

PROYECTO	PLAN ESPECIAL AREA DE SERVICIO	PROYECTO
EMPLAZAMIENTO	EST. SERVICIO BENGUA C.N. 1 KM. 342.2	EMPLAZAMIENTO
PROMOTOR	GREGORIO SANTAMARIA MARTINEZ	PROMOTOR
ARQUITECTO	JUAN ADRIAN BUENO AGERO	ARQUITECTO
311 - JUNIO 1.989		

I N D I C EA) MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA

- 1.- OBJETO
- 2.- PROMOTOR
- 3.- DESCRIPCION DEL TERRENO
- 4.- ANTECEDENTES
- 5.- AFECCIONES DEL PLANEAMIENTO Y AMBITO DEL PLAN
- 6.- CRITERIOS Y OBJETIVOS
- 7.- DESCRIPCION Y JUSTIFICACION DE LA SOLUCION PROPUESTA
- 8.- CALIFICACION PORMENORIZADA
- 9.- CARACTERISTICAS DE LAS REDES DE SERVICIO
- 10.- CARACTERISTICAS DE LA URBANIZACION
- 11.- CUADROS DE SUPERFICIES CONSTRUIDAS DE LA EDIFICACION
- 12.- SISTEMA DE ACTUACION

B) ORDENANZAS REGULADORAS

- 1.- GENERALIDADES
- 2.- REGIMEN URBANISTICO DEL SUELO
- 3.- NORMAS DE EDIFICACION

C) PLAN DE ETAPAS Y ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO

- 1.- INTRODUCCION
- 2.- PLAN DE ETAPAS
- 3.- ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO

D) PLANOS DE INFORMACIONE) PLANOS DE ORDENACION

A) MEMORIA DESCRIPTIVA JUSTIFICATIVA

1.- OBJETO

El objetivo básico del presente PLAN ESPECIAL es la Ordenación de los terrenos, comprendidos dentro del Término Municipal de Vitoria-Gasteiz, de la actual ESTACION DE SERVICIO BENGEOA S.A., para destinarla a "AREA DE SERVICIO" en el P.K. 342,2 de la carretera N-1 (Madrid-Irún).

2.- PROMOTOR

El promotor del presente Plan Especial de Area de Servicio, en el punto kilométrico 342,2 de la N-1, Madrid-Irún (en su lado ascendente) es:

D. GREGORIO SANTAMERIA MARTINEZ

domiciliado a efectos de notificaciones en Vitoria-Gasteiz, calle Reyes Católicos nº1, y como representante de:

ESTACION DE SERVICIO BENGEOA S.A. C.I.F. A01-025364
y a su vez propietario del terreno.

3.- DESCRIPCION DEL TERRENO

3.1.- Situación

El terreno objeto del Plan Especial se encuentra al borde de la carretera N-1 (Madrid-Irún) en su P.K. 342,2, al Sur de ésta y justo en -

el límite del término municipal de Vitoria-Gasteiz, junto al camino-carretera de acceso a Subijana.

3.2.- Límites y Superficies

El terreno dispone de los siguientes límites:

N-O: N-1 (Madrid-Irún)

N-E: Suelo Rústico del Término de Iruña de Oca.

S-E: Suelo Rústico del Término de Iruña de Oca.

S-O: Carretera de acceso a Subijana.

La superficie del terreno en el Término de -- Vitoria-Gasteiz, a partir del Plano Topográfico elaborado por quien suscribe es de: 48.142 m².

3.3.- Topografía

El terreno presenta una forma trapezoidal en la mayor parte del mismo (aquella con frente a la N-1, con 260 mts de longitud) y un fondo de 150 mts., quedando una bolsa al Sur de la finca de unas dimensiones de 110x120 mts.

Las rasantes del terreno vienen condicionadas a la de la N-1, en su frente a esta vía con -- un desnivel de 1,04 mts. desde el punto "cero" tomado como referencia en la intersección de -- carretera de Subijana con N-1. Esta diferencia de 1,04 mts. lo es en la salida a Vitoria de -- la actual "Estación de Servicio Bengoa" lo que

representa un desnivel longitudinal (paralelo a N-1) del 0,5%.

En el sentido transversal las rasantes según las secciones dadas al terreno varían del siguiente modo:

-	Sección 1	(+1, +5,85)
-	"	2 (0,85, +7,16)
-	"	3 (0,80, +7,10)
-	"	4 (0,55, +7,05)
-	"	5 (0,26, +7,15)

Siendo el desnivel prácticamente inexistente en los tramos más cercanos, con porcentajes del 1%, acentuándose la pendiente a partir de una franja de 80 metros (paralela a N-1).

El terreno actual, dispone de accesos y salidas pavimentadas hasta la Estación de Servicio existente, siendo el resto del tipo de "monte bajo", siendo unos viarios de asfaltado y otros de gravilla.

3.4.- Edificaciones y Redes de Servicio Existentes

En la actualidad y como se comprueba en los planos de Información, existen dos edificaciones en la actual estación de servicio dedicadas a la atención de la misma y destinadas a Oficinas, Aseos, Almacén y Garage, con una superficie construída total de 227 m², siendo las alturas de las edificaciones de Planta Baja.

Las redes de servicio con que cuentan los terrenos son:

- Red de Abastecimiento de Agua

En la actualidad existe una red de agua, con abastecimiento continuo desde el depósito -- del Manantial de Subijana (grafiado en plano) y que discurre enterrada por el terreno, con un conducto de 60 mm de diámetro, atravesando la finca hasta la actual gasolinera.

- Red de Saneamiento

Existe en la actualidad una red enterrada -- que recoge tanto el saneamiento de gasolinera existente, como el agua de pluviales y de superficie del sector urbanizado.

Su trazado figura en planos de Información - Urbanística, disponiendo de una fosa séptica separadora de fangos y residuos sólidos, sumederos y arquetas, discurren en dos ramales paralelos a carretera, conectados con -- red a cauce abierto. Son de hormigón con secciones que oscilan entre 20 cm, 30 cm y 40 - cm.

- Red de Energía Eléctrica

La actual gasolinera recibe una línea eléctrica desde la línea de Subijana de Alava, -- de una Tensión Nominal de 13,2 kv (kilovoltio) a partir de un transformador situado al Sur de los terrenos de la Estación de Servicio - Bengoa S.A., siendo la línea de transporte - aérea.

- Red de Telefonía

La gasolinera actual dispone de una red de -- teléfonos, que es la que dispone el Pueblo -- de Subijana de Alava, dado que el trazado y postes discurre por su propiedad, siendo la línea de trazado aéreo.

- Red de Gas Natural

Al Sur de los edificios actuales y enterrada con cotas de protección, discurre paralela a la N-1 el gaseoducto subterráneo Zaragoza-Logroño-Vitoria.

Este gaseoducto dispone de siete puntos indicadores a lo largo del terreno.

- Red de Alumbrado

En la zona ajardinada delantera están dispuestas siete farolas de báculo para alumbrado nocturno del acceso y salida.

4.- ANTECEDENTES

Para la redacción del presente Plan Especial de Area de Servicio se ha dado una sucesión de consultas cronológicas, ante los Organismos de la Administración competentes en la materia y que son Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y Diputación Foral de Alava, y que se resumen en lo que sigue:

- a) 28/7/1988 - Solicitud al Excmo. Ayto. de Vitoria para la ejecución de "Area de Servicio" en los terrenos de la actual estación de Servicio Bengoa, P.K.342,2 N-1, remitiendo Memoria y Planos.
- b) 29/7/1988 - Solicitud a la Excma. Diputación Foral de Alava, de idéntica petición - que en el punto anterior, adjuntando igualmente Memoria y Planos.
- c) 10/8/1988 - Contestación del Ilmo. Sr. Diputado de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente y del Ingeniero Jefe del Servicio de Carreteras de la DFA indicando que: "... dicho lugar puede ser adecuado para esa finalidad.. debiendo presentar ... Proyecto ..." y donde se indicaban una serie de condiciones (Se adjunta copia).

d) 22/11/1988 - Contestación de Alcaldía-Presidencia del Ayto. de Vitoria-Gasteiz mediante Decreto, en el que resuelve, que en el citado punto kilométrico ... "se podrá instalar un área de servicio, que contemple como uso, única y exclusivamente el de Cafetería y Restaurante, así como los aparcamientos y demás servicios vinculados a éste ..."

Igualmente se señalaba el instrumento de planeamiento: Plan Especial para la Ordenación y Desarrollo de dicha "Area de Servicio", así como -- unos parámetros máximos y condiciones de servicios básicos y urbanización. (Se adjunta copia).



DIPUTACION FORAL DE ALAVA
ARABAKO FORU ALDUNDIA

FECHA: 10 de Agosto de 1.988
REFERENCIA: Servicio de Carreteras
ASUNTO: Estación de Servicio
EXPEDIENTE N.º: 849/88

DIPUTACION FORAL DE ALAVA
ARABAKO FORU ALDUNDIA
REGISTRO GENERAL
ERREJISTRO OROKORRA
16 AGO. 1988
Salida
Irteera 12870

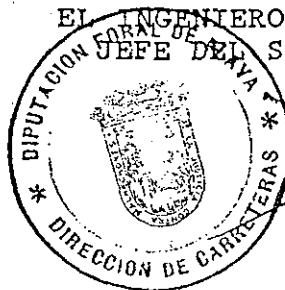
ESTACION DE SERVICIO BENGEOA, S.A.
Reyes Católicos, 1

01013 VITORIA-GASTEIZ

Contestando el escrito de fecha 28 del pasado mes de Julio, en el que solicitan autorización para disponer varios servicios de atención en carretera en la zona de la actual Estación de Servicio Bengoa, en el Km. 342,2 de la carretera nacional N-1, les comunico que en principio dicho lugar puede ser adecuado para esa finalidad, debiendo presentar con carácter previo un Proyecto suscrito por técnico/s competente/s, que cumpla las siguientes condiciones:

- Los servicios deben atender únicamente el tráfico que circule en sentido Madrid-Vitoria, señalándose al respecto que está prevista la supresión del actual paso de mediana.
- Los edificios a construir quedarán situados a 50,- m. como mínimo y 125,- m. como máximo contados a partir de la raya blanca exterior de la calzada más próxima.
- Deberán proyectarse las vías de aceleración y deceleración precisas, de conformidad con la normativa vigente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para vías interurbanas de intensidad media diaria del orden de 15.000 vehículos/día.
- La obra proyectada deberá ser compatible con el camino vecinal CV-67 de acceso a Subijana de Alava, debiendo permitirse la libre circulación de los vehículos que accedan a dicha localidad o salgan de ella hacia la carretera N-1.

EL INGENIERO DIRECTOR DE CARRETERAS
JEFE DEL SERVICIO DE CARRETERAS



[Firma manuscrita]

CONFORME
DIPUTADO TITULAR
DEL DEPARTAMENTO

[Firma manuscrita]



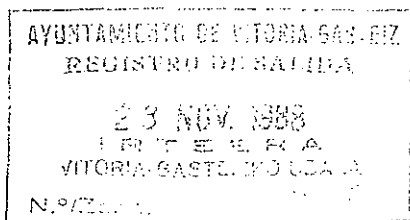
Registro:
Lerrokapena

Destinatario
Jasotzailea

SR. D. JUAN ADRIAN BUENO AGERO

San Antonio, nº 26-bajo.

VITORIA-GASTEIZ
=====



Por la Alcaldía-Presidencia, con fecha 22 de Noviembre de 1.988, ha sido dictado el siguiente DECRETO:

RESULTANDO: Que con fecha 29 de Julio de 1.988, se ha presentado consulta por D. JUAN ADRIAN BUENO AGERO, acerca de la posibilidad de construcción en la actual Estación de Servicio BENGUA, en el punto kilométrico 342 de la Ctra. N-1, un Area de Servicio con los usos de Bar-Restaurante, edificio de oficinas y taller de reparación de camiones.

RESULTANDO: Que según la consulta planteada se persigue la edificación de una denominada Area de Servicio, que engloba el uso de Taller de Reparación, Cafetería, Oficinas y Restaurante, en el punto kilométrico 342.

CONSIDERANDO: Que a la vista de la aprobación definitiva de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz y del artº 115 de las Normas, las Areas de Servicio se pueden instalar en el exterior de la línea de edificación, es decir, en el suelo clasificado inicialmente como Suelo No Urbanizable, si bien se debe de proceder a la señalización de los suelos susceptibles de estas operaciones, determinando el instrumento urbanístico de desarrollo.

CONSIDERANDO: Que a la vista de los artºs. 17 y 20 de la Ley del Suelo, es preceptivo la redacción de un Plan Especial que proceda a ordenar estas áreas, cumpliendo con las determinaciones específicas de ordenación señaladas en el Plan General.

CONSIDERANDO: Igualmente los usos deseables del suelo, no parece aconsejable la utilización de parte de dicho suelo para el uso de Talleres de Reparación de Vehículos y oficinas, vinculadas a los mismos, por tratarse, máxime en la superficie existente en la propuesta, de un uso típicamente industrial a localizar en el suelo calificado pormenorizadamente de tal forma.

CONSIDERANDO: Que esta Alcaldía-Presidencia es competente en virtud del artº 41.27 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, de 28 de Noviembre de 1.986,

R E S U E L V E

Comunicar a D. JUAN ADRIAN BUENO AGERO, que actúa en representación de D. GREGORIO SANTAMARIA MARTINEZ, represen-

...//...
tante de ESTACION DE SERVICIO BENGONA, S.A., que en el punto kilométrico 342 de la Ctra. N-1, se podrá instalar un Area de Servicio, que contemple como uso, única y exclusivamente el de Cafetería y Restaurante, así como los aparcamientos y demás servicios vinculados a éste, señalando que el instrumento de ordenación y desarrollo de dicha Area deberá ser un Plan Especial, el cual deberá contener como parámetros máximos los siguientes:

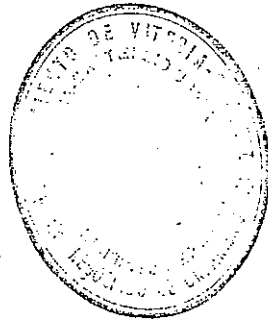
- | | |
|------------------------------------|----------|
| - Parcela mínima: | 2.000 m2 |
| - Porcentaje de ocupación parcela: | 20% |
| - Altura máxima: | 6,5 mts. |
| - Frente mínimo de la parcela: | 40 mts. |

Hay que advertir que estas instalaciones deberán disponer por cuenta propia de los servicios básicos que requieran sistemas satisfactorios de depuración o eliminación de los residuos sólidos o líquidos que pudieran producir, debiendo disponer de cierres arbolados en todo su perímetro, a excepción del frente a la Carretera, advirtiendo que el único cierre que podría acompañar a esa banda vegetal, será metálico, translúcido, de una altura máxima no superior a 2,20 mts.

Lo que le comunico para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a Vd. muchos años.

EL SECRETARIO,



5.- AFECCIONES DEL PLANEAMIENTO Y AMBITO DEL PLAN

Una vez establecidas las consultas anteriormente descritas y de la inspección del ordenamiento urbanístico que es de aplicación al terreno objeto del P.E.: P.G. de O.U. de Vitoria-Gasteiz y Ley de Carreteras, las afecciones del Planeamiento son las que siguen:

5.1.- Ley de Carreteras y Normas D.F.A.

Las líneas de dominio público, edificación y afección, según el escrito de 10 de Agosto de 1.988 del Servicio de Carreteras de la Diputación Foral de Alava, son, con respecto a N-1.

- * 8 mts a partir de la línea blanca exterior de la calzada más próxima, como línea de dominio público.
- * 50 mts a partir de la línea blanca exterior de la calzada más próxima, como línea límite de edificación.
- * 125 mts a partir de la línea blanca exterior de la calzada más próxima como línea de afección, quedando incluida la nueva edificación entre las líneas de 50 y 125 mts.

Las líneas de aceleración y deceleración, cumplirán con lo estipulado en la Normativa vigente del M.O.P.U. para vías interurbanas con una IMD de 15.000 vehículos/día.

Se mantendrá el carácter y uso del camino vecinal CV-67 de acceso a Subijana de Alava.

Con respecto a la futura autopista Burgos-Malaga, cuyo trazado figura en Planos de Informa

ción y Ordenación conforme a consulta efectuada en el Servicio de Carreteras de D.F. de Alava, se establecerá al igual que en N-1, una línea de 50 mts. de edificación al Sur de los terrenos objeto de P.E.

Respecto a la carretera de acceso a Subijana y conforme al Reglamento de Policía de Carreteras de la D.F. de Alava se fijarán como línea de Edificación una de 12,50 mts desde el Eje del Viario CV-67 y una línea de cierre (está en precario) de 8 mts, desde el eje de la CV-67.

5.2.- PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE VITORIA-GASTEIZ

En el presente caso es de aplicación el artículo 115 de las NN.Urbanísticas del P.G. que determina el régimen general y de usos de las vías de comunicación y que vendrá determinado por las "Normas de la Diputación Foral de Alava" y subsidiariamente por la Ley de Carreteras.

Igualmente y a tenor del escrito de 22 de Noviembre de 1.988, del Ayuntamiento de Vitoria y en concordancia con el citado artículo 115 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U.:

"Las áreas de Servicio se pueden instalar en el exterior de la línea de edificación, es decir, en el suelo clasificado inicialmente como Suelo no Urbanizable, si bien se debe de proceder a la señalización de los suelos susceptibles de estas operaciones determinando el instrumento urbanístico de desarrollo".

Asímismo y conforme a la resolución del citado escrito municipal y al articulado de la aprobación definitiva del P.G. en el apartado 4º del Artº 115 enunciado, se establece:

"En estas áreas se podrán instalar todo tipo de servicios de carreteras -- (gasolineras, moteles, Areas de Servicio, talleres de reparación de vehículos, etc). Se excluyen los depósitos de desguace de automóviles. La parcela mínima será de 2.000 m², el porcentaje de ocupación máximo del 20% y la altura máxima de las instalaciones de 6,50 mts. El frente mínimo de la parcela de la vía será de 40 mts.

Estas instalaciones deberán disponer por cuenta propia los servicios básicos que requieran, incluidos sistemas satisfactorios de depuración o eliminación de los residuos sólidos o líquidos que pudieran producir.

Dispondrán de cierres arbolados en todo su perímetro a excepción del frente a la carretera. El único cierre que podrán acompañar a esta banda vegetal obligatoria serán los metálicos traslúcidos de altura máxima no superior a 2,20 mts."

Determinaciones que complementan el texto de la resolución del Decreto de Alcaldía de 22/11/1988 apuntado en el epígrafe D del punto 4. de esta Memoria.

Por tanto, la mayor parte del terreno (que queda comprendida entre líneas de edificación de N-1 y futura autopista Burgos-Malzaga) está clasificado como Suelo No Urbanizable No Protegido: Suelo No Urbanizable de Régimen Común (I), siendo la banda de 50 mts (a partir de raya blanca de calzada más próxima) un sistema general de comunicación municipal (D-0) y siendo el uso global el de Infraestructuras Básicas de Transporte.

Los usos pormenorizados se desarrollan en el presente Plan Especial de Area de Servicio conforme a las determinaciones y escritos expuestos en este punto, así como con arreglo a los parámetros máximos de parcela mínima, porcentaje de ocupación de parcela, altura máxima de las instalaciones y frente mínimo de parcela.

5.3.- AMBITO DEL PLAN ESPECIAL

El Ambito del Plan Especial es el comprendido entre la línea de dominio público y la línea de afección, con una superficie total de 29.240 m², desglosada del siguiente modo:

- a) 17.472 m², superficie entre línea de edificación y línea de afección, a aplicar a efectos de porcentaje de ocupación de las instalaciones-edificaciones y para su ordenación y urbanización.
- b) 11.768 m², superficie entre línea de edificación y línea de dominio público a aplicar a efectos de su ordenación de viarios, jardines y urbanización.

El resto de superficie, tanto la comprendida entre la línea de dominio público y raya blanca de N-1, como la que está al Sur de la línea de afec ción, quedarán fuera del ámbito del P.E., si -- bien la primera de ellas se urbanizará conforme a los accesos aprobados por D.F.A., en cuanto - carriles de aceleración y deceleración y la se-- gunda quedará con un simple césped.

6.- CRITERIOS Y OBJETIVOS

Uno de los dos criterios fundamentales que anima la redacción de este Plan es el de racionalidad en el uso -- del terreno, conforme a pautas de máximo aprovechamiento de los parámetros autorizados y óptima utilización - del suelo disponible en el Área de Servicio.

El segundo criterio de la ordenación es el de equilibrio entre los elementos propuestos, conforme a la jerarquización selectiva de los usos a que se destina el Área - de Servicio.

Conforme a estos dos criterios de partida enunciados, - los objetivos que persigue la ordenación propuesta en - el presente Plan Especial son:

- Accesibilidad clara y directa, tanto en el acceso y salida por autovía N-1 como entre las diversas instalaciones del área de servicio, facultando y permitien do la salida del C.V. Subijana por el interior del -- area.

- Escalonamiento de los elementos del Area de Servicio conforme a los diferentes niveles topográficos existentes, con el fin de establecer los mínimos movimientos de tierras y menores modificaciones a las rasantes del terreno.
- Sectorización o zonificación de los usos pormenorizados, segregando en diferentes zonas o sectores las instalaciones de reposición de combustible, de las de descanso, aparcamiento o reparaciones de vehículos.
- Visualización e identificación de los diversos edificios del Area de Servicio, así como de sus instalaciones, tanto las existentes como las ordenadas en el Plan Especial, con expresión clara y formal de los diversos usos asignados, a fin de que sean reconocibles por los conductores y usuarios del Area de Servicio.

7.- DESCRIPCION Y JUSTIFICACION DE LA SOLUCION ADOPTADA

7.1.- VIARIO

La solución adoptada se estructura conforme a los criterios y objetivos enunciados según un viario fundamental complementado con uno secundario y que son:

- a) Viario paralelo a N-1, tras la gasolinera existente. Este viario articula el paso de vehículos desde el Area de aparcamiento y cafetería-Restaurante-Hostal al S-O del Area de Servicio con la estación de Servicio actual y la salida a Vitoria.
- b) Viario paralelo a N-1 y al anterior al fondo del ambito del Plan. Sirve para establecer un circuito perimetral al Area de Servicio y facultar el acceso al taller de reparaciones y almacén de los camiones de mayores dimensiones dos ó tres ejes, así como vehículos especia-

les, sirviendo asimismo para acceder a las zonas de estacionamiento, quedando éstas en posición relegada respecto al conjunto (en el límite del ámbito del Plan). Al igual que el anterior da salida a N-1.

Estos dos viarios estructurantes longitudinales se ven acompañados de otros tres transversales, que completando el anillo anterior enlazan con el área delantera (junto a N-1) de accesos y salida del Area de Servicio así como de la zona de aparcamientos de vehículos de turismo junto al edificio Cafetería-Restaurante-Hostal.

Todas las vías son de doble sentido, a excepción de los carriles de deceleración y aceleración -- que serán de sentido único.

7.2.- APARCAMIENTOS

Estos quedan vinculados al viario local anteriormente descrito y se establecen los siguientes:

- 1.- Grandes camiones y autobuses al límite del ámbito del Plan Especial, junto a taller de reparaciones.
- 2.- Vehículos especiales. Al N-E del área de servicio.
- 3.- Camiones y Autobuses. En cinco espacios definidos en plano junto a viario fundamental -- central, entre taller de reparación y actual gasolinera.
- 4.- Turismos. En zona ordenada al efecto junto al edificio de cafetería-restaurante-hotel, disponiendo de su propia vía de distribución conectada al circuito perimetral del área de servicio. En esta zona se reservarán un 2% -- del total de plazas (70) para usuarios minus válidos, según anexo R.P. Artº7.

5.- Carga y Descarga. Para el suministro del edificio de cafetería-rest-hotel, ubicada en la trasera de éste.

7.3.- ZONAS VERDES, PASOS Y ESTANCIAS PEATONALES

Estas vienen ligadas a la edificación actual y -- propuesta, así como a los diversos aparcamientos según se refleja en planos.

La zona verde de mayor extensión se sitúa en el -- acceso desde autovía, a modo de barrera ajardinada y arbolada, respecto al aparcamiento de turistas.

7.4.- EDIFICACION

Esta se descompone en la existente (gasolinera y almacén) con un total de 227 m² const. y en la -- propuesta: de cafetería-rest-hotel, el taller de reparaciones-almacén con una ocupación (éstas ^{dos} últimas edificaciones) del 12,52% sobre la superficie de 17.472 m² entre líneas de edificación y de afección, lo que arroja una ocupación máxima en planta de 2.189 m².

La superficie mencionada (de ocupación en planta del 12,52% propuesto en el P.E.) no alcanza a aquella permitida como máxima en el P.G., cifrada en el 20% sobre la sup. entre líneas de edificación, lo que arroja un resto de 1305 m², no agotados en la solución adoptada, por lo que para la futura -- ejecución de este "sobrante" se deberá proceder a la modificación del presente P.E. con idénticos -- objetivos, Usos y parámetros urbanísticos.

Este conjunto de edificaciones corresponde a los servicios vinculados al área de servicio, como -- asistencia a la carretera, tanto el hostel y caf-rest. como el taller de reparaciones (que podrá estar ligado o no a la propia estación de suministro de carburante) pero no a una representación - comercial, sin que en ningún caso pueda albergar usos característicos y propios del "uso industrial" conforme al articulado del vigente P.G.O.U. de - Vitoria-Gasteiz. Siendo su finalidad, tanto de uno y otro edificio, la atención al tráfico rodado de la vía de comunicación, en sus aspectos de descansó, arreglos, reparaciones, etc...

A) Edificio de Cafetería-Restaurante-Hostal

Queda ubicado en el extremo S-O del Area de Servi- cio, en posición prominente para su visualiza -- ción desde la autovía de la N-1, en el sentido as- cendente desde Miranda de Ebro a Irún.

Se compone de una edificación en dos plantas con un pequeño sótano de instalaciones con el eje prin- cipal de la misma paralelo a N-1, disponiendo de accesos diferenciados, tanto para restaurante, co- mo para cafetería, así como para el personal de - servicio.

La planta baja dispone de las superficies construí- das y elementos que figuran en plano nº6.

La planta primera se desarrolla según un pasillo longitudinal dando paso a un total máximo de 20- 25 habitaciones, entre simples y dobles dotadas - todas ellas de su correspondiente cuarto de baño.

En la planta sótano, con una superficie no mayor del veinte por ciento de la superficie ocupada por la planta baja, se podrán albergar instalaciones

complementarias de la edificación, como puede ser: grupo sobrepesador de agua y depósito acumulador, -- grupo electrógeno, almacenes ...

El edificio dispone en todos sus puntos de una altura máxima igual o menor de 6,5 mts, (a cara inferior del último forjado), siendo de 3,20 mts la altura libre mínima en su planta baja.

B) Edificio de Taller de Reparaciones y Almacén

Queda ubicado a continuación del anterior y paralelo, así mismo, a la N-1; sus accesos se practican desde el último viario del Area de Servicio, tratándose de una nave-pabellón, donde se ha acentuado la modulación de su estructura.

Este edificio dispone de una única planta, con cota máxima de 6,5 mts (a la cara inferior del tablero de cubierta) no admitiéndose entreplantas en su interior.

Los usos que se albergan en el taller de reparación de vehículos son lo que figuran en el plano n°6, indicándose que en ningún caso podrán albergar usos característicos y propios del "uso industrial", quedando enmarcados sus usos en el artículo 302-2 de las Normas Urbanísticas del P.G., tomo III.

En el edificio de taller de reparaciones, al igual que en el de cafetería-restaurante-hotel podrá ejecutarse un sótano con una superficie construída límite del 20% de la ocupada en planta por éste; con usos como: grupo sobrepesador de agua y depósito acumulador, grupo electrógeno, almacenes, etc ...

C) Parámetros máximos

En la solución adoptada se satisfacen plenamente los parámetros fijados en el escrito municipal de 22 de Noviembre de 1.988, de parcela mínima, porcentaje de ocupación de parcela, alturas máxima y frente mínimo de parcela.

En este punto, hay que hacer mención de que la -- ocupación propuesta es de 12,52% frente al 20% -- permitido en el P.G., por lo que el resto que queda por ejecutar se tramitará conforme a modificación del presente P.E. como se ha indicado en el punto 7.4.

- Las alineaciones y rasantes serán las que figuran detalladas gráfica y numéricamente en el plano de cotas y en el alineaciones y calificación pormenorizada, no pudiendo superarse éstas en el desarrollo de los correspondientes proyectos de edificación.

D) Instalaciones Complementarias

En el plano 6, se ha grafiado la situación de instalaciones complementarias (que no demandan superficie construida) como son el depósito aéreo de propano (nº22) y el lavacoches automático (nº21).

8.- CALIFICACION PORMENORIZADA

Las superficies calificadas según los diversos usos por menorizados dentro del ámbito del Plan Especial son las siguientes, siendo su distribución espacial, límites y alineaciones precisas las que figuran en planos:

Zonas Verdes	4.937 m2
Viario Local	14.077 m2
Aparcamientos	4.373 m2
Pasos y Estancias peatonales	3.437 m2
Superficie de edificación de la solución	2.189 m2
1. Edificio Caf-Rest-Hostal: 1541 m2	
2. Edificio Taller-Almacén: 648 m2	
Superficie de Edificación actual	227 m2
3. Gasolinera: 117 m2	
4. Almacén: 110 m2	
<u>Superficie Total Plan Especial</u>	<u>29.240 m2</u>

El uso global del Area es el de I.B.T.

9.- CARACTERISTICAS DE LAS REDES DE SERVICIO

En la solución propuesta se contempla tanto el artículo 31 de las Normas Urbanísticas (Tomo I. Disposiciones Generales) del P.G. de O.U. de Vitoria-Gasteiz, para Proyectos de Urbanización como los artículos 53,67,68,69 y 70 del R.P.

Las redes de abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, propano, telefonía, gas natural y alumbrado, serán enterradas todas ellas, con sus correspondientes canalizaciones y discurrirán por las calzadas del viario según el trazado del plano nº9.

A) RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

Para el abastecimiento de Agua se partirá de la red actual de suministro de agua potable, grafiada en el Plano n°2 de la Información y descrita en el punto 3.4 de la Memoria.

Esta canalización actual dispone de un conducto de fibrocemento con una sección circular de 60 mm de diámetro, que acomete a la actual gasolinera. Este dimensionado garantiza el abastecimiento para las necesidades establecidas en la solución adoptada, dado que establecidos los cálculos de velocidad, caudal y pérdida de carga por diferencias de altura y recorrido desde el punto emisor obtenemos en la cota inferior del terreno un caudal instantáneo y continuo de 5 litros/segundo.

La canalización propuesta será enterrada y dispondrá del trazado fijado en el Plano n°9, con una sección mínima de 60 mm de diámetro, bajo tubo de fibrocemento P.V.C., polietileno o acero galvanizado, disponiendo (según la distribución de Plano-9) de arquetas de cruce y arquetas de toma para las edificaciones de la solución adoptada.

De cara a satisfacer las necesidades tanto de la edificación de cafetería-restaurante-hostal como la del taller de reparaciones se dispondrán en los sótanos respectivos depósitos acumuladores de agua (de 9 m3 cada uno) con grupo sobrepesor y regulador selectivo de cara a los caudales punta de los respectivos usos, así como de las bocas de incendio de los edificios.

Para el mantenimiento de la jardinería se preverá - en el oportuno Proyecto de Urbanización, una red de riego, compuesta por un punto de agua por cada 300 m², para uso de mangueras.

Los consumos que se han estimado para los usos del Plan son:

- En edificio Cafetería-Restaurante-Hostal
 - Cafetería-Restaurante: 100 lit/usuario/día
 - Hostal: 250 litros/habitación/día
- En edificio de Taller de Reparación:
 - 200 litros/100 m²/día

Para la instalación de la red y acometidas a las -- edificaciones se estará a lo dispuesto en las N.T.E. y demás reglamentaciones oficiales para este tipo - de servicio.

B) RED DE SANEAMIENTO

Para la evacuación de aguas residuales, negras y de pluviales se dispone de la red actual en el extremo inferior del terreno, con secciones circulares que oscilan entre 20 cm. 30 cm. y 40 cm. bajo tubo de - hormigón centrifugado.

Este dimensionado satisface un caudal de aguas ne-- gras de 3,33 litros/seg/Ha y de 48,60 litros/seg/Ha de aguas pluviales.

Esta canalización recibirá mediante arquetas, sumideros y pozos de registro y según el trazado y diámetros indicados en Plano n°9, la evacuación de aguas residuales del taller de reparaciones, aguas negras del edificio de cafetería-restaurante-hostal y las pluviales de cubierta de la edificación, así como las aguas superficiales del viario de tráfico rodado, siendo la evacuación de la gasolinera por el propio terreno natural.

Se dispondrán dos fosas sépticas de hormigón armado con dos espacios independientes cada una, la primera para el taller de reparaciones con un separador de arena para aceites y grasas, y la segunda con un separador de fango para los residuos sólidos en el edificio de cafetería-restaurante-hostal y acometerán a la red propuesta, para una vez conectada la red de alcantarillado y sumideros de superficie, en troncar con la red actual.

El colector proyectado será enterrado a base de hormigón centrifugado, con pendientes entre el 0,5% y el 3% y su velocidad estará entre 0,5 y 3 mts/seg, acomodándose a las nuevas rasantes propuestas en el Plan Especial.

Los sumideros sifónicos serán de hormigón prefabricado, siendo las arquetas de solera de hormigón y paredes de ladrillo macizo, y los pozos de registro de hormigón prefabricado o de ladrillo macizo, disponiendo todo ello de tapas y rejillas metálicas.

La ejecución de la canalización, y el correspondiente Proyecto de Urbanización, estará a lo dispuesto en lo indicado en NTE-ISA-8, ISA-9, ISA-10 e ISA-11.

C) RED DE ENERGIA ELECTRICA Y ALUMBRADO

La actual gasolinera se alimenta a partir de un -- transformador dentro de su parcela que recibe suministro eléctrico de la línea de Subijana de Alava, con una tensión nominal de 13,2 Kv (Kilovoltios).

Para los usos y consumos adoptados en el P.E. se -- instalará un Centro de Transformación en el límite del ámbito del P.E., junto al aparcamiento en batería de camiones, y desde él mediante canalización - subterránea, bajo conductos de P.V.C. de Ø 110, protegidas con hormigón (donde se alojará el cableado) se acometerá a las diversas edificaciones según trazado de plano nº9.

El Centro de Transformación será aéreo, y si se exigiera por la compañía suministradora que fuera en - edificación cerrada se habilitará a tal efecto un - local capaz de acogerlo en las condiciones que ésta determine en el Edificio de Taller de Reparaciones.

Las líneas de reparto, tanto para la edificación actual y propuesta, como para la urbanización (alumbrado) serán enterradas y contarán con sus correspondientes arquetas.

Los consumos previstos para los servicios planteados son:

- Edificación existente (Gasol-Alm) ...	33 Kw
- Edificio Cafetería-Rest-Hostal	
Habitaciones 1,1kwx25	28 Kw
Cocina-Restaurante-Cafetería	120 Kw
Instalaciones	10 Kw
- Pabellón Taller-Reparaciones	30 Kw
- Alumbrado	20 Kw

Por lo que el transformador requerido deberá de ser de 250 Kw.

El nivel de iluminación en las vías rodadas será de 25 lux, y en las zonas de aparcamiento y estancias de 20 lux como mínimo.

El tipo de lámpara será de vapor de sodio de alta presión con potencia normal de 250 W para vías rodadas y de 150 W para el resto, con luminarias de báculo de acero galvanizado de 5 mts, siendo de policarbonato, metacrilato o similar.

En la ejecución del Proyecto de Urbanización estará a lo dispuesto en las siguientes Normas:

- Reglamentos técnicos de líneas aéreas de alta y media tensión.
- Reglamento de Estaciones de Transformación, centrales y línea (O. 23 Febrero 1949)
- Real Decreto 3275/1982, de 12 de Noviembre sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad de centrales eléctricas y centros de transformación.
- Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión e instrucciones complementarias. Decreto 2413/1973 de 20 de Septiembre.
- Real Decreto 2492/1982 de 15 de Octubre, acometida eléctrica y reglamento.
- Normas de la Delegación de Industria del Gobierno Vasco.
- Normas de la Compañía Vitoriana de Electricidad S.A.

D) SUMINISTRO DE GAS PROPANO

Se ha dispuesto en el límite del terreno sujeto a P.E., un tanque exterior de gas propano para alimentar los edificios que va protegido por un cierre de alambrada, con canalización de acero o similar enterrada hasta cada edificio, y que deberá estar a lo dispuesto en la Orden Ministerial de Industria de 29 de Enero de 1.986: Reglamento sobre Instalaciones de almacenaje de "GLP" en depósitos fijos para su consumo en instalaciones receptoras.

El depósito instalado es del modelo en litros LP-8334, con una capacidad de propano almacenado de 3.500 kg y unas dimensiones de 7,75 mts de largo y 1,20 mts. de \varnothing , el vaciado es de 12x6 mts cumpliendo con las distancias a edificación más próxima.

E) RED DE TELEFONIA

Esta red partirá de la actual que asciende a Subijana, y será enterrada eliminándose todos los postes actuales a excepción del extremo de acceso.

Se dará acometida a cada edificio, según las Normas de la C.T.N.E. aprovechándose en los casos que coincidan las zanjas de electricidad y alumbrado para su ejecución simultánea.

F) GAS NATURAL

La red de gas natural que discurre por el terreno, quedará protegida con una solera de hormigón armado de resistencia característica de 175 kg/cm², en -- aquellos tramos en que discurre bajo viario rodado o zonas de aparcamiento, habiéndose diseñado toda -- la ordenación de modo que los postes indicadores -- del gas queden siempre en zonas ajardinadas.

En todo su recorrido, esta línea queda a más de -- 10 mts. de cualquiera de las edificaciones nuevas.

10.- CARACTERISTICAS DE LA URBANIZACION

En desarrollo de los artículos 67 y 70 del R.P. se describen las características que han de contener los diversos elementos de la Urbanización contemplada en el presente P.E. y que deberán ejecutarse mediante el -- oportuno Proyecto de Urbanización.

A) VIARIO

Este dispondrá de la extensión y situación marcada en planos y su composición será similar o igual a la que sigue:

- 0,30 mts. de zahorras
- 0,15 mts. de todouno
- riego de imprimación
- G-20 (8 a 10 cm, árido calizo con betunes)
- riego de adherencia
- D-12 (4 a 6 cm, árido ofítico con betunes)

Esta segunda capa de rodadura (D-12) lo es en función del mayor peso y tránsito que soportarán los viarios con los camiones pesados.

B) APARCAMIENTOS

Los aparcamientos, situados al límite del P.E. para grandes camiones dispondrán de pavimento tipo del punto A), siendo la composición igual o similar para los camiones pequeños y cohes turismos la que sigue:

- 0,30 mts. de zahorras
- 0,10 mts. de todouno
- riego de imprimación
- D-12 (4 cms., árido ofítico con betunes).

Los bordillos en cualquier caso serán de hormigón prefabricado.

Tanto los aparcamientos como en viario, se estará a lo previsto en la instrucción de carreteras del MOPU y asimismo se cumplirá el Decreto 59/1981 de 25 de Marzo del Gobierno Vasco sobre Normativa para la supresión de barreras arquitectónicas.

Las alineaciones, rasantes y anchos, tanto del viario como del aparcamiento serán las que figuran en planos de Ordenación.

Los aparcamientos de vehículos turismos podrán disponer de marquesinas.

C) ZONAS VERDES

Su extensión y límites son las que figuran en plano siendo sus características de acabado las que siguen:

- Césped, del tipo "Ray-grass" en superficie.
- Árboles, en proporción no menor de uno por cada 100 m² de zona verde total.
- Seto, como vallado arbolado en todo el perímetro (excepto en el frente a carretera), la distancia del seto será de 8 metros al eje de C.V. de Subijana.

Las especies de árboles serán las que siguen y en la proporción aproximada a las que se fijan:

- Cedro	.....	8%
- Nogal	.....	8%
- Abedul	.....	10%
- Castaño	.....	8%
- Fresno	.....	8%
- Sauce	.....	5%

Estos de hoja caduca, y de hoja perenne o marcescente los que siguen:

- Sauco	.....	8%
- Tujha	.....	10%
- Cerezo	.....	10%
- Arce	.....	10%
- Picea	.....	10%
- Tejo	.....	5%

El seto se compondrá de "Frundus Laurocerasus" longitudinal y de un ciprés arizona cada 8 metros de desarrollo, y según lo mencionado en el punto 5.2... "El único cierre que podrá acompañar a esta banda vegetal será metálico traslúcido, de una altura máxima no superior a 2,20 metros.

D) PASOS Y ESTANCIAS PEATONALES

Su extensión, alineaciones y rasantes son las que -
figuran en planos.

Sus acabados serán de solera de hormigón armado con
mallazo de 15 cms. de espesor y baldosa hidráulica
de 20x20 cms. o similar, como remate. en todos aque-
llos espacios direccionales (como son los pasos y -
aceras) admitiéndose lo anterior y acabados de tierra
compactada en aquellas zonas de vocación puramente
estancial.

11.- CUADRO DE SUPERFICIES CONSTRUIDAS DE LA EDIFICACIONA) SUPERFICIES EDIFICADAS ENTRE LINEAS DE EDIFICACION
Y AFECCION

1) Edificio Cafetería-Restaurante-Hostal	
P. Sótano (20% sup. P.B.) -
P. Baja	..... 1.541 m2
P. Primera	..... 505 m2
<u>Total Superficie Construída</u>	<u>2.046 m2</u>
2) Edificio Taller-Almacén	
P. Sótano (20% superficie P.Baja)	-
P. Baja	..... 648 m2
<u>Total Superficie Construída</u>	<u>648 m2</u>
<u>SUPERFICIE TOTAL PLAN ESPECIAL</u>	<u>.. 2.694 m2</u>

B) SUPERFICIES ACTUALES ENTRE LINEA DOMINIO PUBLICO
Y LINEA DE EDIFICACION

1) Almacén existente	110 m2
2) Gasolinera existente	117 m2
<u>Total Superficie existente</u>	<u>227 m2</u>

El desglose de superficies según los diversos usos de cada edificio se refleja en el plano n°6 de Ordenación.

12.- SISTEMA DE ACTUACION

El sistema de actuación será el de COMPENSACION, a cargo de Estación de Servicio BENGOA S.A., representada por D. GREGORIO SANTAMARIA MARTINEZ.

En cumplimiento del Art°53 de la Ley del Suelo y del 85 de las Normas Urbanísticas del P.G. de O.U. de Vitoria-Gasteiz, por ser un Plan de iniciativa particular se desglosan los siguientes puntos:

a) Memoria justificativa de la conveniencia de la Ordenación-Urbanización.

Queda expuesta en la presente memoria.

b) Dirección de Propietarios

D. Gregorio Santamaría Martínez en representación de Estación de Servicio BENGOA S.A. con C.I.F. A01-025364 y a su vez propietario del terreno objeto del Plan Especial- con domicilio en C/Reyes Católicos n°1 de Vitoria-Gasteiz.

c) Ejecución de las Obras

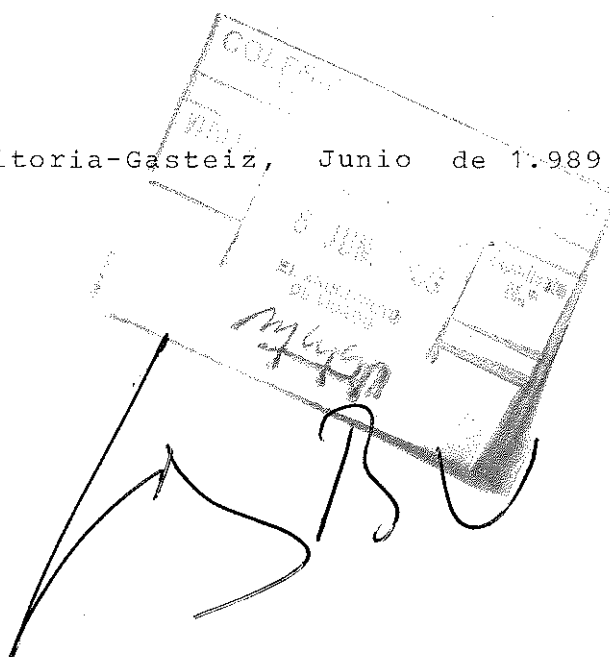
Mediante Proyectos de Urbanización y Edificación --

por fases a cargo de la propiedad o/y por persona - delegada, tanto física como jurídica.

d) Conservación de las Urbanizaciones de dominio privado

Según el citado artº85 de Normas Urbanísticas del P.G. se entenderán sujetas al deber de mantenimiento, las instalaciones y redes de servicio comunes a la urbanización propuesta y aquellos suelos que sin ser de cesión obligatoria al municipio estarán destinados a la localización de viarios, zonas verdes, pasos y estancias ...

Vitoria-Gasteiz, Junio de 1.989



Fdo. Juan Adrian BUENO AGERO

- ARQUITECTO -