

DOCUMENTO REFUNDIDO

PLAN ESPECIAL DE: "AREA DE SERVICIO"
LOCALIZACION: P.K. 342,2 C. N-1 (MADRID-IRUN)
Tº MUNICIPAL DE VITORIA-GASTEIZ
PROMOTOR: ESASA-IRU
ARQUITECTO: JUAN ADRIAN BUENO AGERO
FECHA: JUNIO DE 1991

I N D I C E

A) 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. INTRODUCCION**
- 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 INFORMACION

E) PLANOS DE ORDENACION

Vitoria-Gasteiz, Junio de 1991

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 BENGOA S.A., para destinarla a "AREA DE SERVICIO" en el P.K. 342,2 de la carretera N-1 (Madrid-Irun).

2. PROMOTOR

El promotor del presente PLAN ESPECIAL de AREA de SERVICIO en el P.K. 342,2 de la N-1 Madrid-Irun (en su lado ascendente) es:

- EXPLOTACIONES SUBIJANA DE ALAVA S.A. (ESASA-IRU)
CIF nº A01-104157

3.1. SITUACION

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. LIMITES 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. TOPOGRAFIA

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 (+1,00/+5,85)
- Sección 2 (+0,85/+7,16)
- Sección 3 (+0,80/+7,10)
- Sección 4 (+0,55/+7,05)
- Sección 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, sumideros y arquetas, discurren en dos ramales paralelos a carretera, conectados con red a cauce abierto. Son de hormigón con secciones que oscilan entre 20 cms. 30 cms. y 40 cms.

* **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 gasoducto subterráneo Zaragoza-Logroño-Vitoria.

Este gasoducto 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) 28.7.88 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.
 - b) 29.7.88 Solicitud a la Excma. Diputación Foral de Alava, de idéntica petición que en el punto anterior.
 - c) 10.8.88 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) 22.11.88 Contestación de Alcaldía-Presidencia del Ayto. de Vitoria-Gasteiz mediante Decreto, en el que se 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).
- e) 8.3.89 Presentación del Plan Especial en el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
 - f) 19.5.89 El Ayuntamiento en Sesión Ordenaria del Pleno acuerda aprobar inicialmente el Plan Especial de Area de Servicio con tres condiciones, así como proceder a la exposición pública del Plan por el plazo de un mes.
 - g) 9.6.89 Las condiciones expuestas en el acuerdo municipal fueron presentadas en esta fecha, corrigiéndose el contenido del Plan conforme al contenido del acuerdo.
 - h) 21.6.89 El Ayuntamiento en Sesión del Pleno acuerda la aprobación provisional del Plan.
 - i) 17.11.89 El Ayuntamiento en Sesión Ordinaria del Pleno acordó la aprobación definitiva del Plan Especial.
 - j) 3.6.90 Presentación de la modificación del Plan Especial en el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
 - k) 4.4.91 Solicitud de que "... se califique en su integridad de uso hotelero la parcela soporte de los edificios 2 y 3 ..."

- l) 19.4.91 El Ayuntamiento en Sesión Ordinaria del Pleno acuerda aprobar inicialmente la modificación del Plan Especial, debiéndose presentar antes de la aprobación provisional un documento refundido del texto y planos del P.E. aprobado en 17 de Noviembre de 1989, de la modificación de 3 de Julio de 1990 y de la solicitud de 4 de Abril de 1991.

Una vez aprobado definitivamente el Plan, se procedió a la redacción del consiguiente Proyecto de Urbanización que se elevó a la consideración del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y de la Diputación Foral de Alava, habiendo recibido autorización de esta última para la ejecución de las obras de urbanización en fecha de 19 de Diciembre de 1989, con número de expediente 89/0914, indicándose únicamente en la Orden Foral nº 1593, la necesidad de anular el acceso al CV-67, desde el área de servicio.



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 BENGUA, 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.

CONFORME
DIPUTADO TITULAR
DEL DEPARTAMENTO

[Firma manuscrita]

EL INGENIERO DIRECTOR DE CARRETERAS
JEFE DEL SERVICIO DE CARRETERAS



[Firma manuscrita]

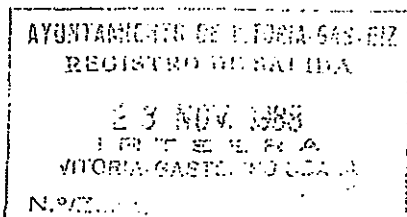
Registro:
Lerrokapena

Destinatario
Josotzailoa

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 BENGOA, 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 BENGUA, 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:

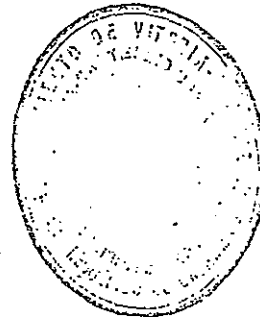
- Parcela mínima: 2.000 m2
- Porcentaje de ocupación parcela: 20%
- Altura máxima: 6,5 mts.
- Frente mínimo de la parcela: 40 mts.

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 Ud. muchos años.

EL SECRETARIO,



5. AFECCIONES DEL PLANEAMIENTO Y AMBITO DEL PLAN

Atendiendo al orden cronológico de consultas y de tramitaciones del presente Plan Especial que figuran en el punto anterior, y del ordenamiento urbanístico que es de aplicación al terreno objeto de P.E.: P.G.O.U. de Vitoria-Gasteiz y Ley de Carreteras, las afecciones del Planeamiento son las que siguen:

5.1. LEY DE CARRETERAS Y NORMAS DE DIPUTACION FORAL DE ALAVA

Las líneas de dominio público, edificación y afección, según el escrito de 10 de Agosto de 1988 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-Málzaga, cuyo trazado figura en Planos de Información 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 (éste 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 Normas Urbanísticas del Plan General 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 1988, 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, áreas 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 de 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 22.11.88 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-Málzaga) 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-O) y siendo el uso global el de Infraestructura Básica 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 ámbito 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 de superficie entre línea de edificación y línea de afección, a aplicar a efectos de porcentajes 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 afección, quedará 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 segunda quedará con un simple cespéd.

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 Area 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 Area 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.
- **Escalonamiento de los elementos** del área 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 área 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.
- **Aprovechamiento integral del conjunto** de los elementos que conforman el área de servicio, al amparo de su capacidad edificatoria.
- **Dotación del área de servicio** de un número suficiente de habitaciones destinadas a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera, en especial a camioneros y transportistas.
- **Mejora de las habitaciones** contempladas en el P.E. aprobado incorporando servicios complementarios de descanso y relación en la planta primera del edificio de cafetería-restaurante-hostal.
- **Mejora de las condiciones de aparcamiento** para los vehículos ligeros de los usuarios de la carretera que pernocten en el área de servicio.

Todos estos objetivos pretenden dotar al área de servicio de un carácter eminentemente habitacional y de descanso compatibilizando todo ello con los demás servicios complementarios propios de la carretera: estación de suministro de

carburantes, cafetería, restaurante, zonas verdes, viarios, aparcamientos y pasos-estancias peatonales.

Los medios que satisfacen el catálogo de objetivos consisten en aquellos elementos que tienen su encaje y cabida dentro del Plan Especial, siendo éstos:

- Nuevo edificio de Hostal dedicado íntegramente a habitaciones de atención a camioneros y transportistas de carretera en idéntica disposición de alturas al de cafetería-restaurante-hostal: planta baja más planta primera. Esta nueva edificación se ubicaría en la parcela soporte de los edificios 2 y 3 de la modificación de 3 de Julio de 1990.
- Reestructuración de la planta primera del edificio de cafetería-restaurante-hostal, manteniéndose el número de habitaciones del Plan Especial aprobado (17.11.89) mejorando la superficie de éstas e introduciendo un salón de tv, sala de estar, servicios y oficio de ropa.
- Eliminación del taller (edificio 3) presentado en la modificación de 3 de Junio de 1990.
- Ejecución de sótanos, de uso fundamental de aparcamientos, habilitando para ello los espacios inferiores de las plantas bajas del edificio cafetería-restaurante-hostal y del nuevo edificio de hostal (edificio 1 y 2 respectivamente). Ambos sótanos dispondrán de un único y primer nivel.

7. DESCRIPCION Y JUSTIFICACION DE LA SOLUCION ADOPTADA

7.1. CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA SOLUCION ADOPTADA

La conveniencia y oportunidad de la solución se fundamenta tanto en la necesidad de ejecutar una correcta área de servicio, con todas aquellas dotaciones que garanticen su viabilidad y perfecto funcionamiento las 24 horas del día, como en la capacidad edificatoria del propio Plan que servirá de soporte al conjunto de las actividades a implantar.

Estos dos fundamentos de viabilidad y perfecto funcionamiento del área como de capacidad edificatoria del Plan Especial, justifican plenamente la modificación presentada al Plan Especial Aprobado.

7.1.1. AREA DE SERVICIO

La necesidad de dotar a las vías de comunicación de unos mayores niveles de confort y seguridad, viene avalada tanto por las nuevas exigencias técnicas en el desarrollo del transporte como por las actuales demandas de los usuarios de la carretera.

Todo ello hace concebir a las grandes infraestructuras viarias, como es el caso de la N-1 (una vía intereuropea) con mayores garantías en su trazado, firme y sección, así como en la asignación y localización de aquellos elementos complementarios a la propia vía que sirvan de apoyo a ésta, tanto en prestación de los oportunos servicios técnicos de auxilio, carburante o reparación, como los propios de descanso, solaz y esparcimiento.

Siendo así que esto último toma forma en la denominación de "Area de Servicio" que la vigente Ley de Carreteras 25/1988, define en su artº 1.8. como:

"Las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera."

A continuación y como complemento a lo anterior se transcriben literalmente una serie de datos y consideraciones expuestos en la memoria de la modificación presentada en 3 de Julio de 1990, y que es la que ha dado lugar al presente documento refundido.

"Por tanto, conviene analizar ahora las dotaciones de que dispone la carretera N-1, a su paso por Alava, en lo referente a número de habitaciones, aparcamiento y dedicación preferente de los hoteles-restaurantes de la ruta, conforme a un estudio elaborado en el presente mes de Junio por Explotaciones Subijana de Alava S.A.

"De estos cuadros se deduce la mínima frecuencia del número de habitaciones en el trayecto Vitoria-Eguino (70 en total) y en el recorrido Vitoria-Miranda de Ebro (32 en total) detectándose la vocación mayoritaria de los aparcamientos al uso de camiones de transporte de carretera, pero con el mínimo apoyo de servicios complementarios. Igualmente se observa que la mayoría de los establecimientos se encuentran en dirección Madrid, quedando sólo dos de ellos en dirección a Irún.

"Y ahora analicemos el resto de la N-1, en la provincia de Navarra y Burgos, desde los límites provinciales de Alava hasta el km. 454 y hasta el Puerto de la Brújula, respectivamente, en lo referente a número de habitaciones, aparcamiento, y dedicación preferente de los hoteles y restaurantes de la ruta conforme al estudio apuntado. Al igual que en el caso del transcurso de la N-1 por la provincia de Alava, los establecimientos se encuentran en su mayoría en dirección Madrid, quedando únicamente 7 en dirección Irún.

"La dedicación del servicio se encuentra equilibrada entre el usuario transportista y el de turismo, siendo la frecuencia de habitaciones muy superior en ambos casos: en Burgos, en términos absolutos y por kilómetros, un total de 622 y en Navarra en términos de unidades por kilómetro, ya que son 73 habitaciones en 25 km., frente a las 70 habitaciones detectadas en Alava en un tramo de 54 km.

"Los servicios complementarios son más extensos en los establecimientos del segundo caso que en los del primero (provincia de Alava), en especial en los puntos de Miranda de Ebro, Pancorbo y La Brújula.

"Otro dato a tener en cuenta es la intensidad media diaria (I.M.D.) en el punto km 342,2 que tomada los días 20-21-22 de Junio del presente año, en tres intervalos de tiempo (de 9 a 10, de 16 a 17 y de 20 a 21 horas) ha arrojado los siguientes datos, en ambos sentidos:

- 7.200 vehículos pesados durante el día

- 1.800 vehículos pesados durante la noche

Notese que estos datos sólo son de vehículos pesados (camiones y grandes transportes) quedando por sumar los turismos que en cifra similar o superior, alcanzan y superan los niveles de tráfico del IMD de 1986, de 17.139 vehículos diarios, cifra contrastada por el punto 5.2. (Estado de la demanda) del Plan General de Carreteras del País Vasco aprobado por el Parlamento Vasco por Decreto 283/1989 de 19 de Diciembre, siendo estos datos únicamente superados en la N-1 dentro del País Vasco en el tramo Tolosa-Irún.

"Es por lo tanto que, dada la gran intensidad de tráfico de vehículos en el P.K. 342,2 de la N-1, la falta de establecimientos de la ruta en la dirección Irún, y el gran déficit de habitaciones de carretera que presenta la provincia de Alava, frente a sus vecinas, que se hace necesario a la vista de los datos suministrados, el dotar al área de servicio de un número suficiente de habitaciones que satisfagan la demanda y comodidad de la ruta N-1.

"Todo ello, es perfectamente compatible con la actividad hotelera y de servicios de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, dado que los usuarios potenciales de ambos casos son distintos, avalado por la seguridad y confort de tráfico que acarrea para la ciudad, en línea con una idea de progreso y bienestar para cada ámbito que facilite tanto las labores de transporte de toda clase de mercancías, incluso las peligrosas y de viajeros, con el nivel de ruidos pretendido dentro del Suelo Urbanizado de la capital de Alava, aliviado de congestiones de tráfico rodado innecesarias.

"Abundando en lo anterior cabe apuntar el dato de tránsito anual de mercancías peligrosas, por este tramo de la N-1, y que se cifra en 483.000 T (según datos de un estudio elaborado por "Ingeniería y Economía del transporte S.A.") otorgando a esta ruta el mayor índice global de riesgo (I.G.R.) de todo el País Vasco, con el consiguiente peligro para la población urbana de la capital.

"Por último y como conclusión de la exposición, indicar el cambio de enfoque operado en la titularidad y explotación del área, que pasa de una mínima vocación hotelera y mayor dedicación a la actividad de taller de reparaciones, a constituir un Área de Servicio de 24 horas (lo que demanda por sí sola de 6 a 8 puestos de personal en atención al público) con clara vocación habitacional y de descanso, eliminando el taller y mejorando una vía que dispone de mínimos o nulos servicios en el tramo Vitoria-Miranda de Ebro como se deduce de los cuadros presentados.

7.1.2. CAPACIDAD EDIFICATORIA DEL PLAN

De cara a satisfacer los objetivos apuntados y cubrir las necesidades y demandas de la red redia que discurre por el frente del Area de Servicio, las superficies totales construídas de los edificios 1 y 2, situados entre la línea de edificación y la línea de afección (17.472 m²), a efectos de cómputos edificatorios conforme al punto 5.3.a. de la presente memoria, son:

- Edificio (1) Cafetería-Restaurante-Hostal
 - Planta Baja 1.431 m²
 - Planta Primera 775 m²

- Edificio (2) Hostal
 - Planta Baja 1.200 m²
 - Planta primera 863 m²

- Total superficies Edificios (1) y (2) 4.269 m²

Estas superficies se refieren a las construídas, no quedando incluídas en las mismas las pérgolas, porches, escaleras de emergencia, depósitos de propano ..., por constituir o bien instalaciones o elementos ornamentales que no demandan edificabilidad alguna.

Las superficies de usos existentes (227 m²) como son el almacén y antigua gasolinera, quedan fuera de este ámbito, por estar incluídos en los 11.768 m² definidos por la línea de edificación y la línea de afección.

Como resumen y complemento al presente punto, se expresan a continuación una serie de consideraciones, que avalan y justifican la solución adoptada:

- La edificabilidad cifrada en 3.494 m². en el acuerdo de 15 de Abril de 1991, resulta insuficiente para los objetivos del Plan.
- Esta cifra no queda justificada en ningún parámetro urbanístico, a tenor de las determinaciones indicadas para tal área por el propio ayuntamiento, en fecha de 22-11-1989, ya que así como en otras áreas del Término Municipal donde existe experiencia de planeamiento son lógicos los índices de edificabilidad, en el tema que nos ocupa no se ha llevado a cabo un examen de las instalaciones de este tipo existentes; por lo que se ha introducido una edificabilidad de una manera, que parece cuando menos, aleatoria.

- La composición de las edificaciones con una superficie total construída de 4.269 m². tal como quedan reflejadas en su representación volumétrica y de alzados, disponen tanto de la necesaria personalidad como de la suficiente dignidad, impidiendo con ello la aparición de un impacto visual negativo, máxime cuando ambos edificios quedan acompañados de ornamentación arbórea en su entorno próximo, y siendo su sólido capaz resultante, menor que el permitido por el propio Plan Especial, ya que en la Parcela 2 el edificio que se proyecta es menor que si se ejecutasen los edificios de talleres planeados inicialmente.
- El uso hotelero en las carreteras de la Red Redia requieren instalaciones de ese tipo y dimensión, de modo que satisfagan las necesidades y demandas de un viario de las características de la N-1, (declarada por la C.E.E. de Interés Europeo, con los tráficos que esto conlleva) lo que no supone un aprovechamiento excesivo en relación a la superficie total del área de servicio.

7.2. DESCRIPCION DE LA SOLUCION ADOPTADA

La solución adoptada consiste en el cumplimiento y resolución volumétrica y formal de los objetivos enunciados, sin interferir la ocupación de las nuevas superficies en los elementos fundamentales de trazado del Plan, como son: zonas verdes, viarios locales y aparcamientos, utilizando para ello o bien los propios edificios propuestos y aprobados, o las zonas residuales de pasos y estancias.

7.2.1. 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 área de aparcamiento y cafetería-restaurante-hostal al S-O del área 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 ámbito del Plan. Sirve para establecer un circuito perimetral al área de servicio de los camiones de mayores dimensiones, 2 ó 3 ejes, así como vehículos especiales, 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 en el anterior dá 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-rest-hostal.

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

7.2.2. 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 edificio (2).
2. Vehículos especiales. al N-E del área de servicio.
3. Camiones y autobuses. En cuatro espacios definidos en plano junto a viario fundamental central, entre edificio (2) 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 minusválidos, según anexo R.P. artº 7.
5. Carga y descarga. Para el suministro del edificio de cafetería-restaurante-hotel, ubicada en la trasera de éste.

7.2.3. 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 turismos.

7.2.4. EDIFICACION

Esta se descompone en la de usos existentes, con un total de 227 m², situados fuera del ámbito de aplicación de los parámetros del presente P.E., por estar dentro de la superficie definida por línea de edificación y línea de dominio público, y en los usos propuestos: cafetería-restaurante-hostal,(edificio 1) y hostel (edificio 2).

a) Edificio de Cafetería-Restaurante-Hostal (Edificio 1)

Queda ubicado en el extremo S-O del área de servicio, en posición prominente para su visualización desde la autovía de la N-1, en el sentido ascendente desde Miranda de Ebro a Irún.

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

La planta baja dispone de las superficies construídas y elementos que figuran en plano nº 6, con una sup. total construída de 1.431 m², contando con porches abiertos de acceso y paso y escaleras de emergencia, elementos estos que no computan a efectos de edificabilidad.

La planta primera se desarrolla según un pasillo longitudinal dando paso a un total máximo de 25 habitaciones, entre simples y dobles dotadas todas ellas de su correspondiente cuarto de baño, incorporando un ala perpendicular al cuerpo principal para ubicación de sala de tv, sala de descanso y reunión, servicios y oficio. La superficie total construída es de 775 m².

La planta sótano, que no demanda superficie construída a efectos de edificabilidad, dispone de una superficie de 1.606 m²., donde se podrán albergar aparcamientos de los usuarios del hostel, e instalaciones complementarias de una edificación, como pueden ser: grupo sobrepesor de agua, depósito acumulador, almacenes, ... A este sótano se le ha dotado de rampa exterior vinculada al viario existente y con acceso por la parte trasera del edificio.

Las alineaciones, rasantes y situación del número de plantas son las que figuran en planos, con idénticas consideraciones al artº XIII de las Ordenanzas Generales del Plan aprobado, siendo la situación de la planta sótano coincidente con la proyección vertical del edificio en sus plantas, incluso sus porches.

La relación de superficies detalladas en el plano 6, lo es únicamente a título orientativo, siendo únicamente vinculante el sumando final de cada planta (1ª y Baja).

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, en las zonas públicas.

b) Hostal (Edificio 2)

Este nuevo edificio se sitúa en la zona estancial y se dispone en prolongación del porche del edificio (1), adoptando una configuración alargada, con un pequeño porche delantero y pérgola de acceso.

Se compone de una edificación de dos plantas y sótano, con una composición volumétrica similar al edificio (1), con su planta primera adelantada sobre la baja, con lo que se consigue romper la rigidez del programa hotelero definido en ambas plantas. El acceso se establece en la fachada de prolongación del porche del edificio (1) protegido mediante pérgola.

La planta baja dispone de una superficie de 1.200 m²., y está destinada a recepción y habitaciones dobles o simples, todas ellas dotadas de cuarto de baño, en un número en torno a las 46. Igualmente se dispone una pérgola y porche abierto de accesos, así como escaleras de emergencia que no computan a efectos de edificabilidad.

La planta primera, que se desarrolla al igual que la baja mediante pasillo longitudinal central y habitaciones dobles o simples a cada

lado en un número de alrededor de 30, dispone de una superficie total construída de 863 m²., por lo que la capacidad de habitaciones de los dos edificios quedará alrededor de las 95-100 habitaciones.

Esta planta primera dispone de sus correspondientes salidas de emergencia a través de las terrazas que quedan sobre la planta baja, al ser menor el desarrollo de la planta superior.

La planta sótano coincide con la proyección vertical de la planta baja, excepto porche, disponiendo de una superficie coincidente con el largo y fondo de las habitaciones de esta planta y su uso será de aparcamientos de usuarios del Hostal e instalaciones. Al igual que en el edificio (1), siendo su superficie total de 1.200 m². no demandando superficie construída a efectos de edificabilidad.

A este sótano se le ha dotado de una rampa de acceso desde el viario inferior, a partir de una cota más baja a la del porche, aprovechando el desnivel del terreno.

Las alineaciones, rasantes y situación del número de plantas son las que figuran en planos, siendo la altura máxima de la edificación de 6,5 mts. (en la cara inferior del último forjado) habiéndose determinado en plano 7 las secciones de la edificación.

c) Instalaciones Complementarias

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

8. CALIFICACION PORMENORIZADA

Las superficies calificadas según los diversos usos pormenorizados 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 m ² .
Viario local	14.243 m ² .
Aparcamientos	4.316 m ² .
Pasos y estancias peatonales	2.886 m ² .
Superficie de edificación de la solución	2.631 m ² .
1. Edificio Caf-Rest-Hostal:	1.431 m ² . <i>(debe haber sido)</i>
2. Edificio Hostal:	1.200 m ² . <i>(debe haber sido)</i>
Superficie de edificación actual	227 m ² .
3. Gasolinera:	117 m ² .
4. Almacén:	110 m ² .
Superficie Total Plan Especial	29.240 m².

El uso global del área es el de Infraestructura Básica de Transporte.

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 nº 9.

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 nº 2 de la Información y descrita en el punto 3.4 de la memoria.

Esta calificación 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 nº 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 nº 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 hostal se dispondrán en los sótanos respectivos depósitos acumuladores de agua (de 9 m³ cada unidad) 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 y Hostal
Cafetería-Restaurante: 100 litros/usuario/día
Hostal: 250 litros/habitación/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 cms., 30 cm., y 40 cm. bajo tubo de hormigón centrifugado.

Este dimensionado satisface un caudal de aguas negras de 3,33 litros/seg/Ha y 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 hostel, 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, con un separador de fango para los residuos sólidos en los edificios y acometerán a la red propuesta, para una vez conectada la red de alcantarillado y sumideros de superficie, entroncar con la red actual, previa depuración.

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 Energía Eléctrica 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., y desde él mediante canalización subterránea, bajo conductos de P.V.C. de diámetro 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 la edificación propuesta.

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

Los consumos previstos para los servicios planteados son:

- Edificación existente (Gasolinera-Almacén)	33 Kw
- Edificio Cafetería-Restaurante-Hostal	
Habitaciones - 1,1 kw x 25	28 Kw
Cocina-Restaurante-Cafetería	120 kw
Instalaciones	10 Kw
- Edificio Hostal	80 Kw
- Alumbrado	20 Kw

Por lo que el transformador requerido deberá ser capaz para 300 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 (Orden 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 Setiembre.
- 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 1986: 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 diámetro, el vaciado es de 12x6 mts. cumpliendo con las distancias a edificación más próxima.

e) Red de Telefonía

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/cm^2 , 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 cms. árido calizo con betunes)
- riego de adherencia
- D-12 (4 a 6 cms. 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 pavimentos tipo del punto a), siendo la composición igual o similar para los camiones pequeños y coches 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 en 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 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 Carretera 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 mts."

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 hidraulica de 20x20 cms., o similar, como remate, en todos aquellos 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 EDIFICACION

a) Superficies edificadas entre líneas de edificación y afección

1) Edificio Cafetería-Restaurante-Hostal	
Planta Sótano	(1.606)m ² .
Planta Baja	1.431 m ² .
Planta Primera	775 m ² .
Total superficie construída	2.206 m ² .
2) Edificio Hostal	
Planta Sótano	(1.200)m ² .
Planta Baja	1.200 m ² .
Planta Primera	863 m ² .
Total superficie construída	2.063 m ² .
Total Superficie Plan Especial	4.269 m².

Las superficies que figuran entre paréntesis corresponden a los sótanos y por tanto no demandan superficie a efectos de edificabilidad.

b) Superficies actuales entre línea dominio público y línea de edificación

1) Almacén existente	110 m ² .
2) Gasolinera existente	117 m ² .
Total Superficie Existente	227 m².

El desglose de superficies según los diversos usos de cada edificio se refleja en el plano nº 6 de Ordenación.

12. SISTEMA DE ACTUACION

El sistema de actuación será el de **Compensación**, a cargo de EXPLOTACIONES SUBIJANA DE ALAVA S.A. (ESASA-IRU), representada por D. JOSE BARREIRA LORENZO.

En cumplimiento del artº 53 de la Ley del Suelo y del artº 85 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana 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

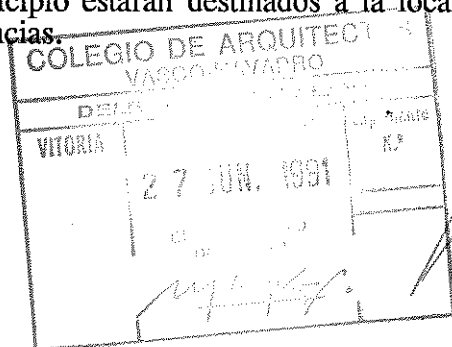
D. Jose Barreira Lorenzo, en representación de Explotaciones Subijana de Alava S.A. (ESASA-IRU) con CIF nº A01-104157 a su vez propietaria del terreno objeto del Plan Especial, con domicilio en C/OBDULIO LOPEZ DE URALDE, 2-1º de VITORIA-GASTEIZ.

c) Ejecución de las Obras

Mediante Proyectos de Urbanización y Edificación por fases a cargo de la propiedad y/o persona delegada, tanto física como jurídica.

d) Conservación de las Urbanizaciones de Dominio Privado

Según el citado artº 85 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, 26 de Junio de 1991

Fdo. Juan Adrian BUENO AGERO
- Arquitecto -