
PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL POLÍGONO Nº 5 :

"FERROCARRIL"

DOCUMENTO Nº 1: MEMORIA

ÍNDICE DEL DOCUMENTO Nº 1 - MEMORIA

1.1 - OBJETO E INICIATIVA DEL PLAN ESPECIAL.	1
1.2 - DISPOSICIONES LEGALES.	1
1.3 - SITUACIÓN, DELIMITACIÓN Y RELACIÓN CON LA CIUDAD.	2
1.4 - JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA Y CONVE- NIENCIA DE SU FORMACIÓN.	3
1.5 - PLANEAMIENTO VIGENTE.	4
1.6 - DOCUMENTACIÓN.	5
1.7 - INFORMACIÓN URBANÍSTICA.	5
1.7.1 - CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO: TOPOGRAFÍA.	5
1.7.2 - USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES DENTRO DEL ÁMBITO	6
1.7.3 - USOS Y EDIFICACIONES COLINDANTES	10
1.7.4 - VIARIO CIRCUNDANTE DE RELACIÓN	12
1.7.5 - DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE URBANIZACIÓN EXISTENTES	14
A) Saneamiento	
B) Abastecimiento de agua	
C) Energía eléctrica	
D) Alumbrado	
E) Gas	
F) Teléfono	
1.8 - OBJETIVOS, CRITERIOS Y DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.	19
1.8.1 - OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN.	19
1.8.2 - ORDENACIÓN GENERAL: ELEMENTOS COMPOSITIVOS	23
1.8.3 - ORDENACIÓN DE LAS EDIFICACIONES.	24
1.8.4 - RED VIARIA Y APARCAMIENTOS.	26
1.8.5 - ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES.	27
1.8.6 - USOS DE LAS EDIFICACIONES.	27
1.8.7 - DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE URBANIZACIÓN.	28
A) Saneamiento.	
B) Abastecimiento de agua	
C) Energía eléctrica	
D) Alumbrado	
E) Gas	
F) Teléfono	

1.8.8 - CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE	31
1.8.9 - MODELO URBANO FUTURO	34
1.9 - SÍNTESIS: RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE SUPERFICIES, USOS, EDIFICABILIDADES Y APROVE- CHAMIENTOS	36
1.9.1 - RESUMEN DE SUPERFICIES Y CALIFICACIONES. . .	36
1.9.2 - RESUMEN DE USOS	39
1.9.3 - RESUMEN DE EDIFICABILIDADES Y APROVE CHAMIENTOS	39
1.10 - CALCULO DEL APROVECHAMIENTO MEDIO	40
1.11 - SISTEMA DE ACTUACIÓN.	42
ANEXO I - JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA PARA LA SUPRESIÓN DE BARRERAS URBANÍSTICAS.	43

1.1 - OBJETO E INICIATIVA DEL PLAN ESPECIAL

El objeto del presente proyecto de Plan Especial (P.E.R.I. nº 5), denominado "Ferrocarril" es la ordenación de los terrenos que dejará liberados el traslado a Jundiz de la estación de mercancías de Renfe. Dicha superficie junto a unas franjas lindantes posibilitará una actuación urbanística en el tramo central de frente meridional del Ensanche de 1.865, postergado históricamente desde la misma formación de este. Y no sólo esto, sino el restablecer al máximo nivel de dignidad la comunicación a ambos lados del ferrocarril entre el actual centro comercial y administrativo y el distrito Sur, que cuenta con un importante censo poblacional y en un futuro se intensificará su función de zona universitaria.

La iniciativa del Plan Especial es pública, abarcando todas las fases necesarias tanto de ordenación como de gestión y ejecución. A tal efecto, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz es el encargado de redactar y tramitar el presente instrumento de Planeamiento.

1.2 - DISPOSICIONES LEGALES

Por tratarse de un Plan Especial que se formula en desarrollo de lo establecido en el Texto Refundido del Plan General Municipal de Ordenación, cuya finalidad es la de Reforma Interior en suelo urbano (artº 84-2c) T.R.L. R.S. y O.U.), le serán de aplicación todo lo que a él le atañe del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, así como del Reglamento de Planeamiento, en particular para este último en sus: Capítulo IX "De los Planes Especiales" del Título Primero "Del Planeamiento Urbanístico del Territorio", Sección Primera "Disposiciones comunes de los actos preparatorios" y Séptima "De los Planes Especiales" del Capítulo III "De los Planes Generales, Estudios de Detalle, Proyectos de Urbanización, Programa de Actuación Urbanística, Planes Especiales, Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento y Delimitación del Suelo urbano" del Título IV "De la formación y aprobación de los Planes", y el Título VI "De la publicidad de los planes".

Igualmente al ser un Instrumento de Planeamiento se ajustará a lo regulado al efecto en el Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Vitoria-Gasteiz, en particular a lo enunciado por los artículos 2.02.03 "Objeto y contenido", 2.02.04 "Determinaciones y

Documentación" y 2.02.05 "Documentación Complementaria" incorporada en la Sección 1ª "Determinaciones de los Planes" del Capítulo 2 "Instrumentos de Planeamiento" del Título II "Desarrollo del Plan General" del Tomo II "Disposiciones generales y Régimen del Suelo" del Documento C "Normas Urbanísticas".

Todas las referencias anteriores al Reglamento de Planeamiento y al Texto Refundido del Plan General Municipal de Ordenación quedan supeditadas y adecuadas a lo enunciado por el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana en sus artículos 84 y 85 del Capítulo I "Clases de Planes de Ordenación", en sus artículos 102, 116, 118, 119, 120, 121, y 124 del Capítulo III "Elaboración y aprobación de los Planes", así como el Capítulo IV "Efectos de la aprobación de los Planes", todos ellos del Título III "Planeamiento Urbanístico del Territorio".

1.3 - SITUACIÓN, DELIMITACIÓN Y RELACIÓN CON LA CIUDAD

El ámbito para el que se redacta el presente Plan Especial se encuentra situada en el área de contacto entre el Ensanche del siglo XIX con el Ferrocarril y de este con el Complejo Universitario ubicado más al Sur.

Denominado como Plan Especial de Reforma Interior nº 5 "Ferrocarril", su delimitación queda perfectamente definida en el Plano de Información I-3 "Estado Actual: levantamiento Topográfico, edificaciones, usos, etc." (E-1/500), pudiéndose enunciar sus límites como los siguientes:

NORTE: Límite del terreno de RENFE con las propiedades privadas de la manzana definida por el Paseo de la Senda y calle San Antonio. Continuando por los límites de las propiedades privadas nº 45 de la calle San Antonio, nºs 2, 4 y 6 de la calle Salvador García del Diestro y nº 40, 42 y 44 de la calle Dato (Plaza de la Estación).

Entre las calles Dato y Fueros, el ámbito incluye el último tramo de la calle Dato y la Plaza de la Estación para a continuación afectar a una franja de 11,13 m. de profundidad en la parte trasera de las propiedades nº 26 y 28 de la calle Manuel Iradier así como otra franja de 2,64 m. de profundidad en la parte trasera de la propiedad nº 30 de la anteriormente citada calle. Para el resto de la manzana, la separación coincide con el límite de la propiedad de Renfe.

SUR: Siguiendo la alineación Sur de la calle Marqués de Urquijo, con la inclusión de un tramo de 50 m de la calle Aguirre Miramón, el límite llega hasta las edificaciones de la primera manzana de la calle Comandante Izaola por cuyas fachadas discurre al igual que por las fachadas del inmueble nº 2 y Norte del nº 4 de la calle Ferrocarril. Su remate coincide con el paso elevado del puente de San Cristobal.

ESTE: Queda definido por la alineación Oeste del actual puente de San Cristóbal.

OESTE: Corresponde a una alineación definida en continuidad con la actual Oeste de la calle Corazonistas. Ello implica afectar, en su parte Este, al terreno del edificio nº 1 de la calle Marques de Urquijo - nº 15 del Paseo de la Senda.

El Polígono, con una superficie de 87.694,72 m²s, (computando superficies bajo pasos y puentes) constituye una pieza fundamental de entronque y enlace entre el centro tradicional de la ciudad y la zona mixta (equipamiento universitario, residencial unifamiliar, residencial plurifamiliar y administración) situada al Sur, entre el ferrocarril y el suelo no urbanizable.

1.4 - JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA Y CONVENIENCIA DE SU FORMACIÓN

El Plan Especial se formula como instrumento en desarrollo de las previsiones contenidas en el Plan General Municipal de Ordenación, ya que en él se prevé un polígono en suelo urbano con la finalidad de plantearse una reforma interior en dicha clasificación.

Como quiera que en las determinaciones de la Ficha del Ámbito figuran, entre otros, los siguientes datos:

- INSTRUMENTO DE DESARROLLO: Plan Especial y Proyecto de Urbanización.
- INICIATIVA: Pública.
- ETAPA: Segunda.

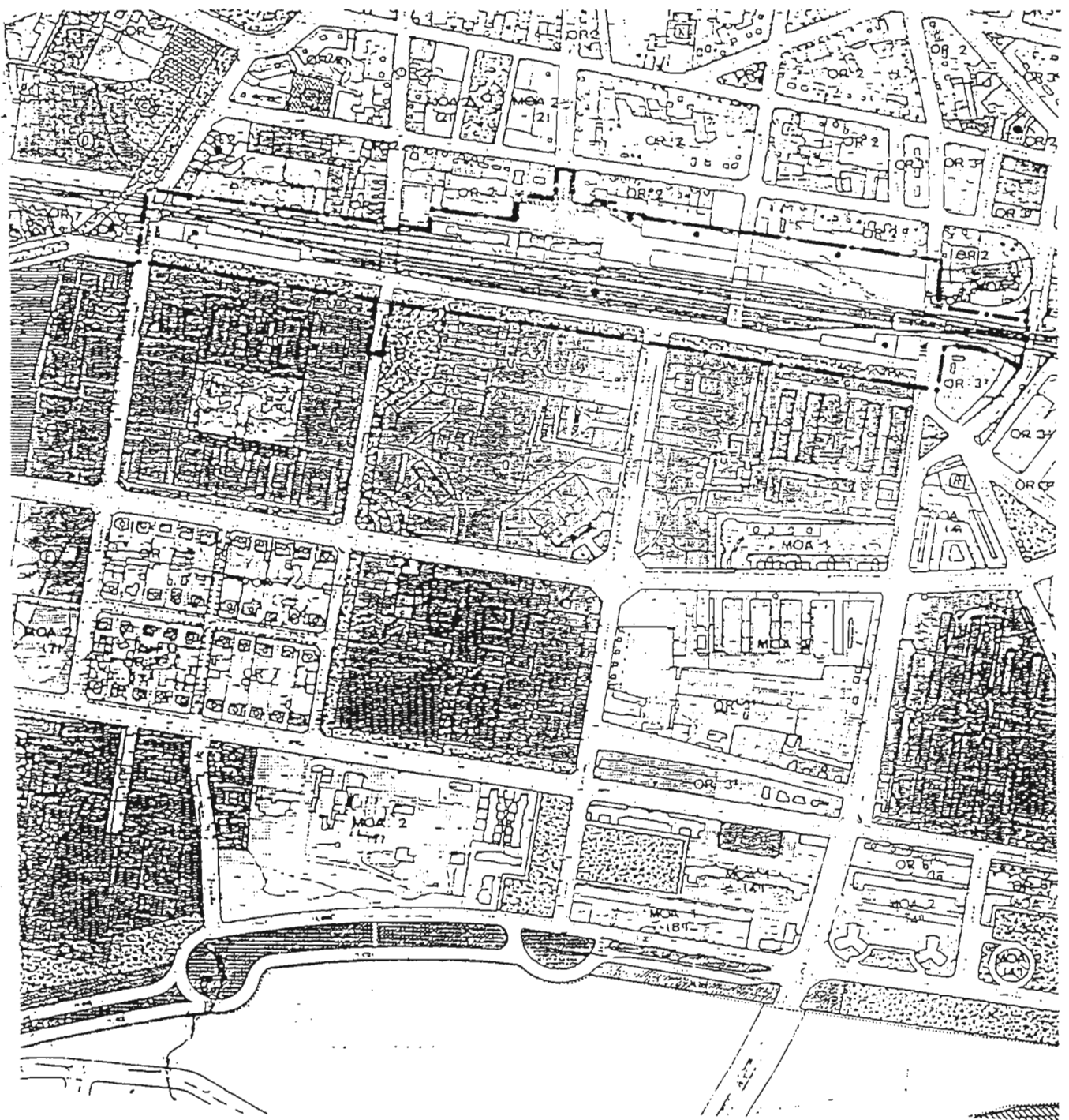
Es por lo que el Ayuntamiento está obligado a la formación del Obligado Plan Especial dentro de los plazos establecidos, correspondiente a los años del segundo cuatrienio (1.990-1.994).

1.5 - PLANEAMIENTO VIGENTE

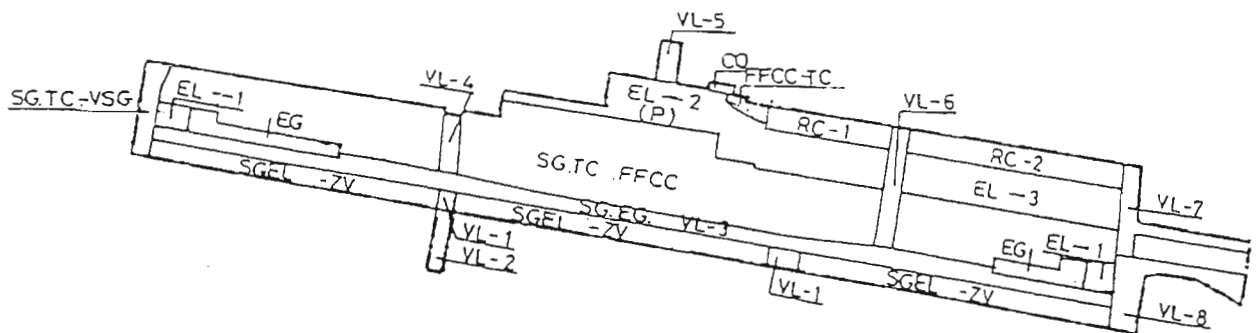
El documento urbanístico de mayor rango es la Modificación del Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Vitoria-Gasteiz, tramitada para el ámbito del polígono nº 5 "Ferrocarril".

Por ello, el planeamiento a desarrollar deberá cumplir con lo establecido por las Fichas de Ámbito incluidos como Normativa en la Modificación anteriormente reseñada. Los grados de vinculaciones en sus determinaciones quedan recogidos en las propias Fichas y en los artículos 4.07.12 y 4.07.13 del Apartado 3 "Régimen de vinculaciones y concurrencia de las determinaciones de ámbitos" de las Normas Urbanísticas del Texto Refundido del Plan General.

Para completar este punto se incorporan las Fichas de Ámbito del Polígono nº 5.



USO GLOBAL	SGEL-12,1%; SGTC-42,2%; SGEg-17,1%; R-28,6%
USO PORMENORIZADO	Residencial colectivo 6,72%; comercial-ofic 0,2%
CLASE DE SUELO	Suelo urbano.
SUPERFICIE TOTAL	85.660 m ²
APROVECHAMIENTO MEDIO	-
EDIFICABILIDAD BRUTA	0,3992 m ² c/m ² s.
INSTRUMENTO DE DESARROLLO	Plan Especial y Proyecto de Urbanización.
SISTEMA DE ACTUACION	Expropiación.
INICIATIVA	Pública.
ETAPA	Primera.



- ZGEL Sistema General Espacio Libre.
 SGTC Sistema General Transportes y Comunicaciones.
 ZV Zona verde de uso y dominio público.
 TC Transporte y comunicaciones.
 FF.CC Ferrocarril.
 VSG Viario General.
 VL Viario Local.
 EL Espacio libre de uso y dominio público.
 P Aparcamiento.
 CO Comercial y Oficinas.
 RC Residencial Colectivo.
 EG Equipamiento Genérico.

FF.CC.

56

CLASE DE SUELO	CALIFICACIÓN		Y SUPERFICIES		ORDENA. APLIC.	EDIFIC. ORDENA. m2c/m2s	SUPERF. ORDENANZA LUCRATIVA	APROVCH. TOTAL M2	EDIFOC MEDIA BRUTA	Nº VIV.	DENSID viv/ha
	GLOBAL	SUPERF m2	PORMENOR	SUPERF m2							
SG	EL	10.397	ZV	9.926 (1)							
			VL-1	471							
SG	TC	36.136	VSG	1.100							
			FF.CC.	35.036 (2)			34.586	6.508 (5)			
SG	EG	14.638	EC.	1.998 (3)			1.998	4.394			
			EL-1	1.000							
			VL-2	742							
			VL-3	10.898							
SU	R	24.489	RC-1	2.110			2.110	7.801			
			RC-2	3.655			3.655	13.465			
			C-0	161			161	405			
			FF.CC	407			407	1.629			
			EL-2	8.200 (4)							
			EL-3	4.863							
			VL-4	602							
			VL-5	571							
			VL-6	1.134							
			VL-7	1.476							
			VL-8	1.310							
TOTAL AMBITO		85.660						34.202	0,3992	125	

- Nota: (1) Existen 147 m2, no computados, localizados sobre el VL-1
(2) Existen 1.384 m2 no computados, localizados sobre los viarios VSG-160 m2 VL-4-602; VL-6-522 m2, VL-7-100 m2.
(3) Existen 180 m2 cuya calificación en bajo rasante es la de E.L.
(4) Existen 168 m2, no computados, localizados sobre el VL-6.
(5) Corresponden a la suma de los metros cuadrados del edificio actual de viajeros (2.607 m2) del anexo proyectado (2.141 m2) y del nuevo vestíbulo de viajeros junto al lindero Sur (1.760 m2).

FF.CC.

57

1.- Denominación

- Ferrocarril

2.- Objeto

- El Objeto básico de este Plan Especial es la ordenación de los terrenos que la compañía RENFE dejará liberados en el centro urbano de Vitoria-Gasteiz, al trasladarse las operaciones de mercancías al Polígono Industrial de JUNDIZ, tras la reciente formalización del Convenio firmado entre Renfe, Ayuntamiento, Diputación y Gobierno Vasco (Junio 1.988).
- Esta ordenación no sólo se circunscribe a aquellas superficies liberadas del uso de transportes por la Compañía de Ferrocarril, sino que igualmente alcanza a su entorno próximo (según la delimitación que aparece en planos), persiguiendo con ello la armonización y compatibilidad, mediante una adecuada y equilibrada asignación de usos de la citada infraestructura básica de transportes con aquellos elementos urbanos que la circundan, tanto existentes como propuestos.

3.- Directrices de la Ordenación

- La delimitación a que se extiende el PERI-5 (Ferrocarril), viene definida con detalle en el plano correspondiente de la serie B-3-2/B, (escala 1/1.000) la cual se considerará vinculante.
- La superficie total del PERI-5, es de 85.660 m².
- Las directrices para cada uno de los elementos del Plan son las que siguen:

3.a) ÁREA FERROVIARIA

- Sus límites vienen marcados en el plano B-3-2/B a escala 1/1.000 siendo el nuevo cierre aquel que allí aparece, acomodado en su mayor parte a los postes de electrificación que en la actualidad existen. La distancia máxima entre la fachada Sur del vestíbulo principal del antiguo edificio (a mantener en la Ordenación) y el nuevo cierre de la calle Marqués de Urquijo será de 49 m.
- La superficie total del área calificada como ferroviaria dentro del ámbito del PERI es de 35.036 m², a los que se añadirán la superficies afectadas por diversos viarios que la atraviesan en subterráneo:

160 m². - Puente sobre c/ Corazonistas.

602 m². - Túnel prolongación c/ San Antonio.

522 m2.- Túnel prolongación c/ Fueros.

100 m2.- Paso peatonal de c/ Rioja.

- La nueva delimitación supone el desmantelamiento de todas las instalaciones existentes en la actual Estación de Mercancías así como de las ubicadas en la zona al Sur de las vías junto a la calle Marqués de Urquijo.
- El área ferroviaria, en cumplimiento de los objetivos señalados, queda atravesada por túneles bajo las vías del ferrocarril (cuya definición exacta será objeto del Plan Especial), siendo uno de nueva apertura, (prolongación de calle Fueros) y otros de mejora de los existentes; ampliación de la calle San Antonio, paso peatonal del Duende y puente c/ Corazonistas.
- El cierre del nuevo perímetro de la Estación de viajeros de RENFE es el que se define planimétricamente a escala 1/1.000 y su tratamiento, tanto geométrico como de acabado, estará a lo que dicte el correspondiente Plan Especial, satisfaciendo en cualquier caso tanto el ornato como las medidas de seguridad, disponiéndose para ello de una base en material pétreo o similar y/o un remate metálico traslúcido de calidad, acorde con las resoluciones concretas dadas por el citado Plan en otros diversos puntos de su límite.
- Dentro del perímetro ferroviario, RENFE podrá realizar instalaciones complementarias a la actual Estación de viajeros; servicios de Correos y Paquetería, Personal, Control, accesos, etc., siempre dentro de las siguientes Normas:
 - 1.- Se permitirá edificar junto a la alineación Norte un rectángulo de 798 m2 (66,5 x 12 m), conforme a la situación representada en Plano B-3-2/B, cuya fachada Sur quedará alineada con el antiguo edificio. Desarrollada en planta baja más dos pisos y una altura máxima de 10 m. a cara inferior del último forjado, posibilitará una superficie total máxima construida de 2.141 m2.
 - 2.- Se mantendrá, mediante la rehabilitación que le corresponde por Catálogo, el actual edificio de RENFE el cual posee una superficie en planta de 1.122 m2 y una construido total de 2.607 m2.
 - 3.- Se permitirá edificar (adosado a cierre de la calle Marqués de Urquijo) una superficie máxima de 1.760 m2 construidos en situación de estricta simetría con el edificio antiguo de RENFE, teniendo también en cuenta el paseo N-S previsto para en la manzana universitaria. La altura máxima será de 9,50 m. a cara inferior del forjado de cubierta.

Entre los destinos ferroviarios de este nuevo edificio se preverá el vestíbulo de acceso secundario al complejo ferroviario.
 - 4.- El aprovechamiento total máximo, incluido el edificio a mantener, será de 6.508 m2 construidos.

3.b) PASEO MARQUES DE URQUIJO

- La calle Marqués de Urquijo se remodelará de acuerdo con las siguientes directrices:
- 1.- La actual calle arbolada se convertirá en Senda Peatonal, con doble fila de arbolado y una amplitud mínima de 14 m. (incluyéndose si así se estimase un carril de bicicletas).

Este paseo será lineal desde Comandante Izarduy hasta c/ Corazonistas, permitiendo los necesarios pasos de tráfico rodado que garanticen los objetivos señalados de permeabilidad.
 - 2.- La actual vía de tráfico se traslada al Norte del Paseo la cual deberá contar con una calzada mínima de 6,5 m. un aparcamiento en hilera y una acera como mínimo. En ella se dispondrán los enlaces necesarios con los túneles bajo las vías del tren (C/ San Antonio y Fueros).
 - 3.- Tanto el Paseo arbolado peatonal como la nueva vía rodada se verán acompañada de sendas plazas al inicio y final de su recorrido, albergando la situada al Este el acceso al paso peatonal de c/ Rioja.
 - 4.- Como remate del Paseo y vía rodada, así como de las nuevas plazas, se edificarán en los extremos de este eje, adosándolas al cierre del ferrocarril, construcciones destinadas a Equipamiento Genérico. La superficie máxima de ocupación del suelo será de 1.998 m². correspondiendo 769 m². a la localizada en el extremo Este y de 1.229 m². a la prevista en el extremo Oeste. La superficie total máxima construida será de 4.394 m². para unos edificios de no más de planta baja más dos pisos con una altura máxima, medida a cara interior del último forjado, de 13 m.

3.c) PLAZA DE LA ESTACIÓN.

- Tanto la actual Plaza de la Estación como la calle Salvador García del Diestro se remodelarán, permitiéndose en la primera de ellas ubicar los accesos peatonales a un aparcamiento de tres plantas máximo subterráneo previsto bajo ésta y bajo parte del vecino espacio libre público creado, y cuyo acceso rodado se efectuará mediante una rampa de entrada y salida sita en el final c/ Dato. Todo el conjunto se reconvertirá en peatonal consiguiendo con ello que el dominio del peatón se amplíe desde el centro monumental de la Ciudad hasta el nuevo espacio público calificado al Norte de las vías de ferrocarril.
- En cualquier caso, se garantizaría el acceso para los servicios de emergencia, municipales, policía, etc. desde el cruce de la calle Dato con Manuel Iradier.

- La superficie calificada para aparcamiento subterráneo será como máximo de 4.204 m² por cada una de las tres plantas.

3.d) ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS AL NORTE DEL FERROCARRIL

- En prolongación a la remodelada Plaza de la Estación se crearán unos espacios libres públicos (Paseo-Salón) que paralelos a las vías del tren llegarán desde aquella hasta la c/ Rioja, quedando únicamente atravesados por la prolongación de la c/ Fueros.
- Estos espacios libres públicos tendrán una anchura mínima de 28,40 m. y se urbanizarán adecuadamente en consonancia con las edificaciones proyectadas.
- En el extremo más oriental, junto a la calle Fueros, se resolverá el acceso al Paso del Duende, el cual podrá ser ampliado en sus dimensiones y mejorado en su diseño.
- Podrá localizarse en este espacio libre general resultante una construcción destinada a establecimiento público del Grupo I, cuya superficie total máxima construida no exceda de 300 m² de los cuales el máximo a proyectar en planta baja será de 200 m²c.

3.e) EDIFICACIONES AL NORTE DEL FERROCARRIL

- Como remate de la Ciudad al asomarse al ferrocarril, y como escenario del espacio libre público creado, se ejecutarán una serie de edificaciones representativas del emblema e imagen que la Ciudad "esconde" tras de sí al paso del Ferrocarril; a la par que garantizan, en suficiente grado, actividad urbana para el espacio público que las alberga, y que serán:

3.e.1) Edificio de Uso Terciario (Comercial y Oficinas).

- Localizado en el extremo Oeste, junto al edificio residencial existente, dispone de un superficie máxima en planta de 161 m. y con aprovechamiento máximos de 405 m. computados en planta baja y dos pisos. Deberá proyectarse en todo su frente de planta baja de un porche de características semejantes al existente en la edificación residencial colindante.
- El uso pormenorizado será el de comercial y oficinas.

3.e.2) Edificio de Transportes y Comunicaciones (Ferrocarril).

- Localizado a continuación del anterior, deberá ajustarse al terreno que calificado como tal en los planos B-3-2/B (escala 1/1.000) afecta a una superficie de 407 m². El aprovechamiento máximo será de 1.629 m² construido correspondientes a una edificación en, baja más tres pisos

- Se permitirá la construcción de dos sótanos cuyo uso será el de instalaciones y aparcamientos obligatorios, los cuales dispondrán de acceso a través del edificio residencial contiguo, no computando como aprovechamiento.
- El uso pormenorizado será el de Ferrocarril.

3.e.3) Edificios Residenciales Colectivos.

RC1 - Localizado a continuación del anterior llega hasta la calle Fueros. Con una superficie calificada de 2.110 m² y un aprovechamiento máximo sobre rasante de 7.801 m² construidos, corresponden a una edificación de planta baja, cuatro plantas de pisos y un ático retranqueado en su fachada principal.

- La alineación posterior de todo el edificio no podrá sobrepasar la línea grafiada en el plano B-3-2/B localizada a 4 m. de las propiedades enfrentadas, a excepción de las zonas de medianería en las cuales podrán adosarse (según planos 14,30 m.).

En al menos un 50% de la longitud de la alineación posterior, la nueva edificación se retirará 1,80 m. respecto de la línea anteriormente enunciada.

- La alineación principal de todo el edificio no podrá sobrepasar la línea del terreno calificado, situada a 21,65 m. de las propiedades enfrentadas, debiendo retranquearse en al menos un 50% una distancia mínima de 2,20 m.
- Se permitirá la construcción de 2 plantas de sótano en toda la superficie calificada como Residencial siendo su destino a instalaciones, trasteros, y aparcamientos, en cuyo caso no computará como aprovechamiento. Estos sótanos tendrán su acceso desde la calle Fueros, con servidumbre de paso respecto a los sótanos del edificio calificado como T.C.
- El uso pormenorizado será el de Residencial Colectivo. La compatibilidad de Usos será la regulada por la OR-2.

RC2 - Localizado entre las calles Fueros y Rioja, se califica una superficie de 3.655 m², con un aprovechamiento máximo sobre rasante de 13.465 m² construidos, correspondientes a una edificación de planta baja, cuatro plantas de pisos y un ático retranqueado en su fachada principal.

- La alineación posterior de todo el edificio no podrá sobrepasar la línea grafiada en el plano B-3-2/B localizada a 4 m. de las propiedades enfrentadas, a excepción de las zonas de medianería en las cuales podrá adosarse según planos (14,30 m.).

En al menos un 50% de la longitud de la alineación posterior, la nueva edificación se retirará 1,80 m. respecto de la línea anteriormente enunciada.
- La alineación principal de todo el edificio no podrá sobrepasar la línea del terreno calificado, situado a 21,65 m. de las propiedades enfrentadas, debiendo retranquearse en al menos un 50% una distancia mínima de 2,20 m.
- Se permitirá la construcción de dos plantas de sótano en toda la superficie calificada como Residencial siendo su destino el de instalaciones, trasteros y aparcamientos, en cuyo caso no computará como aprovechamiento. Estos sótanos tendrán su acceso desde las calles Fueros y Rioja.
- El uso pormenorizado será el de Residencial Colectivo. La compatibilidad de Usos será la regulada por la OR-2.

4.- Aprovechamiento

- El aprovechamiento máximo del conjunto del Plan Especial (incluida la zona ferroviaria) será de 34.197 m² construidos, suponiendo una edificabilidad media bruta de 0,3992 m²c/m²s.
- El aprovechamiento máximo de las parcelas residenciales será de 21.266 m² construidos con un tope máximo de 125 viviendas.
- El aprovechamiento máximo comercial-oficinas será de 400 m² construidos.
- El aprovechamiento máximo construido del suelo y parcela calificada como TC-FERROCARRIL; será de 8.137 m² (6.508 m²c en el área del SGTC y 1.629 m²c en el edificio del área residencial)
- El aprovechamiento máximo para las parcelas de Equipamiento Genérico será de 4.394 m².

5.- Grado de vinculación de las determinaciones.

- El Plan Especial desarrollará las determinaciones establecidas en el punto 3º, las cuales son de carácter vinculante, a excepción de las calificaciones pormenorizadas aportadas (en su contenido gráfico y escrito) las cuales tienen carácter orientativo.

- Los aprovechamientos máximos y número de viviendas establecidos en el punto 4º se consideran vinculante.

6.- Cesiones obligatorias.

- La totalidad de los espacios incluidos en el ámbito del PERI que no sean actualmente viario local o espacios libres de uso y propiedad pública deberán cederse al Ayuntamiento, a excepción de la zona calificada como TC; correspondiente al trazado del ferrocarril. A estos efectos se tramitará el expediente expropiatorio correspondiente y lo establecido por el Convenio firmado por RENFE, AYUNTAMIENTO, DIPUTACIÓN Y GOBIERNO VASCO, en Junio de 1.988, en el que se determinen las contraprestaciones derivadas por la cesión que RENFE hace de los terrenos que actualmente ocupados por sus instalaciones.

7.- Cargas de urbanización.

- El Convenio precitado establece el reparto de cargas de urbanización cuya definición pormenorizada corresponderá al Plan Especial de Reforma Interior.

1.6 - DOCUMENTACIÓN

El proyecto de Plan Especial consta de la siguiente documentación:

- Documento nº 1.- MEMORIA.
- Documento nº 2.- PLANOS DE INFORMACIÓN.
- Documento nº 3.- PLANOS DE PROYECTO.
- Documento nº 4.- ORDENANZAS REGULADORAS.
- Documento nº 5.- PLAN DE ETAPAS.
- Documento nº 6.- ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.

1.7 - INFORMACIÓN URBANÍSTICA

1.7.1 - CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO: TOPOGRAFÍA

El terreno delimitado posee una pendiente muy irregular ya que se trata de espacios en los que el desnivel juega un papel funcional muy importante. Así, mientras que la plataforma ferroviaria pueda estimarse que es prácticamente horizontal, no ocurre lo mismo con la calle Marqués de Urquijo, la cual delimita al borde Sur, cuya pendiente creciente de Oeste a Este supone un 0,51%. En cuanto al perímetro Norte, es casi horizontal en su zona Oeste para luego decrecer, según nos vamos acercando al vértice Noreste, con una pendiente del 0,19%.

En total el ámbito delimitado, para el cual se redacta el presente Plan Especial abarca una superficie de 87.672,90 m²s, de los cuales en su mayoría están afectados por el uso ferroviario.

La descripción de la delimitación del polígono es la siguiente:

- . Partiendo del extremo Noroeste y en línea recta hacia el Oeste, con una longitud de 245 m, siguiendo la delimitación entre las propiedades de los Carmelitas y Renfe, llegamos hasta la alineación Este de la calle San Antonio. De dicho punto, y bordeando las fachadas Sur y Este del edificio nº 45 de la calle San Antonio, sigue el límite por las alineaciones de las casas nº 2, 4 y 6 de la calle Salvador García del Diestro, nº 40, 42 y 44 de calle Dato

(Plaza de la Estación) para una vez atravesada la calle Dato en su cruce con la alineación Sur de la calle Manuel Iradier seguir por las alineaciones Este y Sur del inmueble nº 24 de la calle Manuel Iradier. Afectando en una profundidad de 11,13 m. y 2,64 m. a las propiedades nº 26 y 28, y nº 30 de la calle Manuel Iradier, continua el perímetro siguiendo el límite entre las propiedades particulares y la de Renfe hasta llegar a la alineación Este de la calle Rioja. Discurriendo hacia el Sur por dicha alineación, quiebra hacia el Este por el límite de la propiedad de Renfe hasta llegar al puente de San Cristóbal cuya alineación Oeste configura el borde del polígono. Comenzando la calle Ferrocarril y continuando por las alineaciones de los inmuebles nº 2 y 4 de la calle Ferrocarril y nº 1, 3 y 5 de la calle Comandante Izaola se llega hasta el punto prolongación de la alineación Sur de la calle Marqués de Urquijo la cual se adopta como lindero Sur del ámbito. Siguiendo por dicha alineación hacia el Oeste, y con la afección de los últimos 50 m. de la calle Aguirre Miramón, se llega hasta la alineación Oeste de la calle Corazonistas en donde se quiebra perpendicularmente hacia el Norte para enlazar con el vértice de partida.

Para cualquier tipo de duda, la delimitación anteriormente enunciada queda plasmada en el plano I-3 "Estado Actual; Levantamiento topográfico, edificaciones, usos".

1.7.2 - USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES DENTRO DEL ÁMBITO

Dentro del ámbito nos encontramos con tres tipos principales de propiedades; los terrenos de RENFE, los terrenos de particulares afectados y los espacios actualmente de propiedad pública.

- Los primeros se encuentran perfectamente definidos por el cierre actual en su borde Sur, por el límite con los terrenos de los privados y las calles Salvador del Diestro, Plaza de la Estación, Fueros y Rioja en su borde Norte, así como por el puente de San Cristóbal y hasta donde llega el ámbito en el puente de la Senda, en sus laterales Este y Oeste. (ver plano I-5 "Estado Actual: Propiedades")

En estos terrenos, además del tendido férreo (integrado por siete andenes y siete vías más de conexión, sin continuidad) y demás instalaciones complementarias para el uso de transporte de viajeros y mercancías se ubican una serie de edificios cuya descripción pasamos a pormenorizar:

- . **Estación principal de viajeros:** sobre una superficie en planta de 1.122 m²s se levanta el edificio cuya construcción data del año 1.865.
Volumétricamente parte de una planta incluida en un rectángulo de 80 x 15 m sobre la cual se formalizan paralelepípedos de 12 y 15 de fondo y de dos o tres plantas, siguiendo una clara simetría definida por el amplio espacio vestibular dispuesto en el centro de la construcción.
La Estación se encuentra actualmente en funcionamiento albergándose en los 2.607 m²c totales de superficie las dependencias relacionadas con el uso ferroviario tales como: vestíbulo, taquillas, locales comerciales, cafetería, servicios, control, oficinas y viviendas de algunos empleados.
- . **Edificios de Correos y Paquetería:** Ubicado al Oeste del anterior, podemos subdividirlo en tres partes claramente diferenciadas por su uso y construcción. Así, el primer volumen de 22 x 11,5 m. x dos plantas de altura corresponde a las dependencias de Correos, un segundo volumen de 23 x 11 m. una planta se utiliza como paquetería y un tercero de 13 x 10 m x una planta está actualmente semibandonado (sin uso) el cual debería de haberse derribado hace tiempo.
La superficie total construida de las anteriores dependencias suponen unos 880 m² aproximadamente.
- . **Edificio de Mercancías:** situado al Este del edificio de viajeros, responde a una nave rectangular de 111 x 16 m. desarrollada en una sola planta, con su muelles de descarga.
Con una superficie total construida de unos 1.776 m²c. se utiliza para almacenar mercancías.
- . **Edificio viviendas:** ubicado en el extremos suroeste, junto a la confluencia de las calles Corazonistas y Marqués de Urquijo, se levanta esta construcción bifamiliar de una sola

planta, con una superficie total construida de unos 150 m²c, cuya composición simétrica no representa aportación estética digna de mención. (actualmente se está derribando)

- . **Edificio mantenimiento:** junto al acceso Este de la calle mantenimiento: junto al acceso Este de la calle Marqués de Urquijo hacia la calle San Antonio se levanta esta construcción de planta baja sobre un rectángulo de 13 x 9 m. En total 117 m²c destinada al uso de los empleados de mantenimiento.

- . **Otras edificaciones complementarias:** localizadas en los extremos Noroeste, Nordeste y Sureste del ámbito, con unas superficies de 133, 48 y 18 m²c, se levantan construcciones de planta baja destinadas al servicio de las vías férreas (guardagujas, mecanismos, instalaciones, etc.)

Considerando también como de propiedad de Renfe caba mencionar la calle Salvador García del Diestro y casi la totalidad de la Plaza de la Estación las cuales si bien son utilizados como acceso, espera y aparcamiento de los usuarios de las instalaciones de Renfe así como de otros ciudadanos al existir un aparcamiento vigilado.

- Los terrenos de propiedad particular: Están contruidos por todo aquello que incluido dentro del ámbito no es de titularidad pública ni de RENFE, así:
 - . Parte de la propiedad nº 26 de la calle Manuel Iradier: corresponde a una franja de suelo sin edificar, de 114,55 m² de superficie total, localizado en la zona posterior de la finca nº 26 de la calle Manuel Iradier.

 - . Parte de la propiedad nº 28 de la calle Manuel Iradier: corresponde a una franja de suelo sin edificar, de 95,67 m² de superficie total, localizado en la zona posterior de la finca nº 28 de la calle Manuel Iradier.

 - . Parte de la propiedad nº 30 de la calle Manuel Iradier: corresponde a una franja de suelo sin edificar, de 28,74 m² de superficie total, localizado en la zona posterior de la finca nº 30 de la calle Manuel Iradier.

- . Parte de la propiedad nº 1 de la calle Marqués de Urquijo y nº 15 del Paseo de la Senda: corresponde a una franja de terreno, de 179,42 m² de superficie total, resultado de prolongar la alineación Oeste de la calle Corazonistas lo cual implica afectar a la zona Este de la propiedad. Sobre el terreno particular incluido en el polígono se encuentra construido el cierre de la finca (30,16 ml.), una serie de elementos arbóreos y una parte del edificio del garaje mancomunado (superficie construida a expropiar y derribar 42,42 m²)

- El resto de los terrenos es de propiedad pública estando constituido por los siguientes:
 - . **Calle Marqués de Urquijo.**- Con una anchura de unos 15 m., se encuentra parcialmente urbanizada como paseo arbolado quedando el resto como vía de tráfico, actualmente se utiliza primordialmente como aparcamiento y como enlace con el paso inferior de la calle San Antonio. Es de destacar la importancia y valía que denota el arbolado existente el cual debe ser objeto de conservación.

 - . **Calle Ferrocarril.**- Tramo Norte de dicho vial urbanizado, el cual posee una sección irregular de 4,50 m. de media .

 - . **Calle Comandante Izaola.**- Tramo Norte de dicho vial urbanizado, en cuya colindancia se sitúa el paso inferior peatonal con la calle Rioja. Su tipología es de 4 m. de acera, aparcamiento en hilera y calzada de unos 10 m. de anchura.

 - . **Calle Rioja.**- Tramo Sur de dicho vial, en cuya colindancia se sitúa el paso peatonal con la calle comandante Izaola. Su tipología es a base de aceras laterales de 2,50 m, aparcamiento en hilera y calzada de 4,50 m.

 - . **Calle Corazonistas - Paseo de la Senda.**- Tramo de calle que pasa por debajo del ferrocarril. Con una sección total entre 8,50 y 9 m. dispone de aceras de 1,75 y 1,50 m., quedando la del Oeste cortada al llegar al puente, el resto es calzada.

- . **Calle Dato.**- Ultimo tramo de dicha calle (entre la calle Manuel Iradier y la Plaza de la Estación) se encuentra actualmente urbanizado. Posee una anchura de 16,50 m. en donde se distinguen aceras de 3,50 m., aparcamientos en hilera y el resto calzada.
- . **Plaza de la Estación** Únicamente es de propiedad pública una pequeña franja situada al Norte, en continuidad con la alineación de los terrenos de particulares con fachadas a la c/ Manuel Iradier. (Ver plano I-5 "Estado Actual: Propiedades").
- . **Calle Aguirre Miramón.**- Tramo Norte de 50 m. de longitud de la citada la cual se encuentra actualmente perfectamente urbanizada. La zona afectada abarca una anchura de 15 m. desatinándose 3 m. para acera arbolada, 2 m. de aparcamiento, 6 m. de calzada, otros 2 m. para acera y el resto a zona ajardinada.

1.7.3.- USOS Y EDIFICACIONES COLINDANTES

Siguiendo un proceso descriptivo según orientaciones N, S, E y O y en cada una de ellas de Oeste a Este y de Norte a Sur, según los casos, vamos a ir exponiendo las diferentes edificaciones y usos localizados en el entorno más próximo al área.

- **En la parte Norte**, como borde del ensanche decimonónico, se ordenan unas manzanas incompletas perfectamente delimitadas por la calle Manuel Iradier en toda su alineación Norte y por las calles de la Senda, San Antonio, Dato, Fueros, Rioja y San Cristóbal que van conformando los frentes laterales.

La manzana Oeste se queda constituida por un importante complejo conventual (residencia-convento, iglesia, dependencias y huerta) vertido hacia la calle Manuel Iradier, mientras que el frente a San Antonio queda definido por bloques de vivienda colectiva en baja más tres plantas.

La siguiente manzana (entre San Antonio y Dato) posee una casi completa delimitación hacia el Sur mediante la Plaza de la Estación

y la calle García del Diestro, resolviéndose con edificaciones residenciales de diferente altura y envolvente siguiendo la construcción de una manzana cerrada. El resultado es impropio en toda la alineación Sur no así en el tramo principal Norte con edificios de planta baja y tres o cuatro plantas.

Entre las calles Dato y Fueros se ordena una semimanzana cerrada con edificios de viviendas colectivas cuya volumetría oscila desde la planta baja y tres pisos hasta planta baja, cuatro pisos y ático, en algún caso. El fondo prototipo ronda los veinte metros. Fuera de la alineación posterior se observan importantes espacios libres privados, los cuales han sido totalmente ocupados al llevarse a cabo recientes intervenciones de nueva construcción.

La misma tipología, ejemplo del ensanche urbano, se repite entre el tramo entre Fueros y Rioja, encontrándose una edificación residencial colectiva ubicada en patio de manzana, actualmente en situación de fuera de ordenación según el planeamiento vigente.

- **En la zona Sur**, con fachada principal a la calle Marqués de Urquijo, se ordenan tres manzanas de las cuales la primera (entre las calles Corazonistas y Aguirre Miramón) dispone de un uso compartida, religioso y educativo según se trate de la parte Norte o de la Sur, edificándose según modelos de construcciones representativas aisladas con aquellos espacios libres privados. Entre las calles Aguirre Miramón y Martínez de Aragón se desarrolla la manzana central en donde los edificios aislados de carácter educativo especializado (Escuela de Peritos, Escuela de Magisterio, etc.) se van implantando en sus vértices dejando la parte central libre. Esta manzana junto a la siguiente y a la enunciada anteriormente forman parte del previsto complejo universitario. Las edificaciones de altura moderada, entre los 10 y 15 m., poseen una arquitectura digna y perfectamente integrada en el entorno.

Como resultado de una amplia área cuartelaria, existen en la actualidad una serie de edificios levantados en la última de las manzanas (entre Martínez de Aragón y Comandante Izarduy), cuya rehabilitación se está efectuando gradualmente (Archivo Municipal). El resto de la manzana se destina a uso universitario, a cuyo efecto se construyó recientemente la Facultad de Filosofía e Historia en dos plantas y ático, a uso institucional (Nuevo Archivo de la Diputación Foral), suelo vacante de uso universita-

rio y a uso residencial de vivienda colectiva, pero ya más vertido hacia la calle Nieves Cano.

- **En la zona Este** y refiriéndonos primeramente a la parte al Norte del Ferrocarril, nos encontramos con una manzana cerrada cuyas edificaciones residenciales colectivas crean las alineaciones. La volumetrías resultantes son resultado de plantas bajas, cuatro plantas y áticos en algunos casos.

También en forma de manzana cerrada se plantea la parte Sur de esta zona Este, de manera que los edificios de viviendas colectivas se desarrollan en altura a base de planta baja y ocho pisos.

- **En el límite Oeste** se ubica una construcción residencial aislada tipo palacete, actualmente subdividida en viviendas, que con un amplio espacio libre privado abarca el triángulo definido por el paseo de la Senda, la calle de la Senda y la calle Marqués de Urquijo. En altura, la construcción posee tres plantas con aprovechamientos bajo cubierta.

Más al Sur, y con fachadas a las calles Corazonistas, Nieves Cano y Marqués de Urquijo, se levanta el complejo educativo denominado "Colegio de los Corazonistas" en el que se van disponiendo distintas volumetrías (edificio antiguo, nuevas aulas, residencias, polideportivo, etc.) sin orden urbanístico alguno.

1.7.4 - VIARIO CIRCUNDANTE DE RELACIÓN

Como vías urbanas incidentes en el área objeto del Proyecto se pueden comentar todas las actualmente existentes en todo su perímetro:

- **Paseo de la Senda.**- La parte rodada, como calle, posee una anchura de 13 m. de los cuales 3 m. corresponden a una acera, 4 m. para aparcamientos en diagonal y el resto del Oeste como carriles de tráfico. Al llegar al puente se produce un estrechamiento quedando la acera de 1 m. y la calzada de 5 m. una vez desaparecido el aparcamiento. La dirección del tráfico es Norte-Sur.

- **Calle Marqués de Urquijo.**- El tramo entre el Paso de Fray Francisco y la calle Corazonistas, tiene una anchura de 15 m. ordenándose mediante aceras de 2,70 m. cada una y bandas de aparcamiento en los que se localizan los árboles. Actualmente su uso queda restringido a los vecinos y siempre a través del Paseo.
- **Calle Corazonistas.**- Con una anchura total de 14 m., posee aceras de 2,20 m. a cada lado acompañadas con aparcamientos en hilera, quedando el resto como calzada para el tráfico direccional Norte-Sur.
- **Calle San Antonio.**- De 14 m. de sección total dispone de aceras y aparcamientos en hilera en ambos lados (2,20 más 2m. respectivamente) quedando los 5,60 m. restantes como calzadas para el tráfico Sur-Norte. Bajo las vías del ferrocarril, y ya dentro del ámbito, la calle se convierte en túnel con una anchura total de 8,50 m. de la cual 2 m. a cada lado queda ocupada por las aceras.
- **Calle Aguirre Miramón.**- Con una sección de 16 m. está ordenada de Oeste a Este mediante acera de 3 m., con buenas especies arbóreas, aparcamiento en hilera de 2 m. de anchura, 5,75 m. de calzada y 2,25 m. de acera que marca el límite con una áreas y franjas verdes. La dirección de esta vía es Sur-Norte.
- **Calle Dato.**- El tramo entre las calles Florida y Manuel Iradier tiene una anchura de 16,50 m. de las cuales 8 m. están destinadas a dos aceras iguales, 4 m. a dos bandas de aparcamiento en hilera y 4,50 m. a calzada con carriles de dirección Norte-Sur.
- **Calle de los Fueros.**- Posee una anchura de 12 m. de la cual 5 m. se destina a calzada, 4 m. para aparcamientos en hilera a ambos lados y 3 m. para dos aceras de 1,50 m. cada una. Si bien la calle tiene dirección Sur-Norte desde Manuel Iradier, este tramo límite con el ámbito se utiliza como aparcamiento y como acceso a las instalaciones ferroviarias.
- **Calle Rioja.**- Con 13,20 m. de anchura, esta calle dispone de aceras de 2,50 m. en ambos lados acompañadas de bandas de 2 m. cada una para aparcamientos en hilera quedando el resto como vía de dirección Sur-Norte. No obstante en el siguiente tramo, más al Norte, el tráfico tiene la dirección Norte- Sur.

- **Calle Manuel Iradier.** - Basada en una sección de 12 m, se han urbanizado dos aceras de 2 m y 1,75 m, la Norte y la Sur respectivamente, bandas de aparcamiento de 2 m. en su lateral Sur y calzada de 6,25 m. para un tráfico direccional Este-Oeste.
- **Puente de San Cristóbal.** - con una calzada de 2,25 m. de anchura en el tablero y dos aceras de 1,25 m. y 3,75 m. según sea la del Oeste o la del Este, se utiliza como canal de circulación, que salvando el ferrocarril, conecta el Norte con el Sur de la ciudad. Es de destacar que el estrangulamiento producido en su punto más elevado desaparece en los cruces con las calles Manuel Iradier y Comandante Izaola en donde la calzada alcanza los 11 y 12 m. de anchura respectivamente.
- **Calle Ferrocarril.** - Vía residencial de tipología muy variable tanto en sus dimensiones como en su composición, admite un tráfico mínimo y muy localizado usándose como remate de la manzana residencial. Su conexión de entrada y salida se produce en dos puntos de la calle Comandante Izaola.
- **Calle Comandante Izaola.** - De 20 m. de anchura en su tramo más representativo, está constituido por aceras de 3,75 y 4 m. con fila de aparcamientos en sus laterales, según tramos de calles, y calzada amplia con flujos de circulación Norte-Sur.
- **Calle Domingo Martínez de Aragón.** - Con 17 m. de sección tipológica, se distribuyen de Oeste a Este las siguientes superficies: 2,20 m. de acera, 2 m. de aparcamiento, 6,50 m. de calzada, 3 m. de carril bici y 3,30 m. de acera.

1.7.5 - DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE URBANIZACIÓN EXISTENTES

A continuación se van a describir escuetamente los esquemas de las redes más importante existentes dentro del ámbito:

A) SANEAMIENTO:

Bajo la actual calle Marqués de Urquijo, entre Martínez de Aragón y Corazonistas, discurre en dirección Este-Oeste un colector principal de ciudad constituido por un ovoide 120/90, el cual gira

hacia el Norte siguiendo por debajo de la calzada del Paseo de la Senda.

A dicho ovoide acometen canalizaciones provenientes del tramo Este de la calle Marqués de Urquijo (\varnothing 100), calle Martínez de Aragón (\varnothing 50), calle Aguirre Miramón (\varnothing 60) y Fray Francisco-Marqués de Urquijo (\varnothing 60).

En la parte Norte y apoyados en las redes que discurren bajo la calle Manuel Iradier (\varnothing 40, \varnothing 50 y ovoide 90/60), las cuales acometen al ovoide de ciudad anteriormente expuesto, van enlazando con dirección Sur-Norte las siguientes canalizaciones:

- . Ambos lados de la calle San Antonio prolongándose la del Oeste bajo el paso subterráneo del ferrocarril (\varnothing 50).
- . Bajo calle García del Diestro (\varnothing 30), Plaza de la Estación (\varnothing 40) y primer tramo de la calle Dato (caño 50/30).
- . Bajo la calzada de la calle Rioja con \varnothing 80.

Para conocer con exactitud la localización de los colectores, pozos, etc, puede observarse el plano I-4.1 de "Estado Actual: Redes de Agua y Saneamiento".

A) ABASTECIMIENTO DE AGUA:

Tomando como redes principales las tuberías de \varnothing 300 que discurren bajo el lateral Este de la calle Rioja prolongándose en el lateral Oeste de la calle Comandante Izarduy, se enlazan los tramos secundarios siguientes:

- . Canalización Sur en toda la longitud de la calle Manuel Iradier (\varnothing 200).
- . Canalización Norte de la calle Manuel Iradier entre San Antonio y Rioja (\varnothing 200), enlace en Rioja.
- . Canalización bajo ambos lados del tramo Sur de la calle Rioja (\varnothing 100).

- . Canalización bajo la calle, una Manuel Iradier con Rioja (Φ 100).
- . Canalización bajo la calle Ferrocarril (Φ 150 y Φ 80).
- . Canalización secundaria bajo el lateral Este de la calle Comandante Izaola (Φ 200).
- . Canalización bajo el lateral Sur siguiendo toda la calle Marqués de Urquijo (Φ 150 y Φ 80). A esta acometen los ramales de la calle Martínez de Aragón (a ambos lados con Φ 150 y Φ 80) y ramal Oeste bajo la calle Corazonistas (Φ 80).

Todo lo anteriormente descrito, así como las llaves de corte, etc. que da recogido en el plano I-4.1.- "Estado Actual: Servicios Existentes: Redes de Agua y Saneamiento

C) ENERGÍA ELÉCTRICA:

Interiormente, dentro del área, únicamente discurre una línea eléctrica de alta tensión subterránea la cual bajo la calle Aguirre Miramón enlaza con el tendido localizado bajo la calle Manuel Iradier siguiendo el paso subterráneo de la calle San Antonio y continua por debajo de la acera Oeste de dicha calle. Con el mismo recorrido nos encontramos con un tendido subterráneo de baja tensión. A la red de alta que discurre por la calle Manuel Iradier se van conectando una sucesión de centros de transformación (ocho en total).

Otra línea de alta tensión subterránea, lindante con el ámbito es la que discurre bajo el lateral Este de la calle Corazonistas, para girar a la Oeste al llegar a la calle Marqués de Urquijo. Por el mismo recorrido nos encontramos con un tendido subterráneo de baja tensión.

Tanto bajo ambos lados de las calles García del Diestro, perímetro de la Plaza de la Estación, ambos lados de la calle Dato, ambos lados de la calle Fueros, ambos lados de la calle Rioja, lado Sur de la calle Ferrocarril y paso del Duende, se dispone de una línea eléctrica de baja tensión subterránea conectada a la de alta localizada bajo la calle Manuel Iradier.

Para mayor conocimiento lo anteriormente enunciado, puede comprobarse el plano I-4.3. Estado Actual: Servicio existentes: Redes Eléctrica y de Alumbrado.

D) ALUMBRADO

Con independencia de la instalación propia existente en el área ferroviaria, cabe diferenciar como alumbrado localizado en el ámbito cuatro clases de aparatos; las farolas tipo jardín, puntos de luz en fachada, los báculos y los fluorescentes.

El tratamiento de farolas tipo jardín se localizan en las siguientes zonas:

- . Acera Oeste del tramo Marqués de Urquijo.- Puente del Paseo de la Senda.
- . Acera Este de la calle Aguirre Miramón.
- . Aceras Este y Oeste de la calle Martínez de Aragón.
- . Acera Oeste de la Plaza de la Estación.
- . Laterales Norte y Sur del Paseo Marqués de Urquijo, entre las calles Martínez de Aragón y Comandante Izarduy.

El tratamiento a base de puntos de luz en fachada los encontramos en:

- . Fachadas Norte de la calle García del Diestro.
- . Fachadas Norte y Sur de la Plaza de la Estación.
- . Fachadas Este y Oeste de la calle Dato.
- . Fachada Este de la calle Fueros.
- . Fachadas Este y Oeste de la calle Rioja.
- . Fachada Sur de la calle Ferrocarril.

Mientras que los báculos quedan ubicados en el lateral Oeste de la calle Corazonistas y a todo lo largo del lateral Norte de la calle Marqués de Urquijo entre las calles Corazonistas y Martínez de Aragón.

Los pasos subterráneos de la calle San Antonio y el paso del Duende están iluminados con fluorescentes aislados debidamente protegidos.

Como es evidente, todos los elementos anteriormente reseñados quedan conectados mediante la correspondiente red eléctrica disponiendo las oportunas arquetas y cajas de registro.

Todo lo anteriormente expuesto queda grafiado en el plano I-4.3 "Estado Actual: Servicios existentes: Redes Eléctrica y de Alumbrado.

E) GAS

Incluida en la delimitación del ámbito únicamente podemos advertir parte de dos anillos. Uno que discurriendo bajo el lateral Oeste de la calle Martínez de Aragón enlaza con el lateral Este de la calle Comandante Izarduy a través del Paseo Marqués de Urquijo. Mientras que el segundo va bajo el lateral Oeste de la Corazonistas para una vez conectado con el proveniente del paseo Fray Francisco seguir por el lateral Este del paseo de la Senda.

Este último conecta con el resto de los anillos formalizados al Norte del Polígono, bajo la calle Manuel Iradier y de ella a la calle San Antonio.

Para mayor detalle puede observarse el plano I-4.2. "Estado Actual: Servicios existentes: Redes de gas y teléfono".

E) TELÉFONO.

Bajo unas canalizaciones perimetrales al área, a excepción de los que cruzan la calle García del Diestro y la plaza de la Estación para continuar por la calle Dato, discurren los tendidos telefónicos en subterráneo.

Por ello, no parece oportuno efectuar una descripción pormenorizada de dicha red ya que conecta y da servicio a todas las edificaciones existentes bien directamente desde la canalización subterránea o desde esta mediante tendidos por fachadas o servidumbres en sótanos o planta baja.

La situación actual se ha grafiado en el plano I.4.2. "Estado Actual: Servicios existentes: Redes de Gas y Teléfono".

1.8 - OBJETIVOS, CRITERIOS Y DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

La ordenación propuesta se describe gráficamente en la serie correspondiente del Documento nº 3 "Planos de Proyecto" en donde además de la especificación clara de la remodelación, con las calificaciones resultantes, se grafian esquemas de las diferentes redes de infraestructuras previstas.

Referencias concretas a cada uno de los planos se encuentran en los apartados descriptivos de la ordenación que se exponen a continuación:

1.8.1 - OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN

El avance tecnológico derivado de la llegada del FF.CC. Madrid-Irún a la ciudad de Vitoria-Gasteiz, con la construcción de la Estación en 1.856, supuso la mejora en su relaciones funcionales con el conjunto del territorio.

El trazado del ferrocarril, planeado al Sur de la ciudad fuera de su límite urbano, no contempló las tendencias naturales del crecimiento de la ciudad, así como el complejo funcionamiento que una infraestructura de este tipo conllevaría con el paso del tiempo, condicionando por ello, el modelo urbano resultante.

De acuerdo con los criterios higienistas del urbanismo moderno, la ciudad fue invadiendo la planicie meridional al núcleo fundacional, desarrollando una ocupación de este suelo cuyo resultado ha sido un "Ensanche" irregular e incompleto, pero fundamental para continuar con la cultura urbanística que ha distinguido a la ciudad de Vitoria-Gasteiz desde su primer asentamiento.

En este proceso colonizador de la llanura, se van produciendo las primeras construcciones al otro lado del ferrocarril, siguiendo un proceso de especialización funcional la cual da como resultado la actual zonificación de la zona sur de la ciudad, en donde se alternan grandes equipamientos con ordenaciones de viviendas unifamiliar y colectivas.

Los amplios terrenos que las instalaciones ferroviarias poseen en el "corazón de la ciudad" suponen una auténtica y verdadera distorsión en el

significado de la ciudad como territorio adecuadamente ordenado y funcionalmente relacionado y que desde el enfoque metodológico de la estructura urbana presenta los siguientes aspectos:

- **Trama morfológica incompleta**

En el caso de Vitoria-Gasteiz, el proceso seguido en los ensanches románticos de "hacer ciudad" a modo de definición de alineaciones siguiendo tramas rectangulares con la consiguiente implantación de edificios residenciales, conformando manzanas cerradas, se ve frenado en su encuentro con las instalaciones ferroviarias, imposibilitándose con ello la correcta constitución de sus bordes.

Este efecto se denota claramente en la apreciación de: trazados viarios interrumpidos, volumetrías edificatorias generando medianeras ciegas, espacios libres interiores rigidamente delimitados, ... y falsa consideración como fachadas principales de las que por su naturaleza son fachadas secundarias.

- **Efecto barrera**

La relación entre las partes de la ciudad, tanto a nivel peatonal como de circulación rodada, que debe darse de una manera fluida y diversa estableciéndose los oportunos canales que faculten recorridos, itinerarios e hitos referenciales, ha sido alterada al imposibilitarse su resolución como consecuencia de la existencia de un área perfectamente delimitada: física, constructiva y funcionalmente, como es el modelo de estación mixta pasajeros-mercancías, planteada en el centro de la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

Este modelo ferroviario, cuya nota característica dominante conlleva gran dosis de rigidez en cuanto a su trazado y permeabilidad, deriva en la búsqueda de conexiones alternativas antinaturales, para relacionar extensos barrios de la zona Sur con los localizados al otro lado del ferrocarril, y más concretamente con el núcleo comercial, lúdico y representativo del centro de la ciudad, constituido por el ensanche decimonómico.

- **Degradación urbana**

La imagen de la ciudad como un todo ordenado debe trascender en todo momento con independencia del lugar en el que se encuentre el perceptor.

La armonía de los elementos compositivos y de la identificación que de ellos se posee, hacen sobrevalorar los supuestos de clara degradación. Así, las instalaciones ferroviarias generadoras de un vacío disforme entran en colisión con los valores de aquellas áreas más próximas (Ensanche, Ciudad Jardín, grandes contenedores comunitarios, ...).

La situación anteriormente expuesta, es perfectamente apreciable al discurrir por tren a través de la ciudad, donde secuencialmente se alternan bordes adecuadamente tratados con zonas cuya imagen debería ser objeto de una profunda intervención, aún más cuando éstas se ubican en la zona más representativa.

En resumen, el tratamiento adecuado del área del ferrocarril y su entorno deberá superar las deficiencias enunciadas, mediante actuaciones cuyo resultado dé muestra del orden urbanístico que la ciudad esconde en su presente realidad.

Así tras un minucioso análisis de la situación actual: edificatoria, red viaria, infraestructuras, vacíos urbanos, espacios libres y zonas verdes, y de la definición de nuevos objetivos capaces de dar respuesta a los problemas de ajuste urbano presentes en la zona y que a grandes rasgos podríamos sintetizar en los siguientes:

- Permeabilizar la barrera física, ferrocarril, que ha impedido a Vitoria-Gasteiz su expansión hacia el Sur.
- Ordenar las zonas adyacentes al ferrocarril que quedan liberadas por el traslado de la estación de mercancías a JUNDIZ, definiendo claramente la relación Ciudad-Ferrocarril.
- Posibilitar, mediante la conveniente dotación de espacios libres de uso público, la conclusión de un amplio anillo peatonal para la Ciudad.
- Mejorar la red viaria en dirección E-O, deficitaria en esta zona de la Ciudad.

- Dignificar el paisaje urbano contemplado desde el ferrocarril.

se estima conveniente un nuevo enfoque en la ordenación del área del ferrocarril.

Por tanto, los criterios por lo que se debe guiar el Plan Especial del Ferrocarril pasan por:

- Conformación adecuada de la trama morfológica.
- Desaparición del efecto barrera.
- Mejora urbana.
- Nueva imagen de la Ciudad.

La acción recuperadora planteada para la trama morfológica del Ensanche rematando las manzanas incompletas localizadas en la zona Norte del área mediante la ordenación de unos volúmenes definitivos de una alineación, constatan a todos los niveles que esta parte de la Ciudad del siglo XIX llegará a disponer de un borde perfectamente conformado y articulado al llegar al ferrocarril.

La rigidez característica del trazado ferroviario, no tiene por qué impedir acciones de relación, tanto de los itinerarios peatonales como de los rodados, entre sus bordes. Hasta la fecha, y en nuestro caso concreto, las respuestas que la ciudad ha implementado han sido insuficientes.

Con el fin de enlazar todo el viario existente se proponen actuaciones relevantes que atravesando interiormente el lecho del ferrocarril logran conectar y definir como una auténtica trama la hasta ahora inconexa red, facultándose con ello claros circuitos y recorridos alternativos a los existentes, tanto en dirección N-S como E-O.

Los itinerarios peatonales de gran predicamento en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, se ven potenciados al diseñarse un "Espacio Salón" que sirve como nexo de unión con el "Paseo Verde" de nuevo diseño (Marqués de Urquijo), el cual enlaza a través de las actuaciones proyectadas para el complejo universitario con el bulevar Sur de la Ciudad, definido en el vigente Plan General.

Con la aparición de estos nuevos espacios libres se consigue dotar de un mayor grado de accesibilidad a los barrios del cuadrante S-E de la ciudad, conectándolos adecuadamente con los tradicionales paseos vitorianos.

Las acciones dirigidas a la consecución de una mejora urbana en el área, no sólo son consecuencia de una clara y acertada creación de espacios urbanos con sus volúmenes edificatorios, sino que deben completarse con otras tendentes a formalizar los márgenes de este "río" por el que discurre el ferrocarril: así, se diseña un "malecón" a modo de paseo elevado que acompaña al salón previsto en el borde Norte, y una sucesión de elementos esculturales, constituidos por núcleos de escaleras y edificios de equipamiento que dotados de una fuerte linealidad, estructuran el borde Sur del área.

Con esta última acción, se consigue superar la imagen residual que la actual configuración de la calle Marqués de Urquijo posee en la actualidad, transformando su característica de espacio degradado en uno amable, dotado del suficiente atractivo de relación, estancia, paseo, ... para los ciudadanos.

Evidentemente todo lo hasta ahora expuesto contribuye a dotar de una imagen nueva y renovada a esta zona; la cual se verá dignificada no sólo por responder a un espacio ordenado sino por tratarse de un ámbito en donde pueda llevarse hasta su último extremo la relación forma-función urbana.

1.8.2 - ORDENACIÓN GENERAL: ELEMENTOS COMPOSITIVOS

Los criterios compositivos para el ámbito parten de la consideración dada para todo él como transición entre una trama urbana constituida por tres manzanas, en el frente al área del siglo XIX, a dos manzanas tal y como se desarrolla en la zona al Sur del ferrocarril.

Por ello, la utilización del sistema viario en continuidad nos reconduce a una clara interrelación espacial y en consecuencia tanto las prolongaciones de las calles Corazonistas, San Antonio y Fueros conllevan a la primera definición de manzanas con las alineaciones inherentes a ellos.

La aparición, o el desplazamiento, de la calle Marqués de Urquijo supone un claro eje lineal compositivo para la ordenación de los espacios y volumetrías a diseñar en la zona Sur, toda vez que con dicho vial se remata transición entre las direcciones Norte-Sur.

Por supuesto, la formalización del nuevo eje Este-Oeste posibilita una fácil y sugerente resolución no ya solo para lo proyectado en sus laterales (Paseo peatonal, edificios de equipamientos, etc.) sino que en él se integrarán

los enlaces con los viarios de conexión bien a modo de pasos y rampas, bien mediante pasos subterráneos o bien a nivel.

Con el fin de rematar las manzanas decimonómicas aparece un nuevo elemento compositivo definatorio de alineaciones tal cual es el límite máximo determinado para las nuevas edificaciones, de manera que siguiendo la tipología rectangular de la malla urbana, suponga una clara y tranquila formalización del frente Sur del área residencial colectiva.

Otros elementos compositivos utilizados han sido los propios instalaciones ferroviarias que con su edificación más relevante y sus tendidos viarios rectilíneos han conllevado a una clara definición tanto de los elementos de cierre como de los espacios libres públicos proyectados para los cuales la linealidad ha sido el criterio adoptado tanto para el establecimiento de las circulaciones peatonales como para el propio tratamiento urbanístico.

1.8.3 - ORDENACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

Partiendo de la medianera constituida por el edificio residencial existente en la Plaza de la Estación, se van ordenando secuencialmente hacia el Este una serie de volumetrías. Así, rematando la alineación de la Plaza se proyecta una construcción de 18,88 m. de longitud resuelta en planta baja y dos plantas estableciéndose obligatoriamente la continuidad del porche. A continuación, y a modo de charnela, para resolver las alineaciones y alturas no coincidentes, se define un volumen de 32,75 m. de largo resultado en planta baja y tres pisos, permitiéndose dos plantas de aparcamiento, su altura máxima se fija en 15,10 m.

Ya con una atracción perfectamente definida, se remata toda la zona Norte del ámbito has llegar a la calle Rioja, de forma que las dos plantas sótanos, planta baja, tres o cuatro pisos, ático en el caso de tres plantas y planta bajo cubierta. Su altura máxima de edificación queda fijada en 21,00 m.

En la zona Sur, y con el fin de rematar ambos extremos de la calle Marqués de Urquijo, se proyectan sendas volumetrías de 94,80 m. y 54,95 m. de longitud y fondos de 10/13,75 m. para los cuales se establece unas altura máximas de 9 y 12 m. según se trate de las partes en las que se permitan dos o tres plantas.

Las características más relevantes de las edificaciones residenciales además de su excelente orientación Sur, vienen determinadas por la escasa profundidad prevista con el fin de lograr un mayor alejamiento del trazado ferroviario. Ello conduce a una tipología de viviendas frontales, con una variante en esquina para remate y enlace con la manzana, evitando así innecesarias medianerías.

El acceso se realiza mediante un reducido número de portales y a través de corredores acristalados ubicados en la fachada Norte, que permiten acceder a la totalidad de las viviendas.

El perímetro Sur de fachada se incrementa al avanzar los cuerpos edificados de las estancias solapándose con los restantes locales.

Los dormitorios se sitúan alineados compartiendo una amplia galería acristalada que tiene diversas utilidades:

- Por un lado establecer una sencilla barrera acústica frente al ruido ferroviario.
- Permitir una captación solar pasiva cuando se desee, dada su orientación favorable.
- Ordenar mediante un gran paño acristalado la diversidad de huecos que se producen en un edificio de viviendas, proporcionando así una imagen unitaria, más adecuada a la escala general del conjunto y con una mejor lectura para un viajero en movimiento.

El edificio se remata mediante bóveda rebajada que alberga en su interior viviendas de menor tamaño.

Todos los locales son exteriores, creándose unos pequeños patios de servicio para ventilación cruzada.

El número total de viviendas proyectadas son 119, albergando 76 viviendas en el bloque residencial previsto entre las calles Fueros y Rioja, y 43 viviendas en el bloque previsto entre la Plaza de la Estación y la calle Fueros.

1.8.4 - RED VIARIA Y APARCAMIENTO

Dentro del ámbito se actúa en relación con el viario de tres formas; ampliación del existente, reforma de la tipología y creación nuevos.

Como ampliación del existente observamos el tramo de conexión entre la calle Corazonistas y el Paseo de la Senda de manera que manteniendo en continuidad con la actual sección de la calle Corazonistas posibilite una correcta conexión rodada y peatonal con el Paseo de la Senda. Ello obliga irremediabilmente a la realización de un nuevo túnel con mayor anchura que la actualmente existente.

La reforma tipológica afecta al trazado de conexión entre las calles San Antonio y Aguirre Miramón resolviéndose, según el Planeamiento proyectado, mediante un paso subterráneo que en continuidad permita un recorrido sencillo para el flujo rodado.

La creación de nuevos viarios afecta a los previstos de prolongación hacia el Sur de la calle Fueros y nuevo viario en la zona de Marqués de Urquijo. El primero de ellos conlleva, con la misma sección de la actual calle, conectar a través de un poso inferior la red viaria existente en el siglo XIX con el nuevo trazado de la zona Sur del ámbito.

La nueva calle Marqués de Urquijo mantiene el carácter lineal en todo su recorrido, entre Comandante Izañuy y Corazonistas, viéndose únicamente alterada al llegar a los nudos de conexión con las calles Fueros y San Antonio en donde se formalizan trazados en pendientes para la red viaria rodada y áreas con escalinatas para resolver la red peatonal.

La anchura total tipo de esta nueva calle es la de 12,75 m. de la cual 7,00 m. corresponde a la calzada, 2,50 m. para aparcamiento y 3,25 m. como acera. En los nudos de conexión las calzadas poseen una anchura de 4 m.

En lo que respecta a los aparcamientos, se ha diseñado una franja de 2,50 m. de anchura que acompañando a la calle Marqués de Urquijo se localizan a todo lo largo de la calle en las zonas en los que no exista conflictividad con el tráfico o con los pasos peatonales.

1.8.5 - ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

Dentro del concepto general de espacios libres de dominio y uso público, en el área se han diferenciado cinco calificaciones, tres de las cuales corresponden a espacios libres propiamente dichos y las dos restantes a sendas zonas verdes.

Conceptuadas como zonas verdes se ha definido todo el paseo peatonal de Marqués de Urquijo que al estar subdividido en dos arropa unos parciales de 6.954,22 y 3.565,23 m². Dicho espacio está diseñado con una anchura tipo de 14,75 m. de los cuales 2,50 m. se han reservado como carril bici.

Como espacios libres se han diferenciado dos tipos de superficies, las ordenadas a modo de áreas de paso peatonales y la proyectada como área de estancia-paseo también peatonal. Las primeras son las ubicadas a ambos extremos de la calle Marqués de Urquijo, junto a los edificios de equipamientos, con unas superficies de 276,01 m² y 721,01 m².

El espacio libre con tipología de estancia-paseo corresponde con la amplia zona de entre 31,635 y 27,485 m de anchura, prevista entre la edificación residencial y las instalaciones ferroviarias. Incluido en dicho espacio la actual Plaza de la Estación, su resolución a modo de paseo elevado, zona estancial y paseo lineal, posibilita todo un recorrido peatonal desde el centro a la zona Sur de la ciudad.

Con una situación privilegiada y de claro carácter ordenador, se plantea una edificación en planta sótano (planta inferior) y dos plantas superiores, en la cual se lleven a cabo actividad ciudadana (establecimiento público).

1.8.6 - USOS DE LAS EDIFICACIONES

De entre las edificaciones proyectadas, las construcciones denominadas como C-O y ET (C-O) tienen un uso pormenorizado de comercial y oficinas, especificándose para la segunda de ellas que tales usos corresponden a las actividades llevadas a cabo como instalación de la Estación de Transportes, en este caso de RENFE. Esto último supone que la totalidad del edificio, a adjudicar a RENFE, únicamente puede albergar a las oficinas y

dependencias comerciales de dicha empresa, así como dos plantas de aparcamientos ligados a los usos a desarrollar en las plantas superiores.

Las edificaciones RC-1 y RC-2, son de claro carácter residencial colectivo en donde pueden proyectarse aparcamientos, trasteros e instalaciones en las dos plantas sótano; comercial, oficinas, establecimientos públicos del grupo I^o, y equipamiento cultural en plantas bajas; y viviendas exclusivamente en plantas de pisos superiores.

Las construcciones denominadas como ET-1, ET-2 y ET-3 albergarán los usos característicos dependientes de la Estación de Transporte, en particular de RENFE, admitiéndose los usos complementarios enunciados en las Ordenanzas Regulatoras.

Los edificios de equipamientos EG-1 (A y B) y EG-2, localizados en la franja Sur del ámbito podrán destinarse a cualquiera de los usos de equipamiento universitario, cultural o asociativo, bien exclusivamente o de modo compartido.

1.8.7 - DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE URBANIZACIÓN

A continuación se van a describir escuetamente los esquemas de las redes más importantes, dejando sin explicitar la red de hidrantes la cual, por su carácter más específico, se estima debe ser diseñada y resuelta al realizarse el proyecto de urbanización que desarrolle el presente Plan Especial.

A) SANEAMIENTO.- Apoyándose en los colectores que discurren dentro y en el perímetro del ámbito (ovoide 120/90 calle Corazonistas, ovoide 90/60 calle Manuel Iradier, colector \varnothing 100 tramo Este de la calle Marqués de Urquijo, colector \varnothing 50 de la Plaza de la Estación) se proyectan las siguientes redes:

- En la zona Norte del polígono: Partiendo de la prolongación e la calle Fueros como elemento separador, se proyectan redes con \varnothing de 40 y 50 de manera que la zona existente entre la Plaza de la Estación y Fueros evacue hacia la calle Dato, mientras que la zona entre Fueros y Rioja evacue hacia la calle Rioja. A su vez la primera de las zonas antes

mencionada resolverá mediante evacuación forzada, las procedentes del paso inferior de la calle Fueros.

- En la zona Sur del polígono: Mediante colectores de \varnothing 40 se canalizan las aguas del tramo de la calle Marqués de Urquijo entre Aguirre Miramón y Corazonistas, hacia el colector ovoide que discurre hacia el Norte por el Paseo de la Senda.

Las canalizaciones de la calle Aguirre Miramón, tanto a nivel superior con \varnothing 20 como del paso inferior con \varnothing 60, junto con las proyectadas en el paso inferior de la calle San Antonio y las tres canalizaciones de \varnothing 100 y 50 previstas en todo el resto de la calle Marqués de Urquijo se conectan a un nuevo colector de \varnothing 100 que va a enlazar con el ovoide que discurre bajo la calle Manuel Iradier.

- B) ABASTECIMIENTO DE AGUA.- Con una clara concepción de redes en anillo, se proyectan bajo los espacios libres de la zona Norte del ámbito canalizaciones de \varnothing 150 de manera que se circunvalen las manzanas edificadas.

En la zona Sur, y bajo el paseo peatonal, se remata la red actual con nuevas canalizaciones de \varnothing 150.

Evidentemente en la nueva red proyectada se localizarán todos los hidrantes necesarios para satisfacer las previsiones del área.

- C) ENERGÍA ELÉCTRICA.- Después de proceder a la desaparición total de los tendidos eléctricos en aéreo existentes, se proyecta nuevos tendidos subterráneos de alta y baja tensión los cuales cierran perimetralmente las nuevas manzanas ordenadas en la zona Norte del Polígono creando anillos, en los cuales los tramos de nueva creación van conectando con las canalizaciones actuales que discurren bajo la calle Manuel Iradier.

En el zona Sur únicamente se proyectan de nueva creación los tendidos subterráneos, como ramificación de los

existentes, necesarios para dotar de energía eléctrica los edificios de equipamiento proyectados.

- D) ALUMBRADO.- Procediendo también con ramificaciones, se proyectan redes subterráneas bajo los espacios libres de la zona Norte de manera que la zona Oeste conecta con el tendido actual bajo la Plaza de la Estación y la zona Este de dicho espacio libre se conecta con la red que discurre bajo la calle Fueros.

Tanto la canalización proyectada bajo la acera Norte de la calle Marqués de Urquijo como los proyectados a ambos lados del paseo peatonal, se conectan a la actual red ya ejecutada existente en el tramo más oriental del citado paseo.

- E) GAS.- Tomando como puntos de conexión el cauce de las calles Dato con Manuel Iradier y Rioja con Manuel Iradier, se proyecta una nueva canalización que discurre bajo la acera Este de la calle Dato, sigue bajo la Plaza de la Estación, continua siguiendo las alineaciones de las edificaciones ordenadas hasta llegar a la calle Rioja en donde gira hacia el Norte para proseguir bajo la acera Oeste de la citada calle.

Al igual que lo expuesto en otras redes, se proyectan las ramificaciones necesarias para abastecer de este tipo de energía a los edificios de equipamiento ubicados en ambos extremos de la alineación Norte de la calle Marqués de Urquijo.

- F) TELÉFONO.- Siguiendo una trayectoria casi igual a la descrita para la red de gas, se proyecta la nueva red de teléfono la cual se conecta con la existente en el cruce de los tramos de la calle Dato con la Plaza de la Estación y en la esquina de la calle Rioja con Manuel Iradier.

1.8.8.- CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE

De la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Vitoria-Gasteiz tramitada en el ámbito del polígono nº 5 "Ferrocarril", cabe diferenciar la temática expuesta en la Ficha del Ámbito como parámetros urbanísticos y todo el resto de Directrices, Aprovechamiento, Grado de vinculaciones de las determinaciones, Cesiones obligatorias y Cargas de urbanización también enunciadas en las Fichas del Ámbito.

Respecto al primero de los temas cabe clarificar el mínimo ajuste de superficies calificadas provenientes de una exhaustiva medición realizada en planos a escala 1/500. Dichos ajustes en absoluto han supuesto sobrepasar los aprovechamientos máximos establecidos para las parcelas ordenadas, habiéndose procedido únicamente a un trasvase entre los aprovechamientos dados a las dos áreas residenciales manteniendo en cualquier caso el máximo admisible.

PARCELA	PLAN G.O.U	PLAN ESPECIAL
CO	405	405,10
ET (C-0)	1.629	1.629,80
RC-1	7.801	7.759,00
	Subt. 21.266	Subt.21.266
RC-2	13.465	13.507,00
ET-1/ET-2/ET-3	6.508	6.508,00
EC	4.394	4.388,78
TOTAL	34.202	34.197,65

la edificabilidad media bruta resulta ser de 0,3900 inferior a los 0,3992 m²c/m²s expuestos en la ficha.

En cuanto al número de viviendas se han previsto 119 en lugar de las 125 viviendas estimadas como máximas.

Respecto al punto nº 3 de la ficha del Ámbito "Directrices de la Ordenación" se le van a ir analizando puntualmente cada uno de los extremos:

- 3 a) AREA FERROVIARIA. - Con independencia de las nuevas mediciones, más reales, de los terrenos en ella incluidos, se han cumplimentado las condiciones:

- El nuevo edificio, junto a la alineación Norte, se planteo 66 x 12 m. que si bien tiene 0,50 m. menos de longitud de lo estipulado en la ficha, sin embargo permite la construcción de los 2.141 m²c. Su altura máxima será de 10 m.
- Se mantiene el actual edificio catalogado de la RENFE, con una superficie en planta baja de 1.122 m² y una construida total de 2.607 m²c.
- Se permite edificar (adosado al cierre de la calle Marqués de Urquijo) una superficie máxima de 1.760 m²c en situación de estricta simetría con el edificio antiguo de RENFE. La altura máxima será de 9,50 m.

Si desea advertir que para tal edificación no se esta establece una parcela perfectamente definida en el Plan ya que su ubicación dentro de los terrenos ferroviarios queda con libertad siempre y cuando cumpla con las condiciones fijadas en el párrafo anterior.

- El aprovechamiento total máximo, incluido el edificio a mantener, fijado en 6.508 m²c se cumplimenta exactamente.

3 b) PASEO MARQUES DE URQUIJO.- Se van a ir exponiendo los extremos debidamente cumplimentadas:

- Se configura la Senda Peatonal con una anchura de 14,75 m., superior a los 14,00 m. fijados en la ficha del ámbito.
- La nueva vía posee una calzada de 7 m., aparcamiento de 2,50 m. y acera de 3,25 m., dimensiones superiores a las estipuladas.
- Los parámetros fijados como superficies de parcelas de 769 m²s. y 1.229 m²s se han ajustado a la realidad resultando 635,99 m². y 999,55 m²s suponiendo un aprovechamiento de 4.388,75 m²c cantidad inferior a la máxima permitida de 4.394 m²c. La altura máxima de 12 m. es inferior a la referenciada en la ficha del ámbito (13 m.)

- 3 c) PLAZA DE LA ESTACIÓN: la posibilidad de ubicar en ella un aparcamiento público subterráneo, en tres plantas máximas, no ha parecido oportuno establecerlo con un carácter obligatorio en el documento del Plan Especial, manteniendo únicamente la permisibilidad de tal actuación bajo el espacio libre público de la Plaza de la Estación. La superficie máxima afectada por dicho aparcamiento será de 4.204 m² para cada una de las tres plantas permitidas.
- 3 d) ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS AL NORTE DEL FERROCARRIL.- Tal y como se enuncia en la ficha, se ha conformado dicho espacio el cual tiene una anchura, hasta alineaciones, de 27,485 m. y 31,635 m. Se ha cumplimentado lo referente a la construcción destinada a establecimiento público del Grupo I.
- 3 e) EDIFICIOS AL NORTE DEL FERROCARRIL.- El remate de la ciudad, y como escenario del espacio libre público creado, se han proyectado una serie de edificaciones las cuales cumplen con lo normado por el Plan General:
- El edificio terciario (comercial y oficinas) tiene una superficie en planta de 160,43 m² (inferior a los 161 m²) y un aprovechamiento total de 405,10 m²c (lo fijado son 405 m²c).
 - El edificio para dependencias de RENFE (comerciales y de oficinas), tiene una superficie en planta de 407,45 m² y un aprovechamiento máximo de 1.629,80 m²c.
 - Para las edificaciones residenciales RC-1 y RC-2, se han seguido cumplimentando los parámetros de superficie calificada máxima (2.110 m² y 3.655 m²) al haberse actuado sobre 1.996,47 m² y 3.432,16 m². Respecto al aprovechamiento, no se ha sobrepasado el total de 21.266 m²c los cuales se han distribuido de acuerdo con el definitivo diseño de los bloques residenciales.

La alineaciones posteriores determinadas a no menos de 4 m. y 5,80 m. en un 50% de alineación posterior se han respetado escrupulosamente. Igualmente puede decirse del fondo máximo medio de los 21,65 m. y retranqueos de

2,20 m. en un 50% de la alineación, ya que en el bloque RC-1 se han adoptado los 21,80 m. y 4,15 m. de retranqueo y en el bloque RC-2 se ha configurado a 21,64 y 4,15 m. de retranqueo.

El número de plantas máximo permitido de dos sótanos, planta baja, cuatro plantas de pisos y ático retranqueado en su fachada principal, no queda superado por la propuesta en donde la edificación posee dos plantas sótano, planta baja, cuatro plantas de pisos y bajo-cubierta o tres plantas de pisos ático y bajo cubierta.

1.8.9.- MODELO URBANO FUTURO

En el desarrollo del presente Plan Especial ha parecido oportuno el proponer una solución de ordenación la cual no hipoteque posibles mejoras urbanísticas tendentes a:

- Potenciar a la nueva calle Marqués de Urquijo como vía de acceso, rodado al complejo ferroviario.
- Relocalización de un nuevo edificio, con las características de Estación de viajeros, Correos, paquetería, en la alineación de la calle Marqués de Urquijo.
- Prever una dotación importante de aparcamientos capaz de resolver en subterráneo la demanda zonal (viajeros, universitarios, etc) y la demanda proveniente del centro de la ciudad.
- Reurbanizar los pasos inferiores, disminuyendo su longitud.
- Rematar, simétricamente respecto a la actual Estación de viajeros, el cierre Norte de las instalaciones de RENFE. Ello posibilitaría liberar y reurbanizar el espacio resultante actualmente ocupado por el edificio anexo de Renfe y la calle García del Diestro.

Evidentemente todos los aspectos anteriormente relacionados pasan por una clara decisión a adoptar competencialmente por RENFE, tal cual es la de reducir a cuatro el número de vías férreas.

La futura ordenación, plasmada en el plano de proyecto nº 10 "Estado Proyecto: Modelo urbano futuro", da una imagen posibilista de hasta donde puede llegar la mejora deseada para esta área tan céntrica y representativa de la ciudad.

1.9 - SÍNTESIS : RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE CALIFICACIONES SUPERFICIES, USOS, EDIFICABILIDADES Y APROVECHAMIENTOS MÍNIMOS

1.9.1 - RESUMEN DE CALIFICACIONES Y SUPERFICIES

- a) Superficie total del ámbito 87.672,90 m2s.
- Superficie descubierta . 85.616,78 m2s.
 - Superficie cubierta . . . 2.056,12 m2s.
- b) Superficies según calificaciones globales:
- Sistema general de Transportes y Comunicaciones (SG-TC-1: Estación de transporte) 36.437,75 m2s.
 - Sistema general de Transportes y Comunicaciones (SG-TC-2: Viario General : c/ Paseo de la Senda) 1.108,99 m2s.
 - Superficie descubierta . . . 977,53 m2s.
 - Superficie cubierta 131,46 m2s.
 - Sistema general de Espacios Libres 10.783,01 m2s.
 - Sistema general de Equipamiento Comunitario (SG-EC-1: Nuevo equipamiento proyectado, viario, etc.) 1.083,35 m2s. 13.550,43 m2s.
 - Superficie descubierta . 13.404,05 m2s.
 - Superficie cubierta 146,38 m2s.
 - Sistema general de Equipamiento Comunitario (SG-EC-2: Tramo de la calle Aguirre Miramón) . . 1.083,35 m2s.
 - Superficie descubierta . . . 785,86 m2s.
 - Superficie cubierta 297,49 m2s.
 - Residencial 24.709,35 m2s.
 - Superficie descubierta . 23.228,58 m2s.
 - Superficie cubierta 1.480,77 m2s.

c) Superficies según calificaciones pormenorizadas.

- Estación de transporte (en SG-TC-1) 36.437,75 m2s.
- Viario General (en SG-TC-2) 1.108,99 m2s.
 - Superficie descubierta 977,53 m2s.
 - Superficie cubierta 131,46 m2s.
- Zona verde (ZV-1) (en SG-EL) 6.954,32 m2s.
- Zona verde (ZV-2) (en SG-EL) 3.565,23 m2s.
- Viario Local (VL-1) (en SG-EL) 263,46 m2s.
- Equipamiento Genérico (EG-1) (en SG-EC-1) 999,55 m2s.
- Equipamiento Genérico (EG-2) (en SG-EC-1) 635,99 m2s.
- Espacio libre (EL-1) (en SG-EC-1) 276,01 m2s.
- Espacio libre (EL-2) (en SG-EC-1) 867,39 m2s.
 - Superficie descubierta 721,01 m2s.
 - Superficie cubierta 146,38 m2s.
- Viario Local (VL-2) (en SG-EC-1) 10.771,49 m2s.
- Viario Local (VL-3) (en SG-EC-2) 1.083,35 m2s.
 - Superficie descubierta 785,86 m2s.
 - Superficie cubierta 297,49 m2s.
- Residencial colectiva (RC-1) 1.996,47 m2s.
- Residencial colectiva (RC-2) 3.432,16 m2s.
- Comercial-Oficina (C-O) (en R) 160,43 m2s.
- Estación de transporte (comercial-oficinas)
(ET-CO)(en R) 418,92 m2s.
- Espacio libre (EL-3) (en R) 13.666,78 m2s.

- Viario local (VL-4) (en R) 609,14 m2s.
- Viario local (VL-5) (en R) 571,63 m2.
- Viario local (VL-6) (en R) 1.115,54 m2s.
 - Superficie descubierta . . . 343,77 m2s.
 - Superficie cubierta 771,77 m2s.
- Viario local (VL-7) (en R) 1.063,13 m2s.
- Viario local (VL-8) (en R) 396,51 m2s.
 - Superficie descubierta . . . 296,65 m2s.
 - Superficie cubierta 99,86 m2s.
- Viario local (VL-9) (en R) 1.278,64 m2s.

d) Resumen de superficies según calificaciones pormenorizadas:

- Estación de transporte 36.856,67 m2s (42,04%)
- Residencial colectiva 5.428,63 m2s (6,19%)
- Comercial-oficinas 160,43 m2s (0,18%)
- Equipamiento Genérico 1.635,54 m2s (1,87%)
- Zonas Verdes 10.519,55 m2s (12,00%)
- Espacios libres 14.810,18 m2s (16,89%)

- Superficie descubiertas. . .14.663,80 m2s
- Superficie cubiertas 146,38 m2s

- Viario 18.261,88 m2 (20,83%)

- Superficie descubiertas. . . 16.352,16 m2s
- Superficie cubiertas 1.909,72 m2s

1.9.2.- RESUMEN DE USOS

- Edificio C-O:
 - . P. Baja y Plantas pisos Comercial y oficinas

- Edificio ET (C-O):
 - . P. sótanos Aparcamientos, trasteros e instalaciones de RENFE
 - . P. baja y p. pisos Comercial de RENFE y Oficinas de RENFE

- Edificio RC-1 y RC-2:
 - . P. sótanos Aparcamientos, trasteros e instalaciones.
 - . P. baja Comercial, oficinas, establecimiento público G-1º y equipamiento cultural
 - . P. pisos viviendas.

- Edificios ET-1, ET-2 y ET-3:
 - . P. baja y p. pisos estación de transporte de RENFE

- Edificios EG-1 y EG-2:
 - . P. baja y p. pisos equipamiento universitario, equipamiento cultural y equipamiento asociativo.

1.9.3.- RESUMEN DE EDIFICABILIDADES Y APROVECHAMIENTOS

Parcela	Superficie m2s	aprovechamiento m2c	edificabilidad m2c/m2s
C-0	160,43	405,10	2,525
ET (C-0)	418,92	1.629,80	3,890
RC-1	1.996,47	7.759,00	3,886
RC-2	3.432,16	13.507,00	3,935
ET-1	792,00	2.141,00	2,703
ET-2	1.107,12	2.607,00	2,354
ET-3	sin definir	1.760,00	-
EG-1	999,55	2.732,00	2,733
EG-2	635,99	1.656,75	2,605

- Total superficie del ámbito 87.672,90 m2.
(cubierta más descubierta)
- Superficie máxima construida 34.197,65 m2c
- Edificabilidad máxima 0,3900 m2c/m2s
- Nº máximo de viviendas 119 viv.
(43 en RC-1 y 76 en RC-2)

1.10.- CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO MEDIO

Como quiera que el Planeamiento General no se encuentra adoptado a lo establecido por la Ley 8/1.990 de 25 de julio y al Texto Refundido de la misma (R.D.L. 1/1.992 de 26 de junio), es por lo que no se han fijado los aprovechamientos tipo en suelo urbano y en su consecuencia le es de aplicación lo enunciado en la Disposición Adicional segunda del R.D.L. 1/1.992, que dice textualmente lo siguiente:

"A los efectos de lo establecido en la disposición transitoria y para el suelo urbano en que no son aplicables la definición de áreas de reparto ni el aprovechamiento tipo, el aprovechamiento medio de la unidad de ejecución se calculará dividiendo la edificabilidad total, incluida la dotacional privada correspondiente a la misma, previamente homogeneizada con los coeficientes de ponderación relativa que se definan, por la superficie total de la unidad de ejecución, excluidos los terrenos afectos a dotaciones públicas, de carácter general o local, ya existentes".

a) Superficie de la unidad de ejecución:

Se contabilizarán la superficie del polígono descontando las superficies pertenecientes a los sistemas generales, tanto descubierta como cubierta.

- Superficie total del ámbito 87.672,90 m2s

Superficie descubierta 85.616,78 m2s
Superficie cubierta 2.056,12 m2s
- Superficie total Sistemas Generales 62.963,53 m2s

Superficie descubierta 62.388,20 m2s
Superficie cubierta 575,33 m2s

- (S.U.E.) Superficie de la unidad de ejecución . . 24.709,35 m2
 - Superficie descubierta 23.228,58 m2s
 - Superficie cubierta 1.480,77 m2s

- b) (S.D.P.E.) Superficie de los terrenos afectos a dotaciones públicas existentes, incluidos en la unidad de ejecución.

VL-4 (paso inferior c/ San Antonio)	609,14 m2s
VL-5 (último tramo c/ Dato)	571,63 m2s
Parte del VL-7 (tramo c/ Rioja existente)	465,30 m2s
VL-8 (paso inferior del Duende)	396,51 m2s
VL-9 (tramo c/ C. Izarduy y c/ Ferrocarril)	1.278,64 m2s
Parte del EL-3 (parte Norte de P. Estación)	226,12 m2s

(S. D. P. E) **TOTAL 3.547,34 m2**

- c) Aprovechamiento total de la unidad de ejecución:

Parcela C-O . . .	405,10 m2c	. . .	terciario en edificio exclusivo
Parcela ET (C-O)	1.629,80 m2c	. . .	terciario en edificio exclusivo
Parcela RC-1 . .	7.759,00 m2c	. . .	1.560,00 m2c comerciales en P. baja y exceso aparcamiento en sótano.
			6.199,00 m2c residenciales.
Parcela RC-1 . .	13.507,00 m2c	. . .	2.667,00 m2c comerciales en P. baja y exceso aparcamiento en sótano.
			10.840,00 m2c residenciales.

(AT) TOTAL TERCIARIO EN EDIFICIO EXCLUSIVO . . . 2.034,90 m2c

(AC) TOTAL COMERCIAL EN P. BAJAS (inc. portales y exceso aparcamiento en sótano) 4.227,00 m2c

(AR) TOTAL RESIDENCIAL (p. pisos) 17.039,00 m2c

- d) Coeficientes de homogeneización de usos.

Utilizamos los coeficientes de homogeneización de usos expuestos en la Tabla nº 1 del apartado 2, Capítulo 6 del Tomo I del Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Vitoria-Gasteiz.

- Terciario en edificio exclusivo Ku = 7.892 u.a./m2c
- Comercial en planta baja y exceso aparcamiento en sótano Ku = 12.376 u.a./m2c
- Residencial colectivo Ku = 5.314 u.a./m2c

Ponderándolos para el uso y tipología característica de Residencial colectiva, obtendremos:

- (CT) - Terciario en edificio exclusivo 1,49
- (CC) - Comercial en planta baja 2,30
- (CR) - Residencial colectivo 1,00

e) Aprovechamiento medio:

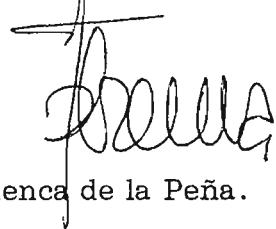
La formula de aplicación será la siguiente:

$$\text{Au} = \frac{\text{AR} \times \text{CR} + \text{AC} \times \text{CC} + \text{AT} \times \text{CT}}{\text{S.U.E.} - \text{S.D.P.E.}} = \frac{17.039,00 \times 1 + 4.227,00 \times 2,30 + 2.034,90 \times 1,49}{24.709,35 - 3.547,34} = \frac{29.793,10}{21.162,01} = 1,40786 \text{ m}^2\text{c.R./m}^2\text{s.}$$

1.11.- SISTEMA DE ACTUACION

El sistema de actuación previsto para la ejecución del presente polígono, para cuyo ámbito se redacta el Plan Especial, es el de expropiación. Se tendrá en cuenta que los terrenos afectados por la expropiación corresponderán a todos aquellos que se localicen fuera del área ferroviaria cuya delimitación está perfectamente grafiada en los planos del proyecto.

Vitoria-Gasteiz, Marzo de 1994.



Arquitecto director: D. Eduardo Tabuenca de la Peña.

Arquitectos colaboradores: D. Juan Adrián Bueno Agero
D. Roberto Ercilla Abaitua
D. Miguel Angel Campo Díaz

Ingeniero de Caminos: D. Jesús Marcos Egido

ANEXO I JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA PARA LA SUPRESIÓN DE BARRERAS URBANÍSTICAS.

1. OBJETO DEL ANEXO

Mediante el Decreto 59/1981 del 23 de Mayo, el Gobierno Vasco estableció la Normativa para la Supresión de Barreras Urbanísticas, el cual señala en su artículo 4º la obligación de incorporar en las Memorias de los Planes, Normas, Programas, Estudios de Detalle y Proyecto de todo tipo, un anexo en el que se indique de manera clara y pormenorizada su efectivo cumplimiento, con una descripción de las medidas adoptadas al efecto.

Con carácter aclaratorio se ha de manifestar que únicamente se hará mención a los aspectos de diseño general propia del nivel del desarrollo del Plan Especial, dejando claro que en los sucesivos proyectos (de Urbanización, de edificación etc.) también será vinculante el cumplimiento de la presente Normativa así como la referente a "Supresión de Barreras Arquitectónicas". A tal efecto únicamente se justificará el Capítulo I "Elementos de Urbanización" del Título II.

2. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO SOBRE EL DISEÑO DE LOS ELEMENTOS DE LA URBANIZACIÓN.

- a.- Diseño y trazados de las vías.- si bien existen tramos en la red viaria que supera el 8,33 % de pendiente longitudinal, también es necesario puntualizar que, por el propio diseño del plan, se han previsto itinerarios alternativos cuyas pendientes no superan dicho porcentaje y por lo tanto son idóneas para el tráfico en sillas de ruedas.
- b.- Pavimentos.- Con independencia de las definiciones propias a llevar a cabo en el Proyecto de Urbanización, los acabados de pavimentos llevarán el tratamiento para señalar los vados peatonales.

- c.- Aceras.- Las aceras proyectadas tienen un ancho superior al 1,80 m. y una pendiente transversal comprendida entre el 1 y el 2%. El resto de las determinaciones se contemplarán debidamente en el Proyecto de Urbanización.
- d.- Pasos de peatones.- Se prevén los oportunos vados peatonales cumplimentando las especificaciones técnicas enunciadas en el artículo 109.
- e.- Escaleras.- Las escaleras proyectadas tienen un ancho superior a 1,20 m. con peldaños de 32 cm. de huellas y una altura de tabica no superior a 15 cm. Por supuesto el número máximo de peldaños seguidos, sin descansillo, no supera el de 12, para lo cual se han diseñado descansillos intermedios de más de 1,20 m. de longitud.

En dichas escaleras se han previsto los pasamanos establecidos por la normativa.

Los desniveles resueltos con escaleras disponen de otros itinerarios alternativos dotados de rampas.

En el tratamiento de las escaleras se tendrá en cuenta la franja de aviso para los invidentes.

- f.- Rampas.- las rampas proyectadas tienen una anchura superior a 1,80 m. , habiéndose tratado con una pendiente inferior al 1:12. Cada 10 m. como máximo se ha dispuesto del obligado descansillo de longitud superior a 1,80 m.

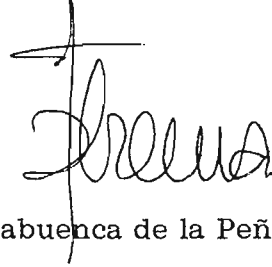
La señalización del arranque y del desembarco, así como el establecimiento de un área a nivel, se han tenido en cuenta al diseñar los espacios libres y recorridos peatonales.

La disposición de los pasamanos se tendrá en cuenta al realizarse el Proyecto de Urbanización.

- g.- Aparcamiento.- En las áreas de estacionamiento se distribuirán de manera que se cumpla la proporción de una plaza de aparcamiento para minusválidos por cada 40 o fracción.
- h.- Parques, jardines y plazas.- los cinco puntos del artículo 14 se cumplimentarán debidamente en el Proyecto de Urbanización.

i.- Aseos públicos.- No se ha previsto aseo público alguno.

Vitoria-Gasteiz, Marzo de 1994



Arquitecto director: D. Eduardo Tabuenca de la Peña.

Arquitectos colaboradores: D. Juan Adrián Bueno Agero
D. Roberto Ercilla Abaitua
D. Miguel Angel Campo Díaz

Ingeniero de Caminos: D. Jesús Marcos Egido