

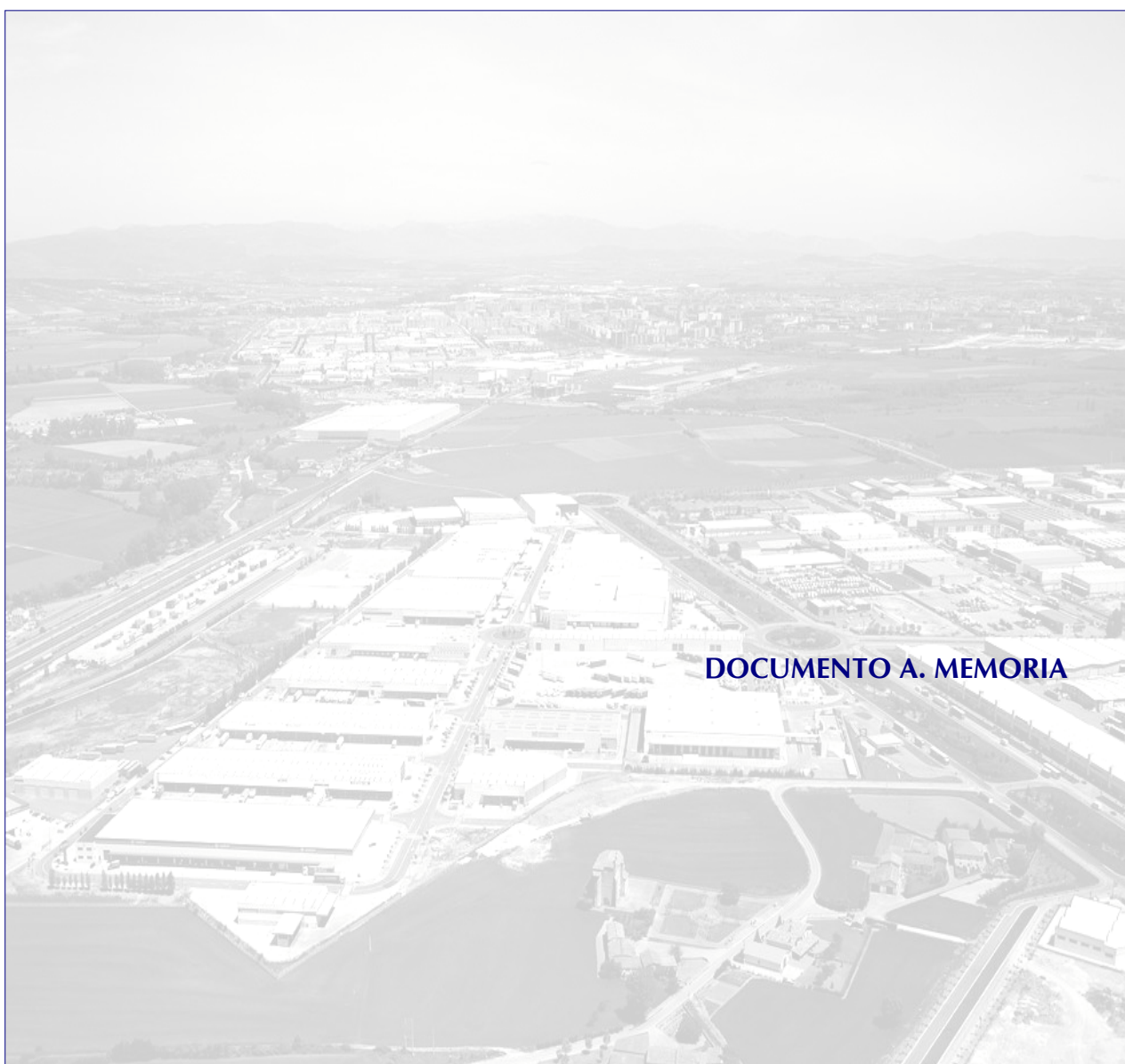
ESTUDIO DE DETALLE
DE LA PARCELA PR-1 (ZONA NORTE)
DEL PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN URBANA
DEL SECTOR 20 – SECTOR INDUSTRIAL “AMPLIACIÓN ESTE DE JUNDIZ”
VITORIA-GASTEIZ

PR-1 ZONA NORTE

PROMOTOR: CENTRO DE TRANSPORTE DE VITORIA. CTV
REDACCIÓN: LKS INGENIERIA S. Coop.

junio 2004





INDICE

DOCUMENTO A. MEMORIA

1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL PROYECTO	5
2. SITUACIÓN Y DELIMITACIÓN	6
3. CONTEXTO URBANÍSTICO	6
4. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE SU FORMULACIÓN	7
5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN	8
5.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN	8
5.2. ORDENACIÓN	8
6. ZONIFICACIÓN DE USOS PORMENORIZADOS	10
7. DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PREVISTA	11
7.1. VIALIDAD	11
7.2. SANEAMIENTO	12
7.3. ABASTECIMIENTO	12
7.4. RED ENERGÍA ELÉCTRICA	12
7.5. ALUMBRADO	13
7.6. TELEFONÍA Y COMUNICACIONES	13
8. ADECUACIÓN AL PLANEAMIENTO DE ÁMBITO SUPERIOR	13

1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL PROYECTO

- Antecedentes

El Centro de Transporte de Vitoria, localizado en el polígono industrial de Jándiz, tiene prevista su ampliación hacia el este de su actual ubicación, desarrollándose esta 2ª fase, sobre el Sector 20 - Sector Industrial "Ampliación Este de Jándiz", delimitado en el Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz.

El Sector 20 se ha desarrollado mediante el correspondiente Plan Parcial, promovido por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, habida cuenta que se trataba de un ámbito cuyo sistema de actuación asignado era el de expropiación.

El Plan Parcial fue aprobado definitivamente en Pleno Extraordinario del Ayuntamiento, con fecha 3 de agosto de 2001.

Para la ejecución del Sector 20 se ha redactado el correspondiente Proyecto de Urbanización de los espacios de dominio y uso público.

Con posterioridad a ello, el Centro de Transporte de Vitoria, elabora un estudio previo de ordenación edificatoria y parcelaria pormenorizada y específica para la ubicación de actividades logísticas en el ámbito.

Basado en ese Modelo de Ordenación, se ha redactado a su vez un Proyecto de Urbanización interior, que define las obras de urbanización de las dos grandes zonas productivas definidas en el Plan Parcial, PR-1 (Zona Norte) y PR-2 (Zona Sur).

El Modelo de Ordenación definido, cumple con las determinaciones del Plan Parcial elaboradas de forma muy genérica, pero exige plasmarse en un instrumento de desarrollo de mayor precisión urbanística, en este caso, un Estudio de Detalle.

En el propio Plan Parcial se regula la redacción de Estudios de Detalle para áreas industriales de más de 100.000 m2 cuya finalidad sea la ordenación de volúmenes y definición y tratamiento de los espacios libres interiores.

Basándose en esa regulación, y para agilizar posibles modificaciones posteriores, se ha considerado elaborar un Estudio de Detalle para cada zona productiva.

Este documento es el de redacción del "Estudio de Detalle de la parcela PR-1 (Zona Norte) del Plan Parcial del Sector 20 – Sector Industrial. Ampliación Este de Jándiz".

- Objeto del Proyecto:

El presente documento tiene por objeto regular el desarrollo de la zona productiva PR-1 (Zona Norte) delimitada en el Plan Parcial del Sector 20 – Sector Industrial. "Ampliación Este de Jándiz".

En él, se definirá con detalle el sistema viario interior, se delimitarán Areas específicas del Centro Logístico y se regulará el ámbito con Ordenanzas de usos y edificación propias.

Para ello, se han definido tres documentos, que integran el Estudio de Detalle:

- Documento A. Memoria
- Documento B. Ordenanzas Reguladoras.
- Documento C. Planos

2. SITUACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

El Sector 20, industrial, denominado “Ampliación Este de Jándiz” se encuentra situado al Oeste del núcleo urbano de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, entre el polígono industrial de Jándiz y el sector de ampliación de Mercedes.

El ámbito que desarrolla el Estudio de Detalle, corresponde al de la parcela productiva PR-1 situada en la Zona Norte del Sector.

Tiene una superficie de 195.157 m² y limita:

- Al Norte, con el trazado del ferrocarril y la zona verde de protección de la Entidad Local Menor de Crispijana.
- Al Sur, con el trazado del viario prolongación de la calle Lemandabide.
- Al Este, con la zona de reserva de equipamiento comercial y de Zona Verde que ha considerado el Plan Parcial.
- Al Oeste, con la calle Zuazobidea integrada en el polígono industrial de Jándiz.

3. CONTEXTO URBANÍSTICO

El ámbito que desarrolla el Estudio de Detalle, corresponde al de la zona productiva industrial PR-1 definida en el Plan Parcial del Sector 20 – Sector industrial “Ampliación Este de Jándiz”.

Dicha zona aparece calificada en el Plano de Proyecto III-P-2 denominado “Zonificación: Calificación Pormenorizada” de la documentación gráfica del Plan Parcial y queda regulada por las siguientes Ordenanzas, recogidas en el Documento nº 4 del Plan Parcial:

Artículo 31. Ordenanzas relativas a las zonas edificables de dominio y uso privado.

El presente artículo regula las ordenanzas calificadas directamente por el planeamiento de desarrollo como industriales y en cuyas áreas no se considere la redacción de un Estudio de Detalle. En este segundo supuesto las ordenanzas están reguladas en el apartado IV.7. (...)

IV.7. REGULACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE DETALLE

Artículo 32. Definición.

Los Estudios de Detalle son, en el contexto de este Sector de planeamiento, instrumentos de ordenación de volúmenes, de reajuste de rasantes y de tratamiento de los espacios libres interiores. Se redactarán siempre sobre la totalidad del ámbito que se define en cumplimiento del artículo 33.

Artículo 33. Ambito de los Estudios de Detalle

El ámbito del Estudio de Detalle corresponde a:

- *cualquier parcela industrial si su finalidad es el reajuste de alineaciones y rasantes.*
- *cualquier parcela o área industrial de más de 100.000 m² de suelo si además la finalidad es la ordenación de volúmenes y definición y tratamiento de los espacios libres interiores. Contará con la aprobación previa del Ayuntamiento de un Avance, el cual pormenorizará la propuesta planteada.*

Artículo 34. Ordenación de los volúmenes

Los Estudios de Detalle que se redacten con la finalidad de la reordenación de volúmenes deberá de respetar los siguientes parámetros urbanísticos:

- Edificabilidad máxima bruta: 0,90 m²c/m²s
- Superficie máxima construida terciaria: 15 % edif. máx. bruta
- Superficie máxima construida productiva: 100 % edif. máx. bruta
- Superficie máxima de viarios, espacios libres y zonas verdes privadas: 25 % sup. Total
- Parcelas interiores:
 - Frente mínimo: 20 m.
 - Superficie mínima: 1.500 m²
- Edificaciones:
 - Retranqueos a fachadas: 8 m. a viarios públicos y 6 m. a viario privado.
 - Retranqueos a linderos: 4,50 m.

Para el resto de las determinaciones de las ordenanzas de edificación y uso será de aplicación la Ordenanza OR-11, a excepción de los cerramientos de la parcela, los cuales no son obligatorios siempre y cuando den frente a superficies dotacionales privadas, y las tipologías edificatorias permitiéndose el adosamiento de edificios siempre y cuando se cumpla con la normativa vigente de protección contra incendios.

Artículo 35. Ordenación y tratamiento de los espacios libres interiores

Tanto los viarios como las zonas verdes como los espacios libres ordenados en el interior de la originaria parcela productiva tendrán el carácter de privados, siendo el uso, conservación y mantenimiento privado.

La ordenación del área, objeto del Estudio de Detalle, contemplará tanto las conexiones de los viarios privados interiores con los públicos como de todos los servicios necesarios, de tal manera que como máximo el resultado final del Sector no se produzcan más de dos conexiones en cada lado de la prolongación de la calle Lermendabidea y uno a cada tramo de la calle Zuazobidea.

La regulación de los usos será idéntica a la definida para los mismos tipos de espacios pero de dominio público.

Sobre los relacionados espacios privados no se tolerará edificación de tipo alguno.

Artículo 36. Documentación

Los documentos que contendrán los Estudios de Detalle serán los que se enuncian en el artículo 66 del Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo y los que se articulan al regular los Instrumentos de Planeamiento en las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Ordenación.

4. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE SU FORMULACIÓN

El propio Plan Parcial determina la posibilidad de definir un Estudio de Detalle en cualquier parcela o área industrial de más de 100.000 m² de suelo con la finalidad de ordenación de volúmenes y definición y tratamiento de los espacios libres interiores.

Tras la definición de un Modelo de Ordenación óptimo para la ampliación del Centro de Transporte de Vitoria se considera oportuno y justificada la redacción del presente Estudio de Detalle que pormenorice y regule la ordenación prevista.

5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

5.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN

Los criterios y objetivos generales de la ordenación se enmarcan en el ámbito de las dos Zonas que componen la ampliación del Centro de Transporte (PR-1 y PR-2) y se pueden resumir en los siguientes:

- **Intermodalidad**

Prever un área para la ubicación de las posibles empresas que precisen en su actividad logística o en su actividad principal (operadores intermodales de transporte) instalaciones dotadas con acceso ferroviario.

- **Áreas diferenciadas**

Prever además un área diferenciada para las instalaciones de logística y áreas para la implantación de empresas de transporte de carga fraccionada y naves modulares.

- **Variedad en el tamaño de las parcelas**

Definir manzanas, agrupación de parcelas, que permitan satisfacer cualquier posible demanda, desde naves modulares hasta naves de gran tamaño para operadores intermodales de transporte.

- **Jerarquía de viales**

Definir dos tipos de viales, viales principales de acceso público y gratuito y viales secundarios para circulación y maniobras.

5.2. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

- **Accesos**

Se ha previsto un acceso principal central desde la calle Lermendabide, enfrente al acceso principal de la Zona Sur, dimensionado para que pueda haber un puesto de vigilancia y dobles carriles de entrada y salida.

Se han definido también dos accesos secundarios uno desde la calle Lermendabide en su extremo Este, y otro desde la calle Zuazobidea, con un carril en cada sentido.

El diseño de los accesos se ha realizado de manera que, por motivos de seguridad, en el viario estructurante siempre haya al menos dos posibles vías de salida.

- **Acceso y trazado del ferrocarril**

Se ha previsto una única penetración del ferrocarril desde el haz de vías Madrid-Irun, bifurcándose luego en tres ramales independientes que dan servicio a las tres grandes parcelas denominadas de intermodalidad y en un cuarto ramal de maniobras o estacionamiento.

La pendiente del trazado de las vías de acceso y estacionamiento se ha definido de manera que no supere el 1,2% y las curvas de trazado se han definido con radios superiores a 250 m.

Los tramos rectos de vía se han definido con una longitud mínima de 230 m.

- **Estructura viaria**

Se han definido dos tipos de viarios:

- **Viario principal:**

Es el constituido por el vial de acceso central (Norte-Sur) desde la rotonda de la calle Lermendabide, cumpliendo funciones de acceso y circulación, con una sección de dobles carriles de entrada y salida. (VPP.1).

- **Viario secundario:**

Es el constituido por el resto de los viales que resuelven los accesos secundarios y cumple funciones de circulación y maniobras, con una sección de un carril en cada sentido. (VPS.1, VPS.2 y VPS.3).

- **Zonificación de las parcelas productivas**

En base a la estructura viaria se han definido cuatro manzanas que alojan las parcelas productivas, a su vez diferenciadas en dos áreas funcionales:

- **Area de intermodalidad:**

La componen tres de las cuatro manzanas ordenadas, las situadas al Norte y al SurEste.

Esta área se ha definido para alojar a las empresas que requieran intermodalidad, es decir, la penetración del trazado del ferrocarril en el interior de la parcela.

- **Area logística:**

Se ha reservado una de las manzanas, la situada en el SurOeste, para la ubicación de empresas de logística integral, almacenamiento y distribución, mayoristas, transitarios, actividades complementarias asociadas a la logística, etc.

- **Otros usos**

Se reserva una zona denominada de "Transporte y Estacionamiento Privado" (TEP) para el trazado de la red de vías ferroviarias prevista. A su vez, se definen zonas de localización de infraestructuras comunes al polígono (IP.1, IP.2, IP.3 e IP.4).

6. ZONIFICACIÓN DE USOS PORMENORIZADOS

Cada uno de los elementos expuestos en la ordenación se estructura zonalmente estableciendo las condiciones de uso pormenorizado y la asignación normativa particular.

Las zonas características establecidas son:

- ZONA INTERMODAL
- ZONA LOGÍSTICA
- TRANSPORTE Y ESTACIONAMIENTO PRIVADO
- INFRAESTRUCTURAS PRIVADAS
- VIARIO PRIVADO PRINCIPAL
- VIARIO PRIVADO SECUNDARIO

El régimen de edificación y uso aplicable en cada caso queda definido en el Documento C Planos y en el Documento B Ordenanzas Regulatorias.

CUADRO DE ZONIFICACIÓN PORMENORIZADA

CALIFICACIÓN PLAN PARCIAL	ZONIFICACIÓN PORMENORIZADA ESTUDIO DE DETALLE		SUPERFICIE M2S	% SOBRE CALIFIC. PP	
INDUSTRIAL PR-OR-11.1	Zona Intermodal	ZI.1	38.812 m2	19,89 %	TOTAL PRODUCTIVO 170.413 m2 (87,3 %)
	Zona Intermodal	ZI.2	47.516 m2	24,35 %	
	Zona Intermodal	ZI.3	42.842 m2	21,95 %	
	Zona Logística	ZL.1	41.243 m2	21,13 %	
	Transporte y Estacionamiento Privado	TEP	5.274 m2	2,70 %	5.274 m2 (2,7 %)
	Infraestructura Privada	IP.1	888 m2	0,46 %	INFRAESTRUCTURA PRIVADA 1.002 m2 (5,1 %)
	Infraestructura Privada	IP.2	33,5 m2	0,02 %	
	Infraestructura Privada	IP.3	33,5 m2	0,02 %	
	Infraestructura Privada	IP.4	46,5 m2	0,02 %	
	Viario Privado Principal	VPP.1	3.615 m2	1,85 %	TOTAL VIARIO PRIVADO 18.469 m2 (9,5 %)
	Viario Privado Secundario	VPS.1	5.483 m2	2,81 %	
	Viario Privado Secundario	VPS.2	6.840 m2	3,50 %	
	Viario Privado Secundario	VPS.3	2.530 m2	1,30 %	
	TOTAL		195.157 m2	100,00 %	

PARÁMETROS URBANÍSTICOS SEGÚN PLAN PARCIAL SECTOR 20

	Según Art. 34 PLAN PARCIAL	
Edificabilidad máxima bruta	0,90 m2c/m2s	175.641,3 m2c
Superficie máxima construida terciaria	15 % edif. max. bruta	26.346,2 m2c
Superficie máxima construida productiva	100 % edif. max. bruta	175.641,3 m2c
Superficie máxima de viarios, espacios libres y zonas verdes privadas	25 % superf. total	48.789,25 m2

APROVECHAMIENTOS

Edificabilidad máxima sobre parcela neta industrial:

$$175.641,3 \text{ m}^2\text{c} / 170.413 \text{ m}^2\text{s} = \mathbf{1,03 \text{ m}^2\text{c/m}^2\text{s}}$$

Edificabilidad máxima de uso terciario sobre parcela neta industrial:

$$26.346,2 \text{ m}^2\text{c} / 170.413 \text{ m}^2\text{s} = \mathbf{0,155 \text{ m}^2\text{c/m}^2\text{s}}$$

7. DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PREVISTA

7.1. VIALIDAD

Según la estructura viaria se han definido cuatro viales diferenciados en la zonificación de usos pormenorizada (VPP.1, VPS.1, VPS.2 Y VPS.3), con las siguientes características:

- Vial VPP.1

Es el vial de acceso principal desde la calle Lermendabide, proyectado con una sección total de 27 m. de ancho constituida por:

- Calzada de 18 m. con doble carril de 3,5 m. en cada sentido (con un total de 14 m.) y mediana central de 4 m.
- Franjas de 4,5 m. a cada lado de la calzada, en la que se localiza el acerado o banda de servicio en toda la sección o acerado de 2,41 m y aparcamiento de vehículos ligeros de 2,09 m.

En la mediana de este vial se podrá instalar una caseta de vigilancia.

- Viales VPS.1, VPS.2 y VPS.3:

Son viales secundarios de circulación y maniobras y se han definido con una sección total de 19 m. con la siguiente distribución:

- Calzada de 10 m. con único carril de 5 m. en cada sentido.

- Franjas de 4,5 m. a cada lado de la calzada, en la que se localizan bandas de servicio o aceras o aceras y aparcamiento de vehículos ligeros, según necesidades.

En todas las zonas donde concurra la implantación de aparcamiento de vehículos ligeros y acera, se dotará a esta última de alcorques para la plantación de arbolados.

El vial VPS.2 tiene una sección menor (14,5 m) debido a la localización del ramal de vías de estacionamiento.

El trazado de las vías ferroviarias será objeto de un proyecto independiente de definición, en todo caso compatible con la estructura viaria definida.

7.2. SANEAMIENTO

El sistema de saneamiento previsto es de tipo unitario y formado por un colector principal (que discurre por los viales VPS.1 y VPS.2) y dos colectores afluentes (VPP.1 Y VPS.3).

El colector principal conducirá sus aguas al colector exterior general que discurre por la calle Zuazobidea (extremo Oeste del ámbito).

7.3. ABASTECIMIENTO DE AGUA

Se contempla doble red, una para abastecimiento de agua y riego y otra independiente para hidrantes y protección contra incendios.

La red de abastecimiento de agua y riego tiene un punto de acometida desde la red general existente en la calle Lermendabide y de ahí distribuye a todo el ámbito, incluido el llenado del depósito ubicado en la parcela IP.2.

De dicho depósito parte la red independiente de CPI, que abastece también a la Zona Sur.

7.4. RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA

La alimentación de energía eléctrica se realizará mediante un anillo común a ambas Zonas (Norte y Sur) con dos puntos de entronque desde las líneas aéreas de Alta Tensión 30kv existentes, una en Zuazobidea y otra en Lermendabide.

Desde ahí partirá una línea subterránea de suministro eléctrico en media tensión que alimentará a los distintos Centros de Transformación.

Desde los centros de transformación partirá la red de Baja Tensión, que alimentará a las distintas parcelas.

Toda la red discurre subterránea y por viario, siguiendo el trazado a un solo lado de la calzada y bajo acera, siempre que ésta exista.

7.5. RED DE ALUMBRADO

El alumbrado público se alimentará desde un cuadro de mando situado en las inmediaciones de uno de los centros de transformación y de ahí se distribuirá mediante dos circuitos.

Se prevé una disposición de luminarias de tipo unilateral a derecha o izquierda de la calzada, excepto en el vial principal que por sus dimensiones, se dispondrán en el centro de la calzada por medio de columnas de 2 o 3 luminarias. Toda la instalación será subterránea.

7.6. TELEFONÍA Y COMUNICACIONES

La conexión con las redes de comunicaciones exteriores se prevé desde la calle Lermendabide en su unión con el vial de acceso principal (VPP.1), de ahí su distribución a las distintas parcelas, en tendido subterráneo y bajo acerado.

8. ADECUACIÓN AL PLANEAMIENTO DE ÁMBITO SUPERIOR

	Según Art. 34 PLAN PARCIAL		Según ESTUDIO DE DETALLE	
Edificabilidad máxima bruta	0,90 m2c/m2s	175.641,3 m2c	0,90 m2c/m2s	175.641,3 m2c
Superficie máxima construida terciaria	15 % edif. max. bruta	26.346,2 m2c	15 % edif. max. bruta	26.346,2 m2c
Superficie máxima construida productiva	100 % edif. max. bruta	175.641,3 m2c		175.641,3 m2c
Superficie máxima de viarios, espacios libres y zonas verdes privadas	25 % superf. total	48.789,25 m2	9,5 %	18.469 m2
Superficie total		195.197 m2		195.157 m2

Edificabilidad max. sobre parcela neta: $175.641,3 / 170.413 = 1,03 \text{ m}^2\text{c}/\text{m}^2\text{s}$

Edificabilidad max. de uso terciario por parcela: $26.346,2 / 170.413 = 0,155 \text{ m}^2\text{c}/\text{m}^2$

Vitoria-Gasteiz, junio 2004

Fdo: Marta Díaz de Cerio Gastón



Arquitecta urbanista
COAVN nº 2.294