



IV. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTOS

DE GIJÓN

ANUNCIO. Aprobación definitiva del estudio de detalle de la Unidad de Ejecución 1A del Plan Especial PERI 00 para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón. Referencia 026389/2013.

Servicio Administrativo de Urbanismo

El Ayuntamiento Pleno, en sesión del día 14 de marzo de 2014, adoptó, entre otros el siguiente acuerdo:

“ESTUDIO DE DETALLE DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN 1A (UE-1A) DEL PLAN ESPECIAL 00 (PLAN ESPECIAL PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE GIJÓN)

Antecedentes de hecho

Primero.—La Junta de Gobierno Local, en sesión del día 26 de noviembre de 2013, adoptó entre otros, el acuerdo de aprobar inicialmente el Estudio de Detalle de la Unidad de Ejecución 1 A del Plan Especial PERI 00 para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón.

Segundo.—Anteriormente, y en expediente diferenciado, la Junta de Gobierno Local, en sesión del día 21 de mayo de 2013, aprobó definitivamente la subdivisión de la denominada UE 1 del Plan Especial 00, para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón, que en consecuencia pasó a tener las unidades UE-1A y UE-1B, siendo la primera de ellas a la que se refiere el presente documento.

Tercero.—El Estudio de Detalle de que se trata, se sometió a información pública por plazo de un mes, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 92 del texto refundido de las Disposiciones legales Vigentes en Materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (en adelante TROTU), aprobado por Decreto Legislativo 1/2004 de 22 de abril, y artículo 252 del Decreto 278/2007, de 4 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias (en adelante ROTU), mediante anuncios publicados en el *Boletín Oficial del Principado de Asturias* del día 21 de diciembre de 2013 y en el Diario “El Comercio” de Gijón de ese mismo día. Durante ese período de información pública, tal y como consta en la certificación de la Vicesecretaría del Ilustre Ayuntamiento de Gijón, se presentó un único escrito a nombre de la Dirección de Patrimonio y Urbanismo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Fuera del plazo otorgado al efecto tuvo entrada informe de la Subdirección General de Planificación y Proyectos (Dirección General de Ferrocarriles) del Ministerio de Fomento.

Fundamentos de derecho

Primero.—De conformidad con el art. 123.1 i) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante LBRL), es competencia del Ayuntamiento Pleno la aprobación que ponga fin a la tramitación municipal de los Planes y demás instrumentos de ordenación previstos en la legislación urbanística.

Segundo.—Tal y como consta en el informe del Servicio Administrativo de Urbanismo, el informe emitido por ADIF, concluye de forma favorable a la aprobación del Estudio de Detalle aunque establece una condicional referida al cumplimiento del “Informe sobre las propuestas remitidas de innecesariedad de inmuebles” incluidos en el ámbito de la UE 1A del PERI 00, elaborado el 21 de noviembre de 2013 por el Ministerio de Fomento en cuanto a que, en relación con la propuesta de unión de los aparcamientos subterráneos de ambas áreas edificables H1 y H2, configurando una única área de dos plantas “en ningún caso será posible la construcción bajo rasante a una cota inferior a 20 metros medidos desde el carril de la infraestructura del túnel”.

De conformidad con lo establecido en la Ley 39/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario (LSF) artículo 7.2, el informe de ADIF tiene carácter vinculante en las materias de su competencia, por lo que procede, con carácter previo a la aprobación definitiva del Estudio de Detalle, efectuar las correcciones necesarias en el documento para dar cumplimiento a esa condicional.

Por otro lado, y aunque fuera del plazo establecido al efecto, ha tenido entrada el informe favorable de la Subdirección General de Planificación y Proyectos (Dirección General de Ferrocarriles) del Ministerio de Fomento, en el que se hace constar, no obstante, la necesidad de incorporar al documento las referencias expresas a la normativa sectorial correspondiente (Ley y Reglamento del Sector Ferroviario).

Por último, se corregirá el error detectado en la hoja número 20 de la Memoria y referido a la altura de los edificios y planta ático, en cuanto a que donde dice: “...a excepción del edificio previsto en la zona Oeste del área H2 en donde se prevén hasta 15 plantas...” debe decirse: “...a excepción del edificio previsto en la zona Oeste del área H2 en donde se prevén hasta 20 plantas (B+XIX)...”, altura que ya consta en el plano PO-04 (Alturas máximas, alineaciones y rasantes).

Una vez efectuadas esas correcciones procede elevar propuesta de aprobación definitiva al Ayuntamiento Pleno como órgano municipal competente.



Tercero.—Conforme señala el Servicio Técnico de Urbanismo, las referidas correcciones no afectan a la ordenación y en todo caso son poco sustanciales, por lo que no existe inconveniente en incorporarlas y proceder a la aprobación definitiva del documento.

Cuarto.—Desde el punto de vista jurídico formal, y como ya se hacía constar en el acuerdo de aprobación inicial, la Sentencia 179/13 del Tribunal Superior de Justicia de Asturias de 28 de febrero, no produce efecto alguno sobre el Documento de Estudio de Detalle presentado, dado que sus determinaciones tienen cobertura en el Plan Especial PERI 00 para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón, aprobado definitivamente por acuerdo del Ayuntamiento Pleno adoptado en sesión del día 1 de agosto de 2008, por lo que no existe inconveniente alguno en continuar con su tramitación y proceder a su aprobación definitiva.

Vistos el expediente de razón, informes emitidos, normativa de aplicación, y el dictamen de la Comisión de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda de 7 de marzo de 2014.

El Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, acuerda:

1.—Aprobar definitivamente el Estudio de Detalle de la Unidad de Ejecución 1 A del Plan Especial PERI 00 para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón.

2.—Proceder a la publicación íntegra del Acuerdo en el BOPA, de conformidad con lo estipulado en el art. 97 del TROTU y 70.2 de la LBRL y notificarlo de forma individualizada a todos aquellos que figuran como interesados en el expediente.

3.—Comunicar dicho acuerdo a la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias, y remitir dos ejemplares del instrumento de planeamiento de referencia, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 96 del TROTU.

4.—Remitir una copia del acuerdo y de la documentación técnica al Servicio Técnico de Urbanismo, a los efectos oportunos; copia de dicho acuerdo se remitirá igualmente al Servicio de Licencias y Disciplina.”

NORMATIVA

0.—*Antecedentes.*

El 2 de septiembre de 2002, con objeto de sentar las bases para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, se formalizó el Convenio de Colaboración entre las distintas administraciones afectadas. En él se plasmó el Acuerdo para alcanzar los fines previstos entre el Ministerio de Fomento, como responsable de la infraestructura ferroviaria, el Principado de Asturias, como titular de las competencias en ordenación del territorio, y el Ayuntamiento de Gijón, como titular de suelos de dominio público afectados (viales públicos en su mayoría) y de las competencias urbanísticas para el desarrollo y gestión del ámbito.

Para darle cobertura urbanística a lo convenido se tramitó la Modificación Puntual del PGOU para el desarrollo del Convenio relativo a la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Gijón, la cual se aprobó definitivamente el 1 de agosto de 2003.

Dichas determinaciones se incorporaron al documento de Adaptación del Plan General de Ordenación de Gijón, aprobado definitivamente el 30 de diciembre de 2005 (BOPA 11 de febrero de 2006), y a su texto refundido aprobado el 13 de abril de 2007 (BOPA de 6 de junio de 2007), documentos que serían anulados por la sentencia del TSJA de 15 de julio de 2009 y su posterior ratificación por el Tribunal Supremo en su Sentencia de fecha 26 de junio de 2012.

Las determinaciones fundamentales de la Modificación se mantuvieron en la ficha del PGO de 2005/2007, si bien se introdujo en ella la variación de la ubicación de la futura estación intermodal. El cambio se justificó por cuestiones técnicas de la infraestructura ferroviaria sobrevenidas como consecuencia de la modificación del trazado del túnel y del hecho que presentase una directriz curva en la zona del Humedal lo que hacía incompatible la localización de la estación en ese tramo (no cabe una estación en curva) Por tanto, resultaba inexcusable su traslado a una zona, más alejada, en recta. Ejecutado el túnel, su nuevo trazado debía recogerse en la ficha urbanística y advertir del necesario cambio de emplazamiento de la futura estación (más alejado del centro de la ciudad), cuestión a tener en cuenta tanto en las bases del Concurso como, más tarde, en la redacción del Plan Especial. Pasó de preverse en la zona del Humedal a la de Moreda, en las proximidades del paso elevado de Carlos Marx.

En base a las especificaciones de la Modificación Puntual y a las de la ficha del PGO 2005/2007 correspondiente, la PE-00, tras convocarse un Concurso Internacional, basándose en la propuesta ganadora, se elaboró y tramitó el Plan Especial de Reforma Interior para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón, el cual, obtuvo la aprobación definitiva el 1 de agosto de 2008.

Se tramitó después la Revisión del PGO, que obtuvo su aprobación definitiva, en Pleno, de 13 de mayo de 2011 (BOPA, 20/05/2011), habiendo recaído sobre él Sentencia (s. 00179/2013) del Tribunal Superior de Justicia de Asturias (TSJA), de 28 de febrero de 2013, por la que se falla su anulación.

En el PGO 2011 este ámbito, al haber sido desarrollado con la tramitación del preceptivo Plan Especial, se identificaba como un Área de Planeamiento Incorporado, el API PE-00; es decir, en dicho Plan simplemente se daba cuenta de que había sido ordenado por el correspondiente documento de desarrollo y que éste se asumía.

Con la firmeza de las anulaciones judiciales de los planes generales de 2005/2007 y de 2011, aquí volvería a tener vigencia, entre tanto se apruebe una nueva Revisión, la Modificación Puntual del PGOU de 1999/2002, que no está afectada, en la que ya se sentaban las bases y se establecían las determinaciones urbanísticas para el futuro Plan Especial.

Por tanto, en lo que se refiere a la ordenación precisa y detallada del ámbito, el documento urbanístico de referencia es el Plan Especial para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón (PE-00), por lo que, salvo mejor opinión, dicha sentencia aquí no parece tener efectos.



Con objeto de generar un ámbito menor que permitiera su gestión a corto plazo, y por coherencia urbanística, recientemente se tramitó la subdivisión de la UE-1 del PE-00, que pasó a tener las unidades UE-1A y UE-1B (aprobación definitiva de 21/05/2013) En ese documento se anticipa la necesidad de realizar algunos ajustes en la ordenación de la UE-1A, los cuales debían ser abordados por un Estudio de Detalle, cuya redacción ahora nos ocupa.

I.—Memoria justificativa.

1.—Justificación de la Conveniencia. Oportunidad de la elaboración del Estudio de Detalle.

En el documento de subdivisión de la UE-1 del PE-00 en las unidades UE-1A y UE-1B aprobado definitivamente el 21 de mayo de 2013, se anticipa la necesidad de tener que elaborar un Estudio de Detalle para la UE-1A en el supuesto de que se quisieran llevar a cabo determinados ajustes en la ordenación.

La imposibilidad de llevar a cabo a corto plazo la transformación urbanística completa prevista en el Plan Especial de Reforma Interior para la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Gijón que ya obtuvo la aprobación definitiva el 1 de agosto de 2008, no pareciendo posible que en esos plazos se pudiera generar o disponer del potencial económico preciso para tal empresa, se ha considerado oportuno que, sin renunciar al propósito general, se facilite al menos una ejecución parcial.

Pero la conveniencia de centrarse ahora sólo en la UE-1A no es solo para propiciar la previsible mayor operatividad que tienen los ámbitos menores, sino además, por ser ésta la zona del PERI 00 más próxima al centro de la ciudad, la primera que cabe esperar que se desarrolle, y por ser la única en la que "ya se ha ejecutado la infraestructura ferroviaria", el túnel, y por tanto sobre la que no cabe incertidumbre sobre su trazado.

El ámbito de la UE 1A está dividido en dos áreas o unidades de proyecto, denominadas H1 y H2. Estas dos áreas están condicionadas formalmente por un elemento de separación no visible en superficie: la traza del túnel y las franjas de 4 metros de anchura dispuestas en sus lados que configuran una especie de servidumbre autoimpuesta a modo de líneas de edificación. Esta franja de exclusión de edificación en altura, se respetará, manteniéndose la disposición de los volúmenes colindantes a ella.

Como más adelante se describirá en la Memoria Explicativa, con objeto de preservar o potenciar los ejes conformados por la Avenida Sanz Crespo, por una parte (un bloque ahora se situaría sobre ella), y por la Carretera Vizcaína con Juan Antonio Bonet y Marqués de San Esteban hasta los Jardines de la Reina, por otra (el eje peatonal está ya marcado pero no tanto el visual y las alineaciones), se moverán tres de los cuatro edificios del área H1, todo ello sin alterar en nada la edificabilidad asignada en el Plan Especial y procurando mantener la imagen y la configuración prevista en él.

Asimismo, considerando los problemas que ocasionaría la desvinculación entre las edificaciones existentes y los viales previstos en el Plan Especial (dificultando el acceso a los vados, sobrecoste, falta de continuidad, modelo ajeno a la ciudad tradicional,...), se ha considerado más oportuno, versátil, económico y práctico, el aprovechar los viarios ya existentes, mejorando su urbanización y ampliando sus secciones. Se renuncia así a los viales-parque previstos (calzadas entre zonas verdes) y se proponen calles tipo, con secciones generosas, que no comprometan ni la funcionalidad ni la accesibilidad.

2.—Previsiones del planeamiento vigente. Información del Área.

2.1. Clasificación del Suelo: Urbano Consolidado.

2.2. Plan vigente: Plan Especial para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón (PE-00), aprobado definitivamente el 1 de agosto de 2008.

Subdivisión de la UE-1 del PE-00, que pasó a tener las unidades UE-1A y UE-1B (aprobación definitiva de 21/05/2013).

2.3. Determinaciones del Planeamiento vigente, la Unidad de Ejecución UE 1A.

La ordenación precisa y detallada del ámbito está en el documento urbanístico de referencia que es el Plan Especial 00, y dado que solo se actuará en la UE-1A se indican a continuación los parámetros urbanísticos principales de la misma:

Superficie total: 46.019,00 m²

Superficie de sistemas generales y locales: 38.214,00 m²

Superficie parcelas edificables total: 7.805,00 m²

Superficie edificable/aprovechamiento H1 y H2 44.669,00 m²

Altura de los edificios: a excepción del edificio previsto en la zona Oeste del área H2 en donde se prevén hasta 20 plantas (B+XIX), para los otros cinco se establecen 5 (B+IV) Sobre la última planta se permite una planta tipo ático que, al menos en la fachada interior, la de la futura galería comercial, deberá cumplir los retiros de la alineación establecidos en el PGO.

Las cuestiones que expresamente no se cambien en este documento deberán entenderse que no se modifican y por tanto que seguirían aplicándose los parámetros establecidos en las fichas urbanísticas. En concreto, las cotas máximas de cornisa y coronación se señalan expresamente en las fichas urbanísticas, y no cambian.

En este ámbito, a efectos edificatorios, se identifican dos áreas, con la referencia H1 y H2, en las que se prevén 4 y 2 edificios respectivamente.

Les corresponden los parámetros que se indican en los cuadros adjuntos:

DETERMINACIONES VIGENTES DEL PLAN ESPECIAL

Usos no lucrativos:

Denominación parcela	Uso cualificado	Superficie suelo m ²	Edificabilidad uso cualificado m ²	Desglose indicativo de usos dotacionales
DOT 1	SGE	1.039,00 m ²	-	Dotaciones Básicas
D1	SGV	12.962,00 m ²	-	Sistema General Viario
V1	SGZV	12.610,00 m ²	-	Zona Verde Pública
V2	SGZV	286,00 m ²	-	Zona Verde Pública
V3	SGZV	1.492,00 m ²	-	Zona Verde Pública
V4	SGZV	1.486,00 m ²	-	Zona Verde Pública
V7	SGZV	1.806,00 m ²	-	Zona Verde Pública
H1-EL	SGEL-R	4.754,00 m ²	-	Espacios Libres
H2-EL	SGEL-R	1.779,00 m ²	-	Espacios Libres
TOTAL		38.214,00 m ²		

Usos lucrativos:

Denominación parcela	Uso cualificado	Superficie suelo m ²	Edificabilidad uso cualificado m ²	Uso comercial	Edificabilidad total m ²
H1-V	RVCL	5.288,00 m ²	21.152,00 m ²	3.966,00 m ²	25.118,00 m ²
H2-V	RVCL	2.517,00 m ²	17.575,00 m ²	1.976,00 m ²	19.551,00 m ²
TOTAL		7.805,00 m ²	38.727,00 m ²	5.942,00 m ²	44.669,00 m ²

Acumulado por usos	Nomenclatura	Superficie suelo
SISTEMA GENERAL RED VIARIA	SGV	12.962,00 m ²
SISTEMA GENERAL EQUIPAMIENTOS	SGE	1.039,00 m ²
SISTEMA GENERAL ZONAS VERDES	SGZV	17.680,00 m ²
SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES	SGEL	6.533,00 m ²
USOS LUCRATIVOS	RVCL	7.805,00 m ²
TOTAL UE 1A		46.019,00 m ²

2.4. Características del terreno. Usos y Edificaciones existentes.

Se trata de un solar que hasta la entrada en servicio de la estación provisional, hace algo más de dos años, ha estado afectado al uso ferroviario, de ahí que pese a que ya se han desmantelado algunas de sus instalaciones (raíles, tendido eléctrico,...) se mantengan todavía otras, siendo la principal el edificio de la antigua estación del Humedal. En cualquier caso, por la actividad que tuvo, su topografía es prácticamente plana, quedando en algunas zonas la plataforma de las infraestructuras ferroviarias en una cota algo superior a la de los viarios públicos colindantes.

2.5. Propiedad del Suelo. Información Catastral. Disponibilidad.

Como se puede apreciar en el cuadro que se adjunta, los 46.019 m² de la UE 1A, se reparten entre el Ayuntamiento de Gijón, que con sus viarios públicos (E, F, G y H) aporta 11.465 m² del suelo, Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE, cuyas parcelas A, C y D suman 25.123 m², y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, cuya parcela, la B, tiene una superficie 9.431 m².

Parcela	Referencia catastral	Titularidad	Superficie	Afección
A	4044005TP8244N0001TJ	FEVE	5.748 m ²	TOTAL
B	4044004TP8234S0001LZ 4044004TP8234S0002BX	ADIF	9.431 m ²	PARCIAL
C	4044003TP8244S0001PVV	FEVE	13.242 m ²	PARCIAL
D	4044002TP8244S0003EL 4044002TP8244S0002 4044002TP8244S0001QJ 4044002TP8244S0004RB	FEVE	6.133 m ²	TOTAL
E	42450001TP8244N0001RJ	AYUNTAMIENTO	29 m ²	PARCIAL
F	VIARIO PÚBLICO PINTOR MARIANO MORE	AYUNTAMIENTO	3.622 m ²	PARCIAL



Parcela	Referencia catastral	Titularidad	Superficie	Afección
G	VIARIO PÚBLICO SANZ CRESPO	AYUNTAMIENTO	7.751 m ²	PARCIAL
H	VIARIO PÚBLICO PEDRO DURO	AYUNTAMIENTO	63 m ²	PARCIAL

No obstante, se ha constatado que existe un pequeño desajuste en la delimitación del ámbito al no coincidir ésta con la alineación que conforman las edificaciones existentes en la calle Pintor Mariano Moré tal y como se hace en el resto de la unidad respecto a otras calles. No apreciándose ningún motivo para la exclusión de esa franja de aproximadamente tres metros de ancho y 745 m² de superficie, se considera oportuno incorporar ahora la superficie completa de la calle a los efectos de dar una mayor coherencia al ámbito. Esta corrección se recoge en las fichas nuevas y supone que la superficie total sea de 46.764 m², afectando a la propiedad F del cuadro anterior que pasa de 3.622 m² a 4.367 m².

Este ajuste, más allá del incremento superficial de los viarios públicos y de propiciar un tratamiento más coherente incorporando toda la calle, no tiene ningún otro efecto urbanístico, pues, ni provoca variaciones en las determinaciones urbanísticas (la edificabilidad se mantiene), ni consecuentemente en el reparto de aprovechamientos. Se trata de un suelo municipal que seguirá siendo viario público y sobre el que, en todo caso, como le ocurre al resto de los viarios incorporados a este ámbito (11.465 m²), el Ayuntamiento, conforme al convenio en su día firmado, cede sus derechos edificatorios en aras de facilitar el desarrollo y la viabilidad de la operación.

Debe hacerse constar también que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) ha quedado extinguida el día 31 de diciembre de 2012, y que, conforme a la Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre de 2012, se le atribuye a ADIF los bienes, derechos y obligaciones vinculados con la Administración de Infraestructuras Ferroviarias, por lo que, en este caso concreto, la suma de los terrenos cuya titularidad debería atribuirse a ADIF será de 34.554 m².

Los terrenos municipales están destinados a viarios públicos, no constando que exista ningún impedimento para su reutilización conforme a la ordenación prevista en el Plan Especial o a la que se establezca con el presente Estudio de Detalle.

Los terrenos de ADIF, hasta la fecha, no se tiene constancia de que hayan sido desafectados formalmente del uso ferroviario, quedando preexistencias (instalaciones y edificaciones) que, al no acomodarse a la ordenación urbanística que afecta al lugar, deberán ser eliminadas, pudiéndose hacer esta labor antes o durante el necesario proceso de urbanización y, en todo caso, con anterioridad a la comercialización de los solares resultantes, salvo que se acordase otra cosa.

2.6. Infraestructuras existentes.

Al situarse la UE 1A en un área céntrica de la ciudad de suelo urbano consolidado, dispone en su perímetro de todos los servicios urbanos (viarios públicos, abastecimiento de agua, saneamiento, electricidad, telecomunicaciones y gas).

3.—Determinaciones de la Legislación Autonómica.

El objeto y las determinaciones de este Estudio de Detalle se enmarcan en lo previsto en el Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, por el se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias (ROTU) para este tipo de planeamiento de desarrollo.

En este sentido, los cambios aquí previstos que se describirán a continuación mantienen la edificabilidad de cada una de las áreas, H1 y H2, el número de edificios (seis) y las alturas de éstos, no mermandose ni los sistemas locales ni los generales. Se prevé simplemente la traslación o la reconfiguración de tres de los seis edificios para potenciar dos ejes viarios, procurando que esto no ocasione cambios significativos en la imagen general. Asimismo se renuncia a los viales-parque previstos (calzadas entre zonas verdes) y se proponen calles tipo.

II.—Memoria explicativa.

4.—Objetivos y criterios de ordenación propuestos.

El objeto de este Estudio de Detalle es realizar una serie de ajustes en la ordenación general del Plan Especial para la UE 1A, y de forma más significativa en su Unidad de Proyecto H1. Dichos cambios, aunque en buena medida van encaminados a facilitar la gestión de este suelo, también pretenden despejar, aclarar o enfatizar algunos aspectos de la ordenación

En esta duplicidad de objetivos se mueven los cambios aquí propuestos. Unos son más pragmáticos y pretenden minimizar los costes de urbanización aprovechando los viarios preexistentes (se renuncia a los viales-parque), y otros tienen un fundamento más urbanístico.

El cambio en las trazas de los viarios genera ajustes en la zonificación y en la disposición de algunos volúmenes que han tenido que resolverse. No obstante, se ha procurado mantener en lo posible la configuración de los espacios públicos y la morfología de las edificaciones, que en todo caso mantienen los parámetros establecidos en el PERI 00.

Se aprovecha para introducir otro ajuste de carácter más técnico: la apertura del eje visual formado por la Carretera Vizcaína, Juan Antonio Bonet, Marqués de San Esteban y los Jardines de la Reina.

4.1. Potenciar los ejes de los viarios existentes.



Eje Avenida Sanz Crespo.

El bloque de la unidad de proyecto H1 situado más al sureste (bloque 6) se implantaría sobre el actual trazado de la Avenida Sanz Crespo. Esta disposición es coherente con la propuesta del PE de llevar el tráfico por la calle Llanes, pero impediría el mantenimiento del acceso actual.

Esta irreversibilidad de la ordenación actual se considera que debe evitarse, de ahí que, para liberar el viario, se proponga realizar una traslación de dicho bloque hacia el Norte. De esta manera cabría cualquiera de las dos soluciones: acceso actual o el previsto en el Plan Especial. En el documento se grafía la traza de Sanz Crespo actual por entenderse que es la que menos compromete los flujos del tráfico de la zona, pero esto no impide que, previo estudio de específico, sí se considerase viable y oportuna, se llevase a cabo la alternativa prevista en el Plan Especial (peatonalización del tramo inicial de Sanz Crespo y desvío del tráfico por la calle Llanes).

El desplazamiento del edificio y el propósito de mantener un espacio libre entre los distintos bloques similar al originalmente previsto, motiva el que se traslade en la misma medida el bloque situado más al Norte (bloque 5).

Eje Carretera Vizcaína.

La ordenación actual prevé de forma clara el eje configurado entre la carretera Vizcaína por un lado, y las calles Juan Antonio Bonet y Marqués de San Esteban, hasta los Jardines de la Reina, por el otro. Sin embargo, en el bloque noroeste de la unidad de proyecto H1 este eje sólo se libera en planta baja (se prevé un soportal o pasadizo). Para enfatizar la perspectiva y la continuidad visual del eje, se propone trasladar la alineación de planta baja a todo el edificio, de manera que no solo quede configurado peatonalmente sino también visualmente.

4.2. Aprovechamiento de las calles existentes.

El trazado de los viarios públicos previsto en el Plan Especial propone un gran circuito de sentido único que circunvalaría la Unidad de Ejecución 1 (ahora subdividida en dos) y la Plaza del Humedal, conformando una gran isla en la que se excluye el tráfico rodado. Dichos viarios perimetrales se alejarían de las alineaciones de los edificios existentes, y por tanto de las trazas actuales de las calles por las que se sirven, previéndose que discurrirían en algunas zonas entre zonas verdes, incluso sin aceras contiguas, con el propósito de enfatizar la imagen perseguida de isla.

La disposición prevista de los viales, separada de las edificaciones existentes, se considera que presenta problemas de diversa índole:

Económicamente resulta más costosa, pues desaprovecha la urbanización preexistente de la Avenida de Sanz Crespo o de la calle Pintor Mariano Moré.

No resuelve los múltiples accesos a los vados de los edificios existentes y va en detrimento del cumplimiento de la legislación de Accesibilidad (Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el Documento Técnico de las Condiciones Básicas de accesibilidad y no Discriminación para el acceso y la Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados, así como la Ley del Principado de Asturias 5/1995, de 6 de abril, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras y su Reglamento -D. 37/2003, de 22 de mayo).

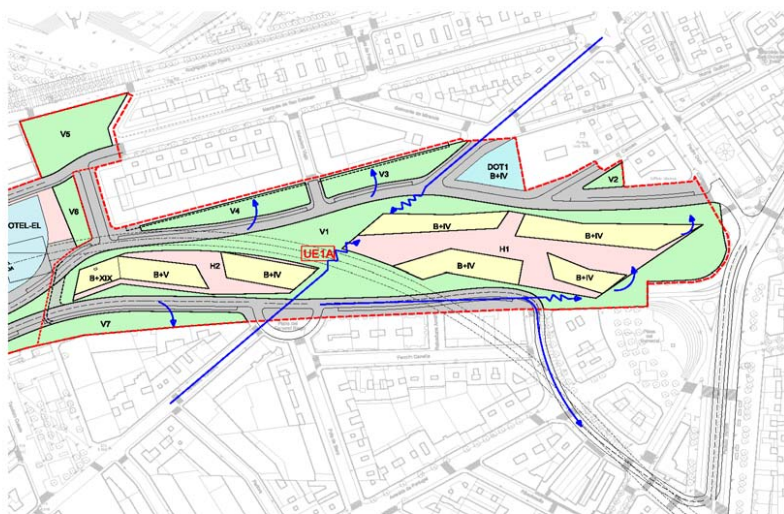
Pese a la imagen sinuosa propuesta en los viarios del Plan Especial, presentan una indeseable rigidez funcional, resultando difícil su reversibilidad.

Todos esos factores, junto a la pretensión de las administraciones implicadas de simplificar y abaratar los procesos de urbanización y comercialización de los solares, es por lo que se ha considerado más oportuno, versátil, económico y práctico, el aprovechar los viarios ya existentes. Se proponen ahora unos viarios más convencionales, pero, eso sí, también mucho más reconocibles, amplios y accesibles.

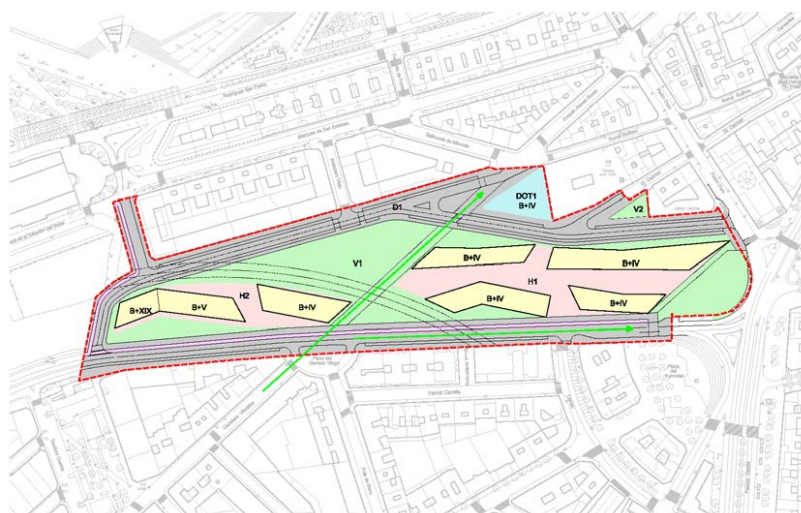
Por tanto, considerando el problema funcional que ocasionarían y el sobrecoste que esto supondría, se renuncia a los viales-parque previstos (calzadas entre zonas verdes) y se propone calles tipo, con secciones generosas, que no comprometan ni la funcionalidad ni la accesibilidad.

Para un mejor entendimiento de los cambios propuestos se incorporan a continuación una serie de esquemas descriptivos:

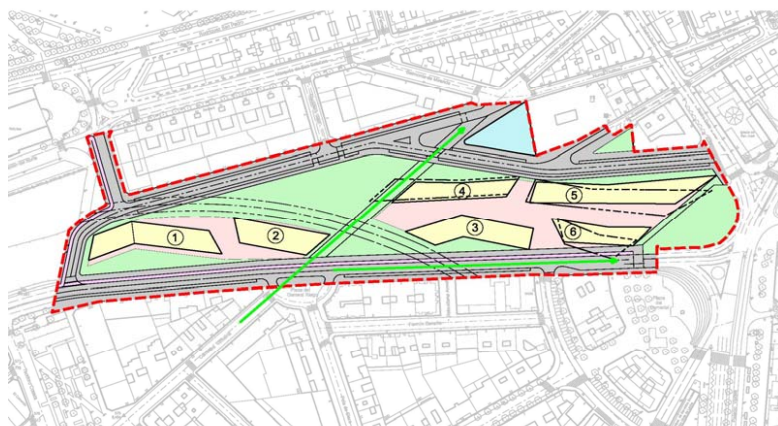
Esquema 1. Ordenación del Plan Especial en el que se muestra el problema de los ejes funcionales y visuales, así como el sentido del desplazamiento propuesto para las edificaciones y los viarios.



Esquema 2. Ordenación del Estudio de Detalle en la que se aprecia el desplazamiento de los edificios y la apertura de los ejes así como el nuevo trazado de los viarios coincidiendo con el de los viarios existentes.



Esquema 3. Superposición de los edificios, en donde se aprecia como el 1, 2 y 3 mantienen su posición y como se han desplazado el 4, 5 y 6.



5.—Determinaciones de la propuesta y conclusiones.

5.1. Clasificación del Suelo: Urbano Consolidado.

5.2. Planeamientos aplicables:

- Plan Especial para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón (PE-00).
- Subdivisión de la UE-1 del PE-00, en unidades UE-1A y UE-1B (21/05/2013).
- Estudio de Detalle de UE-1A, una vez fuese aprobado.
- Subsidiariamente en los aspectos no recogidos en los documentos anteriores el Plan General vigente.

5.3. Determinaciones generales de Estudio de Detalle UE 1 y fichas de datos:

La nueva disposición de las edificaciones en la Unidad de Ejecución 1A del PERI 00, los viarios y el resto de los espacios públicos quedan reajustados por el presente Estudio de Detalle en la forma descrita en la Memoria y en los planos de ordenación, si bien no se cambian el resto de las determinaciones y parámetros indicados en las fichas originales correspondientes a las unidades de proyecto H1 y H2 del Plan Especial PERI 00 para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón.

Por tanto para las cuestiones que no se cambien en este documento deberán entenderse que seguirían aplicándose los parámetros establecidos en las fichas urbanísticas. En concreto, las cotas máximas de cornisa y coronación serán las que señalan expresamente en las fichas H1 y H2 del Plan Especial.

Altura de los edificios y planta ático: a excepción del edificio previsto en la zona Oeste del área H2 en donde se prevén hasta 20 plantas (B+XIX), para los otros cinco se establecen 5 (B+IV) Sobre la última planta se permite una planta tipo ático que, al menos en la fachada interior, la de la futura galería comercial, deberá cumplir los retiros de la alineación establecidos en el PGO, no menos de 3 metros respecto al plano de fachada interior, el de la alineación a la calle peatonal cubierta.

Datos generales comparados, superficies:

	Nuevos E.D.	Anteriores, PERI
Superficie total:	46.764,00 m ²	46.019,00 m ²
Superficie de sistemas generales y locales:	39.162,00 m ²	38.214,00 m ²
Superficie parcelas edificables total:	7.602,00 m ²	7.805,00 m ²
Superficie edificable/aprovechamiento H1 y H2	44.669,00 m ²	44.669,00 m ²

Los datos del Estudio de Detalle se recogen de forma pormenorizada en los cuadros adjuntos:

Usos no lucrativos:

Denominación parcela	Uso cualificado	Superficie suelo m ²	Edificabilidad uso cualificado m ²	Desglose indicativo de usos dotacionales
DOT 1	SGE	1.057,00 m ²	-	Dotaciones Básicas
D1	SGV	19.510,00 m ²	-	Sistema General Viario
V1	SGZV	12.348,00 m ²	-	Zona Verde Pública
V2	SGZV	286,00 m ²	-	Zona Verde Pública
V3	SGZV	-----	-	Zona Verde Pública
V4	SGZV	-----	-	Zona Verde Pública
V7	SGZV	-----	-	Zona Verde Pública
H1-EL	SGEL-R	4.185,00 m ²	-	Espacios Libres
H2-EL	SGEL-R	1.776,00 m ²	-	Espacios Libres
TOTAL		39.162,00 m ²		

Usos lucrativos:

Denominación parcela	Uso cualificado	Superficie suelo m ²	Edificabilidad uso cualificado m ²	Uso comercial	Edificabilidad total m ²
H1-V	RVCL	5.085,00 m ²	21.152,00 m ²	3.966,00 m ²	25.118,00 m ²
H2-V	RVCL	2.517,00 m ²	17.575,00 m ²	1.976,00 m ²	19.551,00 m ²
TOTAL		7.602,00 m ²	38.727,00 m ²	5.942,00 m ²	44.669,00 m ²

Acumulado por usos	Nomenclatura	Superficie suelo
SISTEMA GENERAL RED VIARIA	SGV	19.510,00 m ²
SISTEMA GENERAL EQUIPAMIENTOS	SGE	1.057,00 m ²
SISTEMA GENERAL ZONAS VERDES	SGZV	12.634,00 m ²
SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES	SGEL	5.961,00 m ²
USOS LUCRATIVOS	RVCL	7.602,00 m ²
TOTAL UE 1A		46.764,00 m ²

5.4. Urbanización. Redes de Servicios.

Las obras de urbanización que se realicen en este ámbito cumplirán la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el Documento Técnico de las Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y



la Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados, así como la Ley del Principado de Asturias 5/1995, de 6 de abril, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras y su Reglamento (D. 37/2003, de 22 de mayo).

Se mantienen las determinaciones que figuran en la Memoria de Urbanización del Plan Especial, PERI 00.

La unidad de ejecución 1A (UE 1A) se corresponde con la fase 1 de urbanización, considerándose que este ámbito dispone de las características exigibles para llevarse a cabo: dimensiones oportunas para su fácil ejecución, emplazamiento céntrico, dotaciones urbanas en todo su entorno, tener ejecutada la infraestructura ferroviaria (túnel), haberse ya desmantelado buena parte de las instalaciones ferroviarias y estar autorizada la demolición del resto (está previsto hacerlo a corto plazo) Es el único ámbito del PE 00 en el que, previa desafectación formal de su antiguo uso ferroviario, cabe disponerse ahora del suelo para la ejecución de la urbanización, cuestiones que se detallarán en el correspondiente Proyecto de Urbanización.

Debe hacerse constar que en el interior de la UE 1A, más concretamente en el edificio de la Estación del Humedal, existen dos centros de transformación, y que se verían afectados por la demolición de la estación y de la planta sótano destinada a garaje, y que en tanto atiendan al suministro de la zona o fueran necesarios para la actividad urbanizadora y constructiva futura de la UE 1A, con carácter previo a su emplazamiento definitivo pudieran ser reimplantados de forma provisional en su entorno inmediato, de manera que no afecten al proceso urbanizador previsto.

Tanto los centros de transformación antes mencionados como aquellos otros nuevos que fuera preciso instalar en este ámbito deberán localizarse sobre terrenos de propiedad privada, bien en zonas de las nuevas edificaciones reservadas para su implantación, bien con carácter autónomo en sitios que no tengan un especial protagonismo. En su interior se preverán los espacios necesarios para las instalaciones, elementos y equipos de los servicios de telecomunicaciones. Solo excepcionalmente y justificadamente se admitiría en algún caso la implantación en espacios libres públicos, pero en ese supuesto tendrían que ser subterráneos y adaptados al diseño y los materiales de la urbanización.

6.—Conclusiones.

Los ajustes propuestos consistentes en la potenciación de los ejes conformados por la Avenida Sanz Crespo y por la Carretera Vizcaína con Juan Antonio Bonet y Marqués de San Esteban, el aprovechamiento y reutilización de los viarios ya existentes, y hacer coincidir la delimitación del ámbito con la alineación que conforman las edificaciones existentes en la calle Pintor Mariano Moré, tienen los siguientes efectos:

- El desplazamiento de tres de los seis edificios: el 4, 5 y 6.
- Aprovechar los viarios preexistentes para simplificar y abaratar la urbanización, y evitar así los problemas de accesibilidad y de acceso a los vados que generaban los viales-parque inicialmente propuestos.
- Ampliar la superficie de la UE 1A incorporando la totalidad de la calle Pintor Mariano Moré. Se incorpora, una franja de 745 m², antes excluida, de manera que pueda reurbanizarse la calle en su totalidad.

Por lo demás, los ajustes no afectan en nada a los parámetros edificatorios del Plan Especial manteniéndose la edificabilidad máxima (44.669,00 m²), los usos, las alturas de los edificios y las condiciones edificatorias. Se reduce ligeramente, 203 m², la superficie de las parcelas edificables si bien la envolvente que generan sigue permitiendo el acomodo del aprovechamiento asignado a cada uno de los bloques. Como consecuencia de esa reducción y de la incorporación de la franja de 745 m² de la calle Pintor Mariano Moré, se incrementa en 948 m² la superficie de los sistemas generales que pasan de 38.214 m² a 39.162 m².

Anexo

ÍNDICE DOCUMENTACIÓN

MEMORIA

0.—Antecedentes

I.—Memoria justificativa

- 1.—Justificación de la Conveniencia y Oportunidad de la elaboración del Estudio de Detalle
- 2.—Previsiones del planeamiento vigente. Información del Área
 - 2.1.—Clasificación del suelo
 - 2.2.—Plan Vigente
 - 2.3.—Determinaciones del Planeamiento vigente, la Unidad de Ejecución UE 1A
 - 2.4.—Características del terreno. Usos y Edificaciones existentes
 - 2.5.—Propiedad del suelo. Información Catastral. Disponibilidad
 - 2.6.—Infraestructuras existentes
- 3.—Determinaciones de la Legislación Autonómica

II.—Memoria explicativa

- 4.—Objetivos y Criterios de Ordenación Propuestos
 - 4.1.—Potenciar los ejes de los viarios existentes
 - 4.2.—Aprovechamiento de las calles existentes
- 5.—Determinaciones de la propuesta
 - 5.1. Clasificación del Suelo
 - 5.2. Planeamientos aplicables.



- 5.3. Determinaciones generales de Estudio de Detalle UE 1 y fichas de datos.
- 5.4. Urbanización. Redes de Servicios.
- 6.—Conclusiones.

Planos

III.—Índice de planos

1.—Planos de Información

PI.01.—Situación.

PI.02.—Edificaciones existentes y usos.

PI.03.—Estructura de la propiedad del suelo

PI.04.—Topográfico.

PI.05.—Determinaciones del plan vigente PERI 00.

PI.06.—Información Topográfica

2.—Planos de Ordenación.

PO-01.—Delimitación del ámbito

PO-02.1.—Estructura General

PO-02.2.—Estructura General ámbito subedificación

PO-03.—Calificación Detallada

PO-04.—Alturas máximas, alineaciones y rasantes

PO-05.—Sistemas viario, red peatonal y ciclista

PO-06.—Afecciones o servidumbres

PO-07-0.1.—Red de saneamiento

PO-07-0.2.—Red de abastecimiento

PO-07-0.3.—Red de electricidad

PO-08.—Sección del Parking y Metrotrén

PO-09.—Ordenación sobre ortofoto

Lo que se publica para su conocimiento, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 10 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, contra la presente disposición se puede interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Asturias, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación en el *Boletín Oficial del Principado de Asturias*.

Gijón, a 8 de abril de 2014.—La Secretaría General.—Cód. 2014-06692.