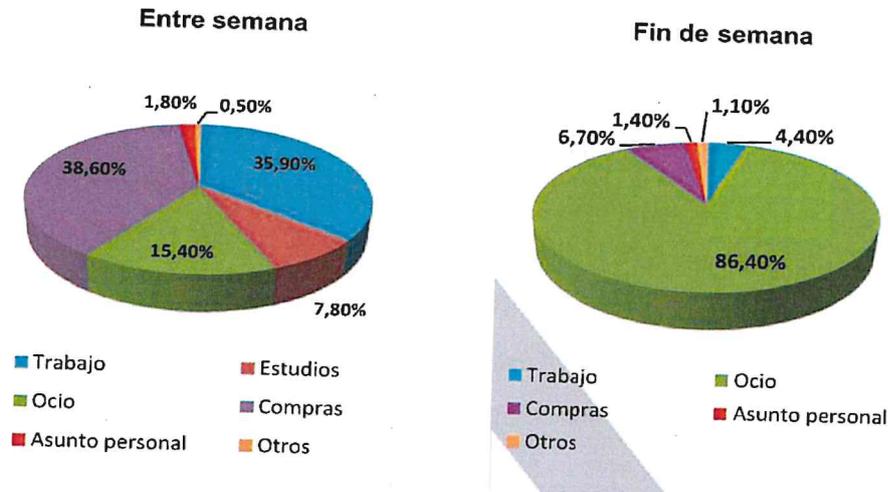


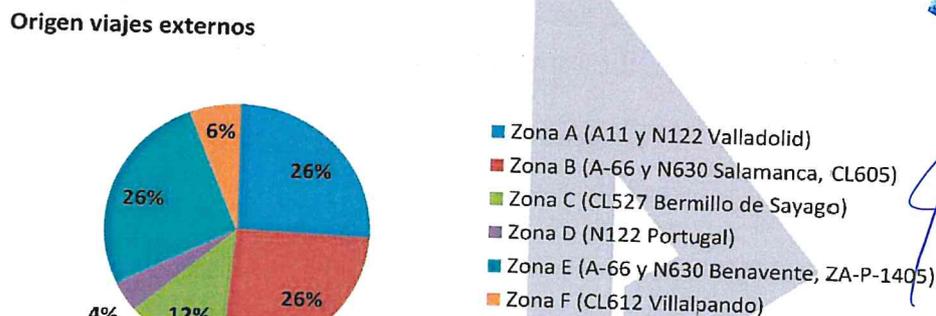
La distribución por motivos sería la siguiente, diferenciando en los desplazamientos entre semana y los realizados en fin de semana:



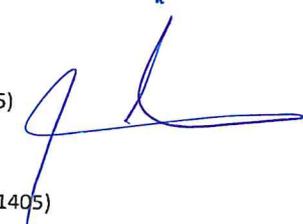
En cuanto a los viajes de origen externos por parte de personas no residentes en Zamora, se estiman un total de 20.393 viajes en día laborable y el reparto modal que resulta de estos viajes es el siguiente:



El origen de los mismos sería el siguiente:



Aprobado por el Excmo. Ayuntamiento de Zamora en sesión de 8 de 11 de 2022  
EL SECRETARIO P. D.



Para nuestro estudio de movilidad tendremos en cuenta los viajes de origen externo que se realizan en la Zona C (carretera CL527), ya que es el punto de enganche principal del Sector SUR24 "Camino Blanca".

De acuerdo con lo determinado en el PMUS, se estima que la distribución modal para el Sector SUR24 sea la misma que la recogida en el citado PMUS:

- Para el transporte público un 3,84% de los viajes realizados serán en este medio de transporte.
- Al no existir carril bici en las cercanías ni estar implantado en la ordenación del Sector (si es cierto que la reserva de espacio libre público al sur del mismo, se plantea su posible implantación), será el 0,40%
- En cuanto a los viajes a pie se estima un 43,08%.
- Los viajes realizados en vehículo privado serán el 52,68% de los viajes realizados

## 7.2 CÁLCULO DE LA DEMANDA GENERADA

Debido al uso principalmente residencial del Sector SUR24 "Camino Blanca", se tendrán en cuenta los desplazamientos realizados tanto en días laborales como en fin de semana.

En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Zamora no se establecen en número de desplazamientos que se generarán en los nuevos desarrollos urbanos que se produzcan en el municipio ni tampoco existe una normativa al respecto ni estatal ni autonómica y para ello usaremos los parámetros señalados en el Decreto 344/2006 de 19 de setiembre de Regulación de los Estudios de Movilidad Generada por Planeamiento, que desarrolla la Ley 9/2003 de movilidad de la Generalitat de Catalunya.

| Tipo de Uso       | Viajes generados al día               |
|-------------------|---------------------------------------|
| Uso residencial   | 7 viajes por vivienda                 |
| Uso equipamientos | 20 viajes/100 m <sup>2</sup> de techo |
| Uso zonas verdes  | 5 viajes/100 m <sup>2</sup> de suelo  |

Utilizando estos parámetros, podemos calcular la demanda generada por el Sector

| Tipo de Uso                   | Nº Viviendas<br>m <sup>2</sup> de techo/suelo | Parámetro de Cálculo                  | Nº de Viajes<br>Generados |
|-------------------------------|---|---------------------------------------|---------------------------|
| Uso residencial               | 180   | 7 viajes por vivienda                 | 1.260                     |
| Uso equipamientos             | 10.281,93                                     | 20 viajes/100 m <sup>2</sup> de techo | 2.056                     |
| Uso zonas verdes              | 6.750,18                                      | 5 viajes/100 m <sup>2</sup> de suelo  | 338                       |
| <b>TOTAL VIAJES GENERADOS</b> |   |                                       | <b>3.654</b>              |

J. G. C.  
11 de 2022  
SECRETARIO  
P.D.

## 8 DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJES GENERADOS ENTRE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE

Una vez estimados los viajes generados por el Sector SUR24 "Camino Blanca" podemos realizar la siguiente distribución modal de los mismos:

| Modo de Viaje      | Nº Total de Viajes Generados | Reparto Modal | Total de Viajes según el modo |
|--------------------|------------------------------|---------------|-------------------------------|
| A pie              | 3.654                        | 43,08%        | 1.574                         |
| Vehículo privado   |                              | 52,68%        | 1.925                         |
| Transporte público |                              | 3,84%         | 140                           |
| Bicicleta          |                              | 0,40%         | 15                            |

## 9 ANÁLISIS

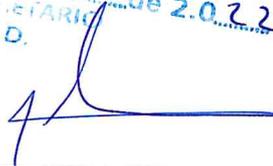
A partir de los datos obtenidos, podemos analizar la capacidad del entorno para absorber el volumen de viajes generados por el Sector SUR24.

Los viajes generados estimados en transporte público (140), serán fácilmente asumibles por las dos líneas de autobús que discurren por las proximidades del Sector. Estas cuentan con una frecuencia de 15 a 30 minutos.

Debido a la conexión del Sector con el viario existente en la zona (CL-527 y Calle San Roque), se puede estimar que el 80% de los viajes generados, en vehículos privados, en el Sector serán por la glorieta de la carretera CL-527 y el otro 20% por la Calle San Roque y la continuación del Camino de San Jerónimo hacia el norte del mismo.

La glorieta existente tiene un diámetro interior de 37 m con una calzada de doble carril de 4 m cada uno, lo cual resulta un diámetro exterior de 45 m.

8 J. G. L.  
11  
SECRETARÍA de 2.0.22  
P. D.





J.G. L. al Excmo.  
8 sesión  
11 de 2.0.22  
P.O.  
TARNO  
*[Signature]*

La capacidad de la glorieta viene dada por la de su incorporación más solicitada. En nuestro caso solo se tendrá en cuenta el tráfico generado por la CL-527 ya que el acceso a las instalaciones del campo de fútbol Ruta de la Plata y el auditorio municipal del mismo nombre, son despreciables debido a su uso esporádico. Lo mismo ocurre con el Camino de San Jerónimo que se entiende que no es un trayecto habitual.

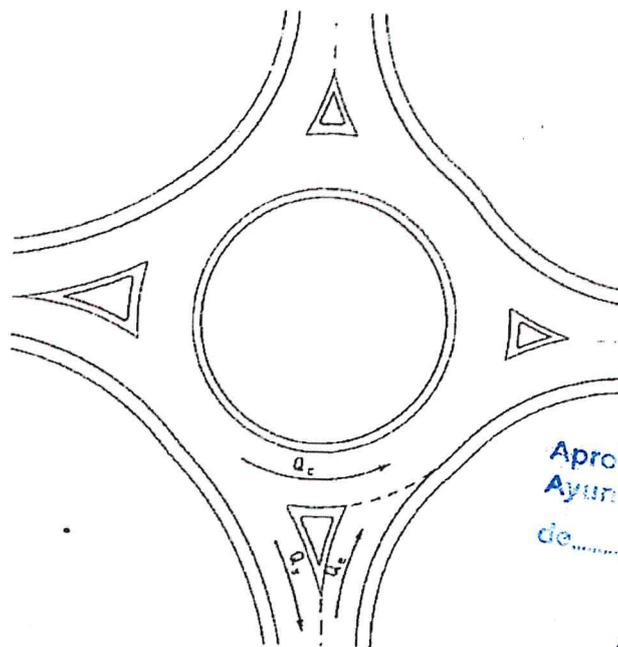
Debido a este extremo, consideramos únicamente la incorporación de vehículos procedentes de la CL-527, para ello, nos remitimos al aforo realizado por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León, que para el año 2020 determinó que la carretera CL-527 tiene una I.M.D. de 2.001 a 5.000 vehículo/día y concretamente en la estación de aforo más cercana a la ubicación de la rotonda se obtuvo una I.M.D. de 3.839 con un 86% de vehículos ligeros y un 16% de vehículos pesados.

Hay que tener en cuenta que la ubicación de este aforo se encuentra al sur oeste de la citada glorieta existiendo otra glorieta en la carretera CL-527 en su intersección con la Calle de Fermoselle. Podemos estimar que en ese punto el 30% de los vehículos aforados, no continúan por la CL-527 sino que continúan por la Calle de Fermoselle o se incorporan desde esta misma calle.

Teniendo en cuenta esta disminución partiríamos de una I.M.D. de 2.688 para los dos sentidos de circulación.

Para analizar la capacidad de la glorieta existente, tomaremos de base dicha I.M.D. y suponiendo que el tráfico en ese punto es homogéneo a lo largo del día esto supone 112 vehículos a la hora en ambos sentidos.

Si no consideramos el tráfico generado por el Sector SUR-24, y distinguiendo entre tráfico entrante  $Q_e$ , tráfico saliente  $Q_s$  y tráfico anula  $Q_c$ , (según croquis adjunto), resulta que el tráfico entrante es de  $Q_e=112$  veh/h el que sale es  $Q_s=112$  veh/h. Estimamos que el n° de vehículos que giran y vuelven a tomar la misma salida es un 10%, resulta que  $Q_c=11$  veh/h.



Aprobado Inicialmente por el Excmo.  
Ayuntamiento J.636 en sesión  
de 8 de 11 de 2022  
EL SECRETARIO  
P.D.

Ahora consideramos el tráfico generado por el Sector en la glorieta estimando el 80% del total de viajes en vehículo privado (1.929) y aplicando la misma distribución horaria supuesta anteriormente, resultaría una cantidad de 64 veh/h (1.543 vehículos / 24 horas).

Con estos datos aplicamos la fórmula francesa para estimación de la capacidad de una glorieta, con correcciones por doble calzada anulas de 0,70 al tráfico molesto y coeficiente 1,40 por doble incorporación a la glorieta, obtenemos:

$$Q_e = 112 \text{ veh/h} + 64 \text{ veh/h} = 176 \text{ veh/h}$$

$$Q_s = 112 \text{ veh/h} + 64 \text{ veh/h} = 176 \text{ veh/h}$$

$$Q_c = 11 \text{ veh/h} + 6 \text{ veh/h} = 17 \text{ veh/h}$$

$$Q_e = 1,40 * (1.500 - 0,70 * 5/6 * (Q_c + 0,2 * Q_s)) = 2.057 \text{ veh/h}$$

2.057 veh/h es superior a 176 veh/h, por tanto, la capacidad de la glorieta es superior a la demanda.

Para analizar la capacidad del propio vial del Plan Parcial, tomaremos de base el siguiente gráfico:

INGENIERÍA DEL TRÁFICO I. PARÁMETROS FUNDAMENTALES

**CAPACIDAD PARA CIRCULACIÓN DISCONTÍNUA**

**Ejemplo: Método australiano o de Ackelik**

| Zona \ Tipo de carril | 1    | 2    | 3    |
|-----------------------|------|------|------|
| A (periferia)         | 1850 | 1810 | 1700 |
| B (intermedia)        | 1700 | 1670 | 1570 |
| C (centro)            | 1580 | 1550 | 1270 |

**Capacidad teórica del carril**

1. Carril recto
2. Carril con posibilidad de giro. Su radio de curvatura debe ser superior a 15 metros. No existe posibilidad de cruce de peatones.
3. Carril con posibilidad de giro. Su radio de curvatura es inferior o igual a 15 metros o bien existe posibilidad de cruce de peatones.

*Approbado inicialmente por el Excmo. Sr. J. G. L. el día 11 de Julio de 2011. EL SECRETARIO P.D.*

Fuente: Ingeniería de tráfico de la Universidad Carlos III de Madrid

Tomando de base dicho gráfico podemos concluir una capacidad viaria de 1.270 veh/h/carril, en zona urbana y teniendo en cuenta que hemos calculado una intensidad de tráfico del Sector de 64 veh/h, es muy inferior a los 1.270 veh/h/carril estimados como capacidad máxima para un carril en una zona urbana como la que nos ocupa.

Para analizar la capacidad del viario frente al incremento del nº de viajes a pie que se ha cuantificado en 789 en cada sentido, se entiende que es completamente absorbible por las aceras diseñadas en el Plan Parcial que nos ocupa, con un ancho => a 2,00 metros y de perfil sensiblemente plano, así como las aceras existentes en el entorno de similares características.

## 10 CONCLUSIONES

En el apartado de análisis se puede observar que tanto el viario proyectado, calzadas y aceras y con los medios de transporte público existentes, la solución planteada en el Plan Parcial, es capaz de absorber los viajes generados en los distintos medios de transporte por el desarrollo del Plan Parcial del Sector SUR-24 "Camino Blanca".

No obstante, sería deseable que en el futuro, cuando se desarrolle el presente Plan Parcial, se pudiese modificar alguna de las rutas de autobús urbano de las citadas líneas 2 o 7, o de alguna otra y se pudiese establecer alguna parada más cercana al Sector SUR-24.

Igualmente sería deseable que se estableciesen carriles bici por la zona donde se ubica el presente Sector, y aprovechar el vial peatonal colindante con la CL-527 que puede compatibilizar un itinerario peatonal con un carril bici y darle continuidad por el este y el oeste, bien por vías existentes o por viales de futuros desarrollos.

Salamanca, agosto de 2022  
EL INGENIERO DE CAMINOS



Fdo.: Francisco Ledesma García

Aprobado inicialmente por el Excmo.  
Ayuntamiento de Salamanca en sesión  
de 8 de U.G.C. de 11 de 2.0.22.  
EL SECRETARIO  
P. D.



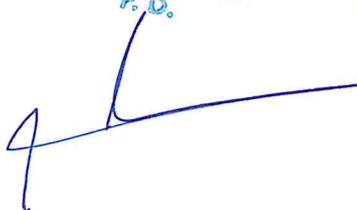


### ANEJO N° 3.- RESUMEN EJECUTIVO

#### ÍNDICE

|   |   |
|---|---|
| 1.- Objeto.....                                     | 3 |
| 2.- Situación de partida y ámbito de actuación..... | 3 |
| 3.- Suspensión de licencias.....                    | 3 |
| 4.- Tabla resumen de la ordenación.....             | 4 |

Por el Excmo. Sr. Alcalde de la Corporación Municipal de...  
Ayuntamiento de... en sesión de... de 8 de 11 de 2022.  
EL SECRETARIO  
P. D.



## ANEXO 3.- RESUMEN EJECUTIVO

### 1.- Objeto

El "Resumen Ejecutivo" se redacta en base a lo definido en el artículo 112.c) del RUCyL:

... Un "resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos:

- 1º. Los ámbitos donde la nueva ordenación altere la vigente, con un plano de su situación e indicación del alcance de dicha alteración.
- 2º. En su caso, los ámbitos donde se suspenda el otorgamiento de licencias y la tramitación de otros procedimientos. Indicando la duración de la suspensión de licencias.

Se remite al plano de ordenación: "zonificación, condiciones de edificación" como plano correspondiente al resumen ejecutivo.

### 2.- Situación de partida y ámbito de actuación

El presente documento establece la ordenación detallada de la totalidad del sector SUR24 "Camino Blanca" con base a las determinaciones de ordenación general establecidas por la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Zamora.

### 3.- Suspensión de licencias

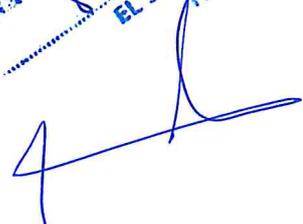
Con la aprobación inicial del plan parcial se suspende el otorgamiento de licencias y la tramitación de otros procedimientos ajenos al plan parcial, hasta la aprobación definitiva del mismo, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 156 del RUCyL.

Salamanca, agosto de 2022  
EL INGENIERO DE CAMINOS

Fdo.: Francisco Ledesma García

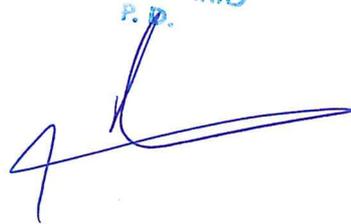


APROBADO INICIALMENTE POR EL AYUNTAMIENTO DE ZAMORA en sesión de 8 de agosto de 2022  
J.B.C.  
EL SECRETARIO P.D.



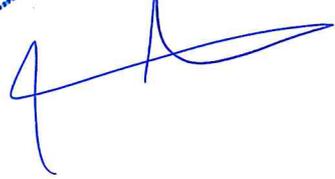
#### 4.- Tabla resumen de la ordenación

Aprobado inicialmente por el Excmo.  
Ayuntamiento J.G.C. en sesión  
de 8 de 11 de 2.0.22  
EL SECRETARIO  
P. D.



| nº parcela                                 | Ordenanza                 | Superficie | Edificabilidad<br>lucrativa | nº máximo<br>viviendas | nº mínimo<br>viviendas | Titularidad  | Condiciones                           |
|--|---------------------------|------------|-----------------------------|------------------------|------------------------|--------------|---------------------------------------|
|  |                           | (m²s)      | (m²e)                       |                        |                        |              |                                       |
| VB-01                                      | Bloque Camino Blanca      | 868,07     | 1.348,74                    | 16                     | 9                      | Privada      | Viviendas de protección               |
| VB-02                                      | Bloque Camino Blanca      | 746,67     | 2.052,11                    | 21                     | 11                     | Privada      |                                       |
| VB-03                                      | Bloque Camino Blanca      | 1.206,36   | 3.251,36                    | 42                     | 22                     | Ayto. Zamora | Viviendas de protección               |
| VB-04                                      | Bloque Camino Blanca      | 2.013,74   | 5.384,09                    | 55                     | 28                     | Privada      |                                       |
| VU-01                                      | Unifamiliar Camino Blanca | 1.019,00   | 1.222,80                    | 8                      | 4                      | Privada      |                                       |
| VU-02                                      | Unifamiliar Camino Blanca | 2.176,27   | 2.604,34                    | 16                     | 9                      | Privada      | Aparcamiento<br>mancomunado en sótano |
| VU-03                                      | Unifamiliar Camino Blanca | 1.212,13   | 1.446,80                    | 9                      | 5                      | Privada      |                                       |
| VU-04                                      | Unifamiliar Camino Blanca | 1.909,95   | 2.145,00                    | 13                     | 7                      | Privada      | Aparcamiento<br>mancomunado en sótano |
| EQ-01                                      | Equipamiento Privado      | 1.387,65   | 2.200,46                    | --                     | --                     | Privada      |                                       |
| SU-01                                      | Servicio Urbano Privado   | 40,00      | 20,00                       | --                     | --                     | Privada      |                                       |
| <b>Edificabilidad Lucrativa del Sector</b> |                           |            | <b>21.675,70</b>            | <b>180</b>             | <b>95</b>              |              |                                       |

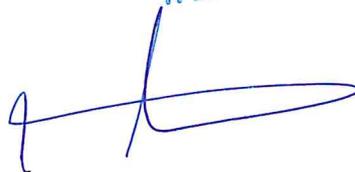
Promotor: LAND COMPANY 2020, S.L.

Ayuntamiento de Zamora  
 de 8 de 11 de 2020  
 EL SECRETARIO de 2.0.22  
 P.O.  


| nº parcela                         | Uso                                   | Superficie         | Índice edificabilidad             | Edificabilidad ad lucrativa | Titularidad  | Condiciones   |
|------------------------------------|---------------------------------------|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--------------|---|
|                                    |                                       | (m <sup>2</sup> s) | (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ) | (m <sup>2</sup> e)          |              |   |
| SL-ELP.01                          | Sistema Local Espacio Libre Público   | 1.619,41           | 0,05                              | --                          | Ayto. Zamora |   |
| SL-ELP.02                          | Sistema Local Espacio Libre Público   | 2.717,36           | 0,05                              |                             | Ayto. Zamora |   |
| SL-EQ                              | Sistema Local Equipamiento            | 3.255,35           | 2,00                              | --                          | Ayto. Zamora | Línea límite de edificación según plano de ordenación |
| SG-ELP                             | Sistema General Espacio Libre Público | 2.413,41           | 0,03                              | --                          | Ayto. Zamora |   |
| SG-EQ                              | Sistema General Equipamiento          | 2.413,06           | 2,00                              | --                          | Ayto. Zamora |   |
| VIARIO                             | Viaro                                 | 11.427,07          | --                                | --                          | Ayto. Zamora |   |
| <b>Superficie Total del Sector</b> |                                       | <b>36.425,50</b>   |                                   |                             |              |   |

Promotor: LAND COMPANY 2020, S.L.

Ayuntamiento de Zamora  
 de 8 de 11 de 2022  
 J.G.L. en sesión  
 EL SECRETARIO  
 P. D.



## NORMATIVA REGULADORA ORDENANZAS

... por el Excmo.  
Ayuntamiento J. ... en sesión  
de 8 de ... de 2022.  
EL SECRETARIO

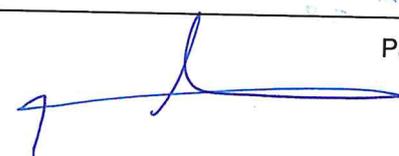


ÍNDICE

NORMATIVA REGULADORA-ORDENANZAS

|  |    |
|--|----|
| TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES .....  | 5  |
| Artículo 1.    Marco legal .....   | 5  |
| Artículo 2.    Objeto y ámbito de aplicación .....                                 | 5  |
| Artículo 3.    Ejecutividad, Vigencia y vinculación. ....                          | 5  |
| Artículo 4.    Documentación .....   | 5  |
| Artículo 5.    Relación con planeamiento superior .....                            | 6  |
| Artículo 6.    Interpretación y ajuste .....                                       | 6  |
| Artículo 7.    Alcance .....   | 6  |
| TÍTULO II: RÉGIMEN URBANÍSTICO .....   | 7  |
| Artículo 8.    Clasificación pormenorizada del suelo .....                         | 7  |
| TÍTULO III: CONDICIONES DE PROTECCIÓN .....  | 8  |
| CAPÍTULO 1.    PROTECCIÓN PATRIMONIO CULTURAL .....                                | 8  |
| Artículo 9.    Determinaciones arqueológicas .....                                 | 8  |
| CAPÍTULO 2.    PROTECCIÓN PATRIMONIO NATURAL .....                                 | 8  |
| Artículo 10.   Trámite ambiental .....   | 8  |
| TÍTULO IV: CONDICIONES GENERALES DE LOS USOS .....                                 | 9  |
| Artículo 11.   Generalidades .....   | 9  |
| TÍTULO V: CONDICIONES DE LA URBANIZACIÓN .....                                     | 9  |
| CAPÍTULO 1.    CONDICIONES GENERALES .....   | 9  |
| Artículo 12.   Generalidades .....   | 9  |
| Artículo 13.   Tipologías viarias .....  | 9  |
| CAPÍTULO 2.    ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS .....                                      | 9  |
| Artículo 14.   Espacios libres públicos: identificación, localización .....        | 9  |
| Artículo 15.   Espacios libres públicos: parámetros de edificación y uso .....     | 10 |
| CAPÍTULO 3.    SERVICIOS URBANOS .....   | 10 |
| Artículo 16.   Conexión a sistemas generales .....                                 | 10 |
| Artículo 17.   Reservas para servicios urbanos: identificación, localización ..... | 11 |
| Artículo 18.   Servicios urbanos: parámetros de edificación. ....                  | 11 |
| TÍTULO VI: CONDICIONES DE EDIFICACIÓN Y ESTÉTICAS .....                            | 12 |
| Artículo 19.   Definiciones y condiciones .....                                    | 12 |
| TÍTULO VII: ORDENANZAS .....   | 13 |
| Artículo 20.   Criterio general .....  | 13 |

Aprobado en sesión de 8 de 11 de 2022  
 J. S. L.  
 EL SECRETARIO



|   |    |
|---|----|
| CAPÍTULO 1. ORDENANZA UNIFAMILIAR CAMINO BLANCA.....  | 13 |
| Artículo 21.    Ámbito de aplicación y definición .....   | 13 |
| Artículo 22.    Grados.....   | 13 |
| Artículo 23.    Parcela mínima .....  | 13 |
| Artículo 24.    Usos y tipologías .....   | 13 |
| Artículo 25.    Ocupación de la edificación y situación en la parcela.....                                      | 14 |
| Artículo 26.    Determinación de la edificabilidad máxima.....  | 14 |
| Artículo 27.    Altura máxima de la edificación.....  | 14 |
| Artículo 28.    Otras condiciones de volumen.....   | 15 |
| CAPÍTULO 2. ORDENANZA BLOQUE CAMINO BLANCA .....  | 15 |
| Artículo 29.    Ámbito de aplicación y definición .....   | 15 |
| Artículo 30.    Parcela mínima .....  | 15 |
| Artículo 31.    Usos y tipologías .....   | 15 |
| Artículo 32.    Ocupación de la edificación y situación en la parcela en tipología<br>bloque abierto.....       | 16 |
| Artículo 33.    Ocupación de la edificación y situación en la parcela en la tipología de<br>bloque lineal ..... | 17 |
| Artículo 34.    Determinación de la edificabilidad máxima.....  | 17 |
| Artículo 35.    Altura de la edificación .....  | 17 |
| Artículo 36.    Otras condiciones para la tipología de bloque abierto .....                                     | 18 |
| Artículo 37.    Otras condiciones para la tipología de bloque lineal.....                                       | 18 |
| CAPÍTULO 3. ORDENANZA EQUIPAMIENTO PRIVADO .....  | 18 |
| Artículo 38.    Ámbito de aplicación y Definición .....   | 18 |
| Artículo 39.    Parcela mínima .....  | 19 |
| Artículo 40.    Usos y tipologías .....   | 19 |
| Artículo 41.    Ocupación de la edificación y situación en la parcela.....                                      | 19 |
| Artículo 42.    Determinación de la edificabilidad máxima.....  | 20 |
| Artículo 43.    Altura máxima de la edificación.....  | 20 |
| Artículo 44.    Otras condiciones de volumen.....   | 20 |
| CAPÍTULO 4. ORDENANZA DOTACIONES COMUNITARIAS.....  | 20 |
| Artículo 45.    Ámbito de aplicación y Definición .....   | 20 |
| Artículo 46.    Parcela mínima .....  | 20 |
| Artículo 47.    Usos y tipologías .....   | 20 |
| Artículo 48.    Ocupación de la edificación y situación en la parcela.....                                      | 21 |
| Artículo 49.    Determinación de la edificabilidad máxima.....  | 21 |
| Artículo 50.    Altura máxima de la edificación .....   | 21 |

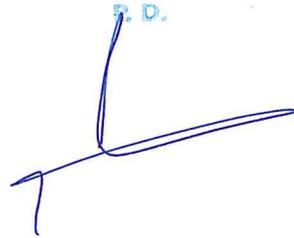
  
 EL SECRETARIO DE P.D.  
 J. G. E.  
 11  
 20

|  |    |
|--|----|
| Artículo 51. Otras condiciones de volumen.....   | 21 |
| CAPÍTULO 5. ORDENANZA LIBRE DE USO PÚBLICO .....   | 22 |
| Artículo 52. Ámbito de aplicación y Definición.....  | 22 |
| Artículo 53. Grados.....   | 22 |
| Artículo 54. Usos y tipologías .....   | 22 |
| Artículo 55. Ocupación y situación de las instalaciones asociadas y edificaciones permitidas en la parcela ..... | 22 |
| Artículo 56. Determinación de la edificabilidad máxima.....  | 23 |
| Artículo 57. Altura máxima de la edificación.....  | 23 |

El presente proyecto presentado por el Excmo.  
Ayuntamiento de J.G.C. en sesión  
de 8 de 11 de 2022

EL SECRETARIO

R. D.



## NORMATIVA REGULADORA-ORDENANZAS

### TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1. Marco legal.

El presente documento de Normativa Reguladora-Ordenanzas del Plan Parcial sector SUR24 "Camino Blanca" del PGOU de Zamora se redacta de acuerdo con la legislación urbanística autonómica vigente a fecha de su aprobación inicial:

- Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León (en adelante LUCyL) redacción dada por la Ley 7/2014, de 12 de septiembre, de medidas sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana, y sobre sostenibilidad, coordinación y simplificación en materia de urbanismo.
- Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (en adelante RUCyL) redacción introducida por el Decreto 6/2016, de 3 de marzo, por el que se modifica para su adaptación a la Ley 7/2014, de 12 de septiembre.

Y de acuerdo con el instrumento de planeamiento general vigente en el municipio:

- Revisión del Plan General de Ordenación urbana de Zamora (a partir de aquí R-PGOU-Za o Plan General) aprobado por ORDEN FYM/895/2011, de 5 de julio.

#### Artículo 2. Objeto y ámbito de aplicación.

El objeto del presente documento es establecer la Ordenación Detallada del sector de suelo urbanizable SUR24 "Camino Blanca" de la R-PGOU-Za, regulando las condiciones de uso, edificación, urbanización y desarrollo.

El ámbito de aplicación es la totalidad de los terrenos incluidos dentro del ámbito del el sector SUR24 en su delimitación recogida en los planos de ordenación.

#### Artículo 3. Ejecutividad, Vigencia y vinculación.

Una vez aprobado definitivamente el documento será ejecutivo y entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Castilla y León (BOCyL).

Mantendrá su vigencia de forma indefinida mientras no sea modificado por otro instrumento de rango igual o superior.

Una vez en vigor será vinculante para Administraciones públicas y particulares, todos los cuales están obligados a su cumplimiento.

#### Artículo 4. Documentación

El documento de Plan Parcial se ajusta a las determinaciones de contenido del RUCyL y en la R-PGOU-Za, y se compone de:

- Memoria: articulada en Memoria Informativa y Memoria Vinculante. contiene Resumen Ejecutivo e Informe de sostenibilidad económica.

de... J. G. C. en...  
Aprobado inicialmente por el Pleno...  
SECRETARIO de 2.022.

- Normativa Reguladora-Ordenanzas
- Planos:
  - Planos de Información.
  - Planos de Ordenación.
- Anexos:
  - Documento Ambiental.

#### **Artículo 5. Relación con planeamiento superior.**

Para aquellos aspectos no regulados en esta Normativa será de aplicación lo establecido en la Normativa de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Zamora.

#### **Artículo 6. Interpretación y ajuste.**

La interpretación del contenido del presente documento corresponde al Ayuntamiento de Zamora.

En caso de imprecisión, contradicción o duda prevalecerá lo definido en los documentos gráficos frente a lo escrito en estas ordenanzas.

#### **Artículo 7. Alcance**

Salvo indicación contraria expresa todas las determinaciones contenidas en el documento (texto memoria vinculante, normativa reguladora y planos de ordenación) tienen consideración de vinculantes.

Aprobado inicialmente por el Excmo.  
Ayuntamiento de Zamora en sesión  
de 8 de 11 de 2022  
EL SECRETARIO  
P. L.

