

ANEJO 5. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

ÍNDICE	
1. INTRODUCCIÓN	1
2. MARCO DE REFERENCIA URBANÍSTICO	1
3. LEGISLACIÓN URBANISTICA	2
3.1. ANTECEDENTES	2
3.2. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA	2
3.3. PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA EN LA CAPV	2
4. DESCRIPCIÓN URBANÍSTICA DE LA ZONA DE ACTUACIÓN	3
4.1. CALIFICACION DE SUELOS	3
4.2. DESARROLLO URBANISTICO	3
APÉNDICE Nº 5.1. PLANOS DE CLASIFICACIÓN Y ORDENACIÓN PORMENORIZADA	

1. INTRODUCCIÓN

El análisis del planeamiento urbanístico de los municipios por cuyo término municipal se prevé hacer discurrir una obra lineal, es uno de los elementos básicos a considerar en el Estudio y Proyecto de la misma, toda vez que dibuja no sólo situaciones actuales, que pueden ser identificadas en cartografía o en campo, sino previsiones de situaciones futuras con las que la nueva infraestructura deberá convivir.

Se aborda así en el presente Anejo el análisis de la situación urbanística de los municipios incluidos en el ámbito de la actuación (en este caso íntegramente en el municipio de Vitoria-Gasteiz), describiendo la interacción de la obra prevista con sus figuras de planeamiento.

Seguidamente se incluye la descripción de la planificación urbanística de la zona por la que se ha encajado el nuevo trazado.

2. MARCO DE REFERENCIA URBANÍSTICO

El marco urbanístico que se ha tomado como referencia para la definición de actuaciones, está basado tanto en el planeamiento vigente como en el desarrollo previsto.

Así, los documentos empleados en cuanto a la ordenación urbana son los siguientes:

- **Directrices de ordenación territorial (DOT)**, aprobadas el 11 de Febrero de 1997 mediante el Decreto 28/1997, y sus modificaciones posteriores realizadas el 24 de Febrero del 2012.
- Se toma como referencia la **aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana** del municipio y sus posteriores modificaciones en el PGOU así como el **Plan Territorial Parcial de Álava Central**, que fue aprobado definitivamente el 28 de Diciembre de 2004 mediante el Decreto 277/2004.
- Finalmente, los **Planes Territoriales Sectoriales en Álava**, dentro de los cuales se pueden destacar:
 - Plan de creación pública de suelo para actividades económicas y equipamientos comerciales con fecha de 21 de Diciembre del 2004.
 - Plan de red ferroviaria en la CAPV cuya aprobación fue el 27 de Febrero de 2001.
 - Plan Territorial Sectorial de la red intermodal y logística del transporte con fecha del 24 de Julio del 2003.

En lo referente a los documentos utilizados en el ámbito del planeamiento urbanístico son los siguientes:

- **Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)** a fecha de 27 de Diciembre del 2000 mediante el Decreto Foral 135/2000. Se incluyen todas las modificaciones hasta la realizada a fecha de 31 de Julio del 2015 referente al Capítulo 4, Título VII, Tomo IV.
- Finalmente, el planeamiento de desarrollo destacando el **Programa de Actuación Urbanística de Subillabide** aprobado por el AC 913 el 5 de Noviembre del 2002.

3. LEGISLACIÓN URBANÍSTICA

3.1. ANTECEDENTES

La legislación urbanística vigente en el País Vasco se basa en la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

A modo de resumen se indican a continuación las principales categorías de clasificación de suelos definidas por la mencionada ley. Esta clasificación es la utilizada en el planeamiento de los municipios afectados por este Estudio:

- Suelo urbano

El suelo urbano es aquél que, cumpliendo los requisitos exigidos por el Artículo 8 de la Ley 6/1998 de 13 de Abril sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, el Plan General señala como aptos para ser destinados a acoger las actividades y las edificaciones características de las concentraciones urbanas mediante el régimen general de actuación directa e individualizada. En el suelo urbano el Plan incorpora los sectores desarrollados por planes parciales que se acogen al régimen transitorio en consideración a su situación de “en curso de ejecución” desde el punto de vista físico o administrativo y a lo avanzado de la misma, especificando para cada uno de ellos las determinaciones del Plan General que afectan a su desarrollo, gestión, ejecución y programación.

- Suelo urbanizable

El suelo urbanizable es aquél que el Plan destina en principio a ser soporte del crecimiento urbano, mediante un régimen general de actuación condicionado y reglado. El suelo urbanizable es aquél cuyo desarrollo y ejecución se prevén dentro de los ocho primeros años de vigencia del Plan. En el suelo urbanizable el Plan determina los sectores de desarrollo mediante Planes Parciales, los elementos fundamentales de su estructura, la regulación genérica de sus diferentes usos globales y niveles de densidad, y su aprovechamiento tipo.

- Suelo no urbanizable

El suelo no urbanizable comprende la parte del territorio municipal que el Plan destina a actividades propias del medio rural y natural. En esta clase de suelo el Plan establece medidas de protección, condiciones de la edificación complementaria de las actividades rurales y las condiciones impuestas para la no formación de núcleos de población. Excepcionalmente podrán implantarse en esta clase de suelo actividades de utilidad pública e interés social en las categorías y con las condiciones señaladas por estas Normas, en lugares en los que no exista calificación protectora específica de acuerdo con el Artículo 9 de la Ley 6/1998 de 13 de Abril sobre Régimen del Suelo y Valoraciones y Real Decreto-Ley 4/2000 de 23 de Junio de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y Transportes.

Los terrenos destinados a sistemas generales podrán no ser objeto de clasificación específica de suelo, sin perjuicio de que los de nueva creación, previstos en el planeamiento se adscriban a las diferentes clases de suelo a los efectos de su valoración y obtención.

3.2. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

Todo el desarrollo de la ampliación del Tranvía, objeto de la presente Modificación Puntual del Estudio Informativo, se ubica en territorio municipal de Vitoria y es afectado por el Plan General de

Ordenación Urbana (PGOU), cuya tramitación se realizó mediante los siguientes Decretos y Acuerdos Forales:

- DECRETO FORAL 135/2000, del Consejo de Diputados de 27 de diciembre, que aprueba el expediente de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz.

Publicación en el B.O.T.H.A. Nº 21 de lunes, 19 de febrero de 2.001.

- ACUERDO FORAL 930/2002 del Consejo de Diputados de 12 de noviembre que declara la ejecutoriedad del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz en las áreas en las que había quedado suspendido por Decreto Foral del Consejo de Diputados 135/2000, de 27 de diciembre, y señala los aspectos que deben ser objeto de corrección.

Publicación en el B.O.T.H.A. Nº 135 de miércoles, 27 de noviembre de 2.002.

- ACUERDO FORAL 143/2003 de aceptación del cumplimiento de las condiciones impuestas en el Acuerdo del Consejo de Diputados número 930/2000, de 12 de noviembre, de declaración de ejecutoriedad del expediente de Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz.

Publicación en el B.O.T.H.A. Nº 37 de lunes, 31 de marzo de 2.003.

- ACUERDO FORAL 1212/2005 del Consejo de Diputados, de 28 de diciembre, que aprueba el texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz en lo referente al suelo residencial de las Entidades Locales Menores del municipio.

Publicación en el B.O.T.H.A. Nº 7 de miércoles, 18 de enero de 2.006.

Vitoria-Gasteiz es considerada como una de las ciudades más equilibradas, en lo que se refiere a la necesidad de compatibilizar los diferentes procesos que se generan a causa de la actividad humana, y con un nivel en la calidad de vida muy elevado. Una larga tradición en una planificación que ha sabido adelantarse a las iniciativas que estaban por llegar ha sido el factor clave en el resultado final. La Vitoria-Gasteiz de hoy es una ciudad ordenada, con abundantes espacios libres, con una red de equipamientos completa y con una marcada segregación de usos, sobre todo residenciales-industriales.

El PGOU enumera los distintos instrumentos de planeamiento por medio de los cuales puede llevarse a cabo la ordenación urbanística municipal, poniendo en primer lugar a los Planes Generales de Ordenación Urbana, seguidos inmediatamente de las Normas Subsidiarias de Planeamiento, en sus dos modalidades, y concluyendo con los Proyectos de Delimitación del Suelo Urbano.

3.3. PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA EN LA CAPV

El presente Plan Territorial Sectorial tiene como objeto la ordenación de las infraestructuras (en este caso ferroviarias) en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y a partir de ello integrar y coordinar todas las actuaciones derivadas del mismo. Por lo tanto, se considera oportuno hacer referencia al mismo para el diseño y redacción de esta Modificación Puntual del presente Estudio Informativo.

Como desarrollo de las DOT, y para cumplimentarlas, el presente Plan Territorial Sectorial estudia y analiza los usos del suelo contemplados en el planeamiento municipal vigente, tendencias de desarrollo, planeamiento en estudio, posibles interferencias con otros proyectos de infraestructura

viaria y, en general, aquellos aspectos de la estructura urbana y de infraestructuras que interfieran con el correspondiente trazado ferroviario a implantar.

La integración y la interrelación de la infraestructura ferroviaria en los instrumentos de ordenación del territorio son las dos razones fundamentales que justifican la redacción del presente Plan Territorial Sectorial.

Como consecuencia de esta integración en el territorio, y por consiguiente en su ordenación urbanística, así como por su misma naturaleza legal, la redacción del Plan Territorial Sectorial tiene igualmente por objeto la acomodación del régimen urbanístico del suelo, a las determinaciones resultantes de la implantación de la nueva traza ferroviaria.

A pesar de que en el presente Plan Territorial tenga mucha importancia la implantación de las rutas de comunicación Europea, como es el Eje Atlántico, y en concreto el eje ferroviario Oporto, Madrid, Vitoria-Gasteiz, Dax, Paris, también hace referencia a las diferentes propuestas y planes para las líneas de RENFE, EuskoTren, FEVE, Metro Bilbao, Metros Ligero al objeto de recoger y aglutinar las diversas actuaciones que se plantean, tanto del transporte de viajeros como de mercancías, y desde los servicios de largo recorrido hasta los servicios urbanos y comarcales.

De esta manera, la ampliación a Salburua Norte del tranvía de Vitoria-Gasteiz quedaría dentro del marco del presente Plan Territorial Sectorial de la red ferroviaria en la CAPV, y por consecuencia las directrices que se marcan en él.

4. DESCRIPCIÓN URBANÍSTICA DE LA ZONA DE ACTUACIÓN

4.1. CALIFICACION DE SUELOS

El Plan General establece una discretización de áreas según los siguientes Sistemas Generales diferenciados:

- Sistema General de Comunicaciones y Transportes.
- Sistema General de Equipamientos Comunitarios.
- Sistema General de Espacios Libres.
- Sistema General de Infraestructuras Básicas y Grandes Servicios Urbanos.

El Sistema General de Comunicaciones y Transportes incluye las redes de autopistas, autovías y carreteras, la red de vías urbanas, la red de ferrocarriles y las instalaciones de aeropuertos, estaciones de transportes colectivos de personas y mercancías en las partes de las mismas que resultan imprescindibles para garantizar el funcionamiento de la estructura urbana y territorial del municipio y su comunicación con la estructura territorial del resto del Estado.

Debido a la heterogeneidad existente en los criterios de cada municipio a la hora de diseñar su planeamiento, se ha intentado homogeneizar las distintas figuras urbanísticas de cara a realizar un análisis conjunto del territorio.

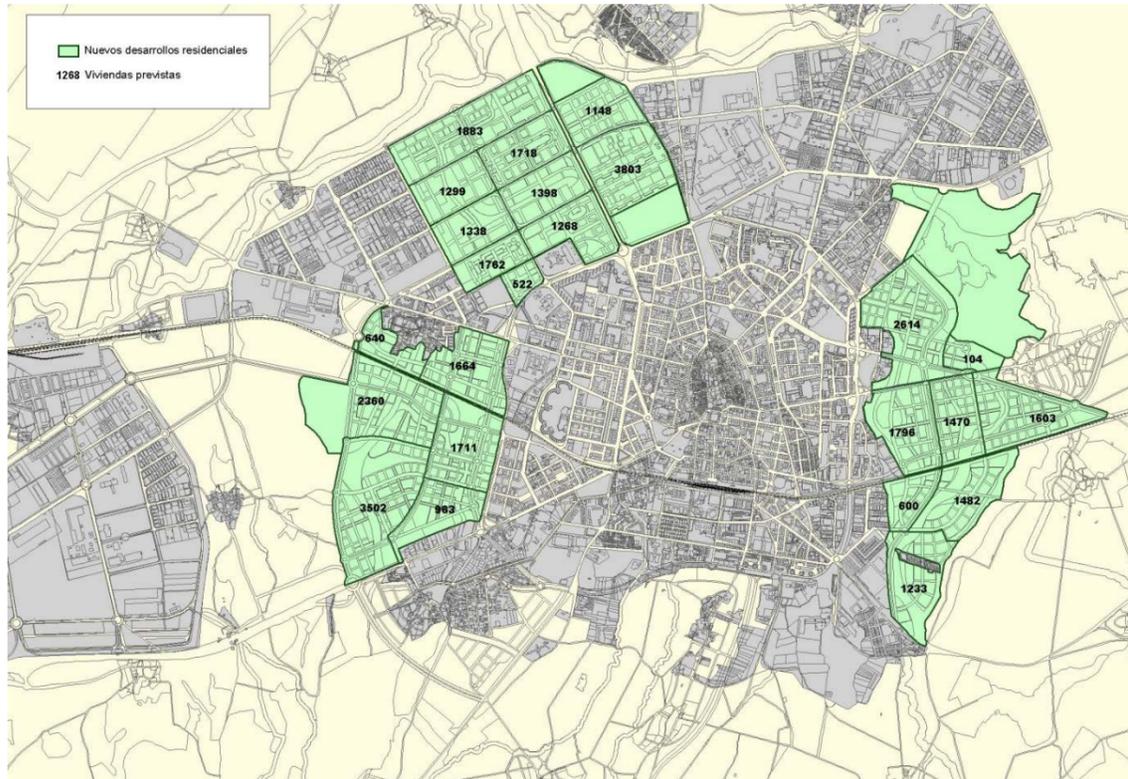
En el planeamiento del ámbito estudiado predomina el suelo residencial de tipo urbano consolidado.

En el Apéndice nº 5.1. Planos del presente anejo, se incluyen los planos de Clasificación del Suelo y de Ordenación pormenorizada

4.2. DESARROLLO URBANISTICO

Obviamente el estudio de implantación del tranvía en las nuevas zonas, tiene muy en cuenta la intención recogida en el Plan General de reorientar el desarrollo de la ciudad hacia el Este propiciada por el planeamiento urbanístico anterior.

Los nuevos barrios de Sansomendi y Lakua-Arriaga que se han ido desarrollando al amparo del mismo continuarán su proceso de consolidación, pero el crecimiento de la ciudad se pretende que no continúe en su entorno sino hacia el Este y Oeste del casco urbano, como ya se está produciendo en las zonas de Salburua y Zabalgana (en los que el suelo pasó a calificarse como "Suelo urbanizable", asignándole un "Uso Residencial" acompañado de sus correspondientes superficies para Equipamientos y Zonas verdes) aunque con una evidente ralentización en el ritmo de desarrollo y consolidación.



Fuente: P.G.O.U. de Vitoria-Gasteiz - Desarrollos residenciales previstos

La prolongación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hacia el barrio de Salburua Norte, dará servicio a un entorno concreto del barrio al proporcionar una parada nueva en la Avenida Juan Carlos I. La zona teórica de captación de usuarios incluye la práctica totalidad del sector residencial limitado por las calles Cuenca del Deba al Norte, Bulevar de Salburua al Norte y Este, calle Valladolid al Sur y calle Madrid al Oeste. De esta manera se facilitará el acceso directo de la población de este entorno concreto del Norte de Salburua al Centro, Norte y Sur de la ciudad.

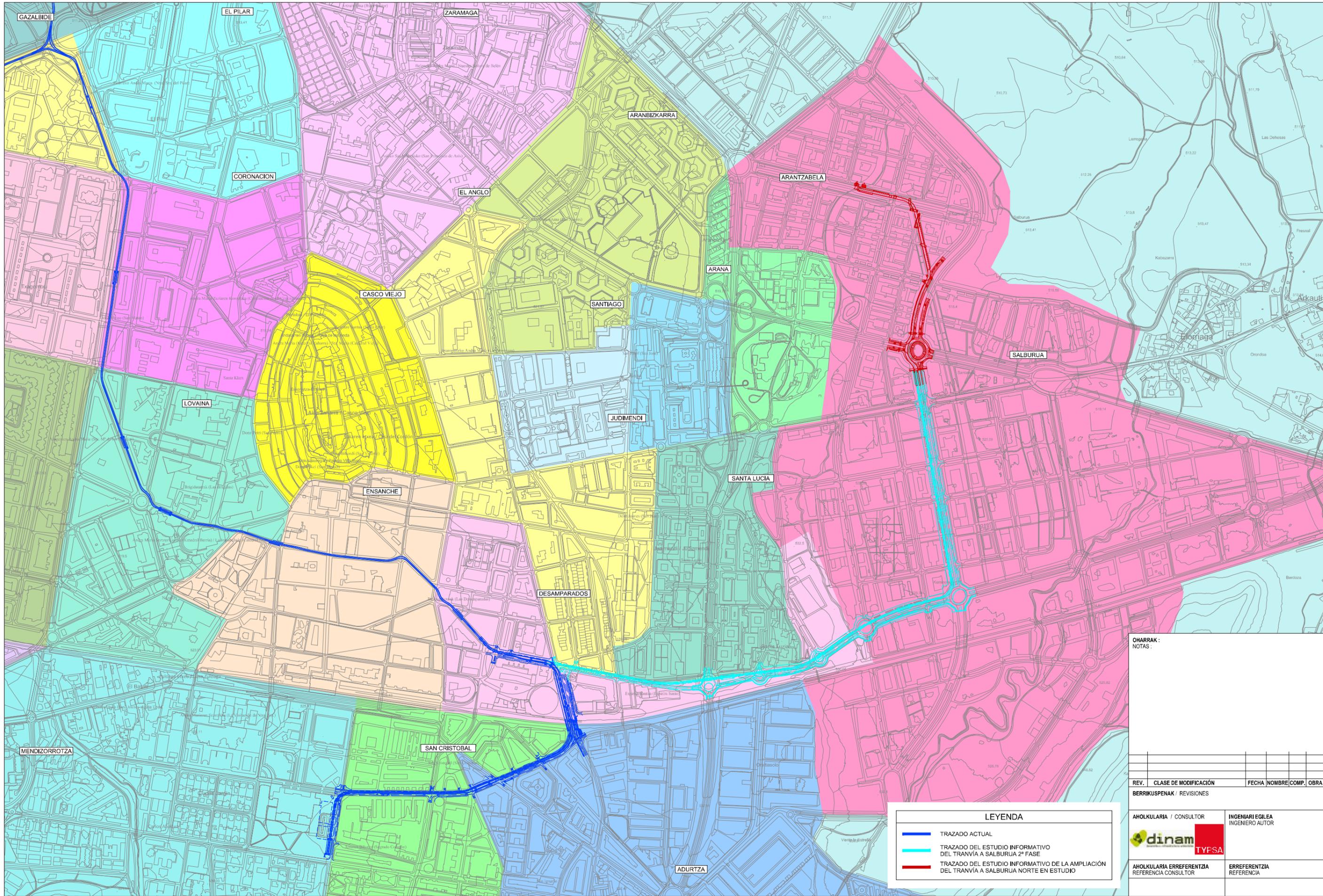
La previsión de desarrollo residencial en estas áreas se refleja en las siguientes tablas:

Suelo Urbanizable

ámbito	nº viviendas	nº viviendas protegidas	%
S-1 Salburua	2.000	1.568	78
S-2 Salburua	1.711	1.283	75
S-3 Salburua	963	502	52
S-4 Salburua	800	538	67
S-5 Salburua	2.621	1.967	75
S-6 Salburua	4.133	3.391	82
S-7 Zabalzana	104	0	0
S-8 Zabalzana	2.614	1.960	75
S-9 Zabalzana	2.000	1.460	73
S-10 Zabalzana	685	473	69
S-11 Zabalzana	1.679	1.231	73
S-12 Zabalzana	1.935	1.270	66
S-13 Zabalzana	1.817	1.313	72
S-14 Zabalzana	1.511	1.068	71
S-16 Armentia Oeste	248	0	0
S-17 Amp. San Prudencio Sur	294	0	0
S-18 Elorriaga-Arcaute	316	63	20
S-19 Arechavaleta -Gardelegui	2.210	1.455	66
S-22 Aberasturi	44	0	0
S-23 Amarita	25	0	0
S-24 Andollu	9	0	0
S-25 Aranguiz	7	0	0
S-26 Arcaya	22	0	0
S-27 Argandoña	12	0	0
S-28 Ariñez	30	0	0
S-29 Asteguieta	23	0	0
S-30 Berrosteguieta	287	0	0
S-31 Castillo	28	0	0
S-32 Crispijana	15	0	0
S-33 Gamarra Mayor	273	205	75
S-34 Gamarra Menor	8	0	0
S-35 Gometxa	10	0	0
S-36 Hueto Abajo	13	0	0
S-37 Hueto arriba	8	0	0
S-38 Ilarraza	4	0	0
S-39-A Lasarte	38	0	0
S-39-B Lasarte	19	0	0
S-39-C Lasarte	22	0	0

S-40 Mendiola	36	0	0
S-41 Mendoza	46	0	0
S-42 Miñano Mayor	276	180	65
S-43 Miñano Menor	6	0	0
S-44 Monasterioguren	17	0	0
S-45 Otazu	58	0	0
S-46 Retana	15	0	0
S-47 Subijana de Alava	10	0	0
S-48 Ullibarri Arrazua	12	0	0
S-49 Ullibarri de los Olleros	19	0	0
S-50 Ullibarri Viña	20	0	0
S-51 Villafranca	32	0	0
S-52 Zerio	13	0	0
S-53 Zuazo de Vitoria	27	0	0
total SUELO URBANIZABLE	29.125	19.927	68,42

APÉNDICE Nº 5.1. PLANOS DE CLASIFICACIÓN Y ORDENACIÓN PORMENORIZADA

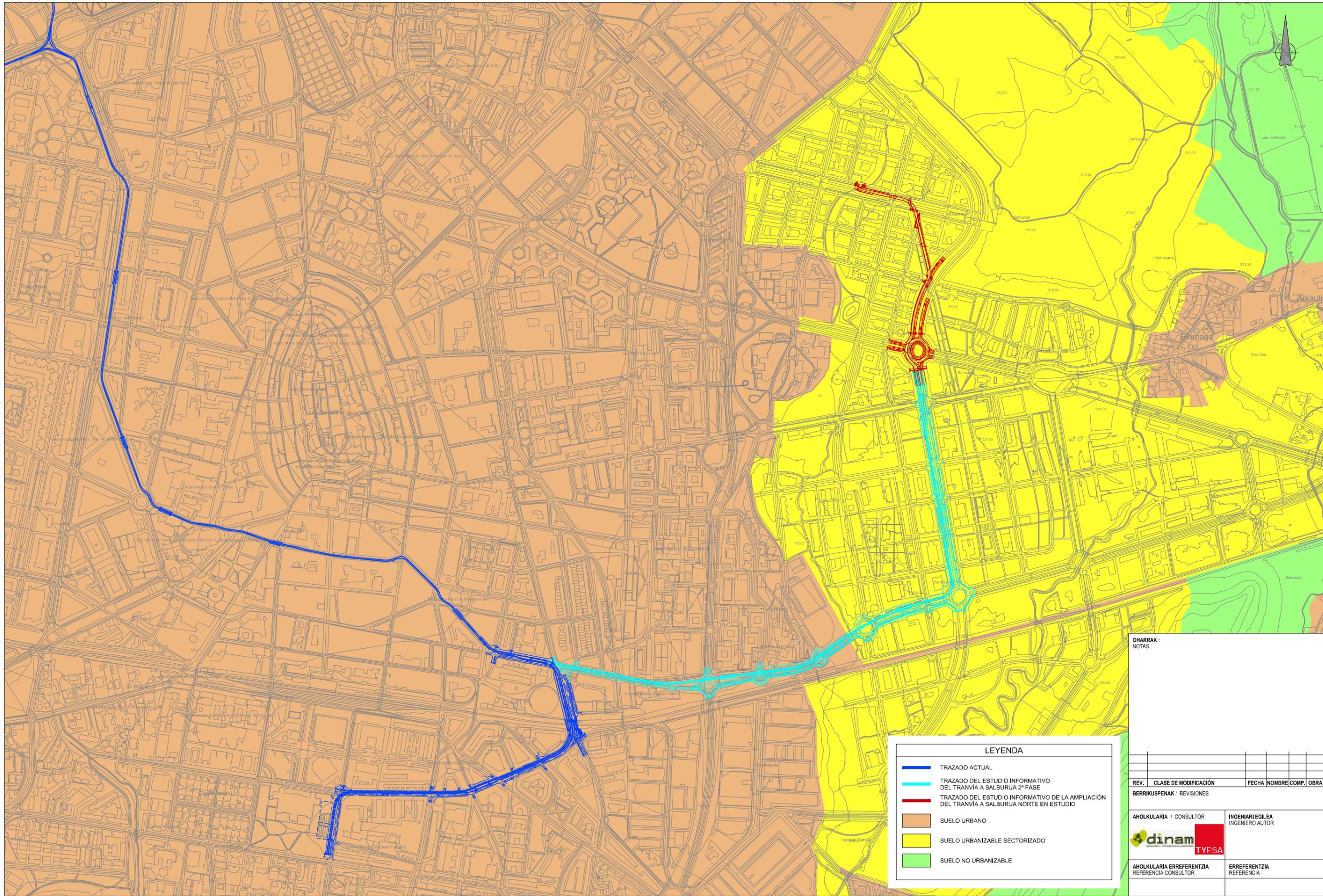


OHARRAK:
NOTAS:

REV.	CLASE DE MODIFICACION	FECHA	NOMBRE	COMP.	OBRA
BERRIKUSPENAK / REVISIONES					

LEYENDA	
	TRAZADO ACTUAL
	TRAZADO DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL TRANVIA A SALBURUA 2ª FASE
	TRAZADO DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AMPLIACION DEL TRANVIA A SALBURUA NORTE EN ESTUDIO

AHOLKULARIA / CONSULTOR	INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR
AHOLKULARIA ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR	ERREFERENTZIA REFERENCIA

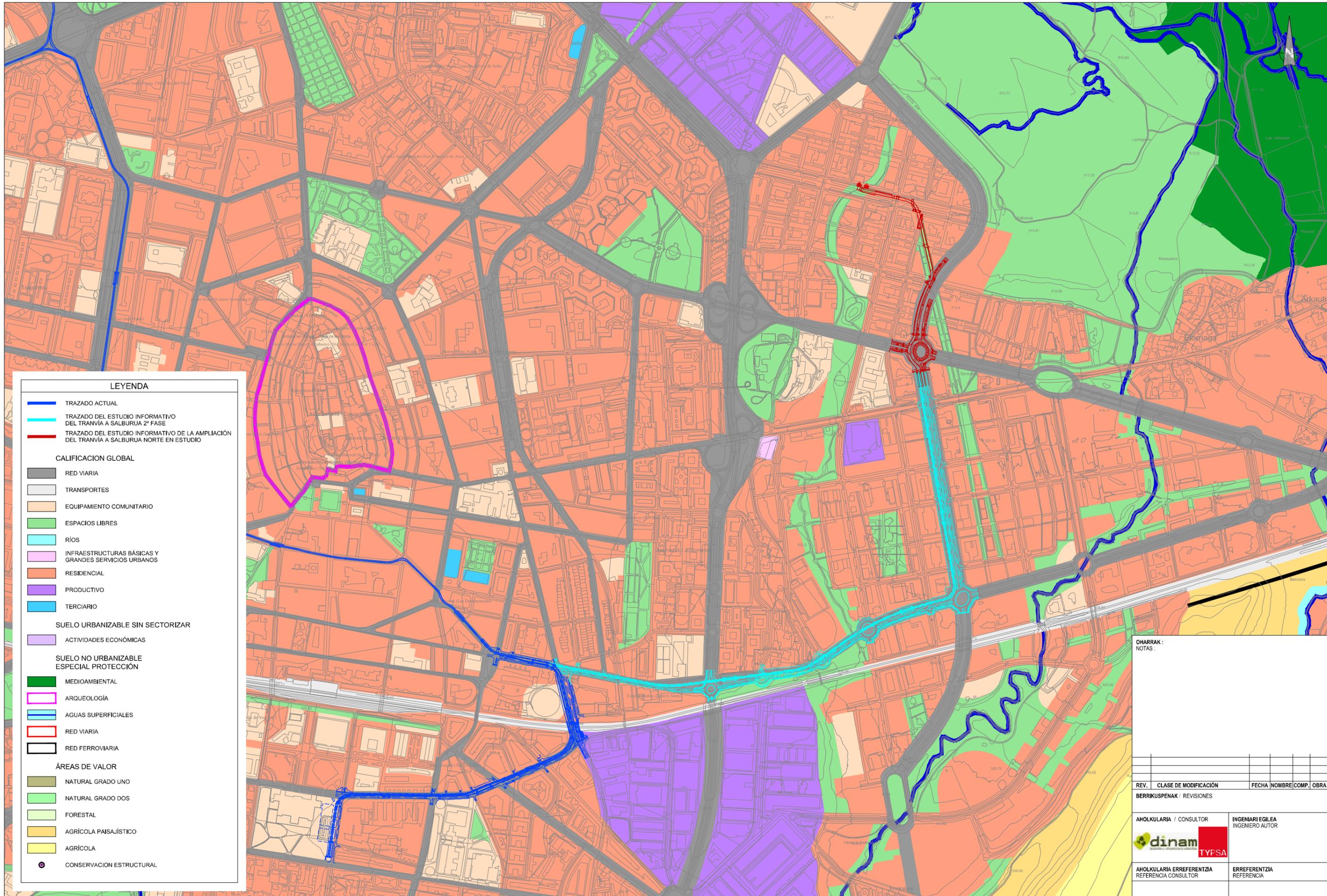


LEYENDA

	TRAZADO ACTUAL
	TRAZADO DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL TRANVÍA A SALBURUA 2ª FASE
	TRAZADO DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AMPLIACIÓN DEL TRANVÍA A SALBURUA NORTE EN ESTUDIO
	SUELO URBANO
	SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
	SUELO NO URBANIZABLE

OHARRAK / NOTAS:

REV.	CLASE DE MODIFICACIÓN	FECHA	NOMBRE	COMP.	OBRA
BERRIKUSPENAK / REVISIONES					
AHOLKULARIA / CONSULTOR		INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR			
AHOLKULARIA ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR		ERREFERENTZIA REFERENCIA			



LEYENDA

- TRAZADO ACTUAL
- TRAZADO DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL TRANVÍA A SALBURUA 2ª FASE
- TRAZADO DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AMPLIACIÓN DEL TRANVÍA A SALBURUA NORTE EN ESTUDIO

- CALIFICACION GLOBAL**
- RED VIARIA
- TRANSPORTES
- EQUIPAMIENTO COMUNITARIO
- ESPACIOS LIBRES
- RÍOS
- INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y GRANDES SERVICIOS URBANOS
- RESIDENCIAL
- PRODUCTIVO
- TERCIARIO

- SUELO URBANIZABLE SIN SECTORIZAR**
- ACTIVIDADES ECONÓMICAS

- SUELO NO URBANIZABLE ESPECIAL PROTECCIÓN**
- MEDIOAMBIENTAL
- ARQUEOLOGÍA
- AGUAS SUPERFICIALES
- RED VIARIA
- RED FERROVIARIA

- ÁREAS DE VALOR**
- NATURAL GRADO UNO
- NATURAL GRADO DOS
- FORESTAL
- AGRÍCOLA PAISAJÍSTICO
- AGRÍCOLA
- CONSERVACION ESTRUCTURAL

OHARRAK / NOTAS:

REV.	CLASE DE MODIFICACIÓN	FECHA	NOMBRE/COMP. OBRA
BERRIKUSPENAK / REVISIONES			
AHOLKULARIA / CONSULTOR		INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR	
AHOLKULARIA ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR		ERREFERENTZIA REFERENCIA	

