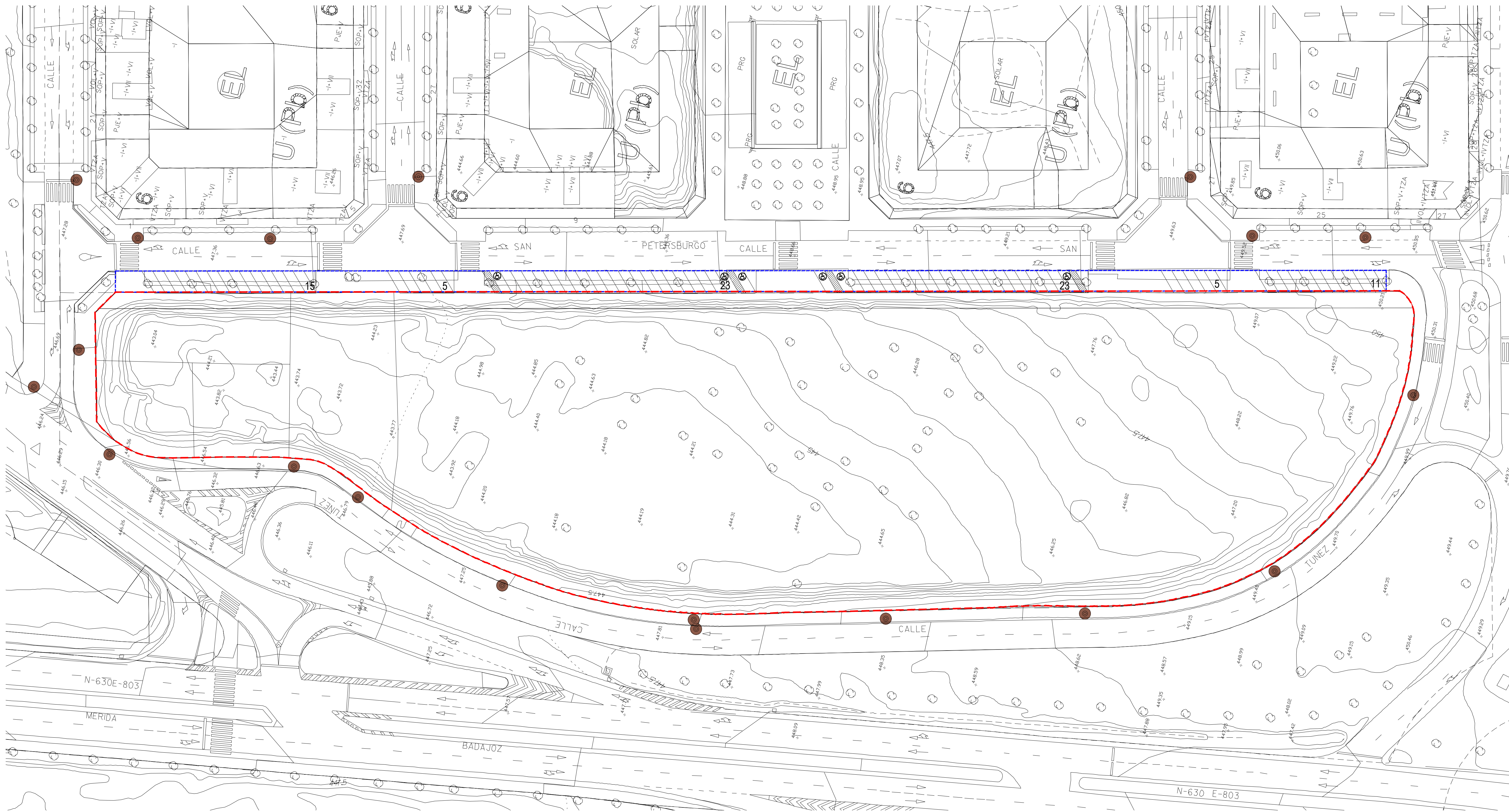
Fecha: Abril 2021
Arquitectos: Miguel Madera Donoso, José R. Zorita Carrero

Escala: 1/500
Plano: ORDENACIÓN DETALLADA
ALINEACIONES Y RASANTES

Número de plano: 0-02



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m escala gráfica



SIMBOLOGIA

● POZO DE REGISTRO EXISTENTE

- LIMITE EXTERIOR A LOS EFECTOS DEL REFUERZO Y LA CONEXIÓN CON LAS REDES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS
- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD APE 31.02

AZ slp
Arquitectura Zeta s.l.p.

Promotor:

AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I"

PLAN ESPECIAL DEL APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I
DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CÁCERES

Fecha: Abril 2021

Arquitectos:

Miguel Madera Donoso
José R. Zorita Carrero

Escala:

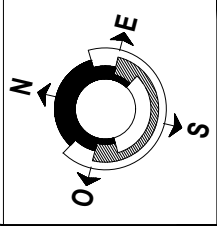
1/500

Plano:

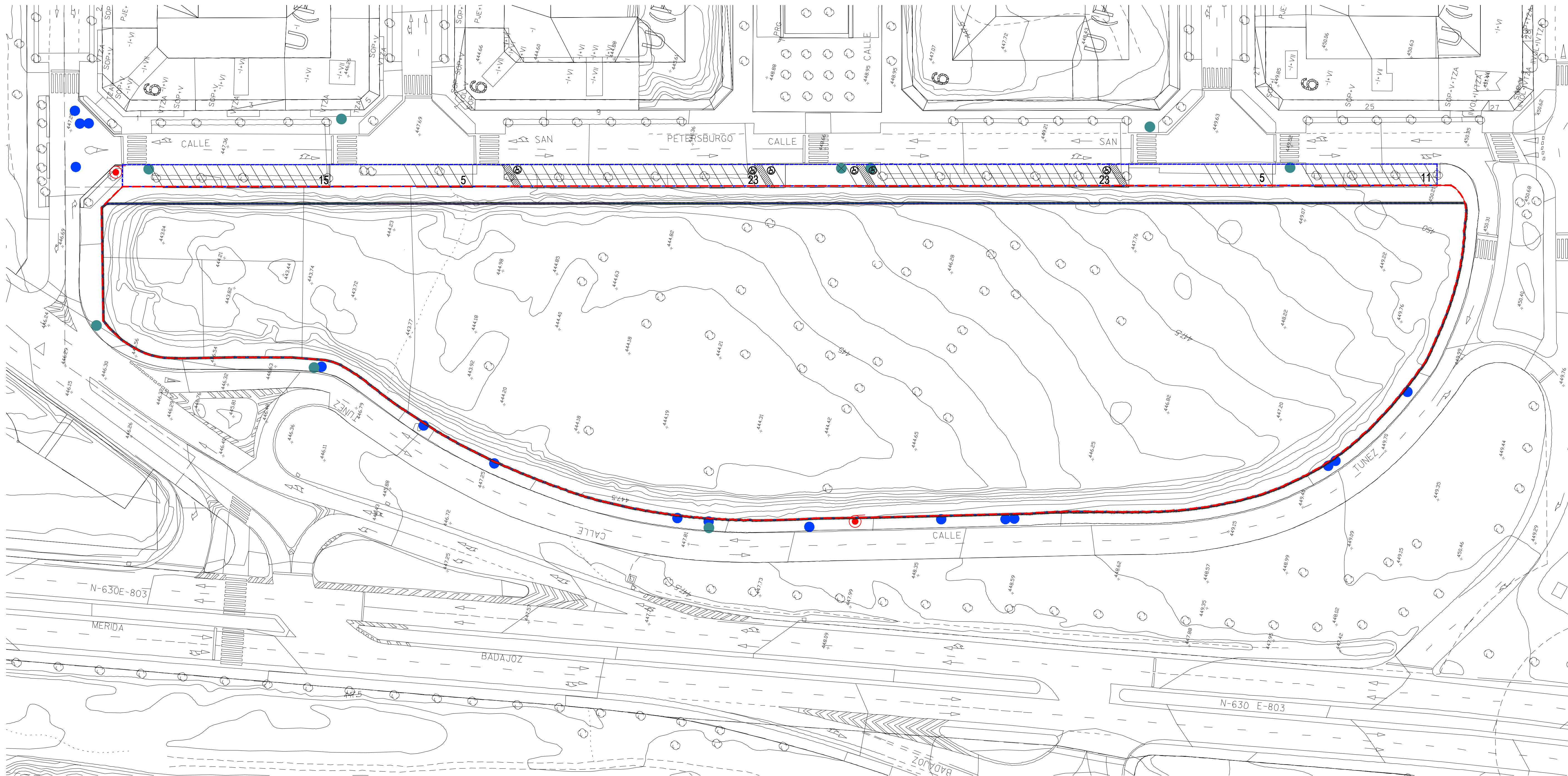
ORDENACIÓN DETALLADA
INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PROYECTADOS. ALCANTARILLADO

Número de plano:





0-03





0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m escala gráfica



SIMBOLOGÍA

-  ARQUETA Y/O ACOMETIDA EXISTENTE
-  HIDRANTE DE INCENDIO EXISTENTE
-  BOCA DE RIEGO EXISTENTE
-  BOCA DE RIEGO DESPLAZADA

-  LIMITE EXTERIOR A LOS EFECTOS DEL REFUERZO Y LA CONEXIÓN CON LAS REDES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS
-  DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD APE 31.02

AZ slp
Arquitectura Zeta s.l.p.

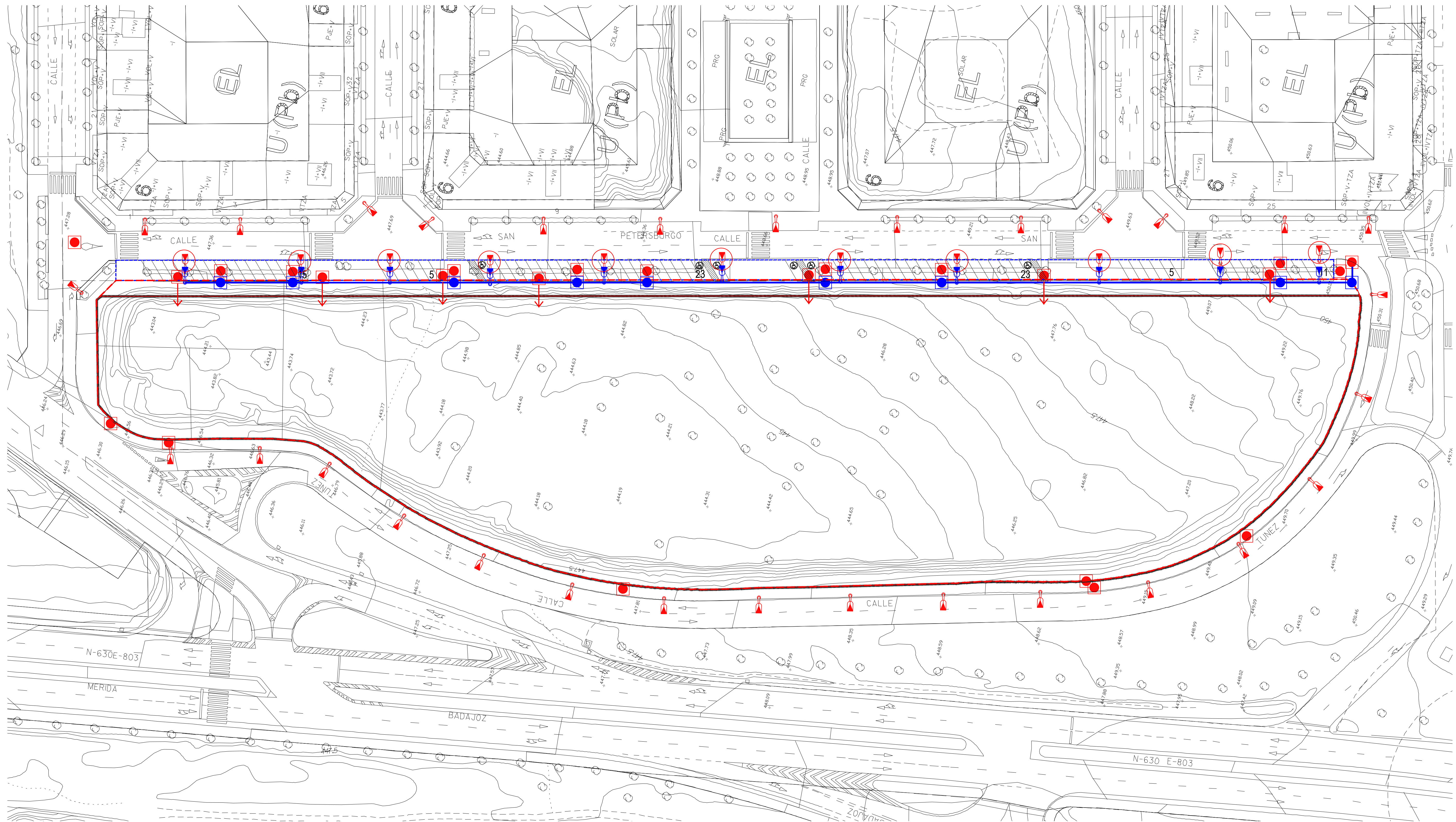
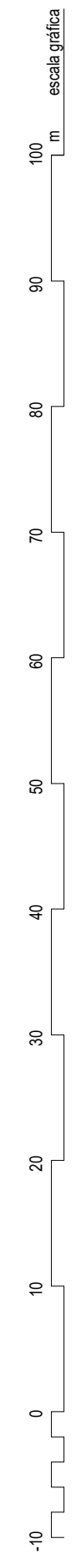
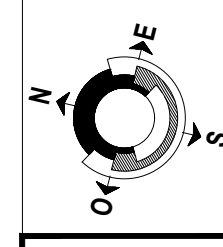
Promotor:
AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I"

PLAN ESPECIAL DEL APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I
DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CÁCERES

Fecha: Abril 2021
Arquitectos:
Miguel Madera Donoso
José R. Zorita Carrero

Escala: 1/500
Plano: ORDENACIÓN DETALLADA
INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PROYECTADOS. ABASTECIMIENTO

Número de plano: 0-04



SIMBOLOGÍA

- ARQUETA EXISTENTE
- ARQUETA ALUMBRADO PÚBLICO A EJECUTAR
- FAROLA EXISTENTE
- FAROLA EXISTENTE A TRASLADAR
- NUEVA DISPOSICIÓN DE FAROLAS
- RED DE ALUMBRADO DE (3x6+6) mm2 Cu - A EJECUTAR
- ALARGAMIENTO DE LA ACOMETIDA A PARCELA (A EJECUTAR)

- LÍMITE EXTERIOR A LOS EFECTOS DEL REFUERZO Y LA CONEXIÓN CON LAS REDES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS
- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD APE 31.02

AZ slp
Arquitectura Zeta s.l.p.

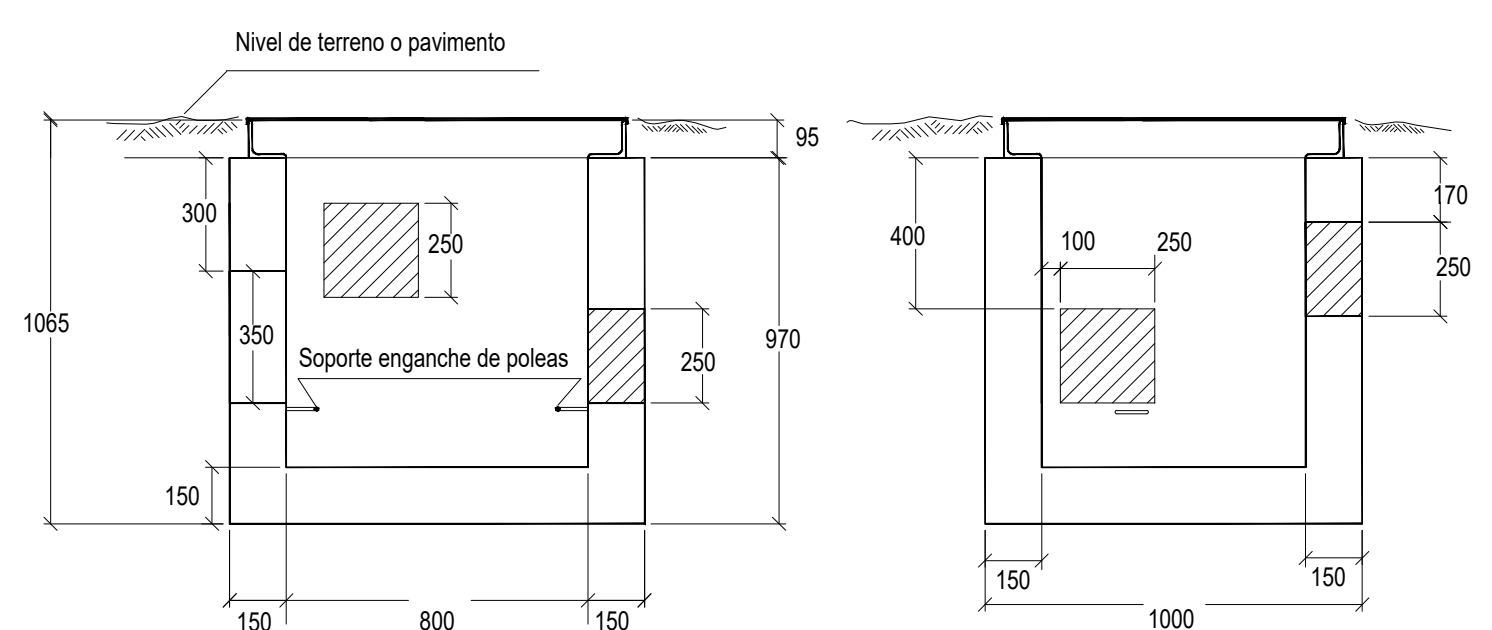
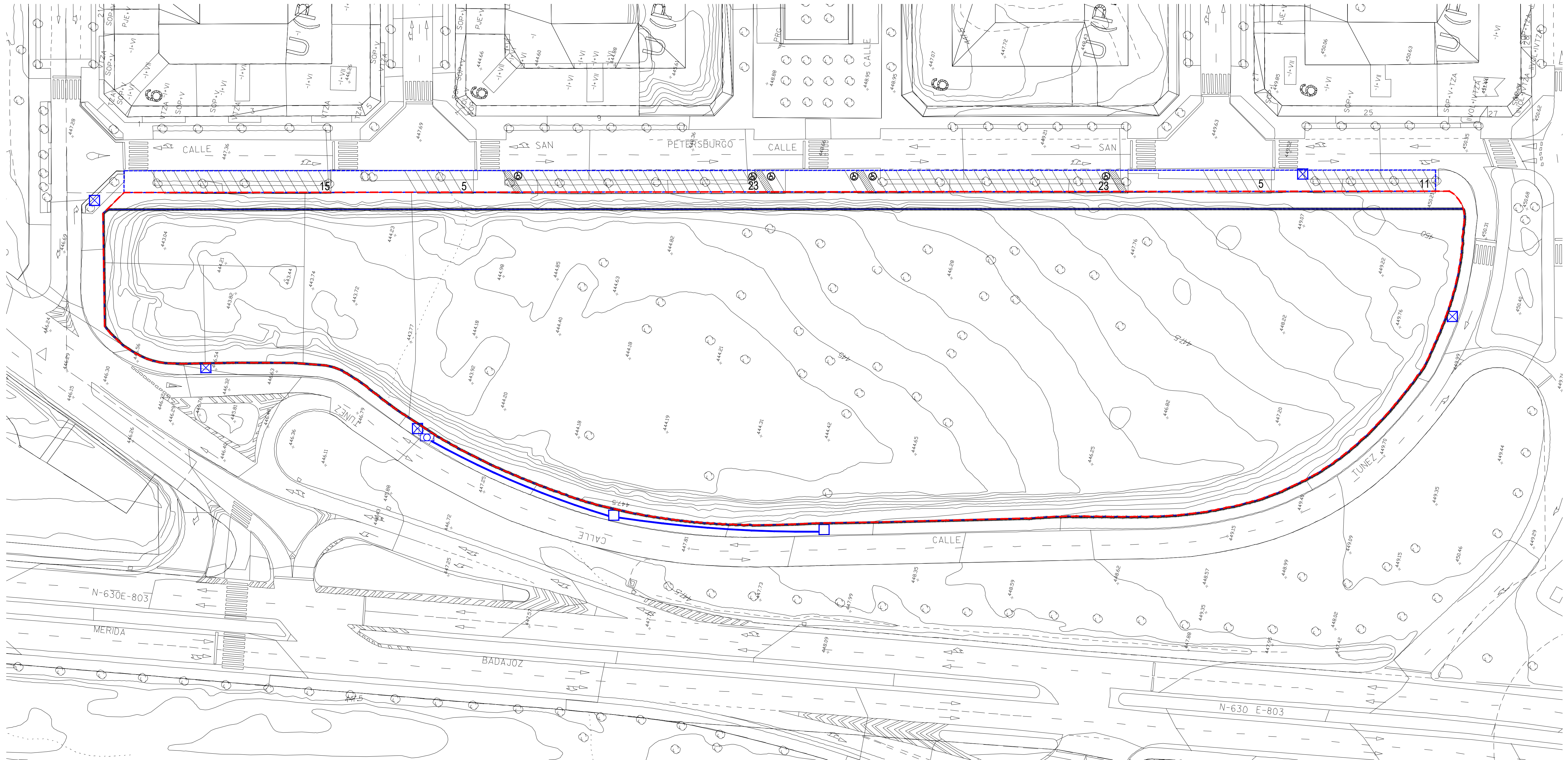
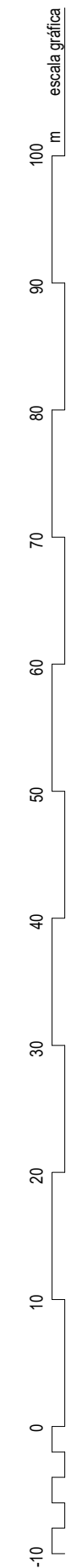
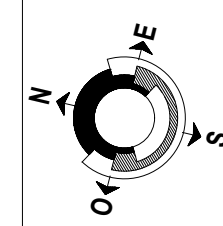
Promotor:
AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I"

PLAN ESPECIAL DEL APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I
DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CÁCERES

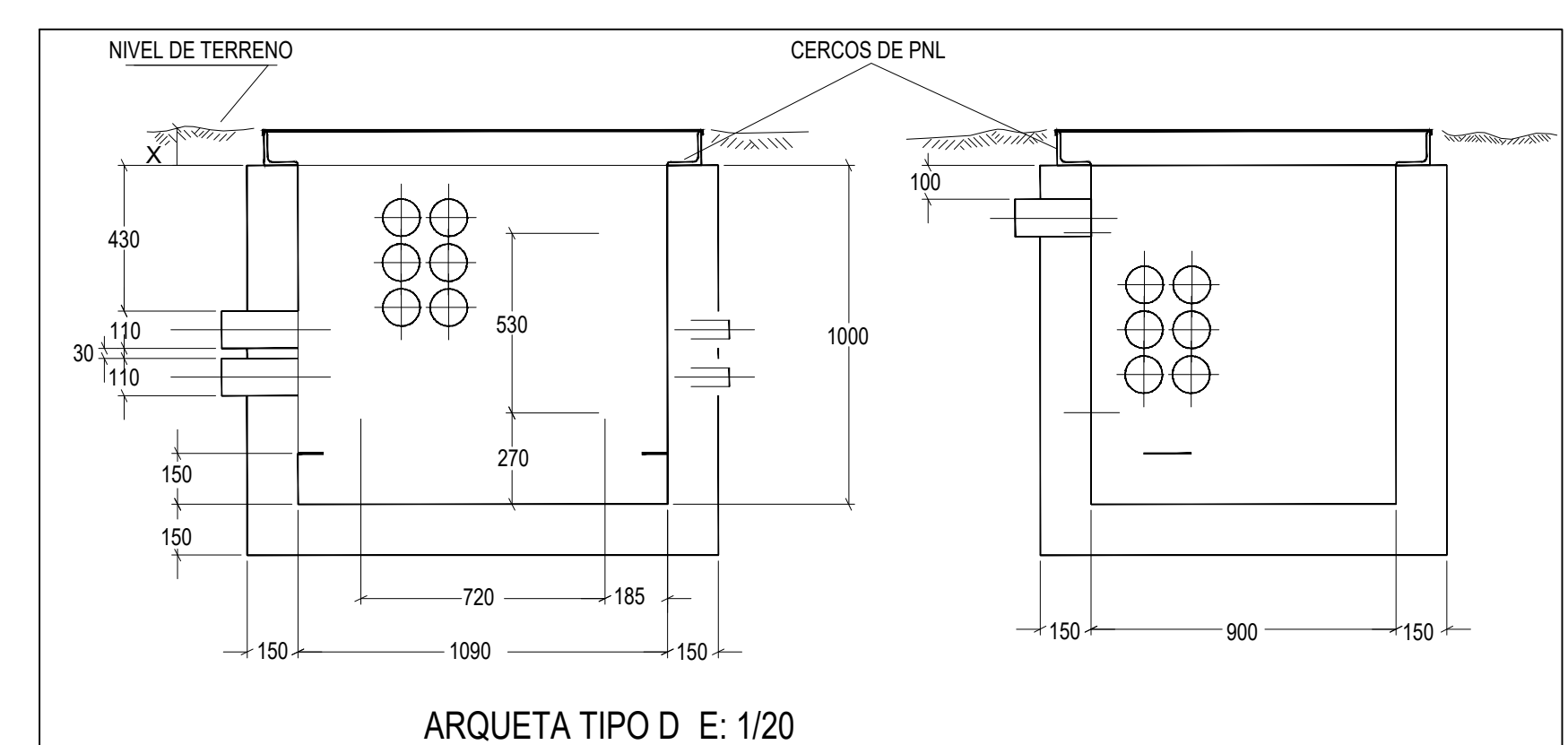
Fecha: Abril 2021
Arquitectos: Miguel Madera Donoso, José R. Zorita Carrero

Escala: 1/500
Plano: ORDENACIÓN DETALLADA
INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PROYECTADOS, ELECTRICIDAD Y A.L.P.

Número de plano: 0-05

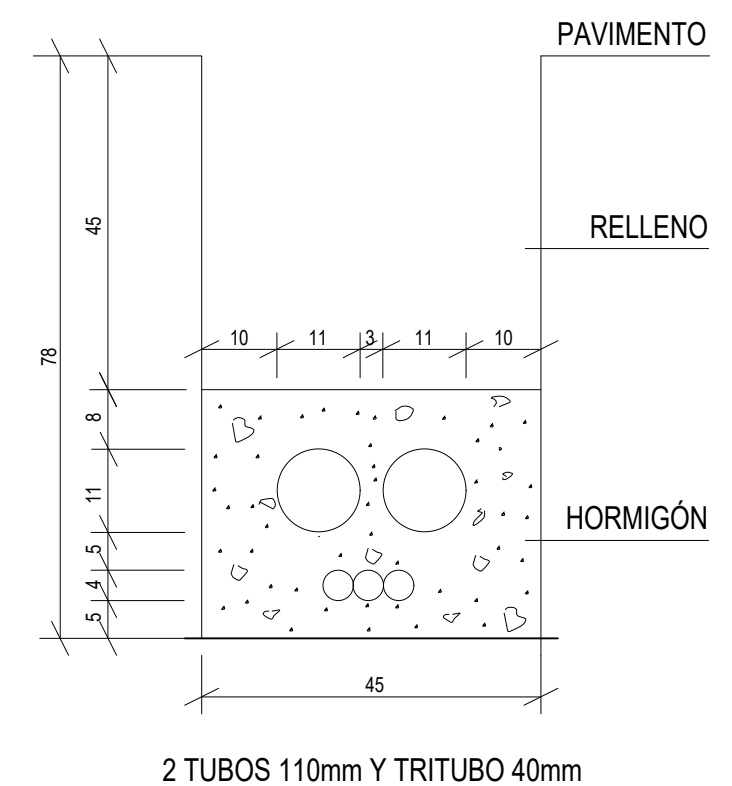


ARQUETA TIPO H E: 1/20



ARQUETA TIPO D E: 1/20

CANALIZACIÓN E: 1/10



2 TUBOS 110mm Y TRITUBO 40mm

SIMBOLOGÍA	
	ACOMETIDA A RED EXISTENTE
	ARQUETA TIPO D EXISTENTES
	ARQUETA TIPO HF A EJECUTAR
	CANALIZACIÓN A EJECUTAR

- LÍMITE EXTERIOR A LOS EFECTOS DEL REFUERZO Y LA CONEXIÓN CON LAS REDES E INFRAESTRUCTURAS URBANAS
- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD APE 31.02

Arquitectura Zeta s.l.p.

Promotor:

AGRUPACIÓN DE INTERÉS URBANÍSTICO "APE 31.02 SAN ANTONIO COMERCIAL I"

Fecha:

Abril 2021

Arquitectos:

Miguel Madera Donoso
José R. Zorrilla Carrero

Escalas:

1/500

Plano:

ORDENACIÓN DETALLADA
INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PROYECTADOS, TELECOMUNICACIÓN

Número de plano:

O-06