

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## MODIFICACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ÁLAVA CENTRAL - TERMINAL INTERMODAL DE JUNDIZ-VILLODAS

**MODIFICACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ÁLAVA  
CENTRAL – TERMINAL INTERMODAL DE JUNDIZ-VILLODAS**

## **DOCUMENTACIÓN**

### **I MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA DE LA MODIFICACIÓN**

#### **II NORMAS DE ORDENACIÓN**

NORMAS DE ORDENACIÓN QUE SE MODIFICAN

NORMAS DE ORDENACIÓN MODIFICADAS

#### **III PROGRAMACIÓN**

FICHA QUE SE MODIFICA

FICHA MODIFICADA

#### **IV PLANOS DE ORDENACIÓN**

PLANOS QUE SE MODIFICAN

PLANOS MODIFICADOS

## I MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA DE LA MODIFICACIÓN

## ÍNDICE

### MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA DE LA MODIFICACIÓN

<b>1. OBJETO .....</b>	<b>1</b>
<b>2. PROMOTOR.....</b>	<b>2</b>
<b>3. EQUIPO REDACTOR .....</b>	<b>2</b>
<b>4. ANTECEDENTES .....</b>	<b>2</b>
4.1. Estudio de la Implantación de una Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías en el Territorio Histórico de Álava .....	2
4.2. El Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España.....	3
4.3. El Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Administración Autonómica del País Vasco para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales incluidas en la red básica de mercancías del Plan Estratégico para el impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías .....	4
4.4. Estudio Informativo de Integración del Ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.....	4
4.5. Determinación del ámbito de la terminal intermodal de transferencia de mercancías de Jundiz-Villodas.....	5
4.5.1. Demanda Potencial .....	5
4.5.2. Ubicaciones Potenciales de la Terminal .....	6
4.5.3. Determinación de la ubicación de la Intermodal en Jundiz.....	7
4.6. Análisis funcional y de las afecciones de la ubicación Jundiz .....	8
4.6.1. Zona de Acción (Influencia).....	8
4.6.2. Superficie disponible .....	8
4.6.3. Estructura de los Terrenos .....	8
4.6.4. Conexión Ferroviaria .....	9
4.6.5. Conexión con la Red Viaria .....	9
4.6.6. Servicios e Infraestructuras .....	9
4.6.7. Compatibilidad Medio Ambiental y Social .....	10

<b>5. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ÁLAVA CENTRAL.....</b>	<b>11</b>
<b>6. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO JUNDIZ-VILLODAS .....</b>	<b>12</b>
6.1. SITUACIÓN, EMPLAZAMIENTO Y ESTADO ACTUAL DE LOS TERRENOS ...	12
6.2. APTITUD DEL ÁMBITO PARA ACOGER LA TERMINAL INTERMODAL DE TRANSFERENCIA DE MERCANCÍAS .....	15
6.3. LA NORMATIVA MEDIO AMBIENTAL .....	19
6.3.1. Mapa de Vegetación y Habitats .....	19
6.3.2. Fauna y Flora Amenazada.....	19
6.3.3. Espacios Naturales y Red de Corredores Ecológicos .....	19
6.4. LA NORMATIVA TERRITORIAL SECTORIAL AMBIENTAL.....	20
6.4.1. El Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Ríos y Arroyos .....	20
6.4.2. PTS Agroforestal .....	20
6.5. LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL ÁMBITO JUNDIZ-VILLODAS. EL PTP DE ÁLAVA CENTRAL.....	21
6.5.1. Estructura Territorial.....	21
6.5.2. Gobierno del Territorio .....	24
6.5.3. Modos de Intervención.....	32
6.6. ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ÁMBITO JUNDIZ-VILLODAS .....	37
6.6.1. Ordenación Urbanística del Ámbito situado en Iruña de Oka.....	37
6.6.2. Ordenación Urbanística del Área de Ámbito situada en el término municipal de Vitoria-Gasteiz .....	39
<b>7. SÍNTESIS DE LA INFORMACIÓN Y CONCLUSIONES .....</b>	<b>41</b>
7.1. SÍNTESIS DE LOS ANÁLISIS REALIZADOS EN LOS CAPÍTULOS ANTERIORES.....	41
7.2. CONCLUSIONES.....	43
<b>8. MEDIDAS DE COMPENSACIÓN .....</b>	<b>46</b>
8.1. CONDICIONES DE PARTIDA .....	46
8.2. ÁMBITOS SUSCEPTIBLES DE CONSTITUIR LA COMPENSACIÓN DE SUELO DE REQUALIFICACIÓN ARTIFICIALIZADO POR LA TERMINAL INTERMODAL.....	48
<b>9. CONTENIDO DOCUMENTAL DE LA MODIFICACIÓN.....</b>	<b>53</b>

**ANEXO 1 ORDEN DE 11 DE JUNIO DE 2012, DE LA CONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE,  
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, AGRICULTURA Y PESCA, POR LA QUE SE  
DECLARA EL CARÁCTER NO SUSTANCIAL DE LA PROPUESTA DE  
MODIFICACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE  
ÁLAVA CENTRAL RELATIVA A LA RED BÁSICA DE MERCANCÍAS DEL PLAN  
ESTRATÉGICO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE  
MERCANCÍAS**

## 1. OBJETO

Es la Modificación Puntual No Sustancial del Plan Territorial Sectorial de Álava Central con la finalidad de incluir en sus determinaciones la localización de la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías de Jundiz-Villodas, en los municipios de Iruña de Oka y Vitoria-Gasteiz.

La modificación, además de la calificación del Ámbito de Jundiz-Villodas como Suelo de Transformación Territorial, conlleva las medidas compensatorias correspondientes, consistentes en:

1. Descalificar Suelo consolidado en el PTP como de Transformación Territorial, en una superficie similar a la ocupada por la Nueva Terminal Intermodal.
  
2. Calificar Suelo de Recualificación Territorial, con idéntico criterio, en una superficie similar a la que la implantación de la Nueva Terminal requiere descalificar.

## 2. PROMOTOR

Los Departamentos de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca y Vivienda, Obras Públicas e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

## 3. EQUIPO REDACTOR

El Estudio de Arquitectura y Urbanismo Ocus-Arquitectos S.C.P. dirigido por los arquitectos D. Fernando Ruiz de Ocenda y D. Iñaki Usandizaga.

## 4. ANTECEDENTES.

### **4.1. Estudio de Implementación de una Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías en el Territorio Histórico de Álava.**

En Julio de 2.009, la empresa D.B. Mobility Networks Logistics realiza el Estudio, por encargo de la Sociedad Pública del Gobierno Vasco Sprilur.

El Estudio analiza el Concepto de la Instalación, la Demanda Potencial, las Infraestructuras requeridas y su Rentabilidad y tras un análisis específico de posibles localizaciones, en concreto cuatro, Vitoria-Gasteiz Este, Arasur, Nanclares y Jundiz, propone esta última localización para la implantación de la futura Intermodal.

En el apartado 3.4 se recogen algunos de los aspectos de la valoración realizada por la Empresa D.B. Mobility Networks Logistics.

#### **4.2. El Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España.**

En Septiembre de 2.010 el Ministerio de Fomento del Gobierno España aprobó el Plan Estratégico para el impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías (PEITFM).

Entre las principales medidas del Plan, en concreto en relación con la Línea Estratégica III: Mejora de las infraestructuras ferroviarias, el Plan determina lo siguiente:

##### **"INFRAESTRUCTURAS NODALES**

- Propuesta de mapa de nuevas terminales con los criterios de priorización pactados con las Comunidades Autónomas.
- El desarrollo del Plan se basa en convenios específicos entre la Administración General del Estado y cada Comunidad Autónoma con el fin de realizar los estudios necesarios para evaluar, en cada una de las instalaciones propuestas, su viabilidad logística y económica.
- La fórmula de promoción y gestión se contemplará de forma específica para cada una de ellas a través de esquemas de participación público-privada preferentemente.
- Concebir las nuevas terminales intermodales como auténticos centros logísticos con capacidad de generar valor añadido al transporte.
- Priorizar la construcción y/o remodelación de las grandes terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos y en las conexiones con la Red Transeuropea de Transporte.
- Configuración de las nuevas terminales, mediante accesibilidad viaria y ferroviaria eficiente para reducir maniobras y extracostes operativos.
- Desarrollo de centros logísticos especializados en la atención a tráficos ferroviarios de alto valor añadido susceptibles de ser realizados sobre líneas de alta velocidad.
- Dotar adecuadamente las terminales para el tratamiento de mercancías específicas (peligrosas, perecederas, etc.)."

Además el Plan determina en Jundiz una de las dos Terminales Priorizadas para la Comunidad Autónoma del País Vasco.

**4.3. El Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Administración Autonómica del País Vasco para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales incluidas en la red básica de mercancías del Plan Estratégico para el impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías.**

El acuerdo tiene por objeto instrumentar la cooperación necesaria entre ambas administraciones para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales de Jundiz y Lezo incluidas en la Red Básica de Mercancías del Plan Estratégico para el impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías de España.

El Protocolo señala, en otras actuaciones que el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes de la Comunidad Autónoma realizará los estudios relativos al encaje territorial y urbanístico de las terminales.

**4.4. Estudio Informativo de Integración del Ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz**

El 29 de Febrero de 2.012 se aprueba definitivamente el Estudio Informativo de Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Vitoria-Gasteiz y en consecuencia ha quedado definido definitivamente el trazado de la red de Alta Velocidad Ancho Europeo que delimita el Ámbito por el Norte.

El acuerdo de aprobación definitivo como resultado del procedimiento de exposición Pública y Audiencia a las Administraciones recoge entre otras:

“el rediseño del trazado de la conexión con la LAU/Burgos-Vitoria para preservar la integridad de la parcela prevista para la futura Terminal Intermodal de Jundiz y la funcionalidad de la misma”

Con anterioridad el 12 de Diciembre de 2.011 se formuló la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz.

#### **4.5. Determinación del ámbito de la terminal intermodal de transferencia de mercancías**

Como ya se ha indicado el Estudio de DB Mobility Networks Logistics analiza en profundidad los diversos aspectos que influyen en la implantación de la futura Intermodal, así como la forma de tomarlos en consideración y de realizar una valoración para determinar la ubicación más adecuada.

##### **4.5.1. Demanda Potencial.**

El Estudio analiza por una parte la Demanda Potencial de la terminal subdividiéndola en tres servicios diferenciados:

- **Terminal de tráfico combinado**, destinada a contenedores, semi-remolques o cargas móviles.
- **Puerto Ferroviario. Mercancía Suelta.**
- **Carretera Rodante. Camiones sobre el tren.**

En el estudio se establecen tres hipótesis Optimista, Pesimista y Moderada de la demanda potencial de cada servicio a corto plazo (5 años tras la implantación de la instalación), medio plazo (10 años tras la implantación de la instalación) y largo plazo (25 años tras la implantación de la instalación).

En el cuadro siguiente se recogen las previsiones en la hipótesis moderada:

	<b>Corto Plazo</b>	<b>Medio Plazo</b>	<b>Largo Plazo</b>
<b>Terminal Tráfico Combinado</b>	107.000 unidades de carga	195.000 unidades de carga	323.000 unidades de carga
<b>Puerto Ferroviario</b>	112.000 toneladas	164.000 toneladas	289.000 toneladas
<b>Carretera Rodante</b>	6.000 unidades de carga	13.000 unidades de carga	20.000 unidades de carga

#### **4.5.2. Ubicaciones Potenciales de la Terminal**

El estudio analiza de forma pormenorizada las características de las redes ferroviarias existentes, red internacional y nacional, los anchos de vía así como las previsiones de modificación de la redes.

Asimismo el estudio analiza los requisitos Comerciales y Técnicos de la Intermodal y define un total de 8 alternativas de soluciones técnico-organizativas de la instalación (1a, 1b, 2a, 2b, 3a, 3c, 4a y 4b) en función de la forma de disponer de la Vía de Servicio (en paralelo o no), la situación del tráfico de alta velocidad (exterior o interior), la forma de conexión (a nivel o a desnivel), la forma de desarrollo (en anchura o en longitud) y la disposición o no de vías estuchadas.

El estudio parte de cuatro posibles localizaciones de la Intermodal, tras un análisis conjunto con el Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco y la Administración Vasca de Ferrocarriles ETS.

Se considera que no existen otras localizaciones que puedan resultar adecuadas bien por situarse muy alejadas de Vitoria-Gasteiz o por

no cumplir el trazado ferroviario las condiciones requeridas por la instalación.

En todo caso el Estudio considera que la localización debe garantizar la conexión en la Terminal de la Red Ibérica y de la Nueva Red de Alta Velocidad.

#### **4.5.3. Determinación de la Ubicación de la Intermodal en Jundiz-Villodas**

El Estudio aplica la metodología del análisis Valor Útil para la determinación de la localización más conveniente.

El análisis del valor útil se desglosa en cuatro pasos parciales:

##### **- Definición de Criterios**

Estableciendo dos categorías de Criterios, Criterios excluyentes o imprescindibles y Criterios Valorables.

##### **- Valoración de los Criterios**

Se analizan los Criterios Valorables y se valoran de acuerdo con su relevancia en una escala de 1 a 10 (sin importancia, de gran importancia).

##### **- Valoración de las Localizaciones**

Se valora en cada una de las localizaciones su idoneidad para cada uno de los Criterios Valorables definidos, de 1 a 5, el 5 la máxima idoneidad y el 1 la más baja.

##### **- Cálculo del Valor Útil de las Localizaciones**

Finalmente el Estudio determina el valor útil de la localización por aplicación del producto del valor de relevancia de cada criterio al valor de idoneidad de las ubicaciones.

De esta forma el Estudio propone la Ubicación Jundiz-Villodas que obtiene una puntuación de 382 puntos sobre los 475 posibles. Las otras tres ubicaciones Vitoria-Este, Arasur y Nanclares, obtienen menor puntuación, 350, 339 y 300 puntos respectivamente.

#### **4.6. Análisis funcional y de las afecciones de la ubicación Jundiz**

La valoración de la ubicación Jundiz realizada en el Estudio de DB Mobility Networks Logistics se basa en el análisis de las características de la localización en relación con las condiciones de la Implantación de la Terminal, que a continuación se recogen de forma resumida:

##### **4.6.1. Zona de Acción (Influencia).**

- En un tiempo de desplazamiento de 60 minutos se pueden alcanzar más de 450 Empresas que pueden procesar su tráfico de mercancías con el ferrocarril.
  
- Más de 60 Empresas situadas dentro de las isócronas de 30 minutos están interesadas en el transporte por ferrocarril dentro de España.

##### **4.6.2. Superficie disponible.**

- Se considera suficiente la superficie disponible, de aproximadamente 48 hectáreas, situada entre los dos trazados ferroviarios. Se descarta la ampliación al exterior de dichos trazados.

##### **4.6.3. Estructura de los Terrenos.**

- El terreno es llano, por lo que los trabajos de acondicionamiento serán reducidos.

- En el límite norte del Ámbito hay una línea de alta tensión que sería conveniente no modificar.
- Cruza el ámbito una vía local, la A 4302, cuyo trazado se podría mantener en forma de puente o bien se podría trasladar.

#### **4.6.4. Conexión Ferroviaria.**

- En el momento que se hace el análisis no estaba aprobado definitivamente el Proyecto de Integración del Ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz (Marzo de 2.012).

Según este proyecto, el tramo ancho Ibérico, que constituye el límite sur del Ámbito tiene una longitud de 2.956 m. y el tramo Internacional-Alta Velocidad, que constituye el límite norte tiene una longitud de 3.110 m.

- Para la conexión del sistema ferroviario el Estudio propone solución alternativa 3a en razón del reducido desarrollado en anchura y la utilización flexible de las vías en la Terminal.

#### **4.6.5. Conexión con la Red Viaria.**

- Extraordinaria conexión con la red de carreteras, a menos de 1 km de la E-5/E80.
- La carretera que cruza el ámbito, A-4.302, se podría mantener disponiéndola en forma de puente.

#### **4.6.6. Servicios e Infraestructuras.**

- Línea de alta Tensión 380 KW en el límite norte del Ámbito.

- Conexiones disponibles con las redes de Servicios e Infraestructuras en el polígono industrial colindante, Jundiz Oeste.

#### **4.6.7. Compatibilidad Medio Ambiental y Social.**

Valoración positiva.

- No se conocen restricciones de protección del Medio Ambiente.
- Existe peligro de Inundación, por lo que se deberán disponer medidas de protección.
- Se deberá tener en cuenta el nivel freático en la construcción de la Terminal.
- No se conocen restricciones de carácter cultural.
- La terminal se sitúa a una distancia aproximada de 1 km de las zonas residenciales (Margarita y Villodas).
- Se afecta a una vivienda familiar.
- No afecta negativamente al Área de Actividades Económicas colindante de Jundiz Oeste.
- No produce perjuicio de consideración a la imagen paisajística puesto que se sitúa en proximidad de actuaciones edificatorias ya realizadas o en proceso de ejecución (Jundiz Oeste)

## **5. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ÁLAVA CENTRAL**

El Plan Territorial Parcial de Álava Central, que ordena entre otros municipios los de Iruña de Oka y Vitoria-Gasteiz, no prevé la disposición de la Terminal Intermodal de Jundiz, por lo que con la finalidad de conseguir su encaje territorial y urbanístico resulta procedente aprobar la correspondiente modificación.

Conforme se justifica en los siguientes capítulos la Modificación puntual tiene carácter de Modificación No Sustancial, por no alterar el Modelo de Ordenación del Territorio previsto en el Plan Sectorial Parcial, la modificación únicamente conlleva una ligera prolongación de lo que el Plan denomina Organización de la Logística Productiva.

En el Anexo 1 se recoge la Orden de 11 de Junio de 2012, de la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, por la que se declara el Carácter No Sustancial de la Propuesta de Modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Álava Central relativa a la Red Básica de Mercancías del Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías.

## 6. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO JUNDIZ-VILLODAS

### 6.1. SITUACIÓN, EMPLAZAMIENTO Y ESTADO ACTUAL DE LOS TERRENOS

El Ámbito de la Terminal Intermodal de Jundiz-Villodas situado al Oeste del Área Urbana de Vitoria-Gasteiz, se corresponde con el área delimitada por el trazado ferroviario actual existente, de ancho Ibérico y el futuro trazado ferroviario de Alta Velocidad y Ancho Internacional.

El Área según la delimitación grafiada en los Planos adjuntos tiene una superficie de 45,69 Hectáreas, de las que 28,26 Hectáreas corresponden al municipio de Iruña de Oka y 17,43 Hectáreas al de Vitoria-Gasteiz.

El Ámbito tiene una forma en planta que se asemeja a un Segmento circular con direccionalidad Suroeste-Noreste situado entre el Río Zadorra, al norte y el Monte Jundiz, al sur en proximidad con el núcleo rural de Margarita y la última ampliación del Polígono de Actividades Económicas de Jundiz (Jundiz-Oeste).

La carretera A-4302 que enlaza el Polígono de Jundiz con los núcleos urbano-rurales de Trespuentes, Mendoza y Villodas, atraviesa el ámbito por su zona central.

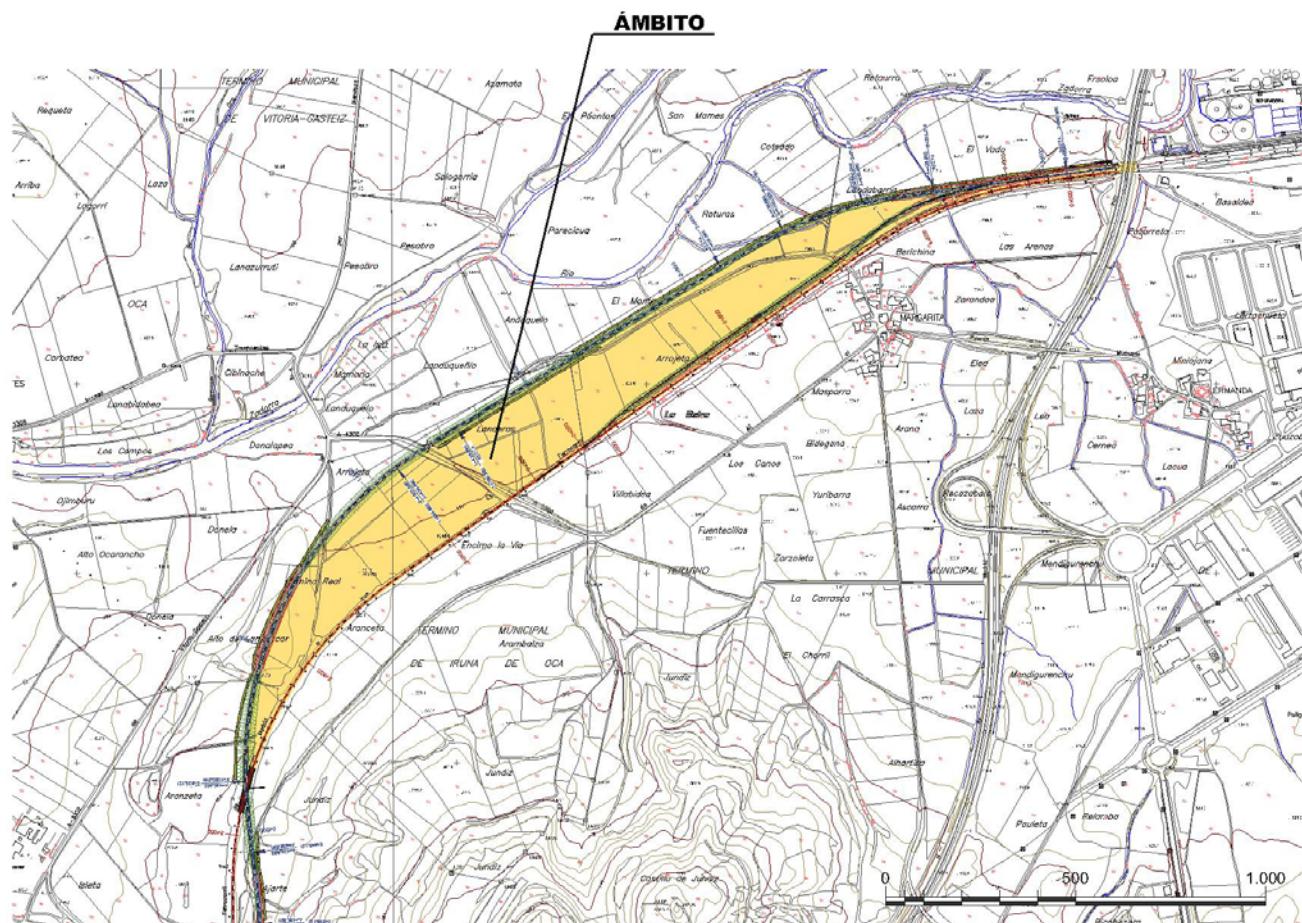
El Ámbito es prácticamente llano y se sitúa aproximadamente a la 500 (499-501) descendiendo ligeramente hacia el Río Zadorra que se sitúa al norte y cuya cota de ribera es aproximadamente la 495.

La línea de ancho ibérico, situada al sur se sitúa sobre el terreno natural a una cota que varía de oeste a este desde la 500 a la 502,30, con una

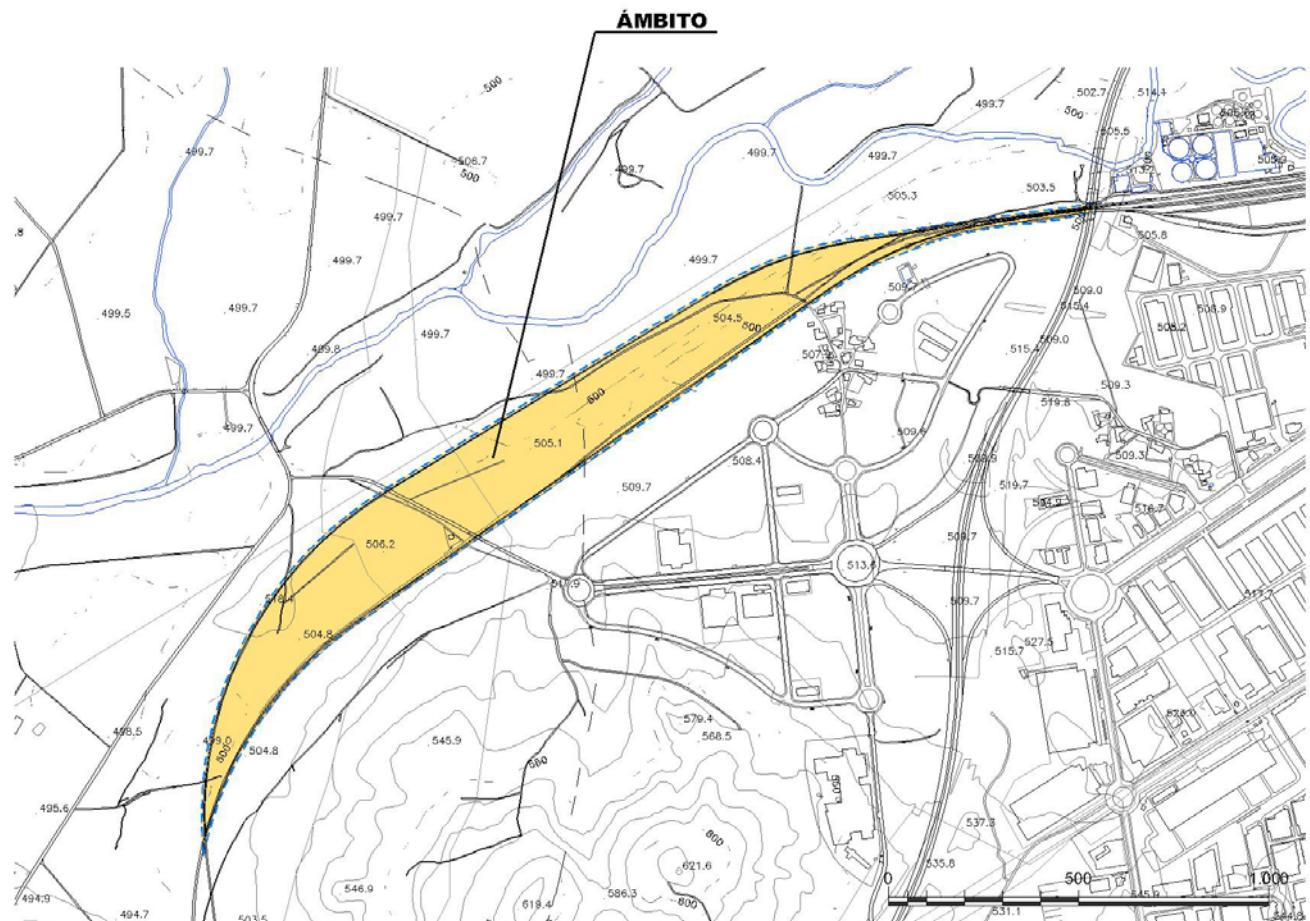
pendiente aproximada del 8% y constituye, especialmente en la zona este, una barrera física.

La mayor parte de los terrenos están destinados a tierras de labor asociadas a cultivos intensivos, con excepción de la franja correspondiente a la línea ferroviaria de ancho Ibérico.

En el Ámbito existe además una pequeña edificación de uso residencial asociada a usos de cultivo agrícola, que se sitúa junto a la intersección del trazado de la línea ferroviaria de ancho Ibérico y la carretera A 4.302.



Ámbito sobre cartografía 1:10.000



Ámbito sobre cartografía 1:20.000

## 6.2. APTITUD DEL ÁMBITO PARA ACOGER LA TERMINAL INTERMODAL DE TRANSFERENCIA DE MERCANCÍAS

El Estudio de Implementación de una terminal intermodal de transferencia de mercancías en el territorio histórico de Álava, realizado por DB Mobility Networks Logístico analiza en profundidad la Demanda Potencial, la Ubicación, las Infraestructuras y la Rentabilidad de la Instalación.

En el Capítulo 5 el Estudio analiza de forma pormenorizada el Concepto de la Instalación.

En el Estudio se definen las funciones de la Intermodal:

- Transbordo de Mercancías entre Carretera y Ferrocarril.
- Transbordo intermodal de Mercancías entre trenes con ancho de vía Ibérico y ancho de vía Europeo.
- Conexión directa con la vía de Empresas, Enlace de las instalaciones existentes, cerca de Jundiz con la nueva Terminal.

Así mismo se determinan los Componentes de la Instalación:

- Terminal de Tráfico Combinado.
- Puerto Ferroviario.
- Carretera Rodante.

El Estudio establece los requisitos de tráfico del año inicio, a corto (cinco años), a medio (diez años) y largo plazo (25 años) y en base a estos requisitos propone el dimensionado y la disposición espacial de los componentes de forma pormenorizada.

Así para la Terminal de Tráfico Combinado, define tanto el número de vías como su longitud, cifra las unidades de carga, determina los aparatos de

transbordo, Grúa Pórtico, Aparatos de trasbordo móviles, carreteras de carga y vías de apartadero.

Igualmente para el Puerto Ferroviario, define los aparatos de transbordo, las superficies de almacén y transbordo y dimensiona los Almacenes de bobinas y de papel y paletas.

Finalmente el Estudio Define los requisitos de la Carretera Rodante de su vía de carga.

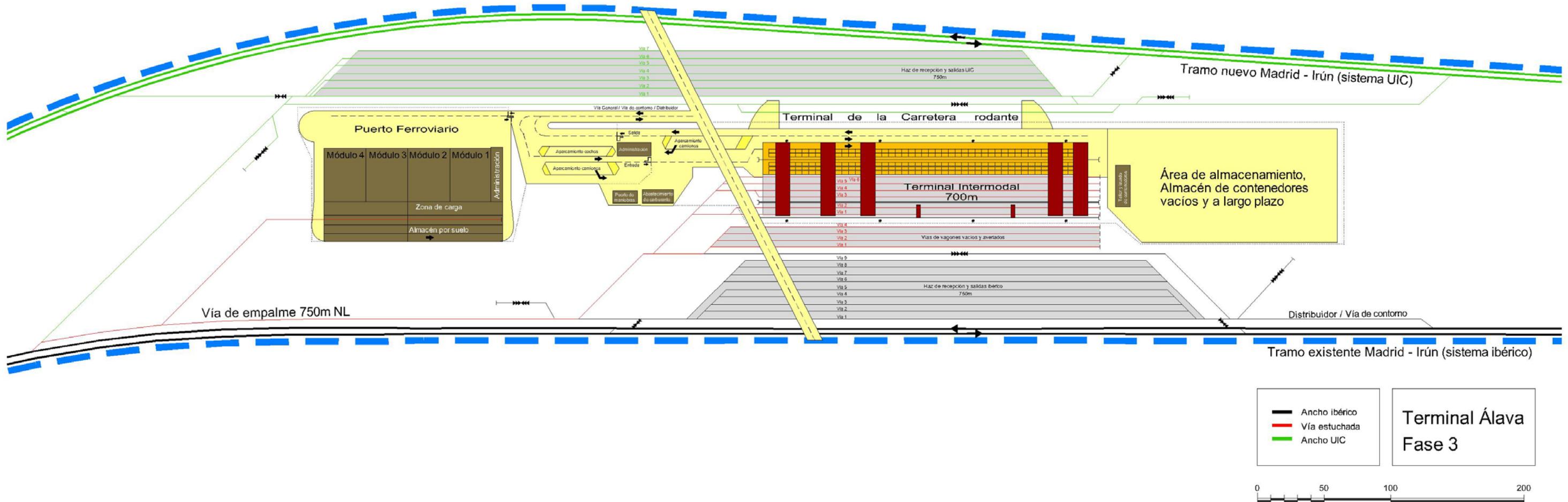
Además el Estudio prevé la disposición de otras instalaciones complementarias, Almacenes para Terceros, Reparación y Lavado de Contenedores, Agencia de Aduanas y Bandejas móviles de derrames.

Todas estas determinaciones son concretadas, precisadas y dibujadas en cuatro esquemas grapiados, que denomina Diseño global de la Terminal, que responden a las cuatro fases previstas Fase 0, Fase 1, Fase 2 y Fase 3.

Estos esquemas se han trasladado al plano del Ámbito en que se comprueba la factibilidad de llevar a cabo la Instalación.



Diseño global de la Terminal.



Diseño global de la Terminal

### **6.3. LA NORMATIVA MEDIO AMBIENTAL.**

#### **6.3.1. Mapa de Vegetación y Habitats**

Como se ha expuesto anteriormente, la mayor parte de la superficie del Ámbito, el 93,76% de su extensión, se corresponde con cultivos intensivos.

No existe en el Ámbito vegetación de especial interés.

#### **6.3.2. Fauna y Flora Amenazada**

Según la cartografía Ambiental del Gobierno Vasco, se podrían encontrar en el ámbito algunas especies de fauna incluidas entre las Especies Amenazadas (Avión Zapador, Lagarto Ocelado, Rana Ágil y Blenio de Río).

Sin embargo, se considera que estas especies están ligadas al entorno fluvial, en este caso al río Zadorra y por tanto, en su caso, se localizarían al exterior del Ámbito.

Así mismo la Cartografía Ambiental de la C.A.P.V. indica que se podría encontrar la Beruela erecta, pero se considera, como en el caso anterior, que la planta está vinculada al entorno fluvial, y por tanto se localizaría al exterior del Ámbito.

#### **6.3.3. Espacios Naturales y Red de Corredores Ecológicos**

El ámbito no está incluido en ningún Espacio Natural Protegido ni en la Red de Corredores Ecológicos de la C.A.P.V.

## 6.4. LA NORMATIVA TERRITORIAL SECTORIAL AMBIENTAL

### 6.4.1. El Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Ríos y Arroyos

El Río Zadorra situado al norte del Ámbito está incluido en el Tramo de Cauces V, que le corresponde un retiro de la edificación de 35 m y de urbanización de 20 m, que no afectan al Ámbito.

Al Noroeste del Ámbito se sitúa un Arroyo, incluido en el Tramo de Cauce O, que le corresponde un retiro de la edificación de 15 m y de la urbanización de 5m.

Por otra parte, una gran parte del Ámbito está incluida en el Área de inundabilidad de 10 años de retorno.

El futuro trazado ferroviario de ancho Internacional, que necesariamente se situará a una cota similar al trazado de ancho Ibérico, constituirá una banda protectora frente a posibles inundaciones en el Ámbito

### 6.4.2. PTS Agroforestal

El Plan Aprobado Provisionalmente, califica la mayor parte del Ámbito en la categoría de Suelo Agroganadero de Alto Valor Estratégico, si bien no impide en casos justificados su artificialización.

## 6.5. LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL ÁMBITO JUNDIZ-VILLODAS. EL PTP DE ÁLAVA CENTRAL.

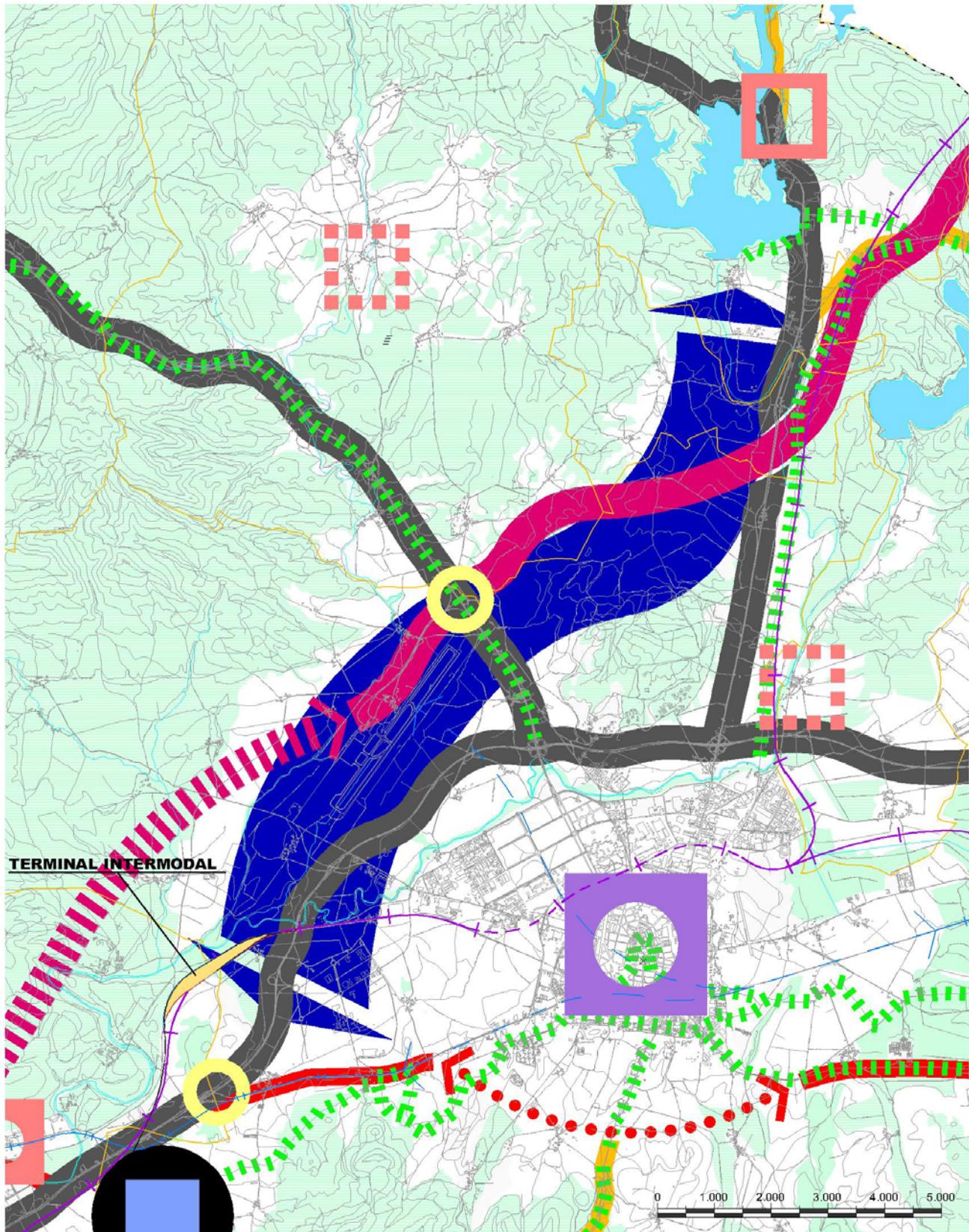
### 6.5.1. Estructura Territorial

La ordenación de la Estructura Territorial del PTP sitúa el Área Jundiz-Villodas en el Ámbito de la Organización Logística-Productiva, que constituye la Estructura “**espacial especializada en actividades económicas y en el control de la intermodalidad de los flujos de mercancías**”

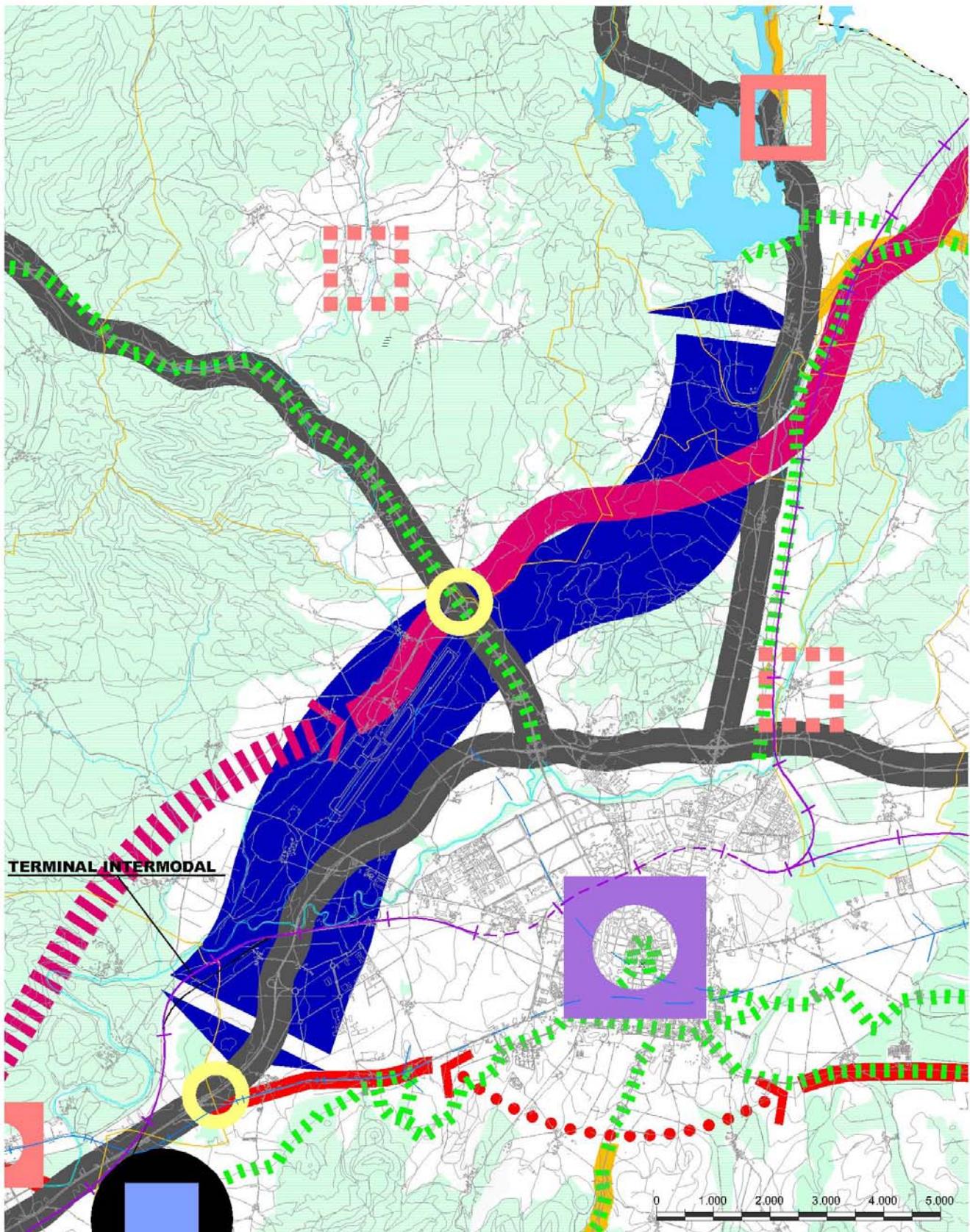
Así mismo el PTP señala este espacio territorial como propicio para atraer actividades fuertemente vinculadas al tráfico de mercancías apto para ofrecer un “**punto de ruptura de carga e intercambio modal añadiendo el control estratégico aportado por la logística para los enclaves de gran intensidad de movimiento**”.

El PTP identifica esta estructura territorial como el Arco de la Innovación y lo sitúa entre Iruña de Oka y Legutio, “**conformando un dinámico eje de actividad**”.

Por tanto la disposición de la nueva Terminal Intermodal de Transferencias de Mercancías en el Ámbito Jundiz-Villodas, se ajusta plenamente al modelo de Estructura Territorial establecido por el PTP, y supone exclusivamente una ligera prolongación del grafismo que señala la Organización Logística-Productiva.



Plano1 Estructura Territorial, vigente.



Plano1 Estructura Territorial, incorporando Terminal Intermodal.

## 6.5.2. Gobierno del Territorio

### Fragmentos, Procesos y Regulación Genérica

#### A. Fragmentos

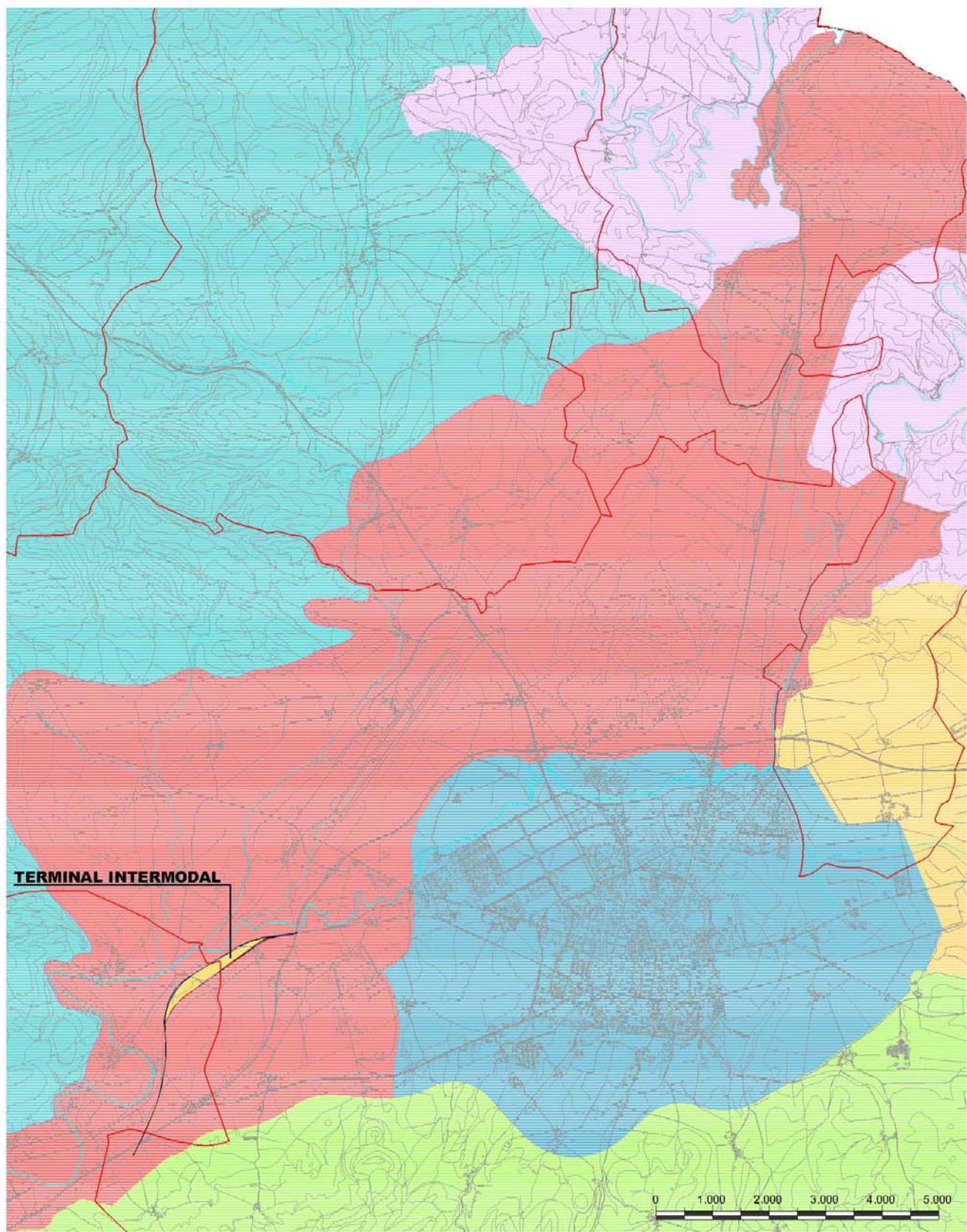
La nueva Terminal Intermodal se sitúa en el Fragmento B3, que comprende territorios de los municipios de Arrazua-Ubarrundia, Iruña de Oka, Legutio y Vitoria-Gasteiz.

Entre las determinaciones del PTP para este Fragmento Territorial destacan las siguientes:

“Es un fragmento en el que las previsiones infraestructurales cobrarán gran relevancia en tanto soporte de la propuesta. Tanto la competitiva conexión viaria con el interior peninsular y Europa, como la vinculación ferroviaria a Jundiz-CTV, serán una necesidad para el éxito del desarrollo de actividades logístico-productivas en el entorno aeroportuario.”

“La esencia en la concepción de los desarrollos de este Fragmento deberá considerar las dos características del ámbito, permitiendo generar un espacio compuesto, alternativamente por llenos y vacíos, haciendo posible junto al desarrollo urbano la recuperación de la calidad ambiental y el paisaje natural del entorno”

La implantación de la Intermodal en el Fragmento se corresponde estrictamente con los criterios y pautas de ordenación previstos en el PTP.



Plano 2 Gobierno del Territorio. Fragmentos Territoriales

## B. Procesos

El PTP define cuatro tipos de Procesos:

- De Transformación Territorial
- De Protección Territorial
- De Recualificación Territorial
- De Reserva de Recursos

En el Plano 3 Gobierno del Territorio Procesos, el PTP grafía de forma esquemática la distribución de los distintos procesos en el Ámbito Territorial.

El Ámbito de la Intermodal Jundiz-Villodas se sitúa en gran parte (22 Ha del total de 46 Ha) sobre un área de Recualificación Territorial localizada entre dos Grandes Áreas de Transformación Territorial.

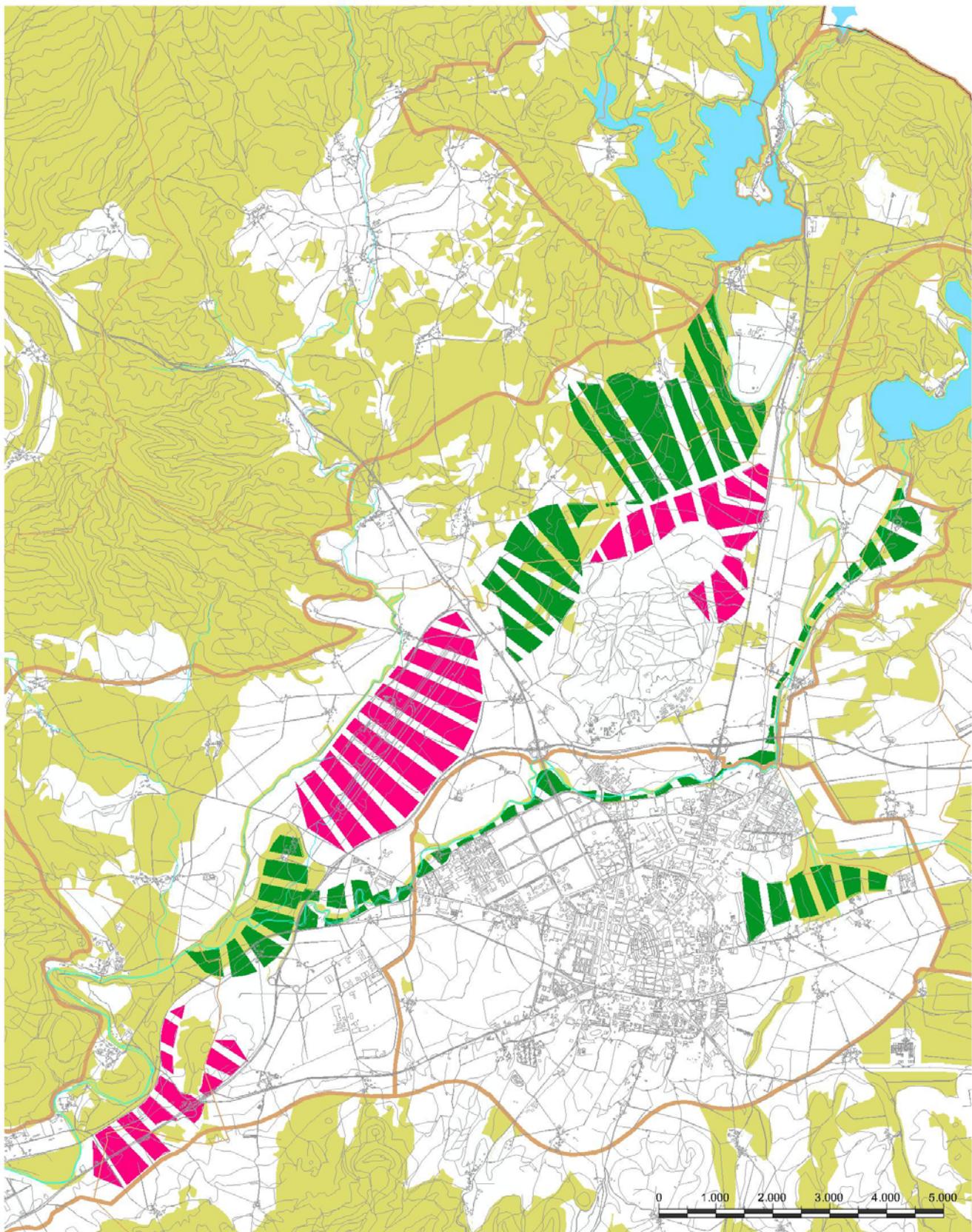
Conforme señala el **apartado 2 del artículo 20 de la Normativa**, que regula el nivel de vinculación del Plano 3, la delimitación **de las áreas no tiene carácter vinculante** y por tanto los Instrumentos de Planeamiento Urbanístico determinarán la delimitación definitiva de las Áreas de los Procesos, atendiendo a los criterios generales que establece el PTP.

El referido apartado del Artículo 20 dice lo siguiente:

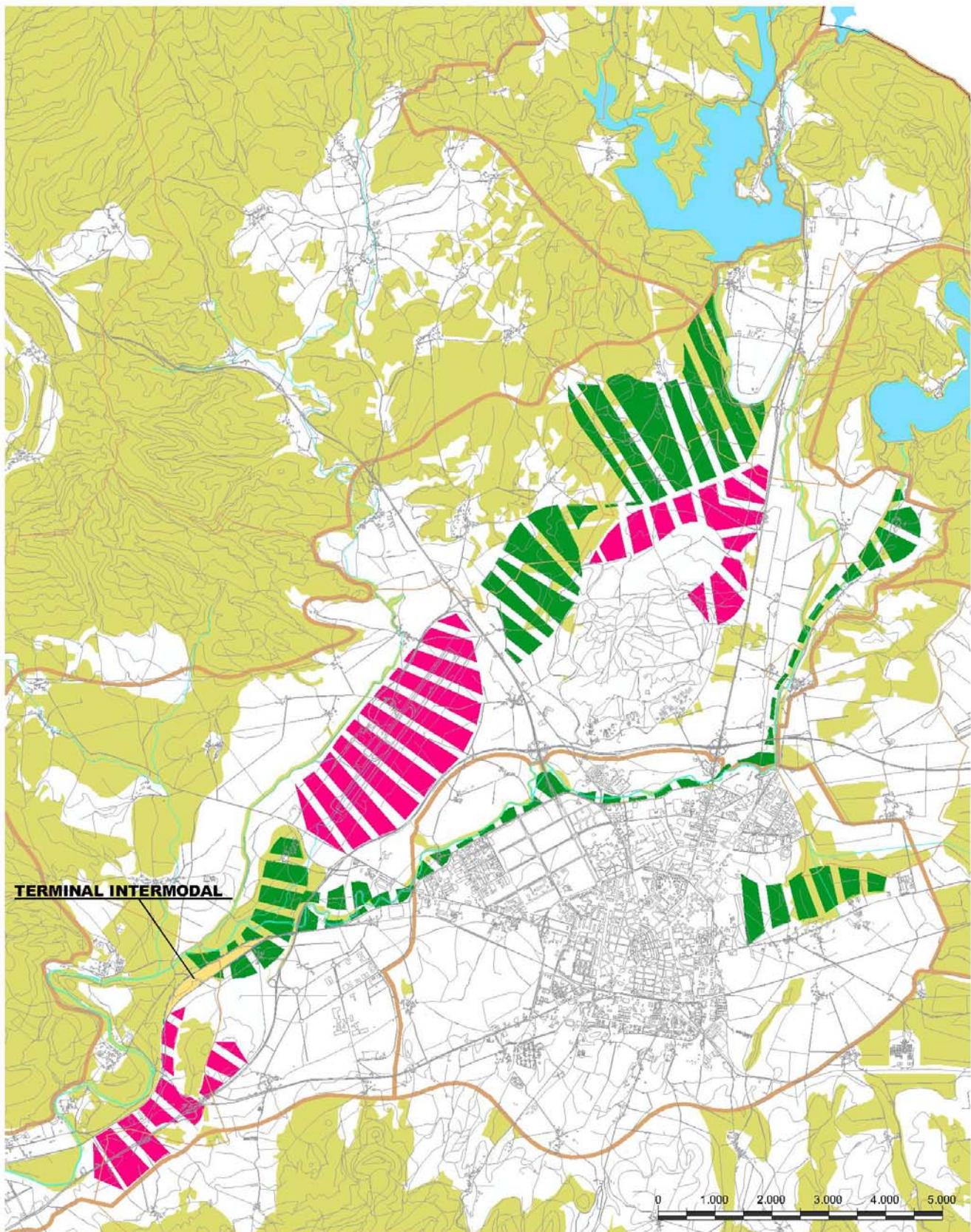
"Mediante el mismo se expresa la correspondencia de los ámbitos territoriales con los distintos procesos evolutivos determinados por el Plan Territorial Parcial. En lo que atañe a los procesos de Transformación Territorial y de Recualificación Territorial, tal correspondencia se entenderá meramente indicativa, no

suponiendo delimitación concreta territorial ni  
calificación urbanística”

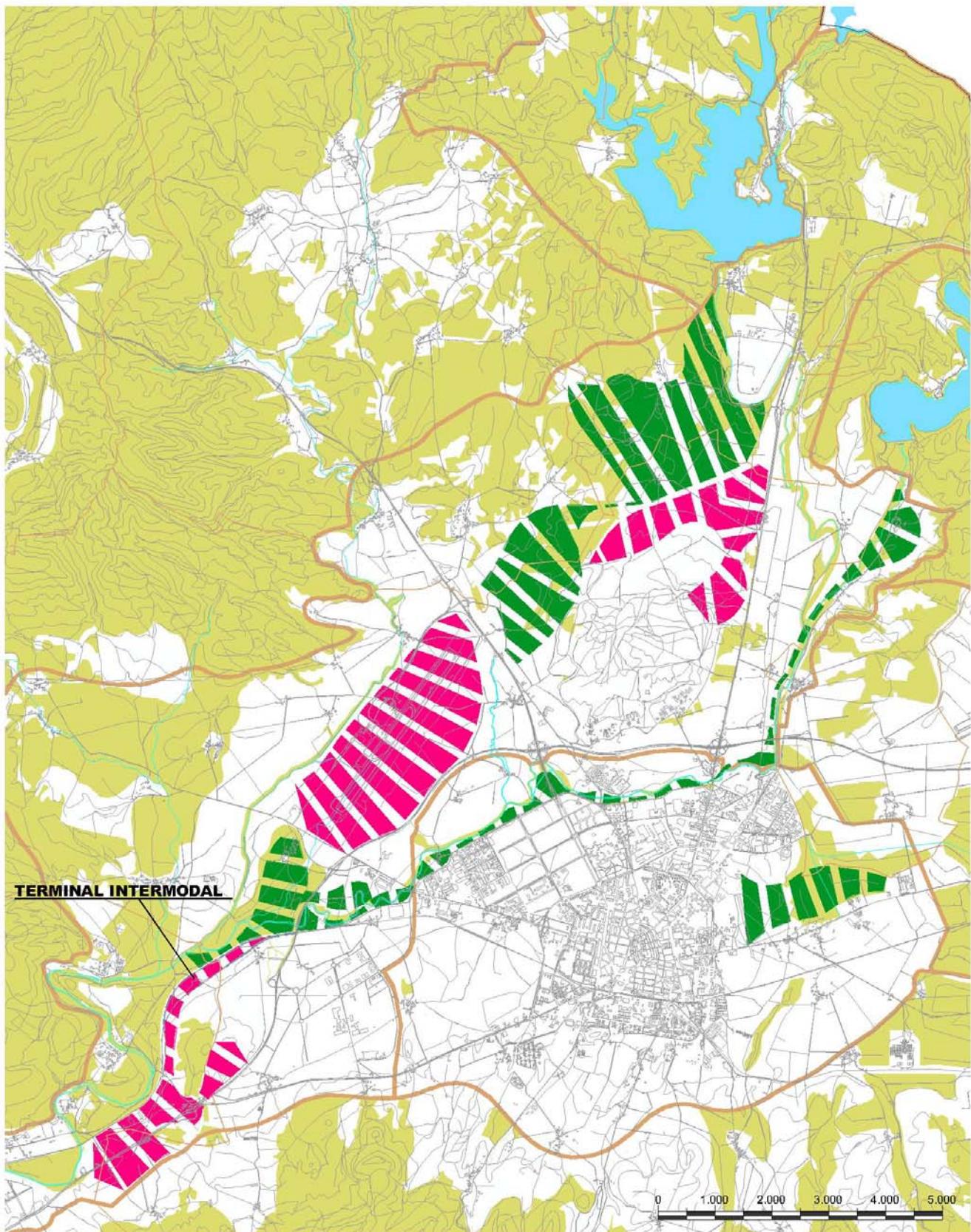
Por tanto a la vista de que el emplazamiento, de la nueva terminal, supone exclusivamente un reajuste de las áreas delimitadas en el Plano 3 para los procesos de Transformación y Recualificación Territorial, se considera que no constituye en sí una modificación sustancial del PTP.



Plano 3 Gobierno del Territorio. Procesos. Vigente.



Plano 3 Gobierno del Territorio. Procesos. Terminal Intermodal



Plano 3 Gobierno del Territorio. Procesos, incorporando Terminal Intermodal

### C. Regulación Genérica

El PTP establece una regulación genérica instrumentalizada en seis apartados temáticos:

- Regulación Ambiental
- Regulación Dotacional
- Regulación de la Movilidad
- Regulación de los Nuevos Crecimientos
- Regulación Espacial de los Usos
- Regulación de la Acción Municipal

Esta normativa, que se desarrolla en el Título II del PTP, tiene por objeto regular las actuaciones sobre el territorio en lo relativo a temáticas particulares de cada una de ellas

La Implantación de la Terminal Intermodal de Jundiz-Villodas no resulta contradictoria con la normativa que constituye la Regulación Genérica, si bien las actuaciones que conlleve se deberán ajustar a esta normativa y en especial a la Regulación de Nuevos Crecimientos RNC3 “Conexiones Infraestructurales de Transporte” y RNC4 “Conexión a Infraestructuras de Servicios”.

### 6.5.3. Modos de Intervención.

La Implantación de la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías Jundiz-Villodas, se puede considerar que es una actuación que organizará e integrará un gran ámbito de territorio y tiene la consideración de Operación Estratégica.

El ámbito en el que se sitúa la Intermodal se corresponde con el denominado Arco de la Innovación en el que el PTP determina dos Operaciones estratégicas:

#### **OE2 ARCO DE LA INNOVACIÓN NORTE: Complejo Logístico-Productivo-Aeroportuario**

En síntesis se prevén dos importantes actuaciones:

- El desarrollo del Parque Tecnológico de Miñano, potenciando la creación de Áreas dotacionales entre las vías A1 y N240 y la implantación de usos terciarios en las proximidades de la A1.
- La implantación en el Entorno Aeroportuario de actividades productivas que demanden la proximidad a las pistas, así como en previsión de futuras ampliaciones aeroportuarias para maniobra, carga y descarga, aparcamientos, etc.

### **OE3 ARCO DE INNOVACIÓN SUR: Puerta de Álava Jundiz**

Se prevé una actuación mixta, impulsando una intervención de contenido simbólico, como cabecera del Arco de la innovación por una parte y potenciando la implantación de actividades industriales y terciarias.

**El PTP indica que la traza asumida por el PTS de la red ferroviaria de la C.A.P.V. para la nueva línea de velocidad alta, condiciona enormemente la potencialidad de estos suelos,** y sobre todo la de los situados al noroeste, al atravesarlos en diagonal afectando la parte central del ámbito.

Así mismo el PTP se refiere a una futura Plataforma Logística Intermodal Polígono de Distribución de Mercancías, así como la posible ampliación del Polígono de Jundiz.

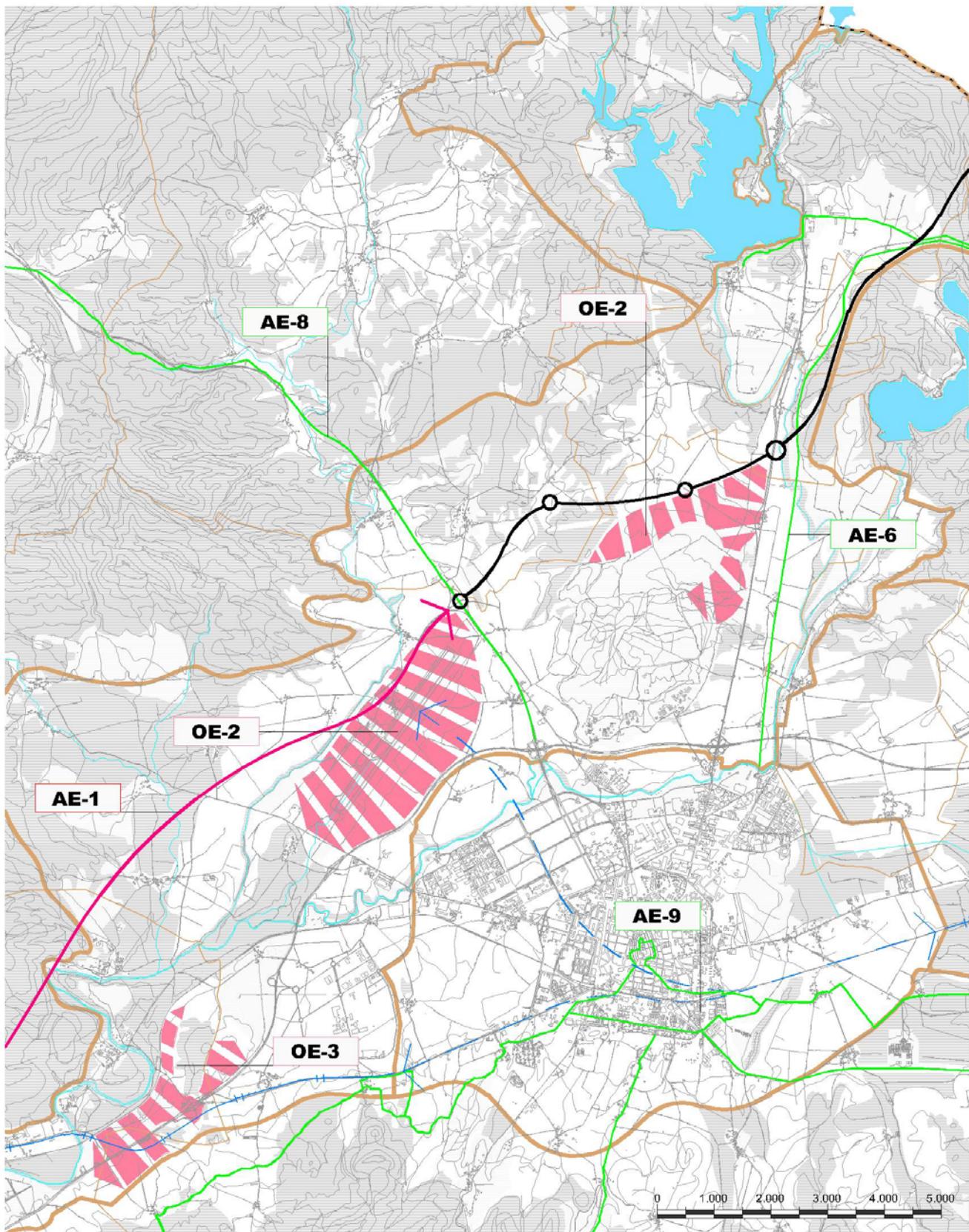
Si bien el PTP no impulsa expresamente la creación de la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías de Jundiz-Villodas, se podría considerar que por su situación colindante con el Área definida y por su uso, la actuación o bien podría estar incluida en la propia Operación Estratégica OE3, o en otro caso se podría considerar como una pequeña ampliación de ella.

En este sentido se deben tener en consideración dos aspectos:

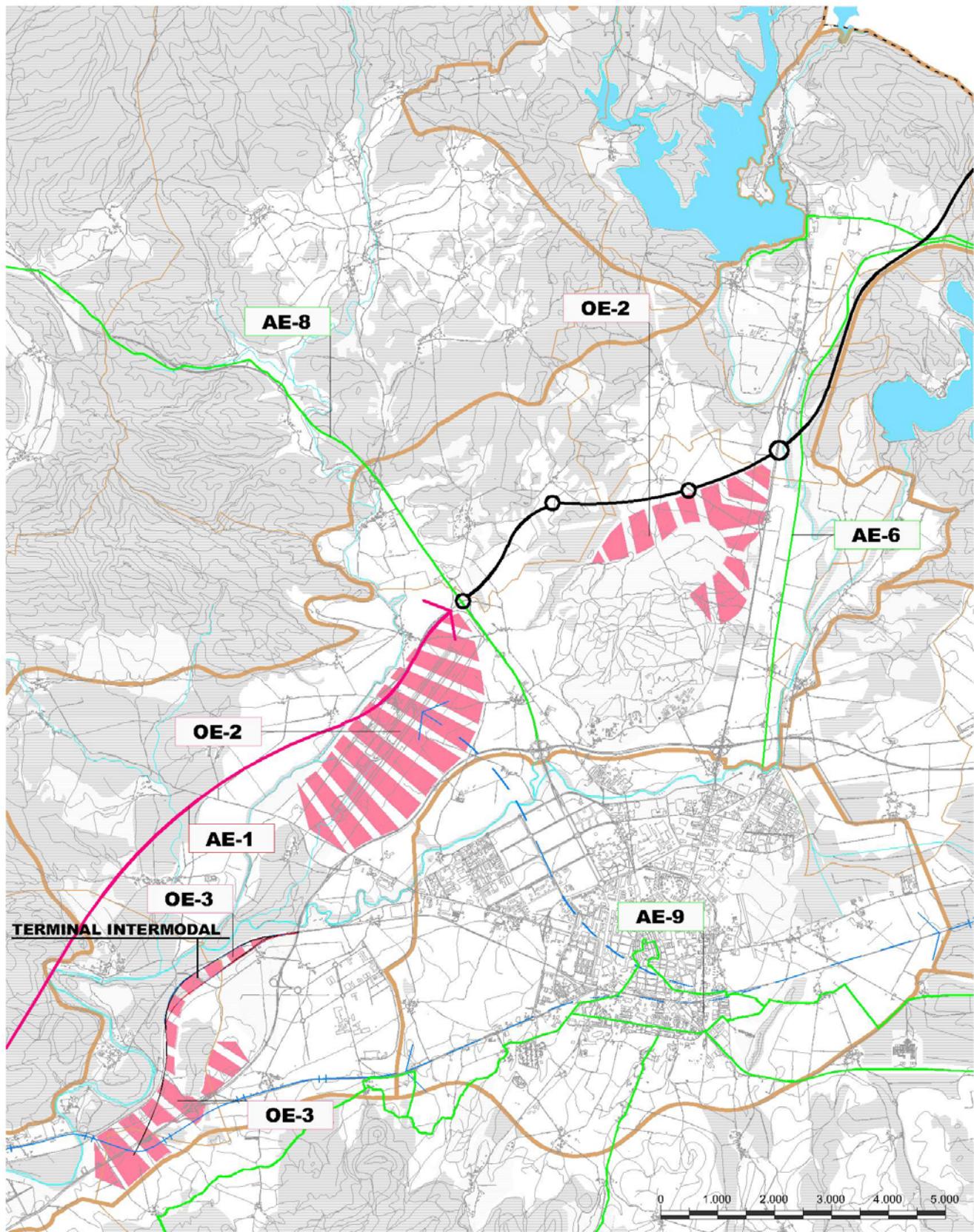
- 1. El Trazado ferroviario de Ancho de Alta Velocidad ha sido modificado con posterioridad a la aprobación del PTP, y es el nuevo trazado el que permite la implantación de la Terminal Intermodal en este emplazamiento.**

2. El apartado 2 del Artículo 28 Nivel de vinculación del Plano 4 (en el que se grafían las operaciones Estructurales) indica:

“En el mismo se localizan espacialmente e identifican las Acciones Estructurales y las Operaciones Estratégicas propuestas por el Plan Territorial Parcial. En lo que atañe al proceso De Transformación Territorial, **el grafiado se entenderá meramente indicativo, no suponiendo delimitación concreta territorial ni calificación urbanística.**



Plano 4 Modos de Intervención, Acciones Estructurales y Operaciones Estratégicas. Vigente.



Plano 4 Modos de Intervención, Acciones Estructurales y Operaciones Estratégicas. Terminal Intermodal.

## 6.6. ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ÁMBITO JUNDIZ-VILLODAS.

Como se ha indicado el Ámbito comprende territorio Municipal de los Términos Municipales de Iruña de Oka y de Vitoria-Gasteiz, por lo que para su desarrollo será necesario realizar un **Plan de Compatibilización**.

### 6.6.1. Ordenación Urbanística del Ámbito situado en Iruña de Oka

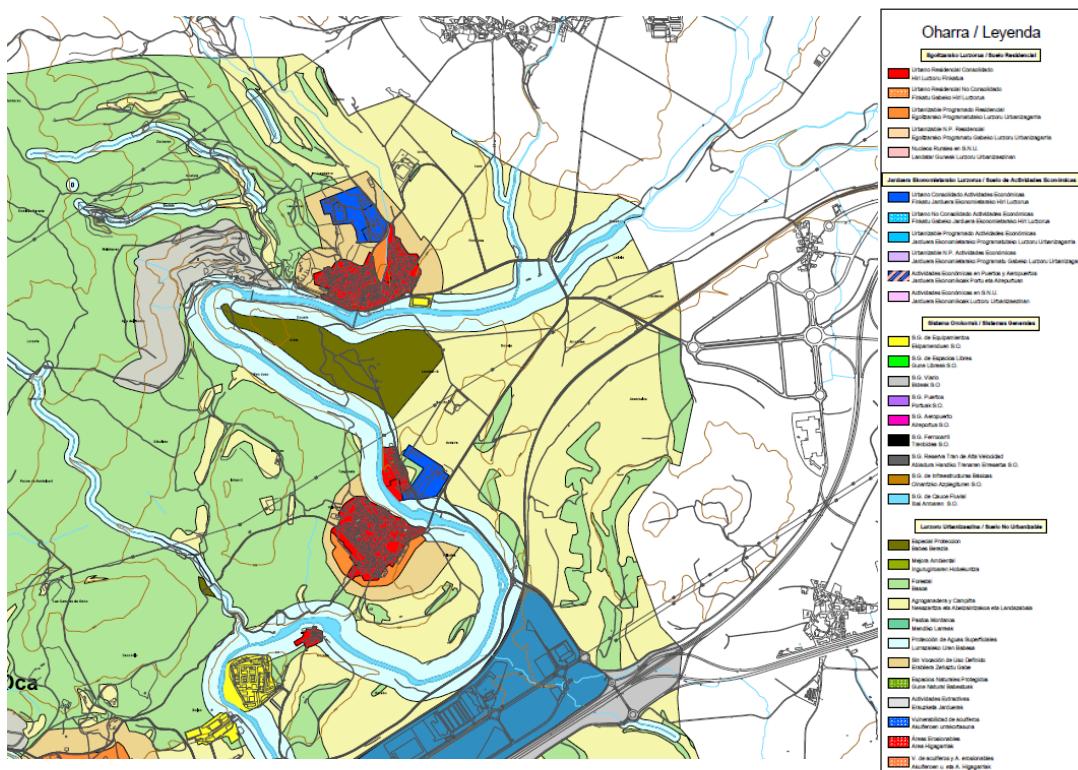
El Planeamiento vigente son las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Iruña de Oka.

La totalidad de los terrenos del Ámbito correspondientes al término municipal de Iruña de Oka están clasificados como Suelo No Urbanizable con categoría Agropecuaria y de Campiña.

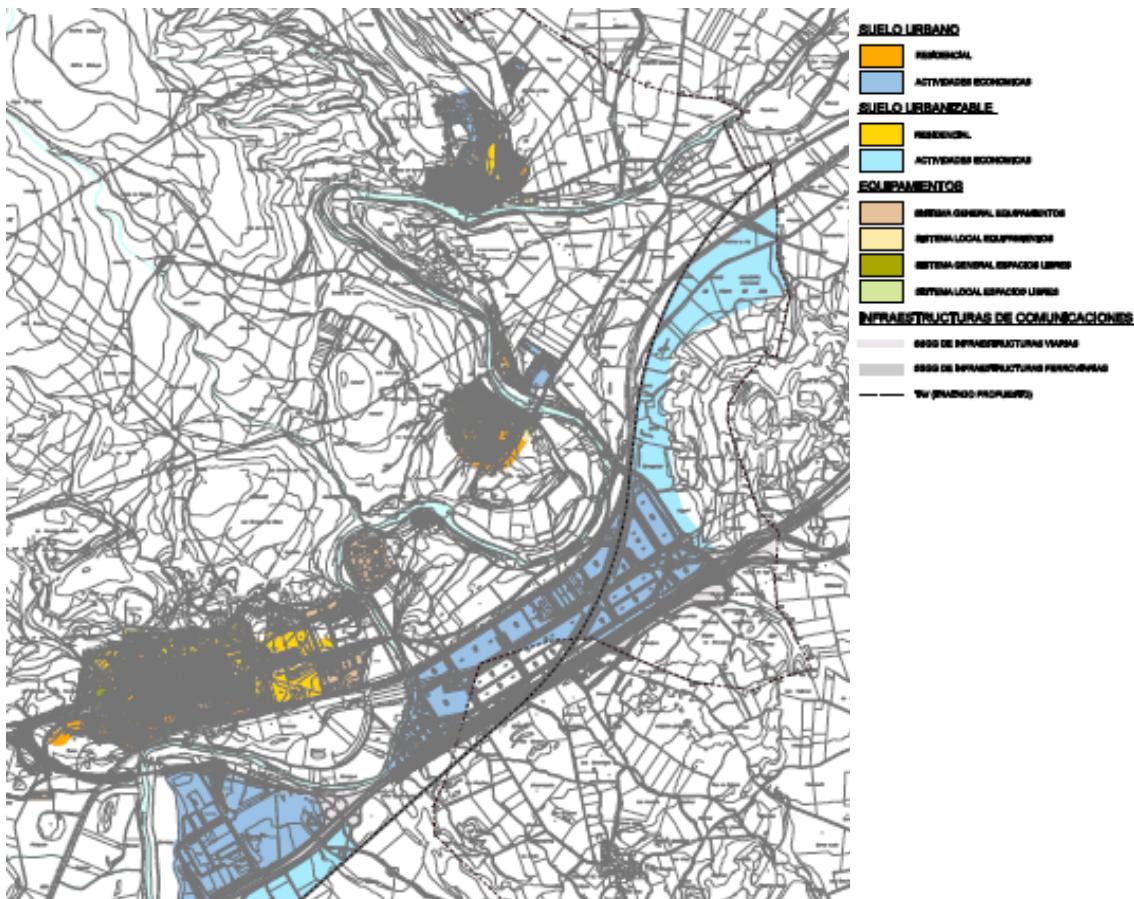
En la actualidad está iniciado el Proceso de Revisión del Planeamiento Municipal y redacción del Plan General de Ordenación Urbana.

Se ha procedido a la aprobación del Avance de Planeamiento, que asimismo clasifica los terrenos del Ámbito con Suelo No Urbanizable con la categoría Agropecuaria y de Campiña.

**MODIFICACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ÁLAVA CENTRAL - TERMINAL INTERMODAL DE JUNDIZ-VILLODAS**



**NNSS VIGENTES IRUÑA DE OKA**

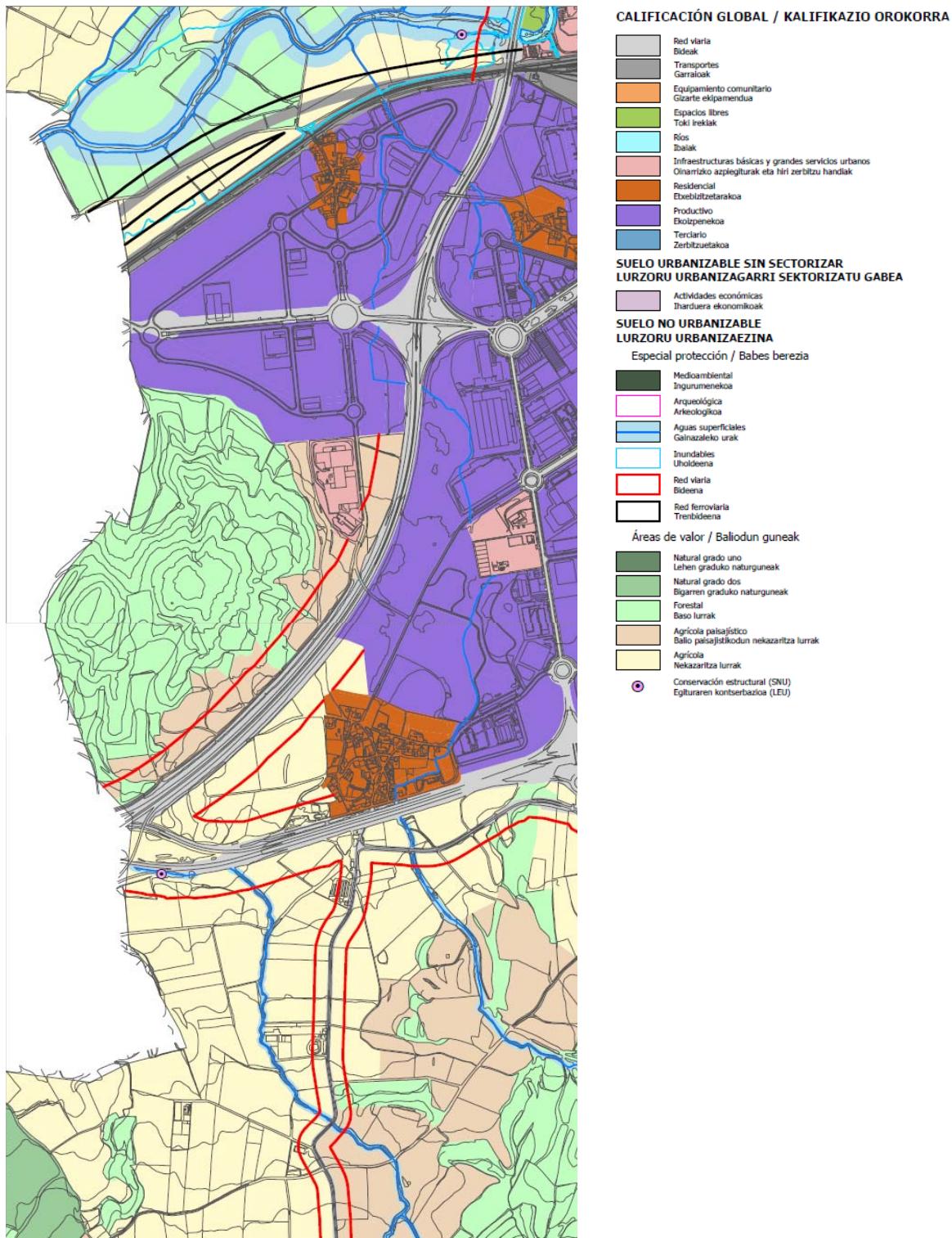


**AVANCE P.G.O.U. IRUÑA DE OKA**

#### **6.6.2. Ordenación Urbanística del Área de Ámbito situada en el término municipal de Vitoria-Gasteiz**

Como en el caso de los terrenos incluidos en el término municipal de Iruña de Oka, los correspondientes al término municipal de Vitoria-Gasteiz están igualmente clasificados como Suelo No Urbanizable e incluidos en la categoría Agropecuaria y de Campiña.

Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz



### Calificación Global P.G.O.U. Vitoria-Gasteiz

## 7. SÍNTESIS DE LA INFORMACIÓN Y CONCLUSIONES

### 7.1. Síntesis de los análisis realizados en los capítulos anteriores

1. El Estudio de Implementación de una Terminal de Transferencia de Mercancías realizado por DB Mobility Networks Logistics propone su localización en Jundiz-Villodas.
2. El Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España determina la creación de una Terminal Intermodal en Jundiz-Villodas.
3. El Estudio Informativo de Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Vitoria-Gasteiz determina definitivamente el trazado de la línea ferroviaria de Alta Velocidad Ancho Europeo, que delimita el Ámbito Jundiz-Villodas por el Norte.

El límite del Ámbito por el sur está constituido por el trazado de la línea ferroviaria de Ancho Ibérico existente.

4. El PTP de Álava Central no prevé de forma explícita la localización de la Terminal Intermodal en el Ámbito Jundiz-Villodas.

Por ello se considera necesario realizar las actuaciones que resulten necesarias para incluir dicha localización en el PTP.

5. La Topografía del Ámbito no presenta especiales dificultades para la Implementación de la Terminal.
6. No existe vegetación de especial interés en el Ámbito que está previsto preservar.

7. Según la Cartografía del Gobierno Vasco existen cuatro especies de Fauna y una de Flora incluidas entre las especies amenazadas que si bien pueden situarse en las proximidades del Ámbito, se considera que como todas ellas están vinculadas al entorno fluvial, se situarán en la ribera del Río Zadorra, y por tanto al exterior del Ámbito.
8. El Ámbito no está incluido en ningún Espacio Natural Protegido.
9. El Ámbito no está afectado por los retiros mínimos establecidos por el PTP de Ordenación de Ríos y Arroyos.
10. Debido a la cercanía del Río Zadorra se deberá tener en consideración la situación del nivel freático en la ejecución de posibles edificaciones e instalaciones en el Ámbito.
11. Una gran parte del Ámbito está incluida en el Área de Inundabilidad de 10 años de Retiro.

El futuro trazado de la línea ferroviaria de ancho europeo constituirá una barrera protectora frente a avenidas

12. La implantación de la Terminal Intermodal Jundiz-Villodas resulta coherente con la previsión de Estructura Territorial del PTP (Organización: Logística-Productiva).
13. La implantación de la Terminal Intermodal Jundiz-Villodas resulta coherente con lo previsto para el Fragmento B3 en el que el PTP la sitúa.
14. El Ámbito de la Terminal ocupa parte del área definida por el PTP como de Transformación Territorial y parte como de Recualificación territorial.  
Si bien el PTP indica que la delimitación es indicativa.
15. La implantación de la Intermodal se deberá ajustar a lo previsto en el Regulación Genérica del PTP, en especial las Regulaciones RNC4 y RNC3 relativas a los nuevos crecimientos.

16. La implantación de la Intermodal se puede considerar como parte de la Operación Estratégica OE3, modificando en parte sus previsiones e indicando expresamente su localización en la Operación.
17. Del análisis del Estudio de DB Mobility Networks Logistics relativo al concepto de la Instalación, en el que se plantea su localización se deduce que el Ámbito es perfectamente apto para acoger dicha instalación.
18. El Ámbito se sitúa en dos municipios Iruña de Oka y Vitoria-Gasteiz y en la actualidad está clasificado en ambos Planeamientos Municipales como Suelo No Urbanizable en la categoría de Agroganadero y de Campiña.

Para la implantación se requiere la previa aprobación de un Plan de Compatibilización que clasifique los terrenos como Suelo Urbanizable Sectorizado con la Calificación de Suelo de Actividades Económicas y Logísticas.

Su ordenación pormenorizada se podrá realizar mediante un Plan Parcial de Ordenación Urbana.

## 7.2. Conclusiones

1. Se considera procedente la realización de las modificaciones que sean necesarias para incluir expresamente entre las determinaciones del PTP de Álava Central la Implantación de la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías en Jundiz-Villodas.
2. Se considera conveniente realizar la referida modificación por resultar plenamente adecuada la localización Jundiz-Villodas para llevar a cabo la Implantación de la Terminal.

3. La modificación del PTP que es preciso realizar no tiene carácter sustancial:
  1. **No modifica el Modelo Territorial del PTP**, puesto que el Ámbito se sitúa en la Organización: Logística-Productiva en el Fragmento B3 (Arco de la Innovación) especialmente adecuado para la disposición de la Terminal Intermodal y contiguo a la Operación OE3 en la que se prevén actuaciones Logísticas y Productivas.
  2. La Modificación consiste exclusivamente en la determinación expresa de la Implantación de la Intermodal, que en la fecha en la que se redacta el PTP no estaba previsto realizar.
4. La modificación conlleva la artificialización de una superficie de alrededor de 45 Hectáreas, de las que una parte importante (22 Ha) se sitúa en el área grafiada por el PTP como de Recualificación Territorial. Si bien el propio PTP indica que la delimitación no es estrictamente vinculante.
5. Asimismo la Actuación conlleva la descalificación de un Área de 50 Hectáreas de Recualificación Territorial que pasará a ser Suelo de Reserva de Recursos.

El Área situada al Sur del Ámbito de la nueva Terminal Intermodal, queda desconectada de la estructura territorial del Suelo de Recualificación Territorial. En su mayor parte se corresponden con suelos previamente Artificializados, incluidos en el Sector de Actividades Económicas Jundiz-Oeste.

6. Se considera conveniente compensar las repercusiones en el territorio que produce la implantación de la nueva Terminal Intermodal y en este sentido:
  1. Descalificar Suelo de Transformación Territorial en la misma superficie que la nueva Actuación requiera calificar.

2. Calificar Suelo de Recualificación Territorial en la misma superficie que la nueva Actuación segregada o desconectada de la estructura territorial de Recualificación Territorial definida en el PTP.

## 8. MEDIDAS DE COMPENSACIÓN

Como se concluye en el Apartado anterior se pretende compensar tanto el incremento de Suelo de Transformación Territorial como la reducción de Suelo de Recualificación que la implantación de la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías produce.

Tras el estudio de un número considerable de alternativas se opta por adoptar las medidas compensatorias que a continuación se exponen:

### **8.1. Compensación del incremento de la Superficie de Suelo de Transformación Territorial que la actuación supone.**

Se propone la desclasificación del Ámbito de planta pentagonal correspondiente a la ladera sur del Monte Jundiz, situado al Norte de la Autovía del Norte N-1.

El Ámbito calificado por el PTP como Suelo de Transformación Territorial tiene una superficie aproximada de 49,30 Hectáreas de las que 33,68 forman parte del término municipal de Vitoria-Gasteiz y 15,65 de Iruña de Oka.

Se propone así mismo que el Ámbito, clasificado como Suelo No Urbanizable Área de Valor Forestal por el PGOU de Vitoria-Gasteiz y como Urbanizable en parte de valor Forestal y en parte Agrícola ganadero por las NNSS de Iruña de Oka, sea considerado Suelo de Protección Territorial por el PTP de Álava Central.

El Ámbito forma parte del Fragmento B3, Arco de la Innovación Sur y constituye parte de la Operación Estratégica OE3, Arco de la Innovación Sur, en la que se pretende incluir la nueva Terminal Intermodal.

El Monte Jundiz constituye un espacio singular caracterizado, que configura una referencia visual en el entorno territorial del Suroeste de la Llanada Alavesa, con gran valor arqueológico y en cuyo entorno se hallan yacimientos, así mismo, de considerable valor, los poblados de Ariñez y de Jundiz.

Se encuentra ocupado en gran parte por tierras de cultivo intensivo y barbechos, aunque también existen algunas plantaciones jóvenes de coníferas y zonas con vegetación escasa por erosión natural.

Además de estos hábitats, están presentes otros de mayor interés, considerados hábitats de interés comunitario como, brezal calcícola con genista (hábitat 4090), bastante abundante en el ámbito, y lastonares y pastos del mesobromion (hábitat prioritario 6210).

Presenta pendientes de hasta el 30% y la vulnerabilidad de los acuíferos frente a la contaminación se puede considerar media, ya que en la parte septentrional es alta mientras que en la parte meridional es baja.

El Ámbito tiene valores paisajísticos y naturalísticos elevados, valorados en grado 4 en una valoración máxima de 5.

En este sentido, se considera que la exclusión de la ladera Sur del Monte Jundiz del Ámbito de Transformación Territorial, facilitara el desarrollo de actuaciones que garanticen la protección y potenciación de sus valores Arqueológicos y Medioambientales.

La superficie del Ámbito (49,34 Hectáreas) supera ligeramente la superficie del Ámbito que la Nueva Terminal Intermodal (45,69 Hectáreas) requiere calificar como de Transformación Territorial.

## 8.2. Compensación de la reducción de Superficie de Suelo de Recualificación Territorial que la actuación supone.

Como se ha señalado anteriormente, la implantación de la Nueva Terminal Intermodal produce la reducción de parte de Suelo de Recualificación Territorial ( $\approx$  22 Hectáreas) y la desconexión de Área de aproximadamente 50 Hectáreas, que en consecuencia dejaría de estar calificada como Suelo de Recualificación Territorial pasando a calificarse como Suelo de Reserva de Recursos.

Por tanto la superficie a compensar se establece en aproximadamente 72 Hectáreas.

Para constituir la compensación se propone prolongar el corredor de Suelo de Recualificación Territorial que establece el PTP, a lo largo del curso Zadorra, extendiendo su ámbito hasta alcanzar la confluencia con el río que pasa por Urrialdo, Martioda y Mendoza.

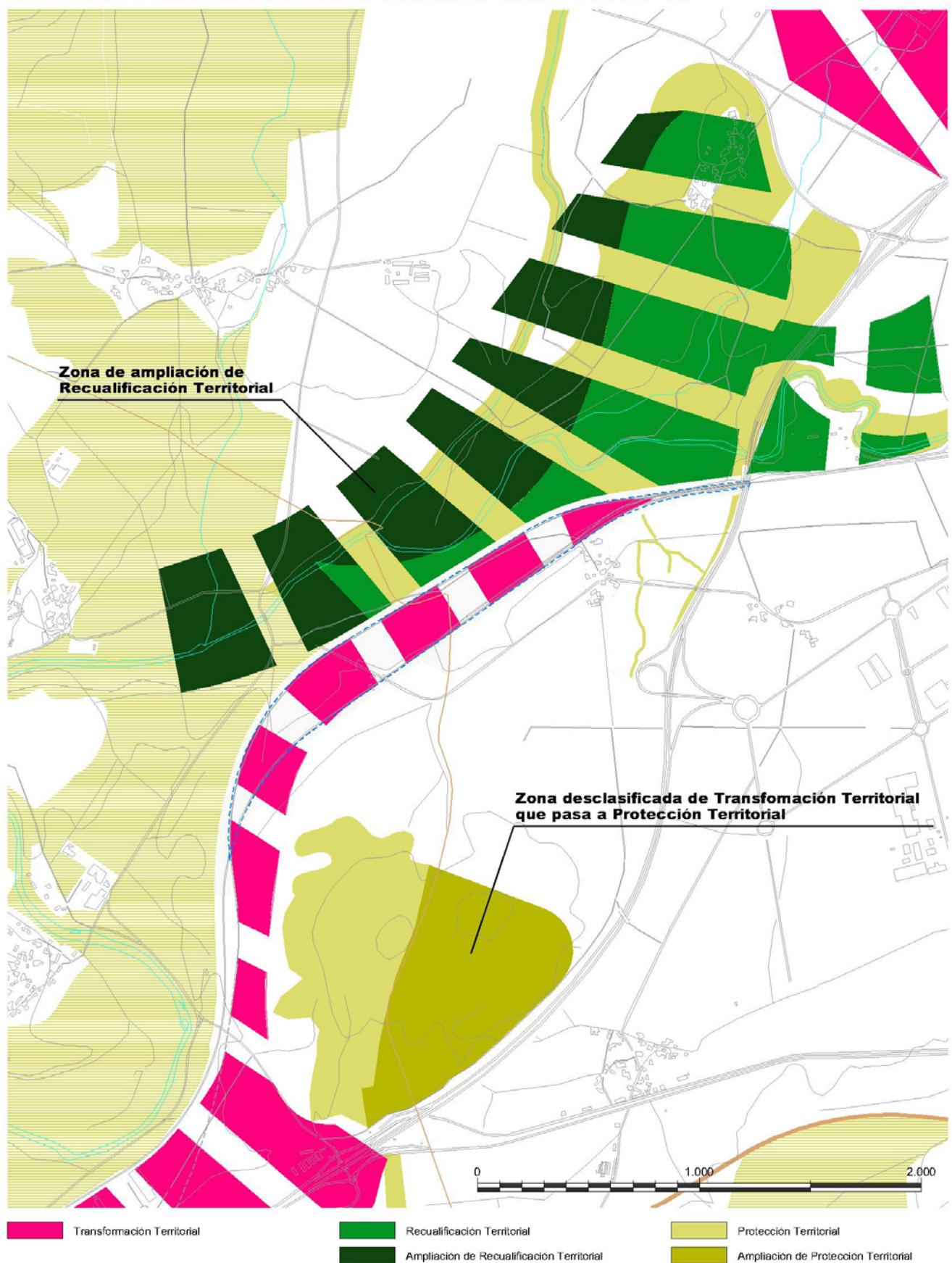
La ampliación incluye la zona de confluencia del Zadorra con el río Zaia de alto valor ambiental.

El río Zadorra está declarado Lugar de Importancia Comunitaria y actualmente está en tramitación la declaración de Zona Especial de Conservación.

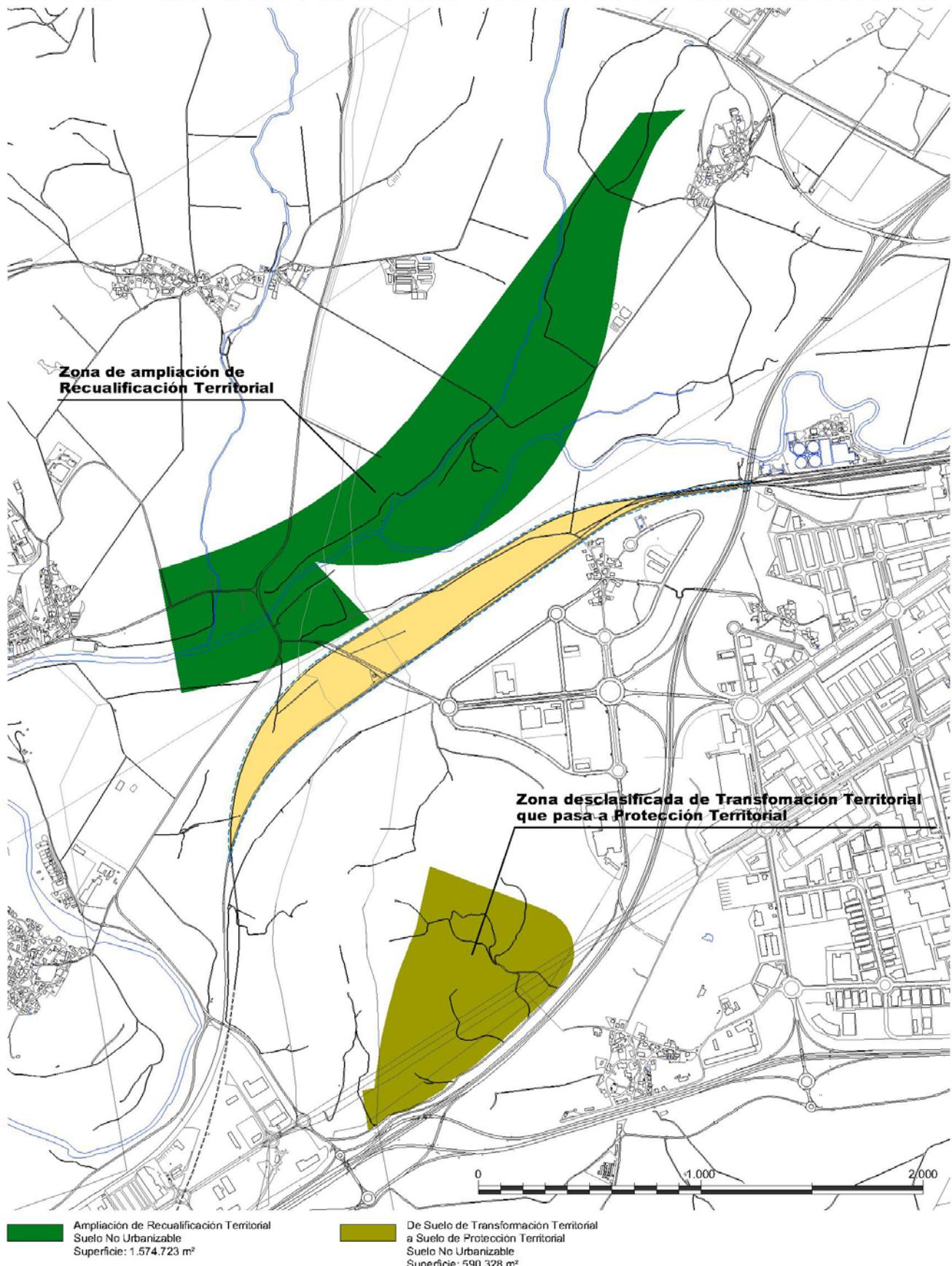
Este ámbito de aproximadamente 72 hectáreas, presenta pendientes inferiores al 3% y la vulnerabilidad de los acuíferos frente a la contaminación es alta incluso muy alta en algunas zonas.

En gran parte, se encuentra ocupado por tierras de cultivo, aunque también es importante la presencia de fresneda ribereña y aliseda de transición ( hábitat de interés comunitario prioritario 91E0\*). Además de estas unidades de vegetación también se pueden encontrar lastonares y pastos del *Mesobromion* ( hábitat prioritario 6210\*), zarzales calcícolas, espinares no atlánticos, setos de especies autóctonas y plantaciones de *populus*.

## MEDIDAS COMPENSATORIAS SOBRE PLANO 3 DEL PTP



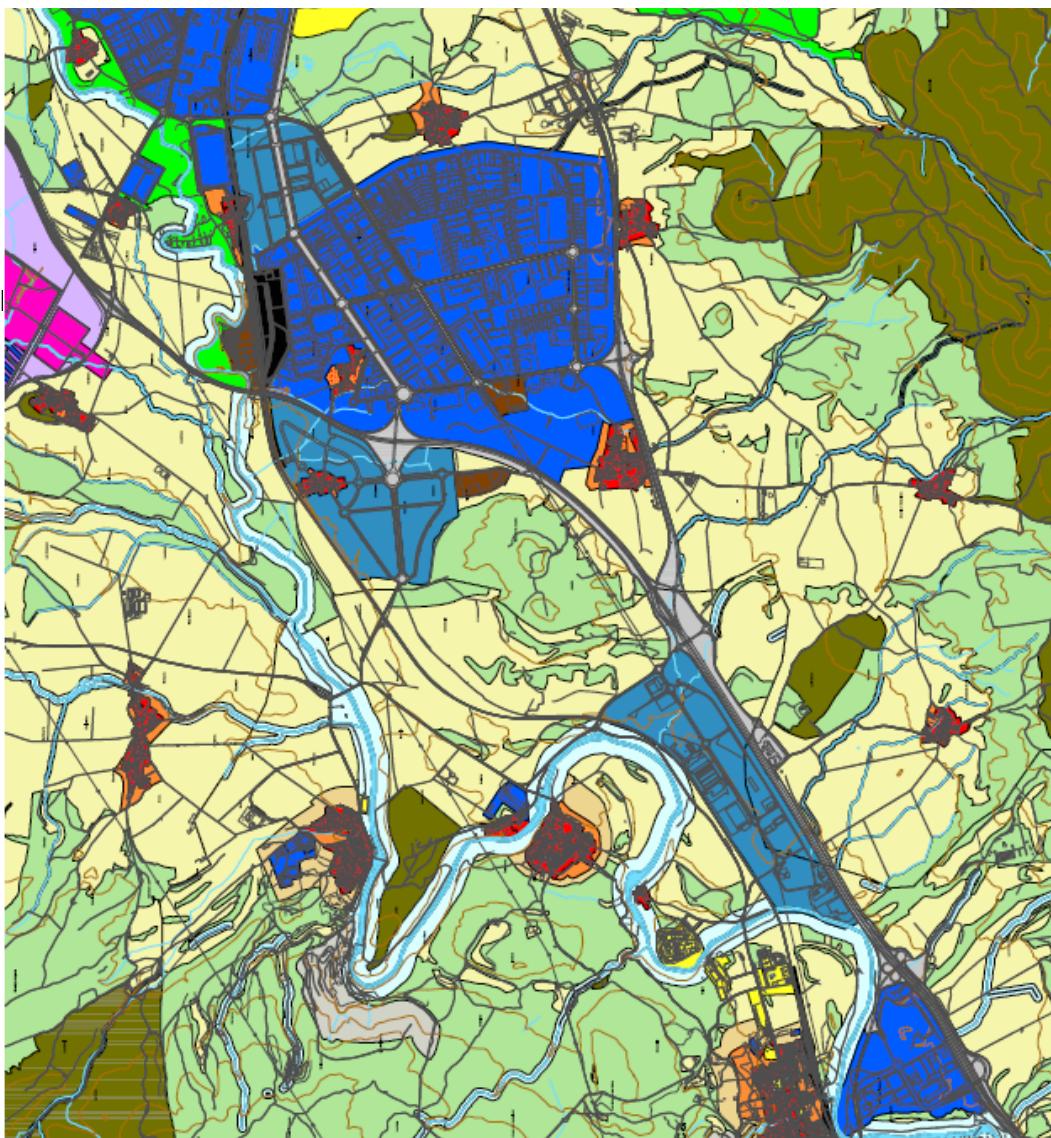
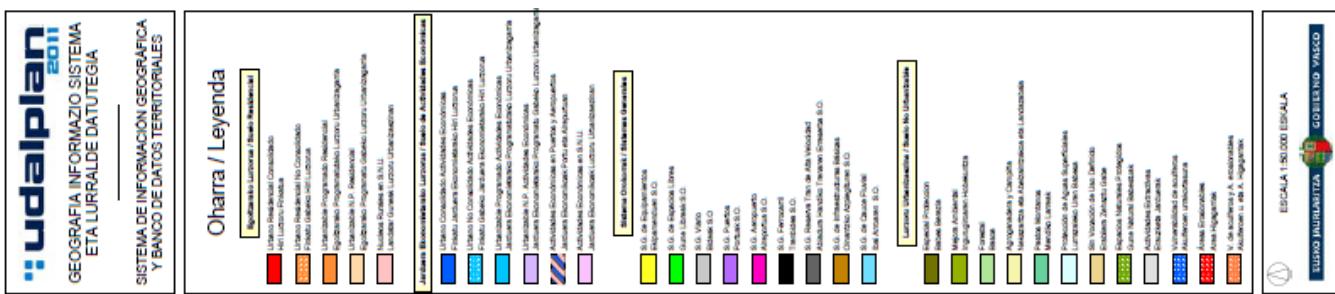
**MEDIDAS COMPENSATORIAS SOBRE PLANO TOPOGRÁFICO. Esc. 1:25.000**



## MEDIDAS COMPENSATORIAS SOBRE ORTOFOTO



**MODIFICACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ÁLAVA CENTRAL - TERMINAL INTERMODAL DE JUNDIZ-VILLODAS**



Planeamiento Urbanístico Ámbito de la Compensación

## 9. CONTENIDO DOCUMENTAL DE LA MODIFICACIÓN

La Modificación Puntual del PTP de Álava Central relativa a la implantación de la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías de Jundiz-Villodas afecta exclusivamente a los siguientes documentos:

- **Ficha de Ordenación de la Operación Estratégica OE3 Arco de la Innovación Sur, Puerta de Álava-Jundiz**, correspondiente al Título IV FICHAS DE ORDENACIONES ESTRATÉGICAS del DOCUMENTO DE NORMAS DE ORDENACIÓN.
- **Ficha de Programación de la Operación Estratégica OE3 Arco de la Innovación Sur, Puerta de Álava-Jundiz** y correspondiente al Título II Fichas de Operaciones Estratégicas del Documento de Programación.
- **Planos de Ordenación**
  - Plano 1 Estructura Territorial
  - Plano 3 Gobierno del Territorio. Procesos
  - Plano 4 Modos de Intervención, Acciones Estructurales y Operaciones Estratégicas

En Vitoria-Gasteiz, a 23 de Julio de 2.012



Fernando Ruiz de Ocenda



Iñaki Usandizaga

## ANEXO 1

**ORDEN DE 11 DE JUNIO DE 2012, DE LA CONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, AGRICULTURA Y PESCA, POR LA QUE SE DECLARA EL CARÁCTER NO SUSTANCIAL DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE ÁLAVA CENTRAL RELATIVA A LA RED BÁSICA DE MERCANCÍAS DEL PLAN ESTRATÉGICO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS**



OT-005/12-PTP-A

**AGINDUA, 2012KO EKAINAREN 11KOA, INGURUMEN, LURRALDE PLAGINTZA, NEKAZARITZA, ETA ARRANTZA SAILARENA. HONEN BIDEZ, ERDIALDEKO ARABAKO EREMU FUNTZIONALAREN ESKUALDE PLAN PARTZIALAREN FUNTSEZKOA EZ DEN ALDAKETA EMATEN ZAIO, MERKATUGAIEN TRENBIDE GARRAIOA BULTZATZEKO PLAN ESTRATEGIKOAREN MERKATUGAIEN OINARRIZKO SAREARI DAGOKIONEZ.**

Abenduaren 28ko 277/2004 Dekretuaren bidez onartu zen behin betiko Erdialdeko Arabako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala (LPP), eta plan horrek antolamendu integrala egin du eremu funtzional osorako eta ondoko uval mugarteak sartzen dira: Alegría-Dulantzi, Armiñon, Arraia-Maeztu, Arrazua-Ubarrundia, Asparrena, Barrundia, Berantevilla, Bernedo, Campezo, Zigoitia, Kuartango, Burgu, Iruña Oka, Iruraitz-Gauna, Lagran, Lantaron, Legutio, Otxandio, Peñacerrada-Urizaharra, Erriberabeitia, Errriberagoitia, Añana, Agurain, Donemiliaga, Ubide, Urkabustaiz, Gaubeaa, Harana, Vitoria-Gasteiz, Zalduondo, Zanbrana, Zuia, baita Badaiko mendilerroa, Entziako partzuergoa, Peñacerrada-Urizaharra Lagran eta Laño.

**ORDEN DE 11 DE JUNIO DE 2012, DE LA CONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, AGRICULTURA Y PESCA, POR LA QUE SE DECLARA EL CARÁCTER NO SUSTANCIAL DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE ÁLAVA CENTRAL RELATIVA A LA RED BÁSICA DE MERCANCÍAS DEL PLAN ESTRÁTÉGICO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCIAS.**

Mediante el Decreto 277/2004, de 28 de diciembre, fue aprobado definitivamente el Plan Territorial Parcial (PTP) del Área Funcional de Álava Central, plan que establece una ordenación integral para todo el Área Funcional y que comprende los términos municipales de Alegría-Dulantzi, Armiñon, Arraia-Maeztu, Arrazua-Ubarrundia, Asparrena, Barrundia, Berantevilla, Bernedo, Campezo, Zigoitia, Kuartango, Elburgo, Iruña de Oca, Iruraiz-Gauna, Lagrán, Lantarón, Legutiano, Otxandio, Peñacerrada-Urizaharra, ribera Alta, Ribera Baja, Añana, Salvatierra, San Millán, Ubide, Urkabustaiz, Valdegovia, Valle de Arana, Vitoria-Gasteiz, Zalduondo, Zambrana, Zuia e inclusive además los ámbitos de Sierra Brava de Badaya, Parzonería de Entzia, Comunidad de Peñacerrada-Urizaharra Lagrán y Laño.



Merkatugaien trenbide garraioa bultzatzeko plan estrategikoaren merkatugaien oinarrizko sarera batutako Terminal logistiko intermodalak garatzeko, Sustapen Ministerioaren eta EAEko Autonomía Administrazioaren arteko lankidetza protokoloaren xedea da administratuz bion arteko lankidetza bideratzea, Spainiako merkatugaien trenbide garraioa bultzatzeko plan estrategikoaren merkatugaien oinarrizko sarera batutako Jundiz eta Lezoko terminal logistiko intermodalak garatzeko.

Eusko Jaurlartzako sail honetako Lurralde Antolamenduko Zuzendaritzak eta Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailak batera sustatu dute funtsezkoa ez den aldaketa honen idazketa; aldaketaren xede nagusia Gasteizen eta Iruña Okan era bilera ligistikoetarako eremua gor detzea da, Jundiz-Billodako terminal intermodala eraikitzeo.

Erdialdeko Arabako indarreko Lurralde Plan Partzialean ez dago xedatuta Jundizko intermodala, beraz, lurraldean eta hirigintzan mol datze aldera. kasuan kasuko aldaketa onartu behar da. Aldaketa puntual hori ez da funtsezkoa, beraz, ez da aldatzen Lurralde Plan Partzialean xedatutako lurralte an-

El Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Administración Autonómica del País Vasco para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales incluidas en la red básica de mercancías del Plan Estratégico para el impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías tiene por objeto instrumentar la cooperación necesaria entre ambas administraciones para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales de Jundiz y Lezo incluidas en la Red Básica de Mercancías del Plan Estratégico para el impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías de España.

La Dirección de Ordenación del Territorio de este Departamento del Gobierno Vasco y el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes han promovido conjuntamente la redacción de la presente modificación no sustancial, que tiene por objeto principal reservar un área para usos logísticos en los municipios de Vitoria-Gasteiz e Iruña de Oca para la construcción de la terminal intermodal de Jundiz-Villodas.

El Plan Territorial Parcial de Álava Central vigente no prevé la disposición de la Terminal Intermodal de Jundiz, por lo que con la finalidad de conseguir su encaje territorial y urbanístico resulta procedente aprobar la correspondiente modificación. Tal modificación puntual tiene carácter de Modificación No Sustancial, por no alterar el Modelo de Ordenación del Territorio previsto en el Plan Territorial Par-



tolamendurako eredua, ze planak izendatutako antolaketa logistikoen zabalze txikia dakar soilik.

Gasteizko hiri guneko mendebaldeko Jundiz-Billodako intermodala-ren eremua bat dator egungo trenbideak emandako trazatuarekin, iberiar zabalerakoa, eta Abiadura Handiko Trenarekin –nazioarteko zabalera-. Eremuak 45,69 ha ditu eta horietatik, 28,26 Iruña Okan daude eta 17,43, Gasteizen.

Maiatzaren 31ko 4/1990 Legea, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurraldearen Antolamenduari buruzko Legearen, Euskal Herriko Lurraldearen Antolamenduari buruzkoaren, 10.10 artikuluak ezartzen duenez, Lurraldearen Zatiko Planetan egin nahi diren aldaketak Eusko Jaurlritzak ezarritako prozedurari jarraituz egingo dira, baldin eta plan horien berrikusketa orokorra edo funtsezkorik eskatzen ez badute.

Lurraldearen Antolamendurako Artezpideen, Lurraldearen Zatiko Planen eta Lurraldearen Arloko Planen funtsezkoak ez diren aldaketak onartzeko procedura arautzen duen irailaren 9ko 206/2003 Dekretuaren 2. artikulan xedatu bezala, Lurralde-antolamenduko tresnen aldaketa dekretu honetan ezarritako prozeduraren bitartez izapidetu ahal izateko, aldaketa formulatzeko eki-mena hartzeko eskumena duten or-

cial, ya que únicamente conlleva una ligera prolongación de lo que el Plan denomina organización logística productiva.

El Ámbito de la Terminal Intermodal de Jundiz-Villodas situado al Oeste del Área Urbana de Vitoria-Gasteiz, se corresponde con el área delimitada por el trazado ferroviario actual existente, de ancho Ibérico y el futuro trazado ferroviario de Alta Velocidad y Ancho Internacional. El Área tiene una superficie de 45,69 Hectáreas, de las que 28,26 Hectáreas corresponden al municipio de Iruña de Oka y 17,43 Hectáreas al de Vitoria-Gasteiz.

El artículo 10.10 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, por remisión del artículo 14 de dicha Ley, establece que las modificaciones de los Planes Territoriales Parciales que no supongan revisión general o sustancial de los mismos tendrán lugar mediante el procedimiento que al efecto establezca el Gobierno Vasco.

En desarrollo de dicho precepto se dictó el Decreto 206/2003, de 9 de septiembre, por el que se regula el procedimiento para la aprobación de las modificaciones no sustanciales de las Directrices de Ordenación Territorial, Planes Territoriales Parciales y Planes Territoriales Sectoriales, cuyo artículo 2 establece que para que se pueda tramitar una modificación por dicho procedimiento es

ganoek erabaki berariazkoa eta arrazoitua adierazi beharko dute aldaketa funtsezko ez izateari buruz.

Horrez gain, dekretu horren 2. eta 5. artikuluetan ezarri bezala, organo hori eskuduna da lurralde plan partzialaren aldaketaren prozedurari ekiteko, aldaketa funtsezkoa den erabakita.

Aurrekoak kontuan hartuz eta aipatutako Dekretuaren 2. eta 4. artikuluetan ezarritakoa betetze aldera, honako hau

#### XEDATZEN DUT:

Erdialdeko Arabako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren aldaketa proposamena ez da funtsezko. Aldaketaren xedea Gasteizen eta Iruña Okan 45,69 hektareako eremua gordetzea era biler a logistikoetarako, Jundiz-Billodako intermodala eraikitzeko.

Vitoria-Gasteizen, 2012ko ekainaren 25ean

necesario un pronunciamiento expreso y motivado sobre el carácter no sustancial de la misma.

Por otra parte, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 2 y 5 del citado Decreto 206/2003, este órgano es competente tanto para declarar el carácter no sustancial como para iniciar el procedimiento de modificación de este Plan Territorial Parcial.

A la vista de las consideraciones realizadas y a efectos de dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 2 y 4 del precitado Decreto

#### DISPONGO:

Declarar el carácter no sustancial de la propuesta de modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de del Área Funcional de Álava Central relativa a la reserva de un área para usos logísticos de 45,69 hectáreas en los municipios de Vitoria-Gasteiz e Iruña de Oca para la construcción de la terminal intermodal de Júndiz-Villodas.

En Vitoria-Gasteiz, a 25 de junio de 2012

**INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA, NEKAZARITZA  
ETA ARRANTZAKO SAILBURUA  
LA CONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN  
TERRITORIAL, AGRICULTURA Y PESCA**

**PILAR UNZALU PÉREZ DE EULATE**

## **II NORMAS DE ORDENACIÓN**

## **NORMAS DE ORDENACIÓN QUE SE MODIFICAN**

**Ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de la Innovación Sur**

**Puerta de Álava-Jundiz**

## Título IV Fichas de Operaciones Estratégicas Ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de la Innovación Sur: Puerta de Álava-Jundiz

### Operación Estratégica OE-3 ARCO DE LA INNOVACIÓN SUR PUERTA DE ÁLAVA-JUNDIZ

#### Determinaciones Vinculantes

##### 1. Localización

**Fragmento:** B-3.

**Municipios:** Iruña de Oca, Vitoria-Gasteiz.

##### 2. Clasificación del suelo afectado según planeamiento (UDALPLAN)

Suelo no urbanizable. Suelo urbanizable.

##### 3. Objeto

Constituye una intervención emblemática de carácter mixto, acotada entre la acometida actual de la A-2622 en la N-I (con previsiones de modificación en razón de la nueva variante de Nanclares de la Oca) y el entorno próximo a la bifurcación de la Circunvalación de Vitoria-Gasteiz y la N-102. Pretende impulsar la construcción de la “nueva puerta de acceso a Álava”, actuación de fuerte contenido simbólico que persigue alcanzar una gran significación territorial al configurarse como el punto de confluencia de las conexiones de estructura de los Valles y la Llanada sur, del acceso a la ciudad de Vitoria-Gasteiz y de la cabecera sur del “Arco de la Innovación”.

La intervención pretende potenciar y difundir el valor arqueológico del Monte de Jundiz en cuyo entorno se hallan los yacimientos correspondientes al poblado de Jundiz, el poblado de Ariñez y la ermita de San Juan de Jundiz. Partiendo de delimitar claramente las zonas de yacimientos, la propuesta prevé la creación de itinerarios de visita al monte con elementos de carácter didáctico-cultural que, a modo de pequeños hitos, permitan conocer la riqueza arqueológica del área y revelen al mismo tiempo los procedimientos empleados para llevar a cabo las excavaciones.

En la confluencia de la N-I y la N-102, podría emplazarse una gran construcción representativa destinada a sede de organismos públicos, culturales, recintos de convenciones, exposiciones, celebraciones, etc., debería convertirse también en elemento central de la zona arqueológica, aglutinando todas las actividades cuyo punto de referencia fuera esta materia.

Los flancos sureste y noroeste de la actuación deben responder en su tratamiento a la particularidad ambiental del sitio y a potenciar el desarrollo cualificado de actividades preexistentes y previstas. No obstante, la traza asumida por el Plan Territorial Sectorial de la red ferroviaria de la CAPV para la nueva línea de velocidad alta, condiciona

enormemente la potencialidad de estos suelos, y sobre todo de los situados al noroeste, al atravesarlos en diagonal afectando la parte central del ámbito.

Al desarrollo de esta actuación contribuyen las previsiones de suelo industrial de los Planes Generales de Vitoria e Iruña de Oca, así como las iniciativas públicas definidas en el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales (Plataforma Logística Intermodal; Polígono para Actividades de Transporte y Distribución de Mercancías; y, ampliación y consolidación del Polígono de Jundiz) con incidencia en el entorno.

#### **4. Criterios de aplicación**

##### **De consideración obligatoria:**

###### *De carácter general*

- La ordenación del territorio de esta Operación Estratégica tendrá una consideración específica hacia la problemática de la inundabilidad de algunas Áreas ante los diferentes períodos de avenidas y ante su emplazamiento sobre el acuífero cuaternario de Vitoria-Gasteiz, diseñando una propuesta infraestructural y de ordenación de usos acorde con tal característica.

###### *Respecto a los usos*

- Se compatibilizará el planeamiento entre los municipios de Iruña de Oca y Vitoria-Gasteiz, en los vacíos existentes entre Subillabide y Jundiz, poniendo en valor el activo de los yacimientos arqueológicos existentes en el ámbito.
- El lateral noroccidental se destinará a actividades productivas, en base a las implantaciones existentes y a las previsiones de planeamiento.
- El Monte de Jundiz se pondrá en valor como ámbito de notable valor arqueológico. Se crearán itinerarios educativos-culturales con pequeños hitos que difundan las cualidades arqueológicas del entorno, incluyendo referencias del valioso yacimiento situado entre Víllodas y Trespuentes.

###### *Respecto a las infraestructuras*

- El órgano competente en materia de carreteras, además de resolver la unión Etxabarri Ibiña/Armiñón a su paso por el Arco de la Innovación, deberá dar solución a los problemas de conexión e interrelación de aquella con las distintas piezas del Arco y de la ciudad de Vitoria-Gasteiz.
- Cuidar la resolución del punto de encuentro entre la N-I y la N-102, condicionado por las directrices de los trazados de ambas vías,
- El tratamiento de los taludes ferroviarios deberá garantizar la mejor integración posible del tren a la actuación, asegurando el tratamiento paisajístico que permita asociarlos a las zonas verdes de la intervención.

- Incluir en la actuación el tramo del Camino de Santiago (declarado Conjunto Monumental) que discurre por el ámbito.

### **Recomendaciones:**

#### *Respecto a los usos*

- Impulsar la construcción de una edificación representativa en la intersección de la N-I con la N-102, espacio de elevado carácter simbólico que tiende a comportarse como “puerta de acceso” al territorio.
- El espacio productivo noroccidental debería contemplar la implantación de servicios o industria escaparate conformando la fachada a la N-I.
- Se recomienda que el lateral suroriental de la actuación se destine a actividades dotacionales de gran consumo de suelo. Podría acoger instalaciones deportivas donde pudieran ofrecerse los deportes más tradicionales junto a aquellos que, como es el caso de la hípica, demandan grandes extensiones de terreno. Se recomienda no obstante complementar estas instalaciones con una extensión deportiva de uso público, preferentemente situada en el extremo noreste, en estrecha relación con la construcción representativa situada en la intersección de la N-1 y N-102.
- Valorar el asentamiento de usos terciarios frente a la intersección de la N-I y N-102.
- En el Monte de Jundiz se sugiere organizar los servicios necesarios a su nuevo carácter de “área visitable”, al pie del mismo.
- Procurar generar una faja verde continua en los laterales oriental y occidental de la Circunvalación de la N-I que, por un lado, separe de la vía las actividades económicas previstas en la extensión del Polígono de Jundiz y, por otro, se comporte como elemento de articulación con las intervenciones de esta Operación Estratégica.
- Atender al mantenimiento e integración de la vegetación autóctona existente en la ordenación.

#### *Respecto a las infraestructuras*

- Proponer, en el Monte de Jundiz, distintos recorridos interiores del recinto - previendo áreas de aparcamiento en el inicio de los mismos-, posibilitando opciones alternativas de visita.
- Debería procurarse la integración de las áreas de aparcamiento en el entorno, manteniendo para las mismas un tamaño acotado, fraccionándolas en su caso para evitar la aparición de amplias superficies con dicho destino.

## 5. Organismo impulsor

Departamentos de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente y de Cultura del Gobierno Vasco. Departamentos de Urbanismo y Medio Ambiente, de Obras Públicas y Transportes y de Administración Local de la Diputación Foral de Álava. Ayuntamientos.

## **NORMAS DE ORDENACIÓN MODIFICADAS**

**Ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de la Innovación Sur  
Puerta de Álava-Jundiz**

## Título IV Fichas de Operaciones Estratégicas Ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de la Innovación Sur: Puerta de Álava-Jundiz

### Operación Estratégica OE-3 ARCO DE LA INNOVACIÓN SUR PUERTA DE ÁLAVA-JUNDIZ

#### Determinaciones Vinculantes

##### 1. Localización

**Fragmento:** B-3.

**Municipios:** Iruña de Oca, Vitoria-Gasteiz.

##### 2. Clasificación del suelo afectado según planeamiento (UDALPLAN)

Suelo no urbanizable. Suelo urbanizable.

##### 3. Objeto

Constituye una intervención emblemática de carácter mixto, acotada entre la acometida actual de la A-2622 en la N-I (con previsiones de modificación en razón de la nueva variante de Nanclares de la Oca) y el entorno próximo a la bifurcación de la Circunvalación de Vitoria-Gasteiz y la N-102. Pretende impulsar la construcción de la “nueva puerta de acceso a Álava”, actuación de fuerte contenido simbólico que persigue alcanzar una gran significación territorial al configurarse como el punto de confluencia de las conexiones de estructura de los Valles y la Llanada sur, del acceso a la ciudad de Vitoria-Gasteiz y de la cabecera sur del “Arco de la Innovación”.

La aprobación definitiva del Estudio Informativo de Integración en la ciudad de Vitoria-Gasteiz ha modificado considerablemente las previsiones iniciales del trazado de la red de Alta Velocidad. El nuevo trazado de ancho europeo ha delimitado un ámbito entre este y el trazado ferroviario existente, de ancho ibérico, extraordinariamente adecuado para localizar la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías del Territorio Histórico de Álava. Esta actuación constituye uno de los elementos fundamentales y de mayor relevancia de la Intervención.

La intervención pretende potenciar y difundir el valor arqueológico del Monte de Jundiz en cuyo entorno se hallan los yacimientos correspondientes al poblado de Jundiz, el poblado de Ariñez y la ermita de San Juan de Jundiz. Partiendo de delimitar claramente las zonas de yacimientos, la propuesta prevé la creación de itinerarios de visita al monte con elementos de carácter didáctico-cultural que, a modo de pequeños hitos, permitan conocer la riqueza arqueológica del área y revelen al mismo tiempo los procedimientos empleados para llevar a cabo las excavaciones.

En la confluencia de la N-I y la N-102, podría emplazarse una gran construcción representativa destinada a sede de organismos públicos, culturales, recintos de convenciones, exposiciones, celebraciones, etc., debería convertirse también en elemento central de la zona arqueológica [del Monte Jundiz situada en las inmediaciones](#), aglutinando todas las actividades cuyo punto de referencia fuera esta materia. [En este sentido la exclusión del Área del Monte Jundiz del ámbito de Suelo de Transformación Territorial, supondrá una mayor garantía para el mantenimiento y potenciación de sus Valores Arqueológicos y Ambientales.](#)

Los flancos sureste y noroeste de la actuación deben responder en su tratamiento a la particularidad ambiental del sitio y a potenciar el desarrollo cualificado de actividades preexistentes y previstas.

Al desarrollo de esta actuación contribuyen las previsiones de suelo industrial de los Planes Generales de Vitoria e Iruña de Oca, así como las iniciativas públicas definidas en el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales (Plataforma Logística Intermodal; Polígono para Actividades de Transporte y Distribución de Mercancías; y, ampliación y consolidación del Polígono de Jundiz) con incidencia en el entorno.

#### **4. Criterios de aplicación**

##### **De consideración obligatoria:**

###### *De carácter general*

- La ordenación del territorio de esta Operación Estratégica tendrá una consideración específica hacia la problemática de la inundabilidad de algunas Áreas ante los diferentes períodos de avenidas y ante su emplazamiento sobre el acuífero cuaternario de Vitoria-Gasteiz, diseñando una propuesta infraestructural y de ordenación de usos acorde con tal característica.

###### *Respecto a los usos*

- Se compatibilizará el planeamiento entre los municipios de Iruña de Oca y Vitoria-Gasteiz, en los vacíos existentes entre Subillabide y Jundiz., poniendo en valor el activo de los yacimientos arqueológicos existentes en el ámbito.
- [En el extremo Norte, el Ámbito delimitado por el trazado de la red ferroviaria de Alta Velocidad y la red ferroviaria existente, de Ancho Ibérico, se destinará a actividades logísticas y de transporte y se dispondrá la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías del Territorio Histórico de Álava.](#)
- El lateral [occidental](#) se destinará a actividades productivas, en base a las implantaciones existentes y a las previsiones de planeamiento.
- El Monte de Jundiz se pondrá en valor como ámbito de notable valor arqueológico. Se crearán itinerarios educativos-culturales con pequeños hitos que difundan las

cualidades arqueológicas del entorno, incluyendo referencias del valioso yacimiento situado entre Víllodas y Trespuentes.

#### *Respecto a las infraestructuras*

- El órgano competente en materia de carreteras, además de resolver la unión Etxabarri Ibiña/Armiñón a su paso por el Arco de la Innovación, deberá dar solución a los problemas de conexión e interrelación de aquella con las distintas piezas del Arco y de la ciudad de Vitoria-Gasteiz.
- Cuidar la resolución del punto de encuentro entre la N-I y la N-102, condicionado por las directrices de los trazados de ambas vías,
- El tratamiento de los taludes ferroviarios deberá garantizar la mejor integración posible del tren a la actuación, asegurando el tratamiento paisajístico que permita asociarlos a las zonas verdes de la intervención.
- Incluir en la actuación el tramo del Camino de Santiago (declarado Conjunto Monumental) que discurre por el ámbito.

#### **Recomendaciones:**

##### *Respecto a los usos*

- Impulsar la construcción de una edificación representativa en la intersección de la N-I con la N-102, espacio de elevado carácter simbólico que tiende a comportarse como “puerta de acceso” al territorio.
- El espacio productivo **occidental** debería contemplar la implantación de servicios o industria escaparate conformando la fachada a la N-I.
- Se recomienda que el lateral suroriental de la actuación se destine a actividades dotacionales de gran consumo de suelo. Podría acoger instalaciones deportivas donde pudieran ofrecerse los deportes más tradicionales junto a aquellos que, como es el caso de la hípica, demandan grandes extensiones de terreno. Se recomienda no obstante complementar estas instalaciones con una extensión deportiva de uso público, preferentemente situada en el extremo noreste, en estrecha relación con la construcción representativa situada en la intersección de la N-I y N-102.
- Valorar el asentamiento de usos terciarios frente a la intersección de la N-I y N-102.
- En el Monte de Jundiz se sugiere organizar los servicios necesarios a su nuevo carácter de “área visitable”, al pie del mismo.
- Procurar generar una faja verde continua en los laterales oriental y occidental de la Circunvalación de la N-I que, por un lado, separe de la vía las actividades económicas previstas en la extensión del Polígono de Jundiz y, por otro, se comporte como elemento de articulación con las intervenciones de esta Operación Estratégica.

- Atender al mantenimiento e integración de la vegetación autóctona existente en la ordenación.

*Respecto a las infraestructuras*

- Proponer, en el Monte de Jundiz, distintos recorridos interiores del recinto - previendo áreas de aparcamiento en el inicio de los mismos-, posibilitando opciones alternativas de visita.
- Debería procurarse la integración de las áreas de aparcamiento en el entorno, manteniendo para las mismas un tamaño acotado, fraccionándolas en su caso para evitar la aparición de amplias superficies con dicho destino.

**5. Organismo impulsor**

Departamentos de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente y de Cultura del Gobierno Vasco. Departamentos de Urbanismo y Medio Ambiente, de Obras Públicas y Transportes y de Administración Local de la Diputación Foral de Álava. Ayuntamientos.

### **III PROGRAMACIÓN**

## **PROGRAMACIÓN QUE SE MODIFICA**

**Operación Estratégica OE-3  
ARCO DE LA INNOVACIÓN SUR:  
PUERTA DE ÁLAVA-JUNDIZ**

**1. Dimensionamiento**

Viario de conexión territorial: 6,5 Km.

Suelo afectado: 153 Ha.

Usos del suelo:

Espacio productivo: 56,1 Ha.

Espacio terciario: 9,9 Ha.

Espacio equipado: 25,0 Ha.

Dotaciones territoriales: 2,0 Ha.

Espacio actividades económicas 60,0 Ha.

**2. Coste estimado**

248 millones.

**3. Financiación**

Se recomienda mixta público-privada.

**4. Gestión**

Se recomienda mixta público-privada.

## PROGRAMACIÓN MODIFICADA

**Operación Estratégica OE-3  
ARCO DE LA INNOVACIÓN SUR:  
PUERTA DE ÁLAVA-JUNDIZ**

**1. Dimensionamiento**

Viario de conexión territorial: 6,5 Km.

Suelo afectado: 153 Ha.

Usos del suelo:

Espacio productivo: 56,1 Ha.

Espacio terciario: 9,9 Ha.

Espacio equipado: 25,0 Ha.

Dotaciones territoriales: 2,0 Ha.

Espacio actividades económicas 60,0 Ha.

**2. Coste estimado**

368 millones.

**3. Financiación**

Se recomienda mixta público-privada.

**4. Gestión**

Se recomienda mixta público-privada.

## IV PLANOS DE ORDENACIÓN

**PLANO 1 ESTRUCTURA TERRITORIAL VIGENTE**

**PLANO 1M ESTRUCTURA TERRITORIAL MODIFICADA**

**PLANO 3 GOBIERNO DEL TERRITORIO. PROCESOS VIGENTE**

**PLANO 3M GOBIERNO DEL TERRITORIO. PROCESOS MODIFICADO**

**PLANO 4 MODOS DE INTERVENCIÓN. ACCIONES ESTRUCTURALES Y  
OPERACIONES ESTRATÉGICAS VIGENTE**

**PLANO 4M MODOS DE INTERVENCIÓN. ACCIONES ESTRUCTURALES Y  
OPERACIONES ESTRATÉGICAS MODIFICADO**